

Nr 23

lipiec 2017
nakład: 30 tys. egz.

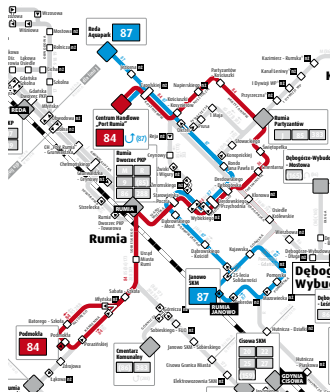
ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Zmiany w układzie komunikacyjnym Rumi



Z dniem 1 kwietnia 2017 r. zostały wprowadzone istotne zmiany w komunikacji miejskiej w Rumii. Uruchomiono nową linię autobusową 84.

więcej - s. 3

Szybko i wygodnie koleją na Pomorzu



We wrześniu 2015 r. samorząd województwa pomorskiego uruchomił nową linię kolejową łączącą metropolię trójmiejską z Kaszubami. Dzięki podróży pociągiem tysiące osób codziennie mogą szybciej i wygodniej dojechać do pracy, szkoły lub na zakupy.

więcej - s. 4

Jak nie posiadać a użytkować



Władze Gdyni rozważają wprowadzenie carsharingu, do czego namawiają też inne miasta z naszego regionu. W artykule wyjaśniamy, co kryje się pod nazwą tej innowacyjnej i coraz popularniejszej na zachodzie usługi.

więcej - s. 7

Gdzie się pchasz z rowerem?

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Czy rower można przewozić w pojazdach komunikacji miejskiej?

Lato zachęca nas do większej aktywności i spędzania czasu na świeżym powietrzu. Jedną z form tej aktywności jest jazda na rowerze. Użytkownik roweru może swoje eskapady planować w rozmaity sposób, w tym zakładając, że rower będzie przewoził pojazdem transportu zbiorowego. Ponadto defekt roweru lub załamanie pogody może skłonić rowerzystę do podjęcia próby wejścia z rowerem do wnętrza autobusu, tramwaju lub trolejbusu. Czy może to zrobić? Tak! Czy zawsze? Nie!

Kiedy można przewieźć rower?

Zasadniczo zawsze rower można przewieźć pojazdem komunikacji miejskiej, jeżeli w pojeździe jest wolne miejsce w strefie przeznaczonej dla pasażerów stojących, osoby na wózku inwalidzkim, osoby z wózkiem dziecięcym lub osoby z większym bagażem. To miejsce znajduje się zazwyczaj w każdym pojeździe przy drugich drzwiach i tymi drzwiami rower powinien być wprowadzony i wyprowadzany. Pojęcie „wolne miejsce” ma charakter subiektywny. Dlatego czasami pasażerowie i rowerzyści (też pasażer, tylko z większym bagażem, którym jest rower) nie mają zbieżnej opinii dotyczącej tego, czy miejsca wystarczy dla wszystkich i... dla roweru. Nie ma miejsca na rower – to nie możemy zabrać go ze sobą do autobusu, tramwaju i trolejbusu.

Jak należy zabezpieczyć rower w trakcie przejazdu?

Rower, tak jak każdy bagaż, powinien być odpowiednio zabezpieczony. Jest to w interesie właściciela roweru, który jest zobowiązany do zadbania o to, żeby sposób ustawienia roweru i jego zabezpieczenia w pojeździe nie przyczynił się do zranienia pozostałych pasażerów i/lub zabrudzenia i zniszczenia ich odzieży. Nie wolno beztrwosko, bez opieki zostawić roweru opartego na podpórce lub zaczepionego kierownicą o poręcz. Pojazdy komunikacji miejskiej skręcają, czasami muszą gwałtownie zahamować i wtedy rower może się przewrócić i przesunąć się o kilka metrów. Taka sytuacja może mieć bardzo poważne i niepożądane skutki. Rowerzyści po-



winni o tym pamiętać, a pasażerowie, którzy mają zastrzeżenia dotyczące sposobu zabezpieczenia roweru powinni odpowiednio reagować.

Czy są jakieś specjalne mocowania do rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej?

W kilku gdańskich autobusach znajdują się specjalne uchwyty umożliwiające pionowe zamocowanie roweru. Natomiast Zgromadzenie MZKZG zarekomendowało gminom wchodzącym w skład Związku, aby fabrycznie nowe pojazdy wprowadzane do komunikacji były wyposażone

w pasy umożliwiające zabezpieczenie roweru w trakcie przejazdu. Specjalne mocowania ułatwiają przewożenie rowerów, ale nie zwalniają właściciela z odpowiedzialności za to, co się z rowerem dzieje i ewentualne szkody wynikające z jego przewozu.

Czy za przewóz roweru trzeba zapłacić?

Za przewóz roweru nie trzeba płać. Trzeba mieć jednak na uwadze to, o czym była mowa na początku artykułu, jak nie będzie miejsca – to rowerowi nie będzie można przewieźć. Ponadto wypadałoby, nawet jeżeli już

ktos rower przewozi, ustąpić miejsca wsiadającemu do pojazdu inwalidzie na wózku albo osobie z wózkiem dziecięcym – oczywiście wtedy, gdy tego miejsca byłoby dla tych osób za mało. W praktyce jednak, udaje się najczęściej zaspokoić potrzeby wszystkich pasażerów, w tym tych z rowerami. Trochę życzliwości, wzajemnego zrozumienia i uprzejmości powoduje, że latem mogą cieszyć się wszyscy, a autobusy, tramwaje i trolejbusy ułatwiają korzystanie z uroków tej pory roku.

metropolitalne bilety telefoniczne – 3 zł za przejazd linią zwykłą w aplikacjach:



www.skycash.com



www.mobilet.pl



www.gopay24.pl

Popularność jednorprzejazdowego biletu metropolitalnego ciągle rośnie

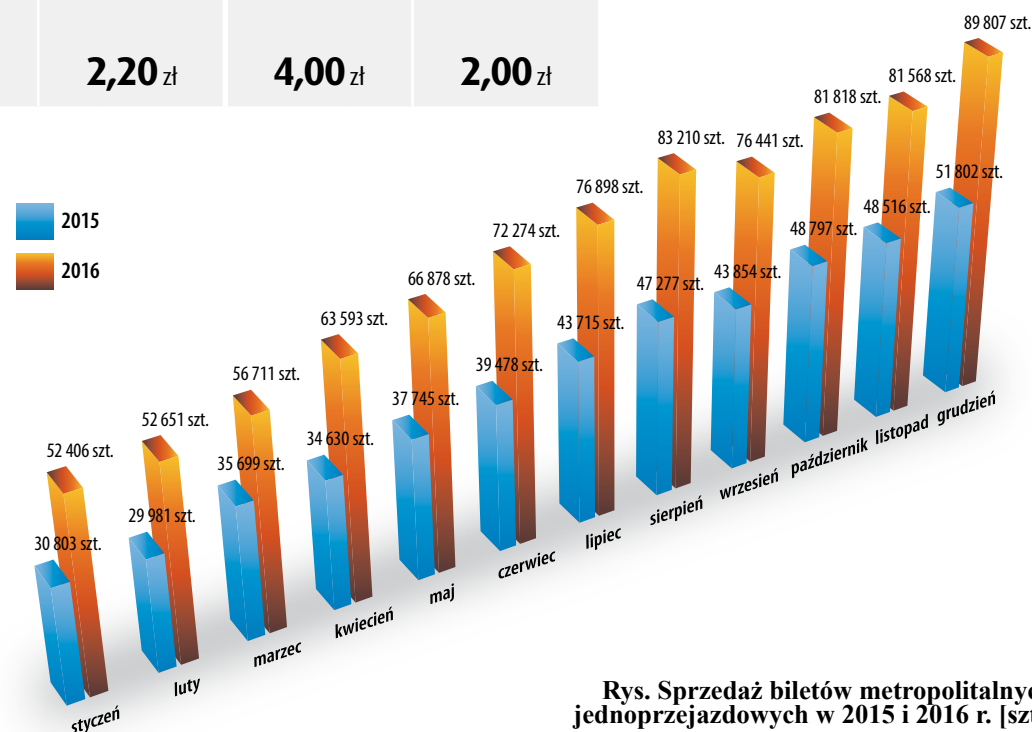
biletmetropolitalny Jednorprzejazdowy	papierowy		kupiony przez telefon	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
NA LINIE ZWYKŁE obowiązuje w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,40 zł	1,70 zł	3,00 zł	1,50 zł
NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKŁE obowiązuje w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	4,40 zł	2,20 zł	4,00 zł	2,00 zł

MAGDALENA BALEJKO

Bilety metropolitalne jednorprzejazdowe zostały wprowadzone w 2011 r. i do końca 2016 r. sprzedano ich prawie 2 miliony. Bilety te uprawniają do przejazdu linią zwykłą lub linią zwykłą, pospieszną i nocną Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku lub Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni lub Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo. Bilety te występują w dwóch rodzajach: jako papierowy i elektroniczny (telefoniczny). Bilet papierowy można nabyć w wybranych stacyjnych punktach sprzedaży. Natomiast najwygodniejsze w stosowaniu i najbardziej popularne bilety telefoniczne można kupić przy wykorzystaniu aplikacji trzech operatorów: moBI-

LET, SkyCash i GoPay.

Z roku na rok bilety metropolitalne jednorprzejazdowe zyskują na popularności. W 2016 r. sprzedano 854 255 sztuk tych biletów tj. o 74% więcej niż w roku 2015. Bilety telefoniczne stanowią 99% sprzedaży wszystkich biletów jednorprzejazdowych. Wpływa na to nie tylko wygoda stosowania (bilety są ważne we wszystkich gdańskich, gdyniskich i wejherowskich pojazdach komunikacji miejskiej), ale przede wszystkim atrakcyjna cena. Są one tańsze od swoich odpowiedników miejskich i biletów metropolitalnych w wersji papierowej. Pasażerowie chętnie korzystają z nich, ponieważ są to najtańsze bilety jednorprzejazdowe w całej metropolii.



Rys. Sprzedaż biletów metropolitalnych jednorprzejazdowych w 2015 i 2016 r. [szt.]



KRZYSZTOF GRZELEK

Wiosną odbyła się w siedzibie Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku konferencja pt. *Transport elektromobilny w obsłudze podróży miejskich w obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot*. W trzech blokach tematycznych zaprezentowano łącznie 15 referatów poświęconych problematyce funkcjonowania i perspektywom rozwoju elektrycznych środków transportu w naszej metropolii. Poniżej przedstawiamy treść wybranych referatów.

Dwa referaty autorstwa naukowców z Politechniki Gdańskiej i Uniwersytetu Gdańskiego oraz wiceprezesa Przedsiębiorstwa Komunikacji

Trolejbusowej w Gdyni dotyczyły możliwości ekspansji komunikacji trolejbusowej w Gdyni i doświadczeń PKT w eksploatacji trolejbusów o hybrydowym napędzie sieciowo-baterijnym. Prezentujący oba referaty dr Mikołaj Bartłomiejczyk rekomendował ekspansję gdyniskiej komunikacji trolejbusowej do osiedla Witomino ulicami: Kielecką, Rolniczą i Wielkocacką oraz Stryjską i Małokacką. Dla rozbudowy trakcji w tym obszarze w poprzednich latach przystosowano podstację zasilającą sieć w energię elektryczną. Rozwój komunikacji trolejbusowej rekomendowany jest także w Sopocie do osiedla Brodwin, w Gdyni w ciągu ul. Władysława IV i w Gdańsku poprzez przedłużenie trakcji z Sopotu do Oliwy. Dotychczasowe doświadczenia w eksplo-

atacji trolejbusów z pomocniczym napędem baterijnym są pozytywne. PKT w Gdyni planuje kolejne zakupy trolejbusów wyposażonych w dodatkowy napęd, w tym pojazdów przebudowanych. Oczekuje się dalszego rozwoju technologii magazynowania energii elektrycznej i baterii elektrochemicznych.

Interesujące doświadczenia, z punktu widzenia rozwoju gdańskich tramwajów, w zakresie eksploatacji tramwajów dwusystemowych, przedstawił dr Sławomir Grulkowski z Politechniki Gdańskiej. System tramwajów dwusystemowych, eksploatowanych na wybranych liniach kolejowych może znacznie usprawnić publiczną komunikację zbiorową, zwłaszcza w obszarach naszej metropolii. Wprowadzenie tramwajów

dwusystemowych wymaga jednak pokonania nie tylko określonych problemów technicznych, ale zwłaszcza prawnych i organizacyjnych.

Prof. Dariusz Karkosiński z Politechniki Gdańskiej zaprezentował wyniki testów eksploatacyjnych samochodu elektrycznego Nissan Leaf przy wykorzystaniu ładowania pojazdu z elektrowni słonecznej będącej częścią laboratorium Politechniki Gdańskiej. Testy przeprowadzone w styczniu, w słoneczny dzień wykazały, że przy takim sposobie ładowania pojazdu, można nim pokonać 50 km w ramach dynamicznej jazdy i 80 km w ramach techniki jazdy określanej jako „eko”. Oznacza to, że nawet w krótkie, ale słoneczne dni zimowe na obszarze naszej metropolii, uwzględniając konieczność

pokonywania licznych wzniesień pokonania nie tylko określonych problemów technicznych, ale zwłaszcza prawnych i organizacyjnych.

Studenci Politechniki Gdańskiej zaprezentowali pojazd elektryczny zasilany ogniem wodorowym nazywany EcoCarPG, który cyklicznie bierze udział w konkursach na najbardziej ekonomiczny pojazd elektryczny. Ich celem jest zwycięstwo w Shell Eco Marathon.

Wygra go taki pojazd, który zajdzie najdalej na 1 litrze paliwa. Prace nad udoskonalaniem pojazdu wciąż trwają, a studenci proszą o potencjalnych sponsorów o wsparcie finansowe.

Zmiany w układzie komunikacyjnym Rumi

GRZEGORZ GUZDZIOL

Z dniem 1 kwietnia 2017 r. zostały wprowadzone istotne zmiany w komunikacji miejskiej w Rumi. Uruchomiono nową linię autobusową 84, która objęła obsługę terenów Starej Rumi, do tej pory znacznie oddalone od przystanków. Autobus pojawił się po raz pierwszy na ul. Chełmińskiej, Borówkowej, Wiązowej, Mostowej i Lipowej. Ta część Rumi rozwija się prężnie, budowane są nowe domy i zgłaszany popyt na usługi komunikacji miejskiej zwiększa się. Linia autobusowa 84 połączyła Starą Rumie z Dworcem PKP i Rumią Szmeltą oraz z drugiej strony z Centrum Handlowym „Port Rumia”. Nowa linia funkcjonuje we wszystkie dni tygodnia, a obsługuje ją autobus Solaris 84 spotka się z dobrym przyjęciem pasażerów.

Poza uruchomieniem nowej linii

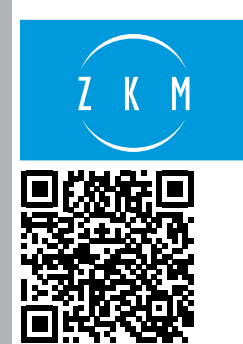
autobusowej, wprowadzona została – długo oczekiwana – zmiana trasy autobusu linii 87. Rumianie otrzymali bowiem bezpośrednie połączenie z aquaparkiem. Od Centrum Handlowego „Port Rumia” trasa linii została przedłużona do Redy. Jednocześnie uruchomione zostały nowe przystanki w rejonie skrzyżowania ul. Kosynierów z ul. Jezioną. To kolejne miejsce, gdzie budowane są z rozmachem nowe mieszkania i liczba pasażerów stale się zwiększa.

Nowa oferta połączeń w Rumi stanowi ważny etap w rozwoju komunikacji miejskiej tego miasta i stanowi odpowiedź na zgłaszane potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

Powstanie nowej linii autobusowej w Rumi ostatnio miało miejsce w kwietniu 2010 r. Wtedy uruchomiona została linia 87, która szybko zyskała popularność wśród pasażerów. Mam nadzieję, że także linia 84 spotka się z dobrym przyjęciem pasażerów.



Zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Rumi od 1.04.2017



klą, pospieszną, specjalną lub nocną wynosi odpowiednio 4 i 2 zł. Warto zauważyć, że bilet kupiony przez telefon jest tańszy, niż jego papierowy odpowiednik w kiosku.

Transport w innych miastach
Prezentowana usługa występuje także w wielu innych polskich miastach. Dzięki temu po przyjeździe np. do Poznania, Kołobrzegu, Koszaliny i kilkunastu innych miast można od razu wsiąść do komunikacji miejskiej, nie tracąc czasu na poszukiwanie punktów sprzedaży biletów.

Jak zostać użytkownikiem GoPay?

Żeby móc korzystać z usługi, wystarczy posiadać telefon z dostępem do internetu i zainstalować bezpłatną aplikację, którą można pobrać bezpośrednio ze sklepu Google Play, App Store lub Windows Marketplace. Następnie, jeżeli nie jest się użytkownikiem usługi MasterPass, można zarejestrować w portfolio elektronicznym kartę płatniczą, na podstawie której będą realizowane płatności. Za bilety można zapłacić także przelewem bankowym.

Bilety telefoniczne na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej

Już szósty rok mieszkańcy oraz turyści odwiedzający Trójmiasto i okolice mogą kupować jednorprzejazdowe bilety metropolitalne przez telefon. 1 stycznia 2011 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wprowadził usługę moBilet, w której przejazdy środkami komunikacji miejskiej opłacane są przy pomocy specjalnej aplikacji w telefonie. W czerwcu 2014 r. rozszerzono ofertę o aplikację SkyCash.

GoPay w autobusie, tramwaju i trolejbusie

Za pomocą aplikacji GoPay kupować można jednorprzejazdowe bilety metropolitalne obowiązujące w komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni oraz MZK Wejherowo. Opłata za przejazd linią zwykłą, uiszczana za pomocą telefonu wynosi 3 zł (bilet normalny) lub 1,5 zł (bilet ulgowy). Koszt podróży linii zwy-

ADAM RASPUNDA

Od 8 czerwca Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej umożliwia zakup biletów przez telefon przy pomocy nowej aplikacji - GoPay. Jest to trzeci operator płatności mobilnych, po moBilecie i SkyCash, za pomocą którego można skasować jednorprzejazdowe bilety metropolitalne z wykorzystaniem telefonów komórkowych.

Zasada działania

Zakup i kasowanie biletu za pomocą nowego systemu odbywa się inaczej niż w dotychczas funkcjonujących aplikacjach. Rozdzielony został bowiem proces zakupu i kasowania (aktywacji) biletów. Użytkownik GoPay może zakupić dowolną liczbę biletów z wyprzedzeniem. Natomiast, gdy chce zrealizować przejazd transportem miejskim, to po wejściu do pojazdu uruchamia aplikację w tele-



To proste!

Kup bilet bez wychodzenia z domu

Pobierz aplikację mobilną GoPay

Wybierz jeden lub kilka biletów

Zapłać przelewem lub kartą

Korzystaj z biletu w swoim telefonie lub innym urządzeniu mobilnym



www.gopay24.pl



Poniżej: pociąg na przystanku Brętowo



MZKZG

Szybko i wygodnie koleją na Pomorzu

Pomorska Kolej Metropolitalna SA

Korki na wszystkich drogach dojazdowych do Trójmiasta już dawno przekroczyły akceptowalny poziom. Dlatego we wrześniu 2015 r. samorząd województwa pomorskiego uruchomił nową linię kolejową łączącą metropolię trójmiejską z Kaszubami. Dzięki podróży pociągiem tysiące osób codziennie mogą szybciej i wygodniej dojechać do pracy, szkoły lub na zakupy, a potem równie sprawnie wrócić do domu.

Przez lata z powodu braku atrakcyjnej alternatywy dojazdu do Trójmiasta, głównym środkiem transportu dla wielu mieszkańców Pomorza był i wciąż jest samochód. Nawet jeśli ktoś wybierał komunikację autobusową, często i tak tracił potem kilkadziesiąt minut w porannych i popołudniowych korkach,

gdyż autobusy i samochody korzystają przecież z tych samych dróg. W konsekwencji poziom zatłoczenia na wszystkich drogach dojazdowych do Trójmiasta stał się tak duży, że spowodował znaczne wydłużenie czasu dojazdu do pracy i powrotu do domu. Dlatego we wrześniu 2015 r. samorząd województwa pomorskiego uruchomił nową linię kolejową łączącą metropolię trójmiejską z Kaszubami, dzięki której tysiące osób codziennie może szybciej i wygodniej dojechać do pracy, szkoły lub na zakupy, a potem równie sprawnie wrócić do domu.

Ponad 2 miliony pasażerów w rok

Pomorska Kolej Metropolitalna to nie tylko niebanalna architektura z charakterystycznymi czerwonymi wiatami oraz przyjazne dla pasażerów przystanki i węzły przesiadkowe,

ale przede wszystkim nowoczesne i wygodne pociągi obsługiwane przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. W pierwszym roku funkcjonowania linii PKM przewieziono ponad 2 miliony pasażerów. PKM stworzyła szybkie i wygodne połączenie centrum Gdańska i Gdyni z Portem Lotniczym. Z obu miast do lotniska można dojechać w nieco ponad 20 minut. Na samym lotnisku, aby ułatwić wszystkim dotarcie do przystanku PKM, namalowana została specjalna czerwona linia prowadząca pasażerów przez cały terminal wprost na perony, z których odjeżdżają pociągi SKM do Gdańska, Gdyni i Kartuzi. Dzięki nim każdy podróżny najkrótszą i najszybszą drogą dotrze do pociągu. Po drodze może sprawdzić rozkład jazdy na ustawionych wzdłuż czerwonej linii specjalnych ekranach.



Powyżej: przystanek Niedzwiednik, poniżej: plany budowy przystanku Gdynia Karwiny



PKM SA

Szybciej i taniej – PKM rozwija miasto i region

Z uruchomienia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej najbardziej skorzystali mieszkańcy nowych gdańskich osiedli budowanych w sąsiedztwie przystanków Gdańsk Kiełpin i Gdańsk Jasień, które generują największe potoki pasażerów na całym aglomeracyjnym odcinku PKM. Ma to docelowo mieszkać nawet 40 tys. osób i to m.in. dla nich powstała ta zupełnie nowa linia kolejowa.

W ramach projektu PKM, trójmiejska SKM obsługuje łącznie cztery trasy:

- aglomeracyjną: Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna,
- trzy regionalne:
 - Gdańsk Główny – Kartuzi,
 - Kościerzyna – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna,

- Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna.

To właśnie regionalna część projektu PKM rozwija się najdynamiczniej. Tylko w ciągu pierwszego roku funkcjonowania połączeń kolejowych z Kartuzi do Gdańska liczba pasażerów na tej trasie wzrosła trzykrotnie. Dzięki dojazdowi z głębi województwa do metropolii trójmiejskiej koleją, mogą oni zaoszczędzić najwięcej czasu i pieniędzy.

Mieszkańcy Kartuzi dzięki SKM i PKM mogą dojechać do Gdańska Głównego w niecałą godzinę, natomiast dojazd z Żukowa do Gdańska Wrzeszcza – w przypadku przyspieszonych pociągów z Kościerzyny – zajmuje zaledwie 25 minut. Są to czasy nieosiągalne dla transportu samochodowego, zwłaszcza w godzinach szczytu, kiedy przejazd na tych samych trasach samochodem może

być nawet dwukrotnie dłuższy.

Parkingi dla samochodów i ułatwienia dla rowerzystów

Na przystanek PKM można dojechać także własnym samochodem, zaparkować na bezpłatnym parkingu i kontynuować podróż pociągiem SKM, nie martwiąc się o brak wolnych miejsc w centrum metropolii. Do przystanków PKM można też dojechać rowerami, dla których również wybudowane zostały specjalne parkingi, a w pociągach zainstalowano specjalne wieszaki, na których rowerzysta może przewieźć swój jednoślad bez dodatkowej opłaty.

Pasażerowie mogą kupować bilety zarówno w kasach, jak i automatach biletowych, a także za pomocą wygodnej aplikacji mobilnej SkyCash lub bezpośrednio u kierownika pociągu. Wszystko to sprawia, że ko-

rzystanie z transportu kolejowego na Pomorzu jest coraz przyjemniejsze i wygodniejsze dla mieszkańców.

Dodatkowe przystanki w Gdyni już w 2017 r.

Realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej pierwotnie obejmował budowę do końca 2015 r. 18-kilometrowej linii kolejowej pomiędzy Gdańskiem Wrzeszczem i Rębiechowem wraz z 8 nowymi przystankami. Budowa dodatkowych przystanków na istniejącej już linii kolejowej 201 Gdynia – Kościerzyna planowana była dopiero w kolejnym etapie PKM, w ramach nowych środków unijnych dostępnych do 2020 r. Kiedy jednak udało się uzyskać zwiększenie unijnego dofinansowania projektu PKM z 70 do 85 procent, władze woje-

wództwa oraz PKM SA wystąpiły do Komisji Europejskiej z wnioskiem o zgodę na realizację trzech dodatkowych przystanków PKM planowanych na linii 201: Gdańsk Osowa, Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion – już w ramach I etapu projektu PKM. Komisja Europejska zgodziła się na to w lutym 2015 r., dzięki czemu przystanek Gdańsk Osowa udało się wybudować już w grudniu 2015 r. Dwa przystanki PKM na terenie Gdyni, ze względu na trudniejszą lokalizację, wymagającą bardziej szczegółowych i czasochłonnych uzgodnień technicznych z PKP PLK (jako zarządcą linii 201), powstały w II połowie 2017 r. – czyli trzy lata wcześniej niż pierwotnie planowano.

Pomorska Kolej Metropolitalna SA

BILET ZA ZŁOTÓWKĘ



OD LIPCA DO KOŃCA ROKU

Kup bilety komunikacji miejskiej jednorazowe lub czasowe do 90 minut w **GoPay**, zapłać przy pomocy **Masterpass™** i skorzystaj z promocji*



Icons made by Vectors Market from a is licensed by CC 3.0 BY

*Promocja obejmuje tylko wybrane bilety. Promocja trwa od 01.07.2017 do końca roku 2017 lub do wyczerpania budżetu. Szczegóły w regulaminie promocji.

Jak nie posiadać a użytkować

KAMIL BUJAK

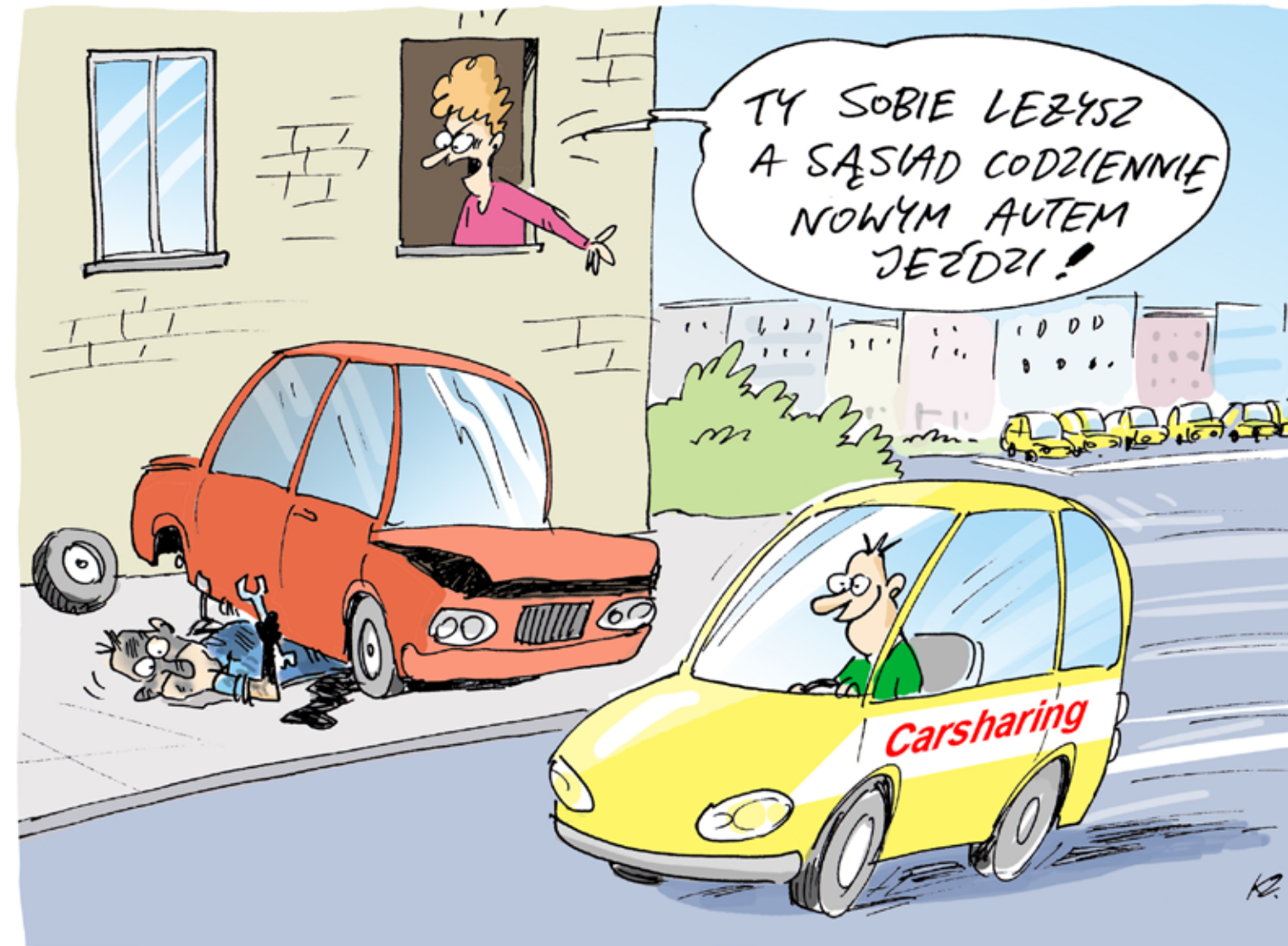
Władze Gdyni rozważają wprowadzenie carsharingu, do czego namawiają też inne miasta z naszego regionu. Poniżej opisujemy, co kryje się pod nazwą tej innowacyjnej i co raz popularniejszej na zachodzie usługi.

Czy jeździ, czy stoi na parkingu – koszty są zawsze

Jak podaje portal motofakty.pl, średni miesięczny koszt utrzymania samochodu klasy Skody Fabii to około 800 zł, auta klasy Forda Focusa - 1150 zł, a Volkswagena Passata już 1600 zł. Wyliczenia te oparto na założeniach, że samochód zostanie kupiony w salonie i zanim zostanie sprzedany po pięciu latach, przejdzie 75 tys. km, tj. 15 tys. km rocznie. Oprócz kosztów paliwa, pod uwagę wzięto konieczność dokonywania przeglądów gwarancyjnych i pogwarancyjnych, zakupu polis ubezpieczeniowych, a także utratę wartości auta. Ten, kto zdecyduje się na zakup samochodu używanego musi dodatkowo, w kosztach jego eksploatacji, uwzględnić relatywnie więcej wydatków na naprawy i części zamienne. Czy jednak koszty związane z utrzymaniem własnego auta są zawsze adekwatne do stopnia jego wykorzystania? Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przeciętnemu mieszkańcowi miasta własny środek transportu służy do dojazdu do pracy, na zakupy oraz ewentualnie do podwożenia dzieci na zajęcia popołudniowe, zdecydowanie możemy przyjąć, że średnio samochód pozostaje w ruchu przez 2-3 godziny na dobę, resztę czasu spędzając na parkingu, bądź w garażu. Tylko podczas samego pobytu w pracy, auto „czekając” na swojego właściciela średnio przez 8 godzin, zajmuje miejsce postojowe, które w tym czasie, co najmniej kilkukrotnie, mogłoby zostać udostępnione innym.

Żeby napić się piwa, nie trzeba kupować browaru

W myśl powyższej zasady narodziła się więc w latach 70-tych ubiegłego wieku idea carsharingu, co bezpośrednio tłumaczyć oznacza współużytkowanie samochodu. Inaczej mówiąc, carsharing to krótkoterminowy wynajem pojazdów w celu realizacji podróży miejskich. Usługa ta różni się jednak od tradycyjnych wypożyczalni, bardziej przypominając formułę roweru miejskiego. Zasady korzystania z carsharingu są wszędzie podobne. Na początku należy zarejestrować się w systemie. W przeciwieństwie do klasycznego wynajmu samochodu, rejestracja jest jednorazowa. Po weryfikacji ważności naszego prawa jazdy otrzymujemy kartę z chipem, która służy do otwarcia auta i aktywacji czasu wypożyczenia. Mając już taką kartę, z wykorzystaniem specjalnej strony internetowej lub aplikacji mobilnej możemy zarezerwować auto. Wytyna lub aplikacja umożliwia nam wybór pojazdu, a także wizualizację na mapie dostępnych samochodów, znajdujących się najbliżej nas. Zarezerwowane auto jest dla nas „trzymane” przez określony czas, np. kwa-



drans. Aby otworzyć pojazd, należy przyłożyć naszą kartę do czytnika umieszczonego za szybą (w niektórych systemach otwarcie drzwi następuje po sczytaniu telefonem kodu QR). Natomiast silnik uruchamiany jest za pomocą karty lub kluczyków znajdujących się w schowku. W nowoczesnych systemach carsharingu, co je wyróżnia w stosunku do tradycyjnych wypożyczalni samochodów, brak jest konieczności odstawiania pojazdu do punktu, w którym się go wypożyczyło. Po skończonej jeździe auto można pozostawić na dowolnym miejscu parkingowym w ramach wyznaczonej strefy (np. centrum miasta), skąd pobierze je kolejny użytkownik. Zaletą usługi jest też wygodny system płatności – stawka najczęściej uzależniona jest od czasu wynajmu (nawet z rozliczeniem minutowym) oraz liczbą przejechanych kilometrów. W niektórych systemach taryfa jest zróżnicowana w zależności od pory dnia i tygodnia – taniej jest wypożyczać auto poza godzinami szczytu i w weekendy.

Operatorzy systemów carsharingu oferują na wynajem z reguły małe i zwrotne samochody typu Smart, Toyota Aygo lub Volkswagen UP. Niekiedy floty aut kompaktowych uzupełnione są o samochody klasy średniej, a nawet o pojazdy dostawcze, którymi przewieziemy większe zakupy lub meble podczas przeprowadzki. Obok samochodów z silnikami spalinowymi, szczególnie w krajach Europy Zachodniej, coraz częściej dostępne są auta hybrydowe lub w pełni elektryczne, takie jak Nissan Leaf i Renault Zoe.

Popularność na zachodzie

W krajach Europy Zachodniej w rozwój systemów carsharingu chętnie angażują się duże koncerny samochodowe. Daimler stworzył własną markę Car2go, obecnie w Niemczech, Austrii, Hiszpanii, Holandii, Danii, Włoszech, Ameryce Północnej i Chinach. Na potrzeby tej usługi udostępniono 14,5 tys. spalinowych i elektrycznych Smartów oraz Mercedesów. Natomiast BMW jest udziałowcem spółki DriveNow, której auta marek Mini oraz BMW wypożyczać można m.in. w Niemczech, Austrii i krajach skandynawskich. Swoje patronackie wypożyczalnie mają też Opel (Spotcar), Citroen (Multicity), Fiat (Enjoy) oraz Volkswagen (Greenwheels). Zaangażowanie producentów samochodów w usługi carsharingu podyktowane jest nie tylko poszukiwaniem rynków zbytu na nowe auta, ale czyni też dobrą okazję do promowania własnych marek wśród klientów wypożyczalni.

Pierwsze kroki w Polsce

Komercyjne (bez wsparcia ze strony miast) systemy współużytkowania flot pojazdów działają już w naszym kraju. Pierwszą wypożyczalnię samochodów na minuty – Traficar otwarto w październiku ubiegłego roku w Krakowie. Operator oferuje 100 Opli Corsa, a wynajęcie każdego z nich kosztuje 50 groszy za minutę i 80 groszy za kilometr jazdy. Auto można zostawić i podjąć z dowolnego miejsca w Krakowie.

Z kolei pierwszy w Polsce system carsharingu realizowany w ramach partnerstwa publicznego-prywatnego powstanie we Wrocławiu. Miasto podpisało niedawno umowę z prywatnym operatorem na stworzenie i prowadzenie wypożyczalni aut elektrycznych. Ich flota składać się będzie z co najmniej 200 pojazdów, w tym 190 osobowych Nissanów Leaf oraz 10 samochodów dostawczych Nissan E-NV200. Dodatkowo, w ramach inwestycji, wybudowanych zostanie co najmniej 12 stacji ładowania baterii, zlokalizowanych np. przy galeriach handlowych. Jako, że przedsięwzięcie realizowane będzie przy udziale samorządu, użytkownicy wypożyczalni staną się beneficjentami dodatkowych przywilejów, w tym możliwości wjazdu do stref ograniczonego ruchu i korzystania z dedykowanych miejsc parkingowych.

Zamiast kolejnych czterech kół w rodzinie

Niezaprzeczną zaletą usługi carsharingu jest brak konieczności ponoszenia przez ich użytkowników kosztów, jakimi obarczeni są właściciele samochodów. Nie trzeba się martwić o ubezpieczenie, serwis i części zamienne. Auta, w zależności od przyjętego rozwiązania organizacyjnego, tankowane są albo przez operatora usługi albo bezpłatnie przez wypożyczającego na wybranych stacjach na podstawie karty tankowania. Jeżeli carsharing wdrożony został w ramach partnerstwa publicznego-prywatnego z miastem, osoby korzystające z usługi mogą liczyć na zwolnienie

z opłat w strefach płatnego parkowania, a także możliwość korzystania z buspasów. Rozwiązania oparte na współużytkowaniu floty pojazdów są więc doskonałym uzupełnieniem konwencjonalnych systemów transportu zbiorowego oraz atrakcyjną alternatywą w stosunku do przewozów typu taxi i Uber. W wielu rodzinach mogą też podważać zasadność zakupu auta, a w szczególności drugiego.

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 Kołodziejki

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:
MKZG

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.

F5

01.05-30.09

Gdańsk: Żabi Kruk – Westerplatte (w okresie wakacji: Brzeźno)

Tramwaj wodny. Funkcjonuje codziennie

F

ZTM Gdańsk

F6

01.05-30.09

Gdańsk: Targ Rybny – Narodowe Centrum Żeglarstwa (w okresie wakacji do Sobieszewa)

Tramwaj wodny. Funkcjonuje codziennie

F

ZTM Gdańsk

G

01.05 - 31.10

Gdynia Pogórze Górne – Gdańsk Oliwa ZOO

Linia autobusowa pospieszna. Funkcjonuje w niedziele i święta (w okresie wakacji także w soboty)

BUS

ZKM Gdynia

M

24.06 - 03.09

Rumia Dworzec PKP – Rewa

Linia autobusowa pospieszna. Funkcjonuje codziennie bez względu na pogodę. Dojazd na plażę w Rewie

BUS

ZKM Gdynia

3

24.06 - 31.08

Gdańsk: Brzeźno – Stogi Pasanil (Stogi Plaża)

Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Dojazd na plażę w Brzeźnie i na Stogach

Tram

ZTM Gdańsk

8

24.06 - 31.08

Gdańsk: Jelitkowo – Stogi Plaża

Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Dojazd na plażę w Jelitkowie i na Stogach

Tram

ZTM Gdańsk

63

24.06 - 31.08

Gdańsk: Łostowice Świętokrzyska – Brzeźno Plaża

Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta. Dojazd na plażę w Brzeźnie

Tram

ZTM Gdańsk

309

24.06 - 03.09

Gdynia: Obłuże Leśne – Babie Doły

Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie bez względu na pogodę. Dojazd na plażę w Babich Dołach

BUS

ZKM Gdynia

321

24.06 - 03.09

Gdynia: Cisowa Sibeliusa – Orłowo SKM- „Klif”

Linia trolejbusowa zwykła. Funkcjonuje w niedziele i święta

Trol

ZKM Gdynia

326

01.05 - 31.10

Gdynia: Grabówek SKM – Orłowo SKM- „Klif”

Linia trolejbusowa zwykła obsługiwana trolejbusami zabytkowymi. Funkcjonuje w niedziele i święta

Trol

ZKM Gdynia

365

24.06 - 03.09

Gdynia: Obłuże Centrum – Rewa

Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta bez względu na pogodę. Dojazd na plażę w Rewie

BUS

ZKM Gdynia

606

29.04 - 29.10

Gdańsk: Wały Piastowskie – Westerplatte

Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie

BUS

ZTM Gdańsk

622

29.04 - 29.10

Gdańsk: Oliwa Pętla Tramwajowa – Oliwa ZOO

Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie

BUS

ZTM Gdańsk

N65

24.06 - 02.09/03.09

Gdynia: Pogórze Górne – Rewa

Linia autobusowa nocna. Funkcjonuje we wszystkie noce

BUS

ZKM Gdynia

Oferta sezonowa

W sezonie letnim 2017 linie **M, 309 i 365** będą kursowały w okresie wakacji (24.06 - 03.09) bez względu na pogodę