

Nr 7

czerwiec 2013
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Pomorska Kolej Metropolitalna w Gdyni



Miasto Gdynia i Pomorska Kolej Metropolitalna uzgodniły zasady finansowania budowy przystanków kolei metropolitalnej, które będą zlokalizowane w granicach administracyjnych Gdyni przy trasie linii kolejowej Gdynia – Kościerzyna.

Do 2015 r. na terenie Gdyni będą funkcjonować przystanki PKM: Gdynia Karwiny, Gdynia Stadion, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana i Gdynia Główna.

KG
więcej - s. 2

140 lat tramwajów w Gdańsku



Od kilku miesięcy tramwaje w Gdańsku jeżdżą oklejone specjalnymi znaczkami przedstawiającymi tramwaj z charakterystycznymi dla miasta żurawiami: starym i nowym. Znaczkami mają na celu zwrócenie uwagi pasażerów i mieszkańców na fakt, że w tym roku gdańskie tramwaje obchodzą 140-lecie pojawienia się ich na ulicach naszego miasta.

JD AK SZ
więcej - s. 6 i 7

Gmina Szemud przystąpiła do MZKZG



W styczniu 2013 r. zakończyła się procedura przyjęcia Gminy Szemud do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. To już czternasta gmina, która stała się członkiem związku komunalnego, którego celem jest integracja transportu miejskiego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej.

PM
więcej - s. 8

2008-2012

5 lat z biletem metropolitalnym

Mieszkańcy i turyści na podstawie biletów metropolitalnych realizują około 1,2 mln przejazdów miesięcznie



HUBERT KOŁODZIEJSKI

1 stycznia 2008 r. rozpoczęła się sprzedaż biletów metropolitalnych. Od tego momentu, po raz pierwszy, na podstawie jednego – papierowego lub elektronicznego biletu można w trakcie jednej podróży dowolną liczbę razy jechać autobusem, tramwajem, trolejbusem i pociągiem. Wiele osób czekało na ten bilet stanowiący istotny element integracji komunikacji miejskiej w naszej metropolii. Część z nich nie wierzyła, że zostanie on wprowadzony – a jednak udało się! Wspólny bilet jest i świetnie się sprzedaje! Sprzedaż biletów w przeciągu 5 lat wzrosła czterokrotnie. Już w 2008 r. zostało sprzedanych prawie 100 tys. biletów metropolitalnych, a ciągle rosnące zainteresowanie tymi biletami ze strony mieszkańców i turystów spowodowało, że sprzedaż biletów w 2012 r. przekroczyła 400 tys. sztuk. Co ważne, wzrosła sprzedaż wszystkich rodzajów biletów. W ten sposób odbiorcy tej oferty potwierdzili, że bilet ten był potrzebny. Mieszkańcy i turyści na podstawie biletów metropolitalnych realizują około 1,2 mln przejazdów miesięcznie.

Co należy zaliczyć do najważniejszych zalet biletu metropolitalnego?

Jedną z największych zalet biletu metropolitalnego jest zasięg jego

obowiązywania. Na jego podstawie komunikacją komunalną (autobusem, tramwajem, trolejbusem) można podróżować na terenie 14 miast i gmin tworzących Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej.

Dodatkowo na podstawie tego biletu można podróżować pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) i Przewozów Regionalnych (PR). Możliwość przesiadania się i dowolnego wykorzystywania poszczególnych środków transportu wpływa na zmianę zachowań komunikacyjnych. Pasażerowie kierując się swoją wygodą mogą wybierać najbardziej dogodny sposób dotarcia do celu biorąc pod uwagę np. prędkość, częstotliwość, odległość przystanku od początkowego i docelowego miejsca podróży. Zwiększa się również ich mobilność, czego potwierdzeniem jest rosnąca liczba przejazdów realizowanych na podstawie okresowych biletów metropolitalnych. Bilet metropolitalny pozwala jednocześnie na minimalizowanie negatywnych konsekwencji zakłóceń w ruchu transportu zbiorowego – jak nie jeżdżą tramwaje – można pojechać SKM-ką – lub odwrotnie.

Co jeszcze zachęca pasażerów do kupowania biletu metropolitalnego?

Istotnym elementem jest prosta i przejrzysta taryfa, na którą składają się ceny poszczególnych rodzajów biletów i uprawnienia do przejazdów ulgowych. Szczególnym zaintereso-

waniem cieszą się w przypadku biletów metropolitalnych bilety ulgowe. Uczeń, student, emeryt może podróżować z 50% ulgą. Ta ulga powoduje, że nie mała cena, którą trzeba zapłacić za bilet metropolitalny, staje się ceną względnie atrakcyjną. 110 zł za najdroższy okresowy bilet ulgowy to też spora kwota, ale można jednak dzięki temu jeździć bez żadnych ograniczeń po całej metropolii – wszystkim! Statystyki sprzedaży potwierdzają, tak jak można było się tego spodziewać, że najczęściej okresowych biletów ulgowych kupują studenci.

Najtańszy bilet w metropolii

Najtańszym biletem w metropolii jest jednorazowy komunalny bilet metropolitalny. Jego cena wynosi 2,80 zł. Kto ma telefon może go kupować. Należy wcześniej zasilić swoje specjalne konto (stanowiące elektroniczną portmonetkę) i później przy pomocy telefonu można kasować bilety. Ten bilet bardzo szybko zyskuje na popularności – w marcu br. zostało sprzedanych prawie 13 tys. tych biletów. Nie tylko jest to bilet tani, ale przede wszystkim uniwersalny. Można go skasować zarówno w gdańskim tramwaju, w gdyńskim trolejbusie, jak i w wejherowskim autobusie!

Sprzedaż biletów przez internet

Wprowadzenie możliwości zakupu biletu przez internet ucieszyło osoby nowoczesne, ceniące swój czas

W latach 2008-2012 sprzedano **1 317 753 biletów metropolitalne**,

w tym:

- **653 851** biletów papierowych;
- **539 752** biletów elektronicznych;
- **124 150** biletów telefonicznych;
- **16 533** bilety zostały zakupione przez internet.

Najlepiej sprzedającym się biletem miesięcznym lub 30-dniowym jest bilet metropolitalny wszystkich organizatorów – **166 135** szt.

Najlepiej sprzedającym się biletem 24-godzinny jest bilet dwóch organizatorów ZTM+KOLEJ – **297 653** szt.

Najlepiej sprzedającym się biletem 72-godzinny jest bilet metropolitalny wszystkich organizatorów – **55 424** szt.

Najlepiej sprzedającym się biletem jednorazowym jest bilet ważny na linie zwykłe – **118 419** szt.

dokończenie - s. 3



więcej o nagrodzie dla Gdyni - s. 8

Gdynia Zwycięska!

Nagroda Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego dla Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni w kategorii „Customer Service” Central and East European Countries. Gratulujemy!



Pomorska Kolej Metropolitalna w Gdyni

Do 2015 r. na terenie Gdyni będą funkcjonować przystanki PKM: Gdynia Karwiny, Gdynia Stadion, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana i Gdynia Główna

KRZYSZTOF GRZELEC

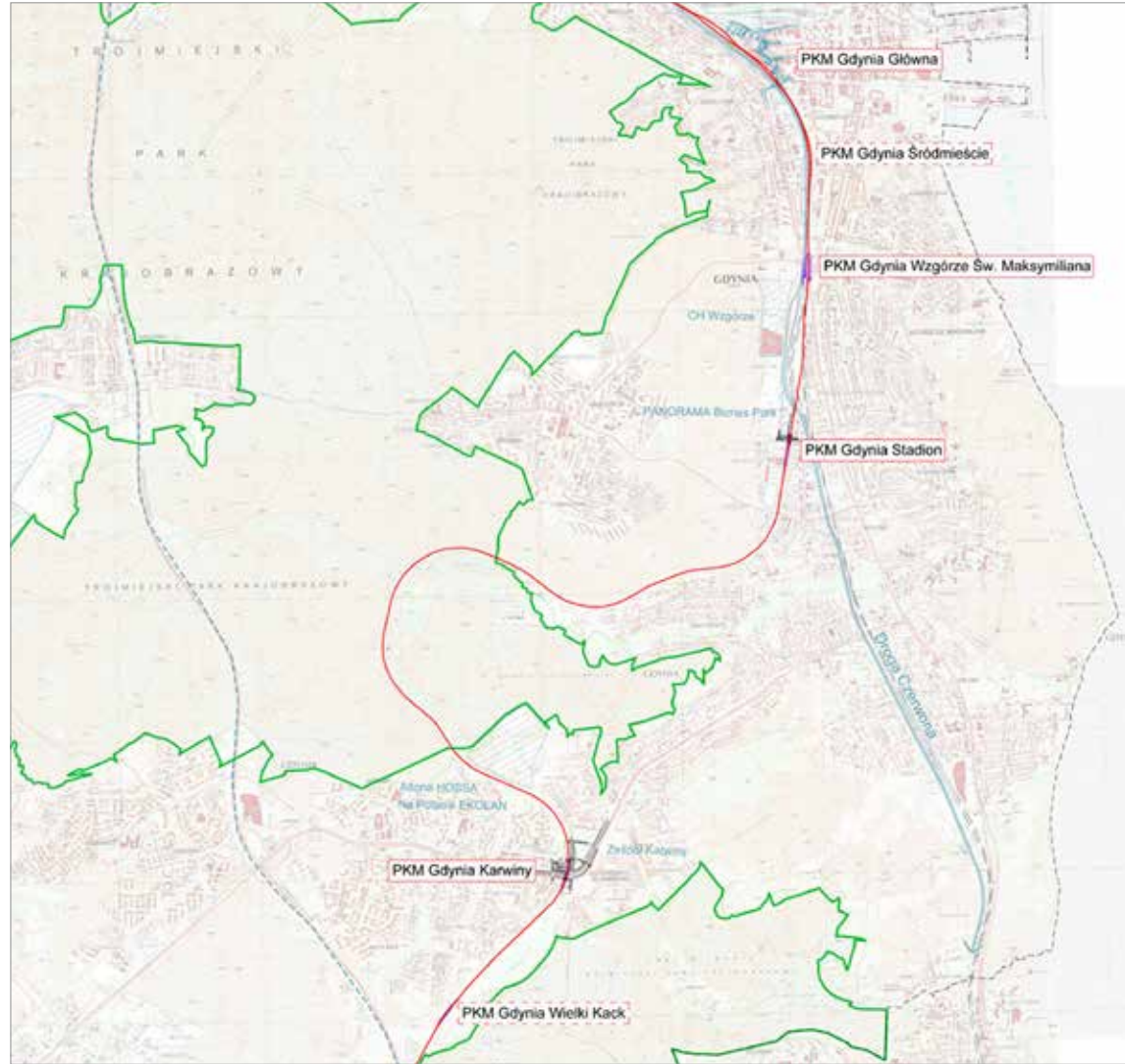
Miasto Gdynia i Pomorska Kolej Metropolitalna uzgodniły zasady finansowania budowy przystanków kolei metropolitalnej, które będą zlokalizowane w granicach administracyjnych Gdyni przy trasie linii kolejowej Gdynia – Kościerzyna.

Do 2015 r. na terenie Gdyni będą funkcjonować przystanki PKM: Gdynia Karwiny, Gdynia Stadion, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana i Gdynia Główna.

Przystanek Gdynia Karwiny powstanie pod ul. Wielkopolską (w rejonie ul. Buraczanej) i będzie pełnić funkcję węzła przesiadkowego. Oznacza to, że poza przystankami autobusów i trolejbusów zostanie wybudowany parking w systemach Park & Ride, Bike & Ride i Kiss & Ride. Wszystkie stacje na terenie Gdyni będą architektonicznie nawiązywać do rozwiązań przewidzianych na innych odcinkach PKM. Wstępną koncepcję stacji Gdynia Karwiny przedstawiono na rys 2.

Funkcja węzła przesiadkowego stacji Gdynia Karwiny powinna zdefiniować określone rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne. Dotyczy to w pierwszej kolejności zapewnienia jak najkrótszej drogi przejścia pomiędzy peronami PKM i przystankami komunikacji autobusowej i trolejbusowej. Jak wynika z badań marketingowych prowadzonych przez ZKM w Gdyni oraz doświadczeń krajowych i zagranicznych, mieszkańcy niechętnie akceptują rozwiązania prowadzące do zmiany podróży bezpośrednich na podróże z przesiadkami. Warunkiem ich akceptacji jest uzyskanie porównywalnych parametrów podróży z przesiadką i bezpośredniej, co można zapewnić minimalizując czas potrzebny na dokonanie zmiany pojazdu i oczekiwania oraz nieponoszenie dodatkowego kosztu w przypadku podróży z przesiadką.

Korzystne dla pasażerów rozwiązaniem funkcjonalne będą szczególnie istotne w pierwszym okresie funkcyj-



Rys. 1. Przebieg trasy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na obszarze Gdyni
Źródło: Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku

nowania PKM, ponieważ decydować będą o skłonności mieszkańców do zmiany środka transportu na stosunkowo krótkim odcinku trasy, tj. od skrzyżowania ul. Buraczanej i ul. Wielkopolskiej do Wzgórza św. Maksymiliana i Gdyni Głównej.

Wybudowanie stacji Gdynia Karwiny spowoduje zamknięcie istniejącego przystanku Gdynia Wielki Kack, którego niska dostępność już

obecnie decyduje o jego słabym wykorzystaniu.

Głównym zadaniem przystanku Gdynia Stadion będzie zapewnienie dogodnego dojścia dla kibiców i uczestników imprez organizowanych na gdyniskim stadionie i w hali widowiskowo sportowej.

Przebudowy będzie wymagać przystanek Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana. Tor PKM przed stacją

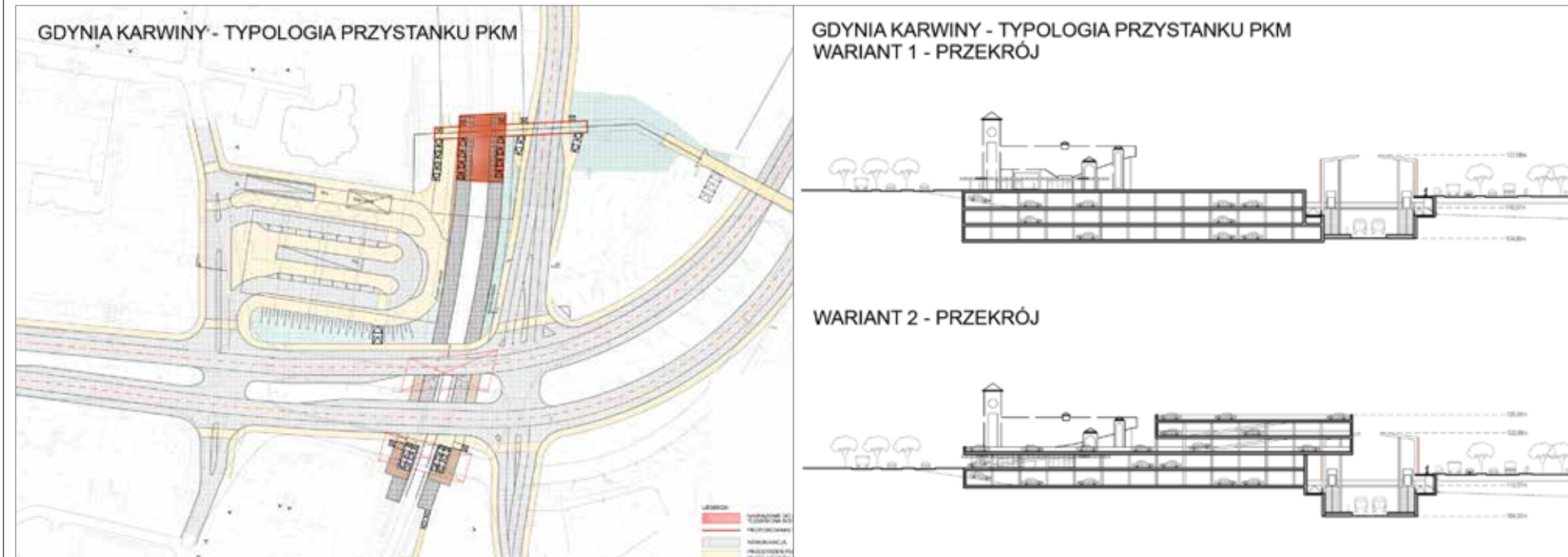
zane z modernizacją peronów stacji Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana.

Od stacji Banino linia PKM prowadzi po torowisku kolei regionalnej Gdynia – Kościerzyna. Przewidywane jest włączenie odcinka torów PKM od stacji Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana w torowisko SKM w kierunku Gdyni Głównej. Realizacja tego przedsięwzięcia będzie wymagać ujednolicenia wysokości peronów do standardów obowiązujących na linii SKM (96 cm).

Znaczenie stacji Gdynia Karwiny dodatkowo wzrosnie po planowanym wydłużeniu trasy PKM. Po 2015 r. planowane jest bowiem wybudowanie przystanku Gdynia Fikakowo, przedłużenie linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do północnych dzielnic Gdyni i Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, z możliwością jej dalszego przedłużenia do Pucka. Ta ostatnia możliwość wymagać będzie opracowania studiów koncepcyjnych. Z punktu widzenia potrzeb przewozowych mieszkańców Gdyni i głównych kierunków przemieszczeń, przedłużenie linii PKM w kierunku północnym pozwoli na odciążenie komunikacji miejskiej w wybranych relacjach międzydzielnicowych (linie łączące południowo-zachodnie dzielnice Gdyni przez Śródmieście z dzielnicami północnymi) i modyfikację układu komunikacyjnego miasta.

Władze Gdyni znaczenia PKM upatrują także w jej roli w obsłudze gmin ościennych i obszaru powiatu kartuskiego. PKM ma bowiem szansę stać się metropolitalnym kręgosłupem komunikacyjnym do którego będą „dowiązane” linie regionalnego transportu drogowego i obecnie modernizowanych kolei regionalnych a także odcinków planowanych już do modernizacji (np. Kartuszy - Gliniec). Zapewnienie dogodnych przesiadek umożliwi zmniejszenie ruchu samochodowego z Kaszub do Gdyni.

W tekście wykorzystano materiały z portalu www.trojmasto.pl



Rys. 2. Wstępny projekt przystanku Kolei Metropolitalnej Gdynia Karwiny
Źródło: Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku

mzkzg.org

METROPOLITALNY ZWIĄZEK KOMUNIKACYJNY ZATOKI GDAŃSKIEJ
ul. 20 Stycznia, w Gdańsku 81-510, tel. 58 552 22 22, fax 58 552 24 99, internet: www.mzkzg.org, e-mail: skontakt@mzkzg.org

BILETY METROPOLITALNE

TARYFA OPŁAT

	bilety czasowe	N		U	
		normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
24-godzinny	KOMUNALNY - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	14 zł	7 zł		
	KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW - obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PK) oraz w pojazdach ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni albo MKZ Wejherowo	17 zł	8,5 zł		
	KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW - obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PK) oraz w pojazdach ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	20 zł	10 zł		
72-godzinny	KOMUNALNY - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	28 zł	14 zł		
	KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW - obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PK) oraz w pojazdach ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	40 zł	20 zł		
30-dniowy albo miesięczny	KOMUNALNY - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	130 zł	65 zł		
	KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW - obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PK) oraz w pojazdach ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni albo MKZ Wejherowo	186 zł	93 zł		
	KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW - obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PK) oraz w pojazdach ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	220 zł	110 zł		
bilety jednorazowe		N	normalny	U	ulgowy
	NA LINIE ZWYKŁE - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	2,80 zł	1,40 zł		
telefoniczny	NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKŁE - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	3,80 zł	1,90 zł		
papierowy	NA LINIE ZWYKŁE - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	3,20 zł	1,60 zł		
	NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKŁE - obowiązuje w ZIM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo	4,20 zł	2,10 zł		

UPRAWNIENIA DO PRZEJAZDÓW ULGOWYCH

1. Komatanci - na podstawie legitymacji kombatanckiej
2. Inwalidi (dla) (dla) - na podstawie legitymacji Polskiego Związku Głuchych
3. Emeryci i renciści oraz wdowy/wdowcy po emerytach i rencistach korzystający ze świadczeń emerytalnych i rentowych po zmarłym wojenniku - na podstawie legitymacji emeryta lub rencisty (legitymacji lub innego zaświadczenia ubezpieczonych społecznych wraz z dok. tożsamości)
4. Inni w wieku 4 do 7 lat
5. Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjów do dnia 31 grudnia ukończenia 24 roku życia - na podstawie legitymacji szkolnej
6. Studenci szkół wyższych - na podstawie legitymacji studenckiej
7. Studenci zagranicznych wyższych uczelni do ukończenia 26 roku życia - na podstawie wydanej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej (Europejskiej) Karty Młodzieńców (EURO-26 „Student” lub karty EUC)
8. Doktoranci - na podstawie legitymacji doktoranckiej lub legitymacji uczestnika studiów doktorskich
9. Studenci i absolwenci uczelni wyższych lub innych uczelni wyższych lub innych uczelni wyższych - na podstawie legitymacji absolwenta

Przebieg trasy i przystanki na podstawie biletu metropolitalnego obowiązujący jest do przetransportowania przystanków porcelanowych obowiązujących u danego organizatora oraz do podjęcia ich kontroli posiadania biletu metropolitalnego, na podstawie którego realizowany jest przejazd. Kolejowe karnety biletu metropolitalnego uprawnia do przejazdu pociągami Przewoźników Kolejowych - Szynowej Kolei Miejskiej (SKM) Przewoźników Regionalnych (PR) - na obszarze miast i gmin członków MKZG - na odcinkach, których krańce wyznaczają stacje Bałt. Bałt., Gopolew, Łutnia oraz Ruda Borkowa. Podstawę do posiadania legitymacji i ulgowych czynniki dokumenty określone przepisami szczególnymi i wydane przez podległe władze państwowe, samorządowe oraz organizacje i instytucje działające na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem karty EURO-26 Student i karty EUC.

WYKŁAD Z UCZNIAMI NR 20/2007 ZOBOWIĄZANIE NAJNOWSZA DOKŁAD Z DZIAŁU 7 LUTY 2008 R. I PŁATN. ZIM.

2008-2012

5 lat z biletem metropolitalnym

dokończenie ze s. 1

oraz rodziców, którzy nie muszą już dawać dzieciom pieniędzy na bilet. Pieniądże te „rozpyływały się” czasami w tajemniczych okolicznościach zanim dotarły do punktu sprzedaży. Teraz rodzic i każda inna osoba może o dowolnej porze, dowolnej osobie (musi znać tylko numer karty) doładować bilet. Mało tego, nie trzeba, tak jak w innych polskich miastach, iść później z tą kartą, żeby ją we wskazanym punkcie zbliżyć do specjalnego czytnika. U nas taką funkcję spełniają czytniki kontrolerów biletów, do których informacja o każdym nowym bilecie zakupionym przez internet dociera w sposób automatyczny i w trakcie kontroli jest to zapisywane na karcie. Aktualnie ponad 10% okresowych biletów metropolitalnych jest sprzedawanych przez internet.

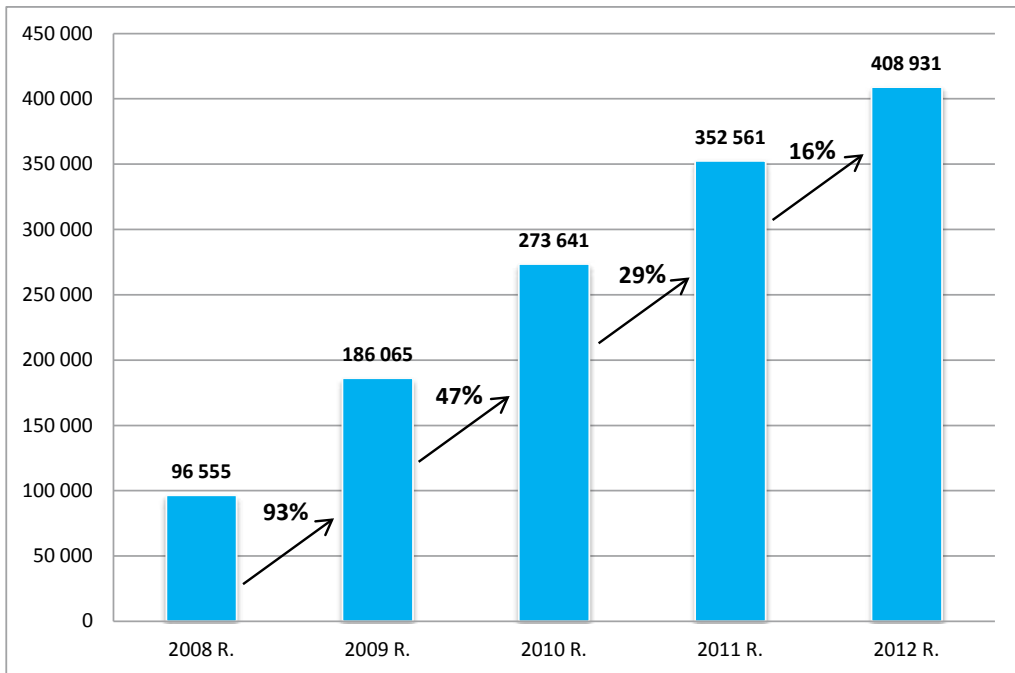
Co dalej?

W kolejnych latach powinien zwiększyć się jeszcze zakres integracji taryfowo-biletowej, w szczególności w odniesieniu do biletów

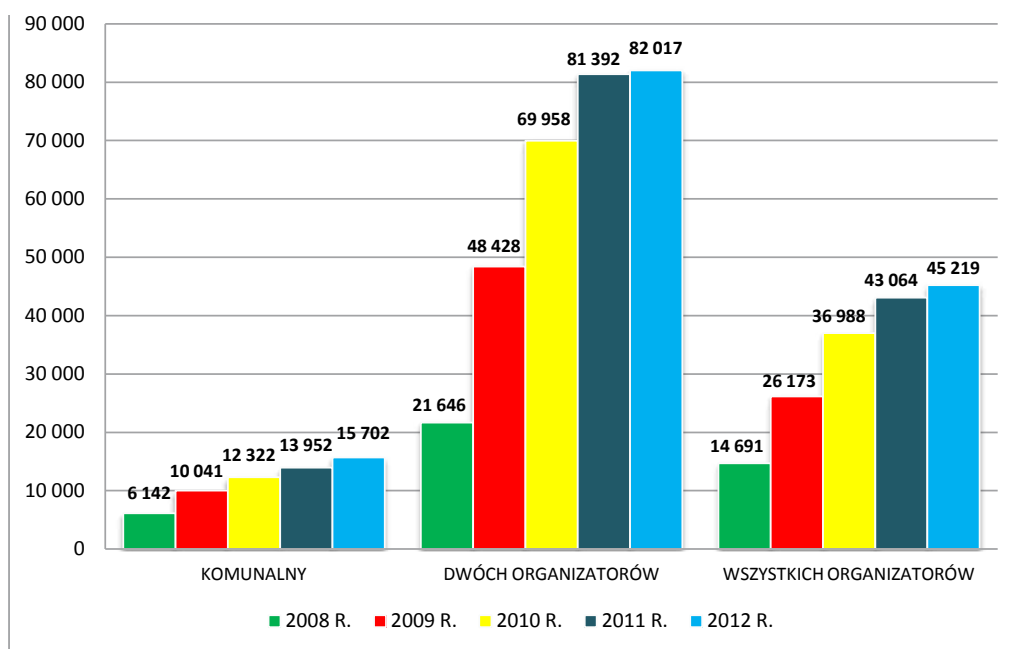
łączących ofertę autobusów, tramwajów i trolejbusów z pociągami SKM i PR. Przydałby się przesiadkowy bilet godzinny umożliwiający podróż w czasie ważności tego biletu np. autobusem-pociągiem-tramwajem.

Ponadto należy w dalszym ciągu ograniczać wykorzystanie biletów papierowych zastępując je biletami elektronicznymi. W komunikacji komunalnej wszystkie bilety okresowe mają formę elektroniczną. Oprócz tego taką formę mają metropolitalne bilety 72- i 24-godzinne oraz jednorazowe. Bilet jednorazowy w wersji elektronicznej występuje także w wejherowskiej komunikacji miejskiej. Użytkownicy tej komunikacji mogą kasować elektroniczne bilety jednorazowe poprzez przyłożenie swojej karty miejskiej do specjalnych kasowników znajdujących się w autobusach. Takie rozwiązanie powinno być upowszechnione i docelowo powinno stać się narzędziem dalszej integracji taryfowo-biletowej na obszarze działania MKZG.

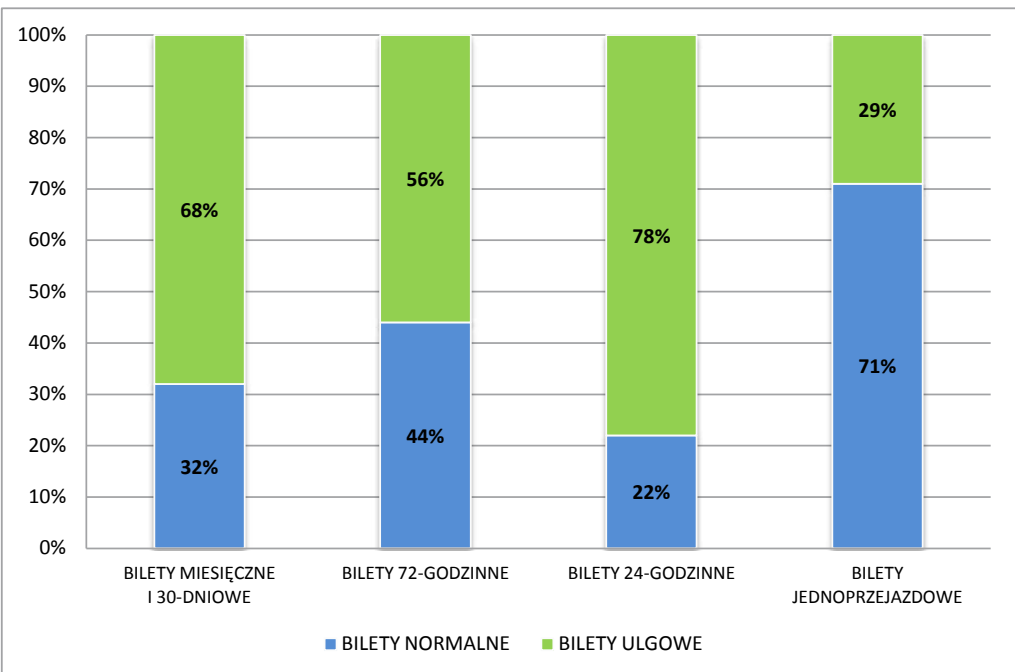
HK



Rys. 1. Dynamika sprzedaży biletów metropolitalnych w latach 2008-2012 [w szt.]



Rys. 2. Struktura sprzedaży miesięcznych i 30-dniowych biletów metropolitalnych w latach 2008-2012 z podziałem na rodzaje biletów [w szt.]



Rys. 3. Struktura sprzedaży biletów metropolitalnych z podziałem na bilety normalne i ulgowe w latach 2008-2012 [%]

Nie jedziesz sam

KRZYSZTOF GRZELEK

mzkzg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy razem”

Komunikacja miejska nazywana jest także komunikacją publiczną i zbiorową. Nie bez przyczyny. W odróżnieniu od samochodu osobowego, nazywanego np. w planowaniu systemów transportu miejskiego, transportem indywidualnym (bo przeciętnie, statystycznie, w każdym samochodzie podróżuje 1,54 osoby), w komunikacji miejskiej wspólnie jednym pojazdem podróżuje od kilkunastu do ponad stu osób, w zależności od trasy, rodzaju pojazdu i pory dnia.

Wybór środka transportu zbiorowego powoduje, że musimy dostosować się nie tylko do obowiązujących przepisów ustalonych przez organizatora transportu, ale także przestrzegać pewnych niepisanych reguł i zasad, ułatwiających korzystanie z usług. Skłonność do przestrzegania tych zasad jest wyrazem naszego wychowania, stosunku do innych osób wspólnie z nami podróżujących, czy

wreszcie pewnym odzwierciedleniem poziomu cywilizacyjnego z jakim mamy do czynienia pomiędzy Odrą a Bugiem.

Oto tylko cztery przykłady praw zwyczajowych obowiązujących w pojazdach komunikacji miejskiej:

1. Ustąp miejsca osobie starszej, niepełnosprawnej lub kobiecie ciężarnej.
2. Nie rozmawiaj głośno przez telefon komórkowy.
3. Pierwszeństwo zajmowania miejsca siedzącego ma pasażer a nie bagaż.
4. Wchodząc do pojazdu zdejmij plecak.

Alternatywą dla określonych praw zwyczajowych, a więc niepisanych, wynikających z przekonania o słuszności przestrzegania określonych zasad z punktu widzenia mieszkańców, jest ich formalizacja. Oznacza ona zapisanie i uchwalenie tych zasad

w formie określonych przepisów. I tu dochodzimy do podstawowego pytania. Czy wszystko wymaga formalizacji? Czy jest to nam potrzebne?

Nieprzestrzeganie praw zwyczajowych jest często pokusą dla ich sformalizowania, zapisania, skodeksowania i uchwalenia jako prawa bezwzględnie obowiązującego. Wadą prawa sformalizowanego jest to, że tworzy ono pozornie przejrzystą sytuację, w której trzeba przestrzegać przepisu i... już! Pozornie.

Wyobraźmy sobie uregulowanie prawa dotyczące rozmów przez telefon komórkowy w pojazdach komunikacji miejskiej. Można wprowadzić przepis zabraniający rozmów przez komórkę w ogóle. W końcu rozwiązanie najprostsze jest najbardziej efektywne. No, ale zawsze jest jakieś „ale”.

A co z sytuacją, gdy ktoś straci przytomność w tramwaju? Po-moc może wezwać motorniczy – ktoś

odpowie. A jeżeli to motorniczy straci przytomność? To... można wyjść z tramwaju, żeby nie łamać prawa – odpowie legalista. A jeżeli drzwi są zamknięte? To... no właśnie... to tylko niewinny przykład w jakich bólach rodzi się prawo. Więc może dopuścić rozmowę, ale po cichu. No dobrze, ale co to znaczy po cichu? Ile decybeli? Kto to ma zmierzyć? Poza tym co za głośno dla Nowaka, może nie przeszkadzać Kowalskiemu. Przygłucha starsza Pani ma inną wrażliwość niż kobieta z migreną. Każdy taki przepis dostarcza radości dziennikarzom, a za ich pośrednictwem internautom, którzy nie zostawiają suchej nitki na formalizacji prawa zwyczajowego. I najczęściej mają całkowitą rację.

A propos internatów. Dyskusja w internecie dotycząca właśnie głośnych rozmów przez telefon, zainicjowała samorzną akcję wlepkową, zwracającą uwagę gadułów, że nie

podróżują sami. Siła tej akcji tkwiła niewątpliwie w jej spontaniczności i bezpośrednim przekazie. Cóż, hasło na wlepkach „Nie drzyj ryja!”, jest bardzo przekonujące i z punktu widzenia komunikatywności nie można mu nic zarzucić. Ale co wolno autorom akcji społecznych, nie zawsze wypada przedstawicielom instytucji. MZKZG dostrzega problem stosowania praw zwyczajowych w pojazdach komunikacji miejskiej. Ponieważ nie jesteśmy zwolennikami formalizacji, postanowiliśmy poprzez rysunki satyryczne. W najbliższych miesiącach w autobusach, trolejbusach i tramwajach będziemy przypominać o konieczności przestrzegania pewnych niepisanych zasad. Szanujmy prawo zwyczajowe, zanim ktoś wpadnie na pomysł wystawiania mandatów za przewóz plecaka na siedzeniu.

Temat będzie kontynuowany w następnym numerze.

Kampania promocyjna MZKG „Podróżujemy razem”



Dla bezpieczeństwa swojego dziecka ustawiaj wózek wzdłuż autobusu, tramwaju i trolejbusu

mzkzg.org

Kampania promocyjna MZKG „Podróżujemy razem”



Wchodząc do pojazdu zdejmij plecak – pomyśl o innych pasażerach

mzkzg.org

Kampania promocyjna MZKG „Podróżujemy razem”



Miejsca oznaczone tym piktogramem przeznaczone są dla osób starszych i mających problemy z poruszaniem się

mzkzg.org

Kampania promocyjna MZKG „Podróżujemy razem”



Słuchaj muzyki używając słuchawek. Jeśli prowadzisz rozmowę telefoniczną – rób to dyskretnie

mzkzg.org



Nagroda UTP dla Gdyni

KRZYSZTOF GRZELEC

29 maja 2013 r. w Genewie wręczono nagrody Grow Innovative with Public Transport przyznawaną przez Międzynarodową Unię Transportu Publicznego z siedzibą w Brukseli przedsiębiorstwom komunikacji miejskiej. W kategorii Customer Service (obsługi klienta) z obszaru krajów Europy Centralnej i Wschodniej główną nagrodę, spośród 60 konkurentów, przyznano Gdyni.

Nagroda przyznana gdyńskiej komunikacji miejskiej jest wyrazem wysokiej oceny działań jakie podjęto w Gdyni w okresie 20 lat po rozpoczęciu transformacji gospodarczej i ustrojowej oraz rezultatów osiągniętych w zakresie obsługi klienta realizowanej pod marketingowym hasłem „Jeździmy dla Ciebie”.

Usługi publiczne, w tym usługi komunikacji miejskiej, należały do najbardziej zaniedbanych dziedzin polskiej gospodarki. Ilość i jakość usług oferowanych w ramach transportu zbiorowego nie odpowiadały nie tylko preferencjom, ale często nawet elementarnym potrzebom transportowym mieszkańców. Gdynia jako jedno z pierwszych miast, podjęła próbę systemowej zmiany podejścia do organizacji, zarządzania i rozwoju komunikacji miejskiej. Celem podjętych działań było przede wszystkim postawienie w centrum uwagi klienta – pasażera i jego potrzeb.

Zasady marketingu, od lat wdrażane na zachodzie, w Polsce i byłych krajach socjalistycznych sprowadzane były do siemniżnych haseł w rodzaju reklama dźwignią handlu i usług. W Gdyni postanowiono natomiast oddać głos mieszkańcom i umożliwić im współkształtowanie oferty przewozowej.

W Gdyni po raz pierwszy w Polsce w tak kompleksowy sposób doprowadzono do przeoceniowania roli komunikacji miejskiej w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców. Mieszkańcy przestali być „skazani” na komunikację miejską, korzystanie z niej stało

się równoprawnym, w stosunku do podróży własnym samochodem, a często także „bardziej trendy”, sposobem przemieszczania się po mieście.

Ponieważ w Gdyni przyjęto zasadę, że najważniejszy jest pasażer i jego oczekiwania, w pierwszej kolejności postanowiono zbadać potrzeby przewozowe mieszkańców, ich zachowania transportowe i preferencje w wyborze środków transportowych. Opracowano metodę kompleksowych badań marketingowych, które pozwoliły zidentyfikować podstawowe kierunki podróży miejskich i ich rozkład w ciągu dnia, cele podróży, preferencje w wyborze określonych środków transportu i ocenę komunikacji miejskiej.

Badania okazały się bardzo pomocne w przebudowie oferty przewozowej, ponieważ wskazywały na najistotniejsze postulaty mieszkańców, dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Wyniki badań umożliwiły przygotowanie strategii marketingowej w postaci zestawu działań, w rezultacie których świadczone usługi komunikacji miejskiej miały odpowiadać nie tylko potrzebom, ale i aspiracjom mieszkańców Gdyni oraz gmin ościennych, obsługiwanych gdyńską komunikacją miejską. W pierwszej

kolejności przebudowano ofertę przewozową dostosowując ją do najważniejszych postulatów przewozowych, którymi w Gdyni od lat są: punktualność, bezpośredniość, częstotliwość i dostępność.

Kompleksowej przebudowie oferty przewozowej towarzyszyły zmiany organizacyjne. Po oddzieleniu organizacji usług od ich wykonania i wprowadzeniu konkurencji w realizacji przewozów, stworzono warunki do rzetelnego świadczenia usług przewozowych. Wizytówką Gdyni lat 90. XX w. stała się wysoka jakość usług komunikacji miejskiej.

Jakość w usługach musi iść w parze z nowoczesnością. Przemawia za tym nie tylko komfort klientów, ale także względy ekologiczne. Gdynia postawiła od początku na eksploatację nowoczesnego, proekologicznego taboru, czego wyrazem jest funkcjonowanie jednej z najnowocześniejszych w Europie i na świecie komunikacji trolejbusowej oraz autobusów zasilanych CNG. Głównym celem w procesie wymiany taboru stało się uzyskanie, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, 100% pojazdów posiadających niską podłogę. Jednocześnie wdrożono inne nowoczesne rozwiązania na miarę XXI w.: bilet elektroniczny, elektroniczną informację w pojazdach, serwis internetowy z pełną infor-

macją o usługach i możliwością zakupu biletu, uruchomiono biura obsługi klienta. W kolejce czekają już na wdrożenie inteligentny system sterowania ruchem pojazdów komunikacji miejskiej i elektroniczna informacja o rzeczywistym czasie odjazdów.

Gdynia świadomie zrezygnowała z roli lidera we wprowadzaniu nowinek technicznych, wychodząc z założenia, że od gadżetów ważniejsza jest sama usługa, spełniająca potrzebę przemieszczania się w określony sposób, a od nowego kasownika – uruchomienie nowej linii (warto w tym miejscu przypomnieć, że od 1992 r. uruchomiono w gdyńskiej komunikacji miejskiej 20 nowych linii autobusowych i 5 trolejbusowych, a liczba kilometrów realizowanych w gdyńskiej komunikacji miejskiej wzrosła o 1/3). Rola pioniera technologicznego jest poza tym obciążona dużym ryzykiem, a w tym względzie Gdynia woli stawiać na dobre i sprawdzone rozwiązania, tak aby klient otrzymywał usługę najwyższej jakości.

Takie podejście zostało jak widać nie tylko docenione przez mieszkańców, którzy podnieśli znacząco ocenę (w skali od 2 do 5) gdyńskiej komunikacji miejskiej – z 3,34 w 1994 r. do 4,18 w 2010 r., ale i także przez fachowców z UITP.



Gmina Szemud czternastym członkiem Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

W styczniu 2013 r. zakończyła się procedura przyjęcia Gminy Szemud do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. To już czternasta gmina, która stała się członkiem związku komunalnego, którego celem jest integracja transportu miejskiego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej.

Szemud jest gminą wiejską w której mieszka 15 tys. osób (1,5% mieszkańców Związku). Powierzchnia gminy (177 km²) stanowi 12% powierzchni wszystkich miast i gmin tworzących związek komunalny.

W Gminie Szemud funkcjonują dwie linie komunikacji miejskiej – 191 i 193, które są orga-

nizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Linia 191 funkcjonuje w relacji Kołeczkowo – Gdynia Dąbrowa Tesco, natomiast linia 193 w relacji Szemud – Gdynia Dąbrowa Tesco. Rocznie linia 191 przewozi na obszarze Gminy Szemud 294 tys. pasażerów, natomiast linia 193 – 68,5 tys. pasażerów. Linia 191 wykonuje odpowiednio w dniu powszednim, sobotę i niedzielę 14, 8 i 6 par kursów, natomiast linia 193 we wszystkie dni tygodnia 3 pary kursów. Obie linie rocznie wykonują na terenie gminy ponad 152 tys. km.

Wraz z przystąpieniem Gminy Szemud do MZKZG jej mieszkańcy mogą korzystać

na liniach 191 i 193 z biletów metropolitalnych także na terenie gminy.

Już po przystąpieniu Szemudu do Związku nadeszła smutna informacja o śmierci Wójta Gminy Szemud Pana Zbigniewa Engelbrechta. Od czasu powstania MZKZG, Pan Wójt konsekwentnie opowiadał się za przystąpieniem Gminy Szemud do Związku i dzięki jego zaangażowaniu procedura rozszerzenia MZKZG zakończyła się pomyślnie z początkiem 2013 r. Odejście Pana Wójta Zbigniewa Engelbrechta jest dla wszystkich członków w związku niepowetowaną stratą.



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. 58 342 25 00 Fax 58 342 24 99
e-mail: przystanek@mzkg.org
Internet: www.mzkg.org

Zespół redakcyjny:

Krzysztof Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kołodziejski

Współpraca:

Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:

MZKZG

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkg.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