

Nr 25

październik 2017
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w MZKZG



Jak co roku, w każdą sobotę przypadającą pomiędzy 16 a 22 września MZKZG przygotował dla mieszkańców metropolii szereg atrakcji.

więcej - s. 4-5

Nowy autobus MZK Wejherowo



Kupiony w 2017 r. autobus jest szóstym pojazdem z klimatyzacją i jednocześnie czwartym autobusem Solarisa IV generacji, a więc jednym z najnowszych, jakie są dziś produkowane, o wyróżniającej się stylistyce.

więcej - s. 6

TRAKO 2017 za nami



W drugiej połowie września w Gdańsku odbyła się 12 edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2017. To drugie co do wielkości spotkanie branży transportu szynowego w Europie.

więcej - s. 8

Z K M G D Y N I A



MZKZG

25 lat Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

MARCIN GROMADZKI

1 października 1992 r. rozpoczął funkcjonowanie Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (ZKM) jako jednostka powołana do organizowania obsługi komunikacyjnej Gdyni i sąsiednich gmin. Obok Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, jest najdłużej funkcjonującym organizatorem komunikacji miejskiej w Polsce. Działania ZKM od samego początku stały się wzorem dla powstających w Polsce jednostek tego typu, których obecnie jest już kilkadziesiąt. Szczególne osiągnięcia ZKM ma w zakresie kształtowania oferty przewozowej, prowadzenia badań marketingowych oraz nadzoru i regulacji ruchu.

Obecnie ZKM organizuje komunikację miejską na obszarze Gdyni, Rumi, Sopotu oraz gmin: Kosakowo, Szemud, Wejherowo i Żukowo. Linie ZKM obsługują łącznie 10 gmin, docierając także do Gdańska, Redy i Wejherowa. W 1992 r. sieć ZKM obejmowała 55 linii. W 2017 r. tworzą ją już 92 linie. W 1992 r. na trasy wyjeżdżało, w godzinach szczytu przewozowego, jednocześnie 197 pojazdów. 25 lat później, w warunkach zdominowania przewozów miejskich przez samochody osobowe, w szczycie przewozowym kursuje jednocześnie 286 pojazdów.

W okresie funkcjonowania ZKM znacznie zwiększył się obszar obsługiwany przez autobusy. Liniami autobusowymi objęto kolejne jednostki administracyjne: Wejherowo, gminę Żukowo, gminę Wejherowo i gminę Szemud. Rozbudowano segment linii pospiesznych, a także uruchomiono linie specjalne. ZKM uruchomił łącznie 26 nowych dziennych linii autobusowych. Zracjonalizował także organizację linii nocnych, dla których powstał węzeł przesiadkowy przy Dworcu Głównym w Gdyni. Zapewnione zostały dogodne przesiadki pomiędzy autobusami różnych linii oraz pociągami SKM.

Od początku działalności ZKM szczególną wagę przywiązuje do jakości eksploatowanego taboru autobusowego. Od 10 lat wszystkie autobusy są już niskopodłogowe. W 1996 r. wprowadzono do eksploatacji 60 pierwszych autobusów niskopodłogowych. Od 2007 r. ze względów ekologicznych i ekonomicznych Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni Sp. z o.o. rozpoczęło eksploatację pierwszych 5 autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG). Operator ten jest obecnie właścicielem 31 takich autobusów, w tym 16 przegubowych. Przedsiębiorstwa przewozowe posiadają 241 autobusów (bez midibusów) do obsługi sieci ZKM, w tym 111 przegubowych.

Do obsługi obszarów, do których nie jest możliwe skierowanie stan-

dardowej wielkości autobusów lub trolejbusów, ZKM wykorzystuje midibusy. Linie midibusowe mają szczególne znaczenie dla osób starszych, zapewniając im oczekiwaną dostępność – poprzez zlokalizowanie przystanków w miejscach, które nie byłyby dostępne dla większych pojazdów. ZKM pierwsze linie midibusowe uruchomił w Sopocie w 1993 r. i w Gdyni w 1997 r. Aktualnie funkcjonuje 11 tego rodzaju połączeń, z których 8 powstało jako nowe, a 3 przez zastąpienie autobusów midibusami kursującymi na zmienionych trasach. W 2017 r. w sieci ZKM są eksploatowane 22 midibusy. Komunikacja mikrobusowa jest natomiast dedykowana osobom niepełnosprawnym. Funkcjonuje w systemie pojazdów na zamówienie od 1994 r. Większość przewozów stanowią usługi realizowane na rzecz uczniów dowożonych do szkół. W dyspozycji ZKM jest 5 mikrobusów.

Sieć komunikacyjna ZKM jest jedną z trzech w Polsce, w której są eksploatowane trolejbusy. ZKM w ciągu 25 lat swojego istnienia uruchomił 8 nowych linii trolejbusowych. Trolejbusy zaczęły obsługiwać Pustki Cisowskie, Dąbrowę, Kacze Buki, Przystań Żegluga i osiedle Fikakowo. Pierwszy niskopodłogowy trolejbus pojawił się w sieci komunikacyjnej ZKM w 1999 r. Od 2012 r. wszystkie trolejbusy są już niskopodłogowe.

dokończenie - s. 2



nowość

bilety 24- i 72-godzinne MZKZG telefoniczne

od 23.10.2017 r. już w sprzedaży!

Tramwaj wodny

Kolejny sezon za nami, kolejny raz rośnie liczba pasażerów



ZTM W GDANSKU

ZYGUNT GOŁĄB

W sobotę, 30 września zakończył się tegoroczny sezon tramwaju wodnego. Statki na liniach F5 i F6 od 1 maja do ostatniej wrześniowej soboty przewiozły 48 367 osób i 1477 rowerów. Dla porównania: rok 2012 to 11 375 osób i 270 rowerów, rok 2013: 25 794 osób i 488 rowerów, rok 2014: 31 801 osób i 587 rowerów, rok 2015: 43 885 osób i 921 rowerów, rok 2016: 47 240 osób i 1225 rowerów. Z czego wynika ten wzrost?

– Tramwaje wodne na trwałe wpisały się jako atrakcja turystyczna naszego miasta, dodatkowo oferując nie tylko możliwość obejrzenia miasta z zupełnie innej perspektywy, ale i alternatywne dotarcie do miejsc atrakcyjnych wypoczynkowo, jak Wyspa Sobieszewska – mówi Alicja Kraska, Z-ca dyrektora ds. handlowych ZTM w Gdańsku. – Z pewnością na ten sukces złożyło się również uruchomienie przystanku „Wyspa Sobieszewska” dla linii F6 i przystanku „Brzeźno” dla linii F5 przy falochronie zachodnim. W tym

roku oba te przystanki funkcjonowały w weekendy i święta jeszcze przed rozpoczęciem wakacji, co od razu przełożyło się na liczbę pasażerów i popyt – podkreśla Kraska.

Warto przypomnieć, że tramwaj wodny działa w ramach realizowanego przez Miasto Gdańsk od 2012 r. programu ożywienia dróg wodnych. Zgodnie z jego założeniami wybudowano przystanki tramwaju wodnego, a same statki należą do przewoźnika, wyłonionego w wyniku przetargu, czyli Żegluga Gdańskiej Sp. z o.o.

nowy operator biletu telefonicznego MKZKG



bilety telefoniczne dostępne także u operatorów:



25 lat Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

dokończenie - ze s. 1

Wprowadzane od 2009 r. trolejbusy z zasobnikiem energii, stały się wizytówką Gdyni. Te nowoczesne pojazdy umożliwiają obsługę obszarów niewyposażonych w sieć trakcyjną. W 2015 r., testując pierwsze trolejbusy z bateriami litowo-jonowymi, linię trolejbusową 21 w centrum Gdyni wprowadzono na Skwer Kościuszki i al. Jana Pawła II, a z końcem 2016 r. linię trolejbusową 29 skierowano do Fikakowa. Dzięki trolejbusom wykorzystującym baterie litowo-jonowe, osiedle to zyskało bezpośrednie połączenie z centrum miasta. Do obsługi Gdyni i Sopotu ZKM dysponuje 93 trolejbusami, w tym 38 z zasobnikiem energii i 4 zabytkowymi. Te najstarsze trolejbusy (Saurer z 1957 r., Skoda z 1975 r., ZiU z 1984 r. i Jelcz z 1994 r.) są eksploatowane na linii 326 z Leszczynek do Orłowa.

W 1992 r. w sieci ZKM funkcjonowało tylko jedno przedsiębiorstwo przewozowe – Miejski Zakład Komunikacyjny, należący do gminy Miasta Gdyni. W latach 1994-1998 w jego miejsce utworzono 3 gminne spółki – dwie autobusowe i jedną trolejbusową. W 1993 r. do sieci ZKM

zostali wprowadzeni pierwsi operatorzy zewnętrzni. Udział operatorów prywatnych w pracy eksploatacyjnej w 2017 r. wynosi 27% w skali sieci autobusowej i midibusowej. Eksploatują oni 71 autobusów i 22 midibusy.

Od 1994 r. ZKM prowadzi tzw. Centralę Ruchu sprawującą wyspecjalizowany nadzór i regulację ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Ta jednostka kontroluje przedsiębiorstwa przewozowe w zakresie wykonywania obowiązków przez kierowców i przygotowania pojazdów do realizacji zadań. W ramach regulacji ruchu podejmowane są decyzje o incydentalnych zmianach w przebiegu tras linii komunikacyjnych i godzin odjazdów – w dostosowaniu do nieprzewidywalnych zmian warunków ruchu pojazdów na drogach oraz popytu na usługi komunikacyjne. W 2014 r., dzięki realizacji projektu TRISTAR, uruchomiono nowoczesne centrum nadzoru i regulacji ruchu – przestrzennie oraz funkcjonalnie powiązane ze stanowiskiem monitorowania i sterowania ruchem drogowym Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni. Dyspozytorzy, obserwując na bieżąco sytuację ruchową na monitorach i dysponując informacjami o odstępach od rozkładów jazdy gromadzonymi przez komputery pokładowe w pojazdach, podejmują decyzje usprawniające funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

ZKM czynnie uczestniczy w życiu kulturalnym i rozrywkowym miasta, zapewniając sprawną obsługę komunikacyjną imprez masowych. Największym tego rodzaju przedsięwzięciem są coroczne przewozy uczestników Open'er Festival. Liczba uczestników festiwalu, przekraczająca każdorazowo 50 tysięcy, wymaga zapewnienia wysokiej zdolności przewozowej – ZKM zamawia od operatorów dodatkowo co najmniej 60 kursujących równocześnie autobu-

sów, poza pojazdami obsługującymi stałe i sezonowe linie.

ZKM, począwszy od 1994 r., co 2-3 lata bada preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców, pytając jednocześnie o ocenę gdynińskiej komunikacji miejskiej. Są to reprezentatywne badania realizowane w gospodarstwach domowych. Dzięki szerokiemu zakresowi, dostarczają wielu informacji niezbędnych do właściwego kształtowania oferty transportu publicznego.

ZKM prowadzi także regularnie badania marketingowe na przystankach i w pojazdach oraz analizuje sygnały, opinie, skargi i wnioski pasażerów.

W dwóch biurach obsługi klienta, z których pierwsze powstało w 2002 r., pasażerowie mogą nabyć wszystkie rodzaje biletów gdynińskiej komunikacji miejskiej, uzyskać wyczerpującą informację dotyczącą funkcjonowania komunikacji, a także złożyć odwołanie, skargę lub wniosek.

Wysokie oceny oferowanych usług komunikacji miejskiej ZKM uzyskuje od mieszkańców, a także w ramach rankingów i konkursów, w których oceniającymi są eksperci gospodarczy, w tym specjalizujący się w problematyce funkcjonowania transportu publicznego. Prestiżowymi wyróżnieniami i nagrodami, które otrzymał ZKM, są: Nagroda Grow Innovative with Public Transport przyznana przez Międzynarodową Unię Transportu Publicznego (UITP) w 2013 r. oraz Złote Godło w 2014 r. i w 2015 r. i Perła Jakości w 2016 r. – jako najwyższe możliwe wyróżnienie – w Ogólnopolskim Programie Najwyższa Jakość „Quality International”.

Coraz większe wymagania stawiane przez pasażerów są wystarczającym bodźcem do realizacji celów, których dotychczas nie udało się osiągnąć. Należą do nich: pełna integracja taryfowo-biletowa w naszej metropolii, budowa kolejnych buspasów i wyposażenie pojazdów w nowoczesne urządzenia do pobierania płatności za przejazd. Rozwój Gdyni oraz obsługiwanych innych miast i gmin, stworzył konieczność skierowania pojazdów komunikacji miejskiej na nowe trasy. Rozwijana jest ekologiczna komunikacja trolejbusowa. Dzięki możliwości doładowania baterii w czasie jazdy pod istniejącą już siecią trakcyjną, funkcjonalność tych pojazdów pozwoli na obsługę kolejnych osiedli bez konieczności rozbudowy kosztownej infrastruktury dostarczającej energię. Liczba tego typu pojazdów będzie systematycznie wzrastać. W komunikacji trolejbusowej pojawiają się pojazdy przegubowe. Przewidywane są także zakupy autobusów elektrycznych.

ZKM będzie systematycznie dążyć do poprawy jakości obsługi komunikacyjnej, przykładając szczególną wagę do skrócenia czasu podróży, który decyduje o atrakcyjności usług transportu zbiorowego względem podróży realizowanych własnymi samochodami osobowymi.



Rozmowa z prof. dr. hab. Olgierdem Wyszomirskim Dyrektorem Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Redakcja: 25 lat minęło – szybko? **Olgierd Wyszomirski:** Cóż, ten okres to jedno pokolenie. Patrząc wstecz, zwłaszcza z mojej perspektywy jako kierującego przez ten czas Zarządem Komunikacji Miejskiej w Gdyni... trochę za szybko. **Cofnijmy się więc o te 25 lat. Co zdecydowało o powołaniu Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni? Wszak w 1992 r. funkcjonował w mieście przewoźnik komunalny.**

– Na decyzję o powołaniu podmiotu organizującego i zarządzającego komunikacją miejską, niezależnego od miejskiego przewoźnika, którym był ówczesny Miejski Zakład Komunikacyjny w Gdyni, złożyło się kilka czynników. Po pierwsze w rezultacie reformy ustrojowej samorządów gminnych, przekazano odpowiedzialność za realizację usług komunalnych, w tym komunikacji miejskiej, Po drugie, jakość usług świadczonych przez MKZ była zła. Potwierdziły to wyniki badań, które zrealizowaliśmy w 1991 r. Udział kursów niezrealizowanych sięgał 8-10%. Dla porównania dzisiaj wynosi on 0,01-0,02%. Po trzecie, w Polsce zmienił się system społeczno-gospodarczy. Było więc oczywiste, że w ciągu kilku lat zmieni się także rzeczywistość związana z rozwojem motoryzacji w miastach i aglomeracjach. Innymi słowy, problemy z jakimi borykały się miasta w państwach Europy Zachodniej i USA, staną się także problemami miast w naszym kraju, w tym Gdyni. Chodziło głównie o zatłoczenie i zanieczyszczenie środowiska. Po czwarte ówczesne władze Gdyni, postawiły na restrukturyzację transportu miejskiego. Wspólnie z prof. Krzysztofem Szaluckim przygotowaliśmy koncepcję organizacji gdynińskiej komunikacji miejskiej, polegającą na oddzieleniu zadań, organizatora, które przejął nowo utworzony ZKM i wprowadzeniu w realizację usług konkurencji.

Co chcieliście Panowie osiągnąć poprzez te zmiany?

– Mechanizm konkurencji prowadzi najczęściej do wzrostu standardu usług i obniżania cen. Rynek jest najlepszym weryfikatorem kosztów. ZKM od początku ustalił wysokie wymagania jakościowe w umowach przewozowych i otworzył rynek dla nowych przewoźników. Zaletą nowej organizacji usług była więc możliwość kupowania usług po cenach niższych niż oferowało MKZ, w rezultacie czego mogliśmy zwiększać z roku na rok zakres obsługi.

Od 1992 r. uruchomiliśmy ponad 40 nowych linii, rozszerzyliśmy ofertę wprowadzając nasze pojazdy do gmin ościennych, dotychczas po-

zbawionych komunikacji miejskiej. Ponadto wprowadziliśmy niezależną od przewoźników kontrolę jakości usług, w tym przez wyspecjalizowany nadzór i regulację ruchu. **Udało się także zachować zintegrowaną ofertę dla pasażerów.**

– To jeden z głównych walorów tego modelu organizacji komunikacji miejskiej. Połączenie wysokiej efektywności ekonomicznej dzięki mechanizmowi konkurencji i zintegrowanej oferty, w tym wspólnego biletu na wszystkie usługi organizowane przez ZKM w Gdyni. Pasażer nie interesuje jaki przewoźnik świadczy usługi, bo kupuje bilet emitowany przez ZKM. Ten model organizacji transportu zbiorowego z powodzeniem jest stosowany

– Należeliśmy do pionierów, a ponadto mieliśmy i wciąż mamy wysokie notowania w różnych rankingach. **Jaki jest klucz do sukcesu?**

– Po pierwsze pracownicy oddani swojej pracy, utożsamiający swój sukces z zadowoleniem klienta. **Udać się zadowolić wszystkich?**

– Przewoźnicy codziennie ponad 100 tys. osób, z których część wykonuje nawet po 6-8 przejazdów. Przy tak masowej skali świadczonych usług i zróżnicowanej osobowości naszych pasażerów, a w konsekwencji oczekiwaniach i zachowań, trudno zadowolić każdego z osobna. Niemniej wyniki reprezentatywnych badań marketingowych wskazują, że co dwa - trzy lata gdynianie wystawiają nam wyższą ocenę. I to jest

kurencji w gdynińskiej komunikacji miejskiej. Poza tym uwiera nas gorset rozbudowanych przepisów i procedur, które ograniczają możliwość wychodzenia naprzeciw oczekiwaniom pasażerów. Także forma jednostki budżetowej ZKM jest nie najlepsza dla organizatora transportu zbiorowego, jeżeli oczekuje się wysokiej jakości usług przewozowych, stanowiących alternatywę dla podróży samochodem osobowym. To kamyczek do ogródka ustawodawcy, który, wzorem krajów unijnych, powinien ograniczyć zakres regulacji i poszerzyć katalog rozwiązań organizacyjno-prawnych dla gospodarki samorządowej.

Jakie są Państwa zamierzenia na przyszłość? Czego mogą oczekiwać pasażerowie, czy też ujmując szerzej, mieszkańcy?

– Przede wszystkim będziemy dążyć do wzrostu jakości usług, zwłaszcza w zakresie oczekiwanego czasu realizacji podróży, który dla pasażerów ma największe znaczenie. Warto przypomnieć, że od lat w czółowce najważniejszych postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni plasują się: bezpośredniość połączeń, punktualność, częstotliwość i dostępność przestrzenna. Niestety rozwiązaniami organizacyjnymi w zakresie modyfikacji rozkładów jazdy już nie wiele możemy poprawić. Potrzebne są zmiany w organizacji ruchu w mieście, w tym budowanie lub wydzielanie tzw. buspasów i wprowadzanie uprzywilejowania na skrzyżowaniach dla pojazdów transportu zbiorowego.

Kierowcy samochodów nie będą zadowoleni.

– Nie ma wyjścia. Rozwiązania,

urządzeń przy chodnikach. Od początku holdujemy zasadzie tzw. intensywnej dystrybucji. Stąd pomysł, żeby urządzenia takie zamontować w pojazdach. To związane jest z większymi kosztami instalacji, eksploatacji i napraw. Ale to nie tylko problem finansowy czy organizacyjny. Także tempo rozwoju technologicznego powoduje, że to co oferują dzisiaj producenci, nota bene nie zawsze są to rozwiązania sprawdzone pod względem niezawodności i przyjaźności dla pasażerów, za 4-5 lat może być już przestarzałe, mniej uniwersalne. Skala wydatków nie pozwoli miastu iść w ślad za zmianami technologicznymi. Poza tym obowiązują nas uzgodnienia w ramach MKZKG, które traktujemy poważnie. Obecnie jest przygotowywany projekt szeroko zakrojonej integracji biletowej, którego elementem ma być zintegrowany, w skali metropolii i nawet szerzej naszego województwa, zakup urządzeń do sprzedaży i rejestracji biletów. Nie chcemy więc dublować określonych rozwiązań i utrudniać ich realizację. Jeżeli jednak w najbliższym czasie procesy integracji biletowej w metropolii nie będą się posuwać naprzód jestem przekonany, że miasto podejmie decyzję o rozpoczęciu instalacji nowoczesnych urządzeń do dokonywania płatności za usługi w gdynińskich autobusach i trolejbusach.

Trolejbusy to wizytówka Gdyni?

– Zgadza się. Tak ją traktują władze miasta i mieszkańcy. To rezultat konsekwencji w działaniach miasta i Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni w zakresie zakupu nowych pojazdów i wyposa-



MKZKG

w Europie w aglomeracjach policentrycznych, a więc takich jak nasza, umożliwiają integrację transportu na całym jej obszarze. **W naszej aglomeracji udało się to tylko częściowo, poprzez powołanie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej i wprowadzenie zintegrowanych biletów.**

– Zakres funkcji realizowanych przez MKZKG powinien odpowiadać temu, który obecnie realizują zarządy komunikacji miejskiej. Niestety nie udało się tego pomysłu wprowadzić w życie. **Wróćmy do podsumowań jubileuszowych. Przez lata Gdynia stawiana była jako wzór dla innych miast w zakresie organizacji i zarządzania transportem.**

drugi czynnik sukcesu – regularne prowadzenie badań marketingowych i umiejętne wykorzystanie ich wyników do kształtowania oferty przewozowej, zwłaszcza rozkładów jazdy. **Nowe pojazdy?**

– To przede wszystkim sukces miasta prowadzącego aktywną politykę inwestycyjną, wykorzystującą możliwość pozyskiwania środków z Unii Europejskiej na zakup nowych pojazdów. Należy jednak także docenić udział we wprowadzaniu nowego taboru operatorów prywatnych. **Czego nie udało się zrealizować?**

– Jubileusz i ten wywiad nie jest właściwą okazją do przedstawiania pewnych zagadnień w kategorii porażek. Mogę tylko powiedzieć, zresztą podkreślał to przy każdej okazji, że jestem zwolennikiem większej kon-

o których mówię to dzisiaj koniecznych. Umożliwiają one stworzenie atrakcyjnej alternatywy dla podróży samochodem osobowym. **Inaczej czeka nas zakorkowanie miast?**

– Każda nowo wybudowana lub poszerzona droga zostaje prędzej czy później zakorkowana. Poza tym, nasza aglomeracja jest specyficznie położona, ograniczona z jednej strony linią brzegową, z drugiej Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym. Możliwość budowy nowych tras są więc ograniczone. **Biletomaty? Niekierujący pasażerowie na forach domagają się szybkiej ich instalacji.**

– Wiem, że część pasażerów wytyka nam ich brak. Nie chcemy po prostu postawić kilkudziesięciu

■



Zabytkowy autobus Krupp L4500D z 1938 r. na linii 401 w Sopocie



Zabytkowy tramwaj Konstal N z 1952 r. na linii 01 w Gdańsku



Zabytkowy tramwaj 102Na z 1970 r. na linii 01 w Gdańsku

ADAM RASZPUNDA

MZKZG

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w MZKZG

16-22 września 2017 r.

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, który jest obchodzony w dniach od 16 do 22 września za nami. Ideą tego wydarzenia jest zwrócenie uwagi na niekontrolowany wzrost liczby samochodów osobowych na ulicach miast i jego konsekwencje w postaci pogarszającej się jakości powietrza, czasu traconego na stanie w korkach, a także wypadków drogowych. Jednocześnie Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu jest dobrą okazją do promowania ekologicznej komunikacji miejskiej i rowerowej oraz przemieszczeń pieszych.

Jak co roku, w każdą sobotę przypadającą pomiędzy 16 a 22 września MZKZG przygotował dla mieszkańców metropolii szereg atrakcji. Tradycyjnie uruchomiona została linia 101 na historycznej trasie Gdynia Dw. Gł. PKP – Gdańsk Urząd Wojewódzki. Do jej obsługi wyjechały 3 autobusy Mercedes Citaro G Gdańskich Autobusów i Tramwajów i tyle samo Man-ów Lion's City G, zasilanych sprężonym gazem ziemnym, udostępnionych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Korzystając z autobusów linii 101 można było dotrzeć do pozostałych atrakcji – linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, które co prawda kursowały na krótszych trasach, ale za to gwarantowały niesamowite wrażenia – ponieważ były obsługiwane zabytkowym taborem.

I tak: na tramwajowej linii 01 funkcjonującej w Gdańsku na trasie Oliwa Pętla Tramwajowa – Jelitkowo można było przejechać się zabytkowymi tramwajami: Konstalem N z 1952 r. oraz 102 Na z 1970 r. będącymi własnością GAiT.

W Gdyni zabytkowe trolejbusy: ZiU-682B czyli popularny Ziutek oraz Jelcze 120 MTE z 1994 r. obsługiwały linię 301 funkcjonującą na trasie Gdynia Dworzec Gł. PKP – Węzeł Franciszki Cegielskiej. Jeżeli ktoś chciał porównać komfort podróży odbywanej zabytkowym trolejbusem z podróżą odbywaną najnowszym trolejbusem z napędem bateryjnym mógł się przesiąść z linii 301 do linii 201 funkcjonującej na trasie Gdynia Dworzec Gł. PKP – Dworzec Morski - Muzeum Emigracji. Trolejbusy obsługujące linie 201 i 301 były udostępnione przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni.

Jednak największą atrakcją tego dnia i przyszłościową „wisienką na torcie” był autobus Krupp L4500D z 1938 r. kursujący na linii 401 na trasie Sopot Reja – Sopot PKP – Sopot Reja. Była to wyjątkowa okazja do przejażdżki najstarszym w naszej metropolii autobusem należącym do P.A. Gryf z Żukowa. Autobus, który jest eksponatem z Muzeum Techniki Wojskowej Gryf, po raz pierwszy został w taki sposób udostępniony naszym mieszkańcom. Historia pojazdu, cierpliwie odpowiadanie na wszystkie pytania oraz tłumaczenie do czego służą poszczególne elementy pojazdu (nie tylko dzieciom) przez pana Zbyszka (kierowcę) stanowiły same w sobie atrakcję.

Dopisała pogoda, dopisała także frekwencja. Cieszymy się, że tak dużo osób przybyło, aby zobaczyć i przejechać się pojazdami na uruchamianych tego dnia liniach. Dziękiujemy serdecznie wszystkim pasażerom, którzy skorzystali z naszej oferty.



Hostessy rozdają upominki w autobusie 101



Zabytkowy trolejbus ZiU-682B z 1984 r. na linii 301 w Gdyni



MZKZG

MZKZG

MZKZG

Nowy autobus MZK Wejherowo

HUBERT KOŁODZIEJSKI



MZKZG

20 lat temu funkcję prezesa Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo powierzono Panu Czesławowi Kordel. Jego głównym zadaniem było przygotowanie strategii otwierania wyeksploatowanego taboru. Realizacja projektu przewidywała m.in. pozyskanie środków finansowych z emisji obligacji miejskich.

Pierwsze dwa autobusy, niskopodłogowe neoplany, zakupiono w 1997 r., a 8 następnych rok później. Nowe pojazdy zwiększyły komfort podróżowania i tym samym jakość usług wejherowskiej komunikacji

miejskiej. W 2001 r. MZK został przekształcony w spółkę i zakupy autobusów realizowane są od tego roku ze środków własnych firmy. Od 1997 r. zakupionych zostało łącznie 38 autobusów, a wśród nich 21 to autobusy marki Solaris.

Kupiony w 2017 r. autobus jest szóstym pojazdem z klimatyzacją i jednocześnie czwartym autobusem Solarisa IV generacji, a więc jednym z najnowszych, jakie są dziś produkowane, o wyróżniającej się stylistyce. Jest to co prawda, jak wszystkie do tej pory pojazdy MZK, autobus spalino-

wy, ale spełniający najwyższą normę czystości spalin (Euro 6) dla pojazdów z silnikami diesla. Standardem w wejherowskiej komunikacji jest to, że wprowadzane do użytku nowoczesne autobusy wyposażone są m. in. w klimatyzację całopojazdową, przeciwpożarowy system bezpieczeństwa, wygodne i bezpieczne stanowisko pracy kierowcy. Pojazdy są stosunkowo ciche w eksploatacji, a nade wszystko przyjazne dla wszystkich pasażerów poprzez ułatwienia wsiadania i wysiadania do i z pojazdu. Nie bez znaczenia jest również ich

rozpoznawalna sylwetka: biało – niebiesko – granatowe barwy powiązane z Miastem Wejherowo.

Najnowszy autobus posiada na wyposażeniu kasowniki biletów elektronicznych nowego typu, przy czym przynajmniej jeden będzie dodatkowo wyposażony w moduł do uiszczenia zapłaty za przejazd przy pomocy bankomatowej karty zbliżeniowej. Kasowanie wejherowskiej karty elektronicznej będzie się odbywało tak jak do tej pory, a dodatkowo, oprócz możliwości zakupu biletu przy użyciu karty płatniczej, będzie można

zarejestrować przejazd na podstawie biletów telefonicznych poprzez czytanie kodów QR. Ułatwi to pasażerom płacenie za przejazd. Cena kuponionej transakcji i powiadomienia o zakupie biletu są dwukrotnie niższe od ceny autobusu elektrycznego. Tym niemniej MZK przygotowuje program zakupów autobusów elektrycznych, ponieważ zamierza pozyskać środki unijne. MZK planuje ich eksploatację na liniach obsługujących wejherowski szpital. Wejherowska komunikacja będzie zatem nie tylko bezpieczna, punktualna i ekologiczna, ale także cicha. ■

Europejski Tydzień Mobilności 2017 – ZTM stawia na edukację

ZYGMUNT GOŁĄB

Festyn komunikacyjny, spotkania z seniorami, lekcje komunikacyjne dla dzieci – to tylko część atrakcji, przygotowanych dla gdańszczan z okazji minionego Europejskiego Tygodnia Mobilności przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku.

– Tegoroczny Europejski Tydzień Mobilności upłynął dla ZTM pod hasłem na edukacji w szerokim pojęciu słowa znaczeniu – mówi Jerzy Dobaczewski, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. – Podczas Mobility Week zaplanowaliśmy spotkania edukacyjno-informacyjne, skierowane zarówno do najmłodszych, jak i tych

niedojrzałych użytkowników komunikacji miejskiej – dodaje Dobaczewski.

W sobotę, 16 września, na pętli tramwajowej na gdańskim Chełmie odbył się festyn komunikacyjny „Komunikacja miejska wczoraj i dziś”. Blisko tysiąc osób, które pojawiły się na festynie, mogło nie tylko zobaczyć z bliska zabytkowy tramwaj Ring, ale również przejechać się zabytkowym Ikarusem oraz kultowym „ogórkiem” z przyczepką. Ogromne zainteresowanie wzbudził symulator jazdy, przygotowany przez spółkę Gdańskie Autobusy i Tramwaje w podstawionym autobusie. Najmłodszy mógł zrobić sobie zdjęcie z lwiątkiem ze Straży Miejskiej oraz wziąć udział w konkursach rysunkowych na stoisku ZTM czy licznych quizach. Nagrodami, oprócz swatchy i gadżetów ufundowanych przez ZTM i sponatorów, m.in. firmę Skat, Politechnikę Gdańską, PKS Gdańsk, było również 100 voucherów na najbliższy mecz piłki nożnej, ufundowanych przez Lechię Gdańsk. Duże zainteresowanie wzbudził również pokaz gimnastyczny w wykonaniu akrobatek ze Szkoły Gimnastyki Artystycznej. Do tego bezpłatna grochówka, serwowana z oryginalnych kuchni polowych, kawa, herbata, woda mineralna, wata

cukrowa i popcorn.

W poniedziałek, 18 września, w Centrali Ruchu ZTM w Gdańsku odbyła się lekcja komunikacyjna dla uczniów klasy 4A ze Szkoły Podstawowej 62. Dzieci zapoznały się z rozwiązaniami technicznymi, stosowanymi w pojazdach gdańskiej komunikacji miejskiej i dowiedziały się, jak w sposób maksymalnie bezpieczny oraz komfortowy podróżować autobusem i tramwajem. Odwiedzili też siedzibę Centrali Ruchu ZTM oraz Miejskiego Centrum Zarządzania Kryzysowego, gdzie znajdują się m.in. stanowiska kierowania Straży Miejskiej, Dyżurnego Inżyniera Miasta oraz Dyżurnego Prezydenta.

We wtorek, 19 września, w Szkole Podstawowej nr 48 w Gdańsku odbyła się lekcja komunikacyjna dla dzieci kl. 0, przeprowadzona przez wychowawczynię Aleksandrę Drath. Małuszki opowiadały o swoich doświadczeniach z komunikacją miejską, wykazywały się dużą wiedzą na temat kultury i zasad korzystania z autobusów i tramwajów. Klasa przygotowała też kartonowy model autobusu, przeznaczony do zabawy. Dzieci z uwagą wysłuchały informacji na temat związku korzystania z podróży komunikacją publiczną, a czystością powietrza, obiecały też,

że w Europejskim Dniu bez Samochodu (22 września 2017 r.), będą namawiały członków rodzin do pozostawienia aut w garażach i przesiadki na komunikację miejską.

Tego samego dnia w siedzibie Stowarzyszenia Waga na Biskupiej Górze z seniorami z Biskupiej Górki spotkał się rzecznik prasowy ZTM, Zygmunt Gołąb. Przedstawił mieszkańcom zakres działań Zarządu Transportu Miejskiego oraz katalog ulg i przejazdów bezpłatnych w przejazdach komunikacją. Seniorzy otrzymali książeczki wydane z okazji 10-lecia gdańskiego ZTM i rozkłady jazdy tramwajów odjeżdżających w obu kierunkach z pobliskiego zespołu przystanków „Pohulanka”.

Trwające godzinę spotkanie stanowiło też okazję do zadania wielu pytań dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku. Dzień później ci sami seniorzy odwiedzili siedzibę Centrali Ruchu ZTM. Gości podjął Sławomir Gąsiorowski, kierownik Centrali Ruchu ZTM, który oprowadził ich po całym obiekcie, dzięki czemu seniorzy mogli również zajrzeć do siedziby Miejskiego Centrum Zarządzania Kryzysowego. Sławomir Gąsiorowski wytłumaczył, czym zajmują się poszczególne jednostki, nakreślił

zadania, jakie codziennie wykonują, na koniec spotkania zademonstrował wyposażenie toreb ratunkowych ze sprzętem medycznym, znajdujących się na wyposażeniu każdego z autobusów Centrali Ruchu.

— Ogromne zainteresowanie, jakie wzbudzały i wzbudzają lekcje dla najmłodszych oraz entuzjastyczne przyjęcie nas przez seniorów z Biskupiej Górki oraz uczestników festynu komunikacyjnego sprawia, że zdecydowaliśmy się kontynuować spotkania o charakterze edukacyjno-informacyjnym, kierowane nie tylko do dzieci, ale i do osób dorosłych – podsumowuje dyrektor ZTM. – W listopadzie odbędzie się takie właśnie spotkanie z seniorami ze Wzgórza Mickiewicza, a w planach mamy kolejne. Komunikacja miejska to nie tylko autobusy i tramwaje, ale też cały sztab ludzi, czuwających nad m.in. bezpieczeństwem podróży. O tym wiedzą już ci, których gościłismy. Nie czekając na kolejnych chętnych aktywnie wychodzimy do mieszkańców. Gdy poznają najważniejsze aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej, staną się jej ambasadorami w swoich środowiskach, co przeloży się na wzrost świadomości mieszkańców o mieście, w których mieszkają – podkreśla Jerzy Dobaczewski. ■

Jakdojade.pl – nowy operator biletu telefonicznego 24- i 72-godz. bilety metropolitalne dostępne przez telefon

Od października pasażerowie komunikacji publicznej w Trójmieście mogą korzystać z nowej platformy zakupu biletów Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. W aplikacji do planowania podróży komunikacją publiczną – jakdojade.pl – zostały umieszczone, dotychczas dostępne w mobilnym kanale sprzedaży, jednorazowe bilety metropolitalne, jak i nowe – bilety 24 i 72-godzinne.

ALEKSANDRA SIKORSKA
ADAM RASPUNDA

Jak skorzystać z nowych biletów przez jakdojade.pl?

Wystarczy pobrać aplikację ze sklepu Google Play (na system Android) lub App Store (na system iOS) i ją uruchomić. Kolejne kroki prowadzące do zakupu są równie łatwe do pokonania.

Użytkownikowi, który uruchomi aplikację, ukaże się ekran wzbogacony o nową zakładkę biletową.

Zanim pasażer rozpocznie zakupy, musi zalogować się w aplikacji i aktywować swoje urządzenie do płatności. W ten sposób będzie mógł otrzymywać mailowo potwierdzenia wykonania transakcji i powiadomienia o zakupie biletu. Po aktywacji, aplikacja jest gotowa do zakupów. Za pomocą aplikacji jakdojade.pl można kupować:

– **jednorazowe 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 linią pospieszną, specjalną lub nocną wynosi odpowiednio 4 i 2 zł. Warto zauważyć, że bilet kupiony przez telefon jest tańszy, niż jego papierowy odpowiednik na-

byty w kiosku;

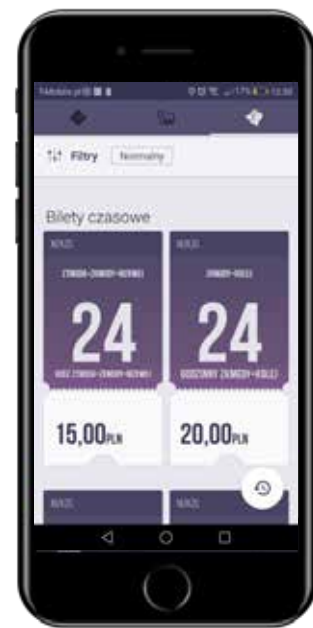
– **24-godzinne bilety metropolitalne:**

- Komunalny – uprawniający do przejazdu autobusami, trolejbusami i tramwajami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- Kolejowo komunalny dwóch organizatorów – uprawniający do przejazdu pociągami Przewoźników Kolejowych: SKM (w tym na linii PKM) i PR oraz pojazdami: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo;
- Kolejowo komunalny wszystkich organizatorów – uprawniający do przejazdu pociągami Przewoźników Kolejowych: SKM (w tym na linii PKM) i PR oraz pojazdami: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;

– **72-godzinne bilety metropolitalne:**

- Komunalny – uprawniający do przejazdu autobusami, trolejbusami i tramwajami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- Kolejowo komunalny wszystkich organizatorów – uprawniający do przejazdu pociągami Przewoźników Kolejowych: SKM (w tym na linii PKM) i PR oraz po-

1. Wybierz bilet



jazdami: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo.

Opłatę za bilety można zrealizować zarejestrowaną kartą bankową lub za pomocą systemu płatności mobilnych BLIK.

Jakdojade.pl jest już czwartym operatorem biletu telefonicznego,

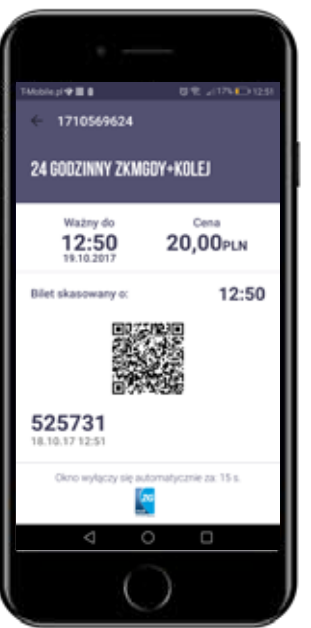
2. Kup bilet



który umożliwia kasowanie biletów na komunikację miejską na obszarze MZKZG, ale jest także pierwszym, który w swojej ofercie biletów udostępnia 24- i 72-godzinne bilety metropolitalne.

Bilety 24- i 72-godzinne także w aplikacji GoPay
Od 23 października metropolital-

3. Jedź!



ne bilety 24- i 72-godzinne są także dostępne poprzez aplikację GoPay, która do tej pory umożliwiała kasowanie biletów jednorazowych. Tym samym już dwóch z czterech operatorów biletu telefonicznego, poza metropolitalnymi biletami jednorazowymi, oferuje bilety 24- i 72-godzinne. ■

Badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców – wypowiedź się na temat funkcjonowania komunikacji w Gminie Żukowo



MZKZG

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej w okresie od października do grudnia 2017 r.

przeprowadzi badania marketingowe pt. Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców gminy Żuko-

wo. Badania, w tak szerokim zakresie, zostaną przeprowadzane w gminie Żukowo po raz pierwszy i mają dostarczyć wielu cennych informacji pozwalających na podejmowanie istotnych decyzji przy konstruowaniu oferty transportu zbiorowego.

Do badań zostanie wylosowanych 761 osób z gospodarstw domowych zlokalizowanych na obszarze miasta i sołectw w gminie Żukowo. Ze względu na to, że pytania kwestionariusza obejmują szeroko rozumianą problematykę funkcjonowania transportu pasażerskiego, badaniami zostaną objęci nie tylko mieszkańcy korzystający z transportu zbiorowego, ale także z samochodów osobowych, jeżdżący rowerem i poruszający się pieszo.

Ankietery będą się legitymowali identyfikatorem ze zdjęciem, prosząc wylosowane osoby o udzielenie odpowiedzi na pytania lub, w przypadku braku możliwości przeprowadzenia badań, o ustalenie dogodnego, dla danej osoby, terminu realizacji wy-

wiadu. Ze względu na konieczność zapewnienia reprezentatywności wyników, nie występuje możliwość zastąpienia wylosowanej osoby inną (z rodziny czy też z innego gospodarstwa domowego).

Przeprowadzając badania MZKZG chce wyjść naprzeciw wymaganiom i oczekiwaniom mieszkańców i dążyć do usprawnienia obsługi komunikacyjnej. Na podstawie wyników badań przygotowane zostaną opracowania przydatne dla zarządzania transportem zbiorowym i pozyskiwania środków z Unii Europejskiej, a także powstaną prace badawcze. MZKZG liczy na zaangażowanie mieszkańców gminy Żukowo i z góry serdecznie dziękuje za zgodę na przeprowadzenie wywiadu.

W sprawach dotyczących badań można się kontaktować z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej, telefonicznie pod nr 58 342 25 00 lub e-mail: sekretariat@mkzg.org.

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@mkzg.org
Internet: www.mzkzg.org

Zespół redakcyjny:
Krzysztof Gzalec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kołodziejski

Współpraca:
Olga 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 nadanych materiałów. Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

TRAKO 2017 za nami

KAMIL BUJAK

W drugiej połowie września w Gdańsku odbyła się 12 edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2017. To drugie co do wielkości spotkanie branży transportu szynowego w Europie.

Organizowane co dwa lata TRAKO ustępują jedynie podobnym targom InnoTrans w Berlinie. Tegoroczna impreza zgromadziła ponad 700 wystawców z 25 krajów, którym udostępniono 30 tys. m² powierzchni Centrum Wystawienniczo-Kongresowego AMBEREXPO, a także 1000 metrów torów do ekspozycji taboru. Swoją ofertę zaprezentowali przede wszystkim dostawcy technologii dla transportu szynowego, w tym producenci lokomotyw, wagonów i maszyn torowych.

Najbardziej widowiskową częścią targów była ekspozycja zewnętrzna, na której producenci i przewoźnicy kolejowi zaprezentowali najnowszy tabor. Wśród ciekawszych pojazdów, dedykowanych do obsługi ruchu regionalnego, zaliczyć można było elektryczny zespół trakcyjny Impuls II, wyprodukowany przez nowosądecki Newag dla przewoźnika z Włoch. Bydgoska Pesa wystawiła skład Elf 2, przygotowany dla kolei Śląskich, natomiast Stadler Polska zaprezentował dwa pociągi Flirt – po jednym dla kolei norweskich oraz przewoźnika z Węgier. Pierwszy z nich zaprojektowany został z uwzględnieniem srogich zim występujących w krajach skandynawskich i dostosowany jest do eksploatacji w warunkach niskich temperatur, dużych opadów śniegu, a także silnych wiatrów. Z kolei spółka Przewozy Regionalne udostępniła dwa składy – spalinowy Link wyprodukowany przez Pesę oraz zmodernizowany w poznańskich zakładach H. Cegielskiego, elektryczny zespół trakcyjny serii EN57, który wzbogacony został m.in. o system klimatyzacji, monitoringu wnętrza oraz elektroniczne tablice informacji pasażerskiej.

Specjaliści od komunikacji miejskiej ze szczególnym zainteresowaniem przyjrzeni się pojazdom przeznaczonym do obsługi ruchu miejskiego, w tym dwóm tramwajom. Pierwszy z nich to tramwaj Moderus Gamma, wyprodukowany przez Modertrans – spółkę córkę Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, znaną dotychczas z remontów taboru, w tym m.in. modernizacji składów N8C jeżdżących po Gdańsku. Gamma to 32-metrowy, w pełni niskopodłogowy tramwaj, mogący zabrać łącznie 244 pasażerów. Po zakończeniu targów testowany był w Gdańsku, natomiast wcześniej przeszedł próby w Poznaniu, który ostatecznie zamówił 50 pojazdów z tej rodziny.



ADAM RASZPUNDA

Drugi z prezentowanych tramwajów – Tramino wyprodukowany został dla Lipska przez Solarisa w konsorcjum ze Stadlerem. Zgodnie z podpisaną w 2015 r. umową, przewoźnik z tego niemieckiego miasta może zamówić do 41 sztuk takich pojazdów. Tramino liczy prawie 38 metrów, co czyni go najdłuższym, dotychczas skonstruowanym przez podpoznańskiego producenta środkiem szynowej komunikacji miejskiej. Pojazd składa się z czterech modułów i zabiera na pokład 220 osób, z czego 75 na miejscach siedzących.

Kolejnym ciekawym produktem Solarisa, choć tym razem nie szynowym, był przegubowy trolejbus Trollino o napędzie wodorowym, zamówiony przez przewoźnika ze stolicy Łotwy – Rygi. W niespełna 19-metrowym pojeździe zainstalowano cztery 250-litrowe butle na wodór, a także ogniwa paliwowe, w których, przy wykorzystaniu wodoru i tlenu, wytwarzana jest energia napędzająca silnik elektryczny. Dzięki temu pojazd jest w stanie przejechać około 100 km na odcinkach pozbawionych sieci trakcyjnej.

PSSTM. Komunikacja zbiorowa naszą pasją

ANITA PŁONOWSKA Prezes Zarządu Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego

Kim jesteśmy? Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego to organizacja pozarządowa zrzeszająca profesjonalistów oraz hobbystów transportu zbiorowego, istniejąca od czerwca 2006 r. Członkami PSSTM są uczniowie, studenci, naukowcy, pracownicy firm związanych z transportem, pasjonaci... W skrócie: członkiem PSSTM może być każdy, komu bliski jest transport miejski, a w szczególności komunikacja tramwajowa, trolejbusowa, autobusowa i kolejowa.

Historia Stowarzyszenia. Większość miast w Polsce posiada różne systemy komunikacji miejskiej, a w największych z nich funkcjonują stowarzyszenia skupiające miłośników tej formy transportu. Do 2006 r. Gdańsk należał do nielicznych miast, w których takie zorganizowane kluby nie istniały. W czerwcu 2006 roku zawiązała się grupa inicjatywna, która postanowiła stworzyć zarejestrowany podmiot zrzeszający hobbystów i profesjonalistów komunikacji miejskiej. W wyniku podjętych działań grupa założycielska, w liczbie około 20 osób, uchwaliła powstanie Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego z siedzibą w Gdańsku. Pierwsze władze PSSTM podjęły decyzję o rejestracji Stowarzyszenia w Krajowym Rejestrze Sądowym, co nastąpiło w 2007 r. Od początku istnienia Stowarzyszenie postanowiło otworzyć się na obszar całego województwa, w szczególności metropolii, gdzie nie była obserwowana czynna aktywność osób interesujących się komunikacją miejską.

Cele Stowarzyszenia. Wśród najbardziej istotnych celów PSSTM znajdują się: propagowanie zbiorowego transportu miejskiego jako przyjaznej środowisku przemierzania się, współdziałanie z władzami lokalnymi na rzecz stworzenia sprawnego, ekologicznego i zintegrowanego systemu komunikacyjnego w aglomeracji trójmiejskiej, współpraca z instytucjami zajmującymi się transportem miejskim w kraju i za granicą, współdziałanie na rzecz większej dostępności komunikacji zbiorowej dla osób niepełnosprawnych ruchowo, kolekcjonowanie pamiątek i zabytków związanych z transportem miejskim, pielęgnowanie i upowszechnianie historii transportu miejskiego.

Działalność Stowarzyszenia. PSSTM w swojej działalności organizuje zarówno jednorazowe, jak i cykliczne akcje. W bogatym dorobku Stowarzyszenia są między innymi: organizacja przejazdów zabytkowymi pojazdami komunikacji miejskiej w Trójmieście z okazji różnych wydarzeń, np. Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, Mikołajek, Walentynek, Dnia Kobiet, itp., organizacja



PSSTM

imprez rocznicowych, np. 90 lat tramwajów na Stogach, 50 lat linii 133 i 134 w Gdyni, czy 40-lecie tramwajów Konstal 105 w Gdańsku, aktywny udział w odrestaurowaniu zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej, wsparcie akcji „kieruj bez procentów”, „Krew ratuje życie”, pomoc w organizacji wydarzeń promujących Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, organizowanie i współorganizowanie wystaw, festynów i zlotów o tematyce nawiązującej do publicznego transportu zbiorowego.

Jak zostać członkiem PSSTM? Aby zostać klubowiczem trzeba mieć ukończone 16 lat (w przypadku osób niepełnoletnich wymagana jest również zgoda rodzica bądź opiekuna). Każdy kandydat powinien osobiście dostarczyć kwestionariusz zgłoszeniowy dostępny na stronie PSSTM na jedno z comiesięcznych spotkań klubowych, które odbywają się w siedzibie PSSTM w Gdańsku, przy al. Grunwaldzkiej 5.

UWAGA KONKURS! Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego wraz z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej organizują konkurs wiedzy o pomorskiej komunikacji miejskiej, który odbędzie się 28 listopada 2017 r. w siedzibie PSSTM. Szczegóły podane zostaną na stronie www.psstm.org.pl Na zwycięzców czekają upominki.