

Nr 11

maj 2014
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Nowy bilet 30+



Nowa oferta - składa się z dwóch połączonych biletów: Promocyjnego Biletu Miesięcznego na pociągi SKM i PR Regio za 110 zł oraz Biletu Metropolitalnego Promocyjnego za 88 zł.

HK
więcej - s. 2 i 3

Doświadczenia ukryte w historycznych zbiorach



Rozmowa z Bartłomiejem Buczkim Dyrektorem ds. Przewozów PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o. o łączeniu pasji zbierania pamiątek kolejowych z zarządzaniem Szybką Koleją Miejską w Trójmieście.

więcej - s. 4 i 5

Na Morenę tramwajem

reportaż z budowy



Obecne zaawansowanie prac przy Gdańskim Projekcie Komunikacji Miejskiej (GPKM) etap IIIB odcinek 1.1 od Pętli Siedlce do przystanku PKM wynosi około 20% i przebiega zgodnie z harmonogramem.

AR
więcej - s. 6

Nagroda RegioStars 2014 dla Gdyni

KG
więcej - s. 7

Rower w autobusie

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Mniej zaangażowani rowerzyści wiosną, po przerwie zimowej, wystawiają swoje pojazdy z „garażu”. Bardziej zaangażowani żadnej przerwy zimowej nie mają. Tak czy inaczej w okresie wiosenno-letnio-jesiennym coraz więcej mieszkańców metropolii jeździ na rowerach – do pracy, szkoły, na uczelnię lub w celach rekreacyjnych.

Część z nich rekrutuje się spośród samochodziarzy, część to osoby korzystające z komunikacji miejskiej, część to piesi – wszystkich ich łączy przyjemność z jazdy na rowerze. To dobrze – zdrowiej dla nich, luźniej na drogach, mniej pasażerów w autobusach. Oczywiście są i negatywne skutki wzmożonej aktywności rowerzystów. Rowery spowalniają ruch na

drogach tam gdzie nie ma ścieżek, a tam gdzie są ścieżki, dzwonieniem zmuszają do przestrzegania przepisów pieszych, ignorujących „jakieś tam linie” i chodzących beztrosko po drogach dla rowerów.

Rowerzysta i rower podróżują także pojazdami transportu zbiorowego, zwłaszcza, że w metropolii nie trzeba płacić za przewóz tego drugiego. Rowerzyści korzystają z autobusów lub tramwajów gdy złapią „gumę”, gdy zacznie lać deszcz lub gdy sił zabraknie do pedałowania pod górkę, których w aglomeracji nie brakuje. Co wtedy?

Gdy w autobusie jest pusto, rowerzysta w pojeździe nie zwraca niczyjej uwagi. Problem zaczyna się gdy przybywa pasażerów: – Panie, no gdzie z tym rowerem? – O Jezu, pobrudził mnie Pan tym kołem! – Proszę się zabrać z tym rowerem, to jest miej-

sce dla wózka dziecięcego! – Może Pani będzie trzymać ten rower, bo jak kierowca przyhamuje, to rower kogoś zabije! Podobne przykłady można mnożyć.

Złe się będzie działo, gdy obie strony potencjalnego sporu postawią na swoim i nikt nie odpuszczy. To prowadzi z reguły do eskalacji konfliktu i kończy się interwencją kierowcy, wezwaniem straży miejskiej lub policji. Potem wszyscy wskazują na organizatora transportu miejskiego. Halo! No zróbcie z tym coś! Za to wam płacą.

Tymczasem organizator ma dwa wyjścia. Zakazać przewozu rowerów lub przewóz ten dopuścić. – No dobrze – ktoś zauważy – ale można przecież określić w przepisach kiedy rowerzysta może przewozić rower. Owszem można. Taki regulamin przewozu rowerów, opisujący jak ma się

zachować rowerzysta w konkretnych sytuacjach może liczyć z 20 stron. I tak często reaguje biurokracja na natrętnego petenta (tu: rowerzystę) – chcesz uregulować prawnych? No to masz – 20 stron. Czy na pewno o to chodzi i czy przepisy mogą przewidzieć wszystkie możliwe sytuacje?

MZKZG od pewnego czasu lansuje inną zasadę. Stosujemy tam gdzie się da prawo zwyczajowe oparte na zdrowym rozsądku i dobrym wychowaniu. Wpuśćmy więc rowerzystę do autobusu, usuńmy się z miejsca przeznaczonego do przewozu wózków lub rowerów, pomóżmy mu wprowadzić rower. I z drugiej strony – nie pchajmy się z rowerem na siłę do autobusu z dużą liczbą pasażerów, wprowadzajmy rower tak by nikogo nie pobrudzić, zabezpieczmy rower w trakcie jazdy. Niby tak mało, a jak dużo zarazem.

Bilet 30+

SKM szybka kolej miejska
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

RegioStars 2014

KG
więcej informacji - s. 2 i 3

Nowy, tańszy bilet 30+

HUBERT KOŁODZIEJSKI

W maju 2014 r. została wprowadzona do taryfy „wspólnych biletów” nowa oferta. Składa się ona z dwóch połączonych biletów: Promocyjnego Biletu Miesięcznego na pociągi SKM i PR Regio za 110 zł oraz Biletu Metropolitalnego Promocyjnego za 88 zł. To są oficjalne nazwy tych biletów, które razem tworzą nowy tandemowy bilet 30+.

Skąd nazwa „30+” ?
Nowy bilet będzie obowiązywał w SKM i PR na wybranym odcinku 30 km i w komunikacji komunalnej (autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej)

Niższa, promocyjna cena
Podstawową zaletą nowego, łączonego biletu miesięcznego jest jego cena – 198 zł. To sporo, ale nieco mniej niż kwota jaką trzeba zapłacić za bilet metropolitalny wszystkich organizatorów, czyli 220 zł. Dokładnie o 10% mniej. W przypadku biletu normalnego pozwala to zaoszczędzić 22 zł miesięcznie, a to już jest coś, zwłaszcza dla osoby, która co miesiąc kupuje bilet na komunikację miejską. Jeżeli ktoś kupuje bilet normalny przez cały rok, to może zaoszczędzić 264 zł oraz proporcjonalnie mniej w przypadku biletu ulgowego (132 zł). Oczywiście takiego porównania może dokonywać osoba, która przemieszcza się koleją po obszarze naszej metropolii na odcinku krótszym niż 30 km, czyli w praktyce większość pasażerów.

Co dostanę kupując bilet 30+ za 198 zł?
Nowy bilet stanowi uzupełnienie dotychczasowej oferty kolejowo-komunalnych miesięcznych biletów metropolitalnych. Do tej pory można było kupić za 220 zł bilet „na wszystko” lub za 186 zł bilet umożliwiający przejazd pociągami SKM i PR Regio oraz korzystanie z przejazdów pojazdami jednego z organizatorów komunikacji komunalnej, tj. ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo. Natomiast bilet 30+ umożliwia korzystanie z pociągów na wybranym przez pasażera 30 kilometrowym odcinku (patrz tabela) „plus” z całej komunikacji komunalnej, organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo.

Oferta szczególnie atrakcyjna dla studentów
W celu skorzystania z oferty 30+ należy jednocześnie kupić dwa bilety: kolejowy emitowany przez SKM i metropolitalny emitowany przez MZKZG. Osoba kupująca bilet może w związku z tym skorzystać odpowiednio z uprawnień przysługujących jej przy przejazdach koleją i upraw-

nień obowiązujących w odniesieniu do biletów metropolitalnych. Oznacza to, że poziomy ulg mogą być różnicowane. Np. student do 26 roku życia kupi bilet kolejowy z ulgą 51% za 53,90 zł i metropolitalny z ulgą 50% za 44 zł. W tym przypadku, porównując łączną cenę oferty 30+ student zapłaci 97,90 zł, to jest o 11% mniej niż zapłaciłby za bilet metropolitalny wszystkich organizatorów za 110 zł. Ponadto, niejedyn student kupujący dotychczas ulgowy bilet metropolitalny dwóch organizatorów za 93 zł, będzie się zastanawiał, czy warto dopłacić do nowego biletu miesięcznego niespełna 5 zł i kupić bilet ważny w całej komunikacji komunalnej, czyli zarówno w ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, jak i MZK Wejherowo, a nie tylko w ramach oferty jednego z tych organizatorów.

Nauczyciel też może coś zyskać
W przypadku oferty 30+ jest także możliwość zakupu biletu kolejowego z ulgą i metropolitalnego bez ulgi. Taką opcję mogą rozważać np. nauczyciele. Mogą oni kupić bilet kolejowy z 33% ulgą i metropolitalny normalny – ale w cenie 88 zł na całą komunikację, tj. o 42 zł taniej, niż musieliby zapłacić za metropolitalny bilet komunalny, którego cena wynosi 130 zł. Korzyść z zakupu biletu 30+ będzie również miała osoba, która ma uprawnienie do przejazdów ulgowych na podstawie biletów metropolitalnych, a dzięki wspólnej ofercie będzie mogła dokupić bilet kolejowy na odcinek do 30 km za 110 zł, a nie za 146 wg normalnego cennika SKM. Dzięki temu można zaoszczędzić 36 zł miesięcznie.

Gdzie można kupić bilet 30+
Bilet 30+ można kupić w tych kasach, w których jest prowadzona zarówno sprzedaż miesięcznych biletów kolejowych, jak i miesięcznych biletów metropolitalnych. Te wspólne kasy zlokalizowane są przy stacjach SKM. W punkcie sprzedaży kasjer sprzeda nam jednocześnie dwa bilety imienne tworzące ofertę 30+. Bilet kolejowy jest zwykłym, papierowym biletem – wyglądającym tak samo jak pozostałe kolejowe bilety miesięczne, a bilet metropolitalny jest biletem elektronicznym zapisywanym na kartę miejską lub legitymację studencką.

Na co należy zwrócić uwagę?
Skorzystanie z oferty 30+ wymaga jednoczesnego zakupu dwóch biletów – kolejowego i metropolitalnego oraz posiadania przy sobie tych dwóch biletów w momencie kontroli. Zarówno w pociągu, jak i w autobusie, tramwaju i trolejbusie kontroler poprosi o bilet kolejowy i metropolitalny. Ponieważ jest to bilet imienny, kontroler będzie mógł sprawdzić, czy faktycznie, ta sama osoba, na ten sam okres, ma dwa bilety zakupione na specjalnych, promocyjnych warunkach.

RELACJE, NA KTÓRE MOŻNA KUPIĆ BILET KOLEJOWY W OFERCIE 30+

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

ULGI USTAWOWE STOSOWANE W PKP SKM W TRÓJMIĘŚCIE SP. Z O.O. I PRZEWOZY REGIONALNE SP. Z O.O.

ULGA	UPRAWNIENI
100%	Posłowie, Senatorowie, dzieci w wieku do lat 4, umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze celní, umundurowani funkcjonariusze Policji, umundurowani żołnierze, Żandarmi Wojskowi, wojskowe organy porządkowe
93%	Osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji
78%	Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne - do ukończenia 24 roku życia, studenci dotknięci inwalidztwem lub niepełnosprawni - do ukończenia 26 roku życia, żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, zasadniczą służbę wojskową, służbę zastępczą, podchorążowie, kadeci, eweli, uczestnicy ćwiczeń wojskowych, inwalidzi wojenni i wojskowi zaliczeni do I grupy, kombatanCI i grupy inwalidzkiej, cywilne niewidome ofiary działań wojennych, osoby całkowicie niezdolne do pracy
51%	Studenci szkół wyższych - dziennych, wieczorowych lub zaocznych do ukończenia 26 roku życia, doktoranci do ukończenia 35 roku życia, słuchacze kolegów nauczycielskich i nauczycielskich kolegów języków obcych, słuchacze kolegium pracowników służb społecznych - dziennych, wieczorowych lub zaocznych do ukończenia 26 roku życia
49%	Osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji
37%	inwalidzi wojenni i wojskowi zaliczeni do II i III grupy, weterani poszkodowani - pobierający rentę inwalidzką, kombatanCI II i III grupy inwalidzkiej, emeryci, renciści, inwalidzi, wdowy i wdowcy, osoby niewidome zdolne do samodzielnej egzystencji, opiekunowie lub przewodnicy cywilnych niewidomych ofiar działań wojennych, osoby, którym przyznano Kartę Polaka
33%	nauczyciele przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych - publicznych i niepublicznych, nauczyciele akademicy

BILETY METROPOLITALNE - UPRAWNIENIA DO PRZEJAZDÓW ULGOWYCH

ULGA	UPRAWNIENI
50%	KombatanCI
50%	Inwalidzi słuchu (gluchoniemi)
50%	Emeryci i renciści oraz wdowy/wdowcy po emerytach i rencistach
50%	Dzieci w wieku od 4 do 7 roku życia
50%	Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych do ukończenia 24 roku życia
50%	Studenci szkół wyższych
50%	Studenci zagranicznych uczelni do ukończenia 26 roku życia
50%	Doktoranci



Kupując jednocześnie Promocyjny Bilet Miesięczny na pociągi SKM i PR Regio do 30 kilometrów oraz Bilet Metropolitalny Promocyjny ważny w pojazdach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo możesz podróżować taniej niż dotychczas!

Bilet 30+ jest dostępny w wybranych punktach sprzedaży przy stacjach SKM.

Miesięczny Bilet Metropolitalny

110 zł

SKM
szybka kolej miejska
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Bilet 30+ za 97,90 zł

Promocyjny Bilet Miesięczny SKM i PR 53,90 zł + Bilet Metropolitalny Promocyjny 44 zł

11% taniej!





Doświadczenia ukryte w historycznych zbiorach

Rozmawiamy z Bartłojem Buczkim Dyrektorem ds. Przewozów PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o.

Redakcja: Łączy Pan pasję zbierania pamiątek kolejowych z zarządzaniem Szybka Kolej Miejską w Trójmieście – czy historyczna perspektywa pozwala lepiej radzić sobie z rozwiązywaniem bieżących problemów na kolei?

Bartłoj Buczek: Historia kolei to nie tylko przedmiot mojej pasji. To przede wszystkim ogromny zbiór doświadczeń, rozwiązań, dorobku wielu pokoleń spisanego w tonach dokumentów i tysiącach pozycji literatury różnych lat. Zarządzanie pionierami: marketingu i sprzedaży, eksploatacji oraz infrastruktury, za które odpowiadam, to przede wszystkim umiejętność implementacji na grunt Spółki szeregu nowoczesnych rozwiązań. Ale nie można zapominać o sprawdzonych metodach, stosowanych w przeszłości. Wszak historia lubi się powtarzać. Zatem i wiedza o dorobku sprzed lat, jak i samo zainteresowanie historią kolei są tu niezwykle użyteczne.

Ile artefaktów zgromadził Pan w swojej kolekcji?

– Około 400 tabliczek z parowozów, wagonów spalinowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, lokomotyw elektrycznych i spalinowych oraz wagonów pasażerskich i towarowych. Około 60 tabliczek znamionowych z urządzeń sterowania ruchem kolejowym, ponad 150 formularzy parowozów i książek kotłowych oraz książek pojazdów elektrycznych i spalinowych. W dokumentach tych zapisywane były wszystkie wydarzenia z życia danego pojazdu: każdy jeżdżący po sieci PKP pojazd trakcyjny (lokomotywa, wagon motorowy) posiadał taki dokument.

Moje zbiory to także cała szafa innej dokumentacji, przy czym najstarsze dokumenty sięgają roku 1875. Jestem też właścicielem około 50 latarni, lamp, lampek i latarek – w większości karbidowych i naftowych. Zaszczynie miejsce w moim domu zajmuje termion (szafka do sprzedaży biletów kartonowych) wypełniony starymi biletami – tzw. systemu Edmondsona oraz komposter, czyli sucha pieczęć do stempłowania datą dzienną rzeczonych biletów kartonowych. A w ogrodzie mam 40 metrów wąskiego toru o rozstawie szyn 241 mm, na którym stacjonuje wagon platforma, będąca sześć razy mniejszą od swego wzoru kopii wagonu 2Z. I pewnie znalazłoby się jeszcze kilka drobiazgów.

Co możemy znaleźć w Pana kolekcji?

– Głównie trzy grupy eksponatów – tabliczki pochodzące z taboru, latarnie, lampki i lampy oraz archiwalną dokumentację. A przechodząc

od ogółu do szczegółu: zbiór tabliczek obejmuje blaszki z oznaczeniem serii parowozu, tendra, spalinowozu lub elektrowozu oraz tabliczki znamionowe – z nazwą wytwórni, rokiem produkcji i numerem fabrycznym. Najstarsza z nich pochodzi z 1880 r. W tej grupie są i prawdziwe perełki – tabliczki od parowozów Tp1, Tp2, TKw2, Pt31... Bez większej przesady mogę stwierdzić, że w mojej kolekcji znaleźć można tabliczki z parowozów najbardziej zasłużonych dla PKP i z większości serii kursujących po polskich torach po II wojnie światowej. Nie tylko zresztą po polskich – mam też blaszki z maszyn niemieckich oraz francuskich. O dokumentacji archiwalnej już wspominałem. Przez lata do zbiorów trafiały formularze parowozów, księgi kotłowe, książki elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych, kilka tomów dokumentacji technicznej. Jeśli zaś chodzi o kolekcję lamp, to w jej skład wchodzi: lampy do oświetlania sygnałów podawanych w nocy przez semafor kształtowe. Bardzo ciekawa jest lampa gazowa, wyprodukowana w roku 1937 przez berlińską wytwórnię Pintsch, która posiada wybite na kominku godło III Rzeszy. Druga kategoria to lampki do oświetlania wskaźników. Trzecia grupa to latarki używane przez drożników przejazdowych, drużyny konduktorskie czy manewrowych. Są to lampki karbidowe lub elektryczne. Mam też kilka lamp – sygnałów końca pociągu. Naftowych lub akumulatorowych.

A pozostała dokumentacja? To stare dokumenty pracownicze, między innymi stare legitymacje służbowe, w tym pracowników Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego (eksploatującego oddaną w latach 30. ubiegłego wieku Magistralę Węglową Śląsk – Gdynia) czy kolei Ostbahn (obejmującej swoim zasięgiem Generalną Gubernię), przyrzeczenia służbowe pracowników kolejowych. To listy przewozowe oraz dokumenty ekspedycyjne z lat 1875-1880 z prywatnej kolei Jabłonowo – Malbork. Szczególne miejsce w kolekcji zajmuje raport z jazdy pociągu wojakowskiego, który wyjechał z misją ewakuacji ludności cywilnej z Bydgoszczy w dniu 1 września 1939 r.(1). Pociąg został rozwiązany pod Kutnem. Jak głosi zapis kierownika pociągu, przyczyną zakończenia biegu było zbombardowanie mostu przez samoloty niemieckie. Inne archiwalne dokumenty to między innymi paszport Lokomotywni Kobyłepole (na nie istniejącej już linii wąskotorowej Średzkiej Kolei Powiatowej).

Jak długo gromadzi Pan swoje zbiory?

– Moja kolekcjonerska przygoda zaczęła się we wrześniu 1986 r. Jako uczeń ósmej klasy podstawówki wracając pociągiem z wakacji zauważyłem na bocznym torze stacji

Zajączkowo Tczewskie odstawione do kasacji parowozu. Pomyślałem sobie wówczas, że dobrze byłoby zachować choćby po jednym z nich wspomnienie. Ale nie w formie zdjęcia, lecz poprzez zabezpieczenie kompletu tabliczek. Następnego dnia byłem już w gabinecie Naczelnika Zarządu Trakcji byłej Północnej DOKP (Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku) z prośbą o przekazanie w moje ręce tych tabliczek. A po kilku dniach jechałem już do Zajączkowa Tczewskiego po odbiór kompletu tabliczek z parowozu Ty2-1304. Później przyszła kolej na podróż do Skarżyska Kamiennej po blaszki z pospiesznej maszyny Pt47-

– To zdecydowanie tabliczki z parowozów Tp1 oraz Tp2, to wspomniany raport z jazdy z 1 września 1939 r. To formularz parowozu bezpieczeństwa TKb pracującego w Hucie Kościuszkowice w Chorzowie oraz formularze i księgi kotłowe po kilku dość rzadkich parowozach pracujących na kolejach wąskotorowych. Z uwagi na to, że jestem z urodzenia gdańszczaninem i całe prawie moje życie związane jest z Trójmiastem, ze szczególnym sentymentem podchodzę do tabliczki z elektrycznego zespołu trakcyjnego EW90-35 oraz do Książki elektrycznego zespołu trakcyjnego EW90-44. Przypomnę tylko, że EW90 to popularne „mo-

danie jest pragnieniem hobbysty. Który okaz, nie będąc jeszcze w Pana posiadaniu, spędza Panu sen z powiek...?

– Jest kilka takich „Białych Kruków”. Obecnie koncentruję się na pozyskaniu tabliczki z oznaczeniem serii parowozu Ty4 oraz tabliczki znamionowej Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów”. Z reguły z artefaktami kolekcji związane są jakieś ciekawe historie lub anegdoty. Czy może Pan jakąś przytoczyć?

– Z każdym zgromadzonym przedmiotem wiąże się jakaś historia. Przez prawie trzydzieści lat zbierania przydarzyło mi się kilka zabawnych

umówieniu telefonicznym, w pierwszym roboczym dniu po Świętach Bożego Narodzenia wybrałem się po odbiór tabliczek z parowozów Ol 49 oraz Ty 43. Tabliczki oczywiście czekały na mnie u szefa wydziału napraw parowozów, ale... Okres między świętami a Nowym Rokiem tradycyjnie wielu pracowników różnego szczebla wypełniało sobie urlopem. Niestety wykorzystał go też pracownik władny ku temu, aby wydać mi upoważnienie do wyniesienia przygotowanych dla mnie tabliczek poza teren ZNTK. Doszło więc do kuriozalnej sytuacji, gdy nie mogłem legalnie wynieść z zakładów legalnie zdobytych blaszek. Musiałem więc

brakowało zbiorników, brenerów. Kilka z nich wymagało rekonstrukcji zbiorników. Prawie każdą tabliczkę trzeba było oczyścić ze starej farby i rdzy. Spora część z nich posiadała ubytki, wyszczerbienia. Postawiłem sobie za cel zrekonstruowanie ich w taki sposób, aby zrekonstruowane elementy nie odbiegały od oryginalnej części tabliczki. Po kilku próbach udało się – mam w swoich zbiorach blaszki pochodzące ze składnicy złomu w Żebcu, gdzie parowozu były wysadzane ładunkami wybuchowymi w ramach ćwiczeń wojskowych. Nie trudno sobie wyobrazić, jak wyglądały odlwane z różnych gatunków metali tabliczki po oddziaływaniu



118. Następne wyjazdy stawały się coraz częstsze, a ściana mojego pokoju zapelniała się kolejnymi trofeami. Gdy w 1991 r. rozpocząłem pracę w PKP w naturalny sposób dostęp do przyszłych eksponatów stał się łatwiejszy. Podróżowałem służbowo a podczas obsługi pociągów od czasu do czasu wyglądałem za okna. Później, w dniach wolnych, odwiedzałem różne jednostki służbowe byłego pp. PKP, zawsze trafiając na przychylność decydentów. Z każdego takiego wyjazdu wracałem z plecakiem pełnym zbiorów. Bardzo często z pomocą szli moi koledzy, przekazując zabytkowe przedmioty, które znajdowali w piwnicach czy na strychach. A kiedy stał się powszechny internet i powstały portale aukcyjne, stałem się ich częstym bywalcem.

Czy może Pan wymienić najbardziej cenne okazy?

draki” – na napięcie 800V – czyli jedna z trzech serii pierwszych ez pracujących na SKM.

Jakie są źródła ich pochodzenia?

– Jak już wspominałem to zbiory pozyskane (i pozyskiwane) w jednostkach służbowych, które dany pojazd lub eksponat skasowały. To także efekt wizyt w ZNTK oraz zakupów na zachodnim szpiegiem. W Sekcji Drogowej PKP w Częstochowie pracownik magazynu źle zrozumiał polecenie swojego naczelnika i miał wydać mi ze sterty złomu dwie zabytkowe latarnie wydał mi... całkiem współczesne i mocno zdezelowane widły do tuczania. Moje zdolności negocjacyjne okazały się skuteczne i zakładowy skład złomu opuściłem z wymarzonymi latarniami. Zdecydowanie jednak najzabawniejsza historia przydarzyła mi się w ZNTK Piła. Był to rok 1988. Po uprzednim

przygod. Idąc kiedyś do Naczelnika Parowozowni w Kościerzynie po odbiór tabliczek z parowozu Ty 42 wzbudziłem podejrzenie dwóch funkcjonariuszy SB, którzy znaleźli się nie wiedzieć czemu w samym centrum kościelnej stacji. Na szczęście jednak owi dżentelmeni dali się przekonać, że jestem pasjonatem kolei a nie zachodnim szpiegiem. W Sekcji Drogowej PKP w Częstochowie pracownik magazynu źle zrozumiał polecenie swojego naczelnika i miał wydać mi ze sterty złomu dwie zabytkowe latarnie wydał mi... całkiem współczesne i mocno zdezelowane widły do tuczania. Moje zdolności negocjacyjne okazały się skuteczne i zakładowy skład złomu opuściłem z wymarzonymi latarniami. Zdecydowanie jednak najzabawniejsza historia przydarzyła mi się w ZNTK Piła. Był to rok 1988. Po uprzednim

konspiracyjnie przekroczyć bramę ZNTK Piła, pilnie strzeżoną przez funkcjonariuszy SOK z tabliczkami ukrytymi pod różnymi częściami garderoby. Gdy przekraczałem bramę, kilka metrów przed dyżurką SOK z prerażeniem stwierdziłem, że jedna z tabliczek przesunęła mi się niebezpiecznie i za chwilę wypadnie. Aby odwrócić uwagę sokisty zacząłem rozmawiać z nim, pytając o sposób dojścia do dworca PKS. Udało się. Przekroczyłem bramę, nielegalnie wynosząc legalnie zdobyte eksponaty. Niektóre z okazów kolekcji wymagały zapewne odrestaurowania. Czy ich renowację wykonuje Pan samodzielnie czy może zleca ich przeprowadzenie specjalistom?

– Zdecydowanie 75% moich zbiorów wymagało przeprowadzenia renowacji. Lampy w większości były pozbawione szyb, wielu z nich

na nich siły wybuchu. Czasem trzeba było zrekonstruować prawie 1/3 powierzchni, dorabiając brakujące powierzchnie, w tym rekonstruuąc odlwane napisy. Niekrotnie muszę przyznać, że efekt tych rekonstrukcji jest naprawdę zadowalający. Oczywiście są i takie eksponaty, których naprawę zlecałem. Dotyczy to niektórych dokumentów, dla rekonstrukcji których niezbędna była wyspecjalizowana pomoc introligatora oraz kilku lamp, gdzie musiałem poprosić o pomoc spawacza.

Czy gdzieś można obejrzeć Pana zbiory?

– Jest to zasadniczo kolekcja prywatna. Pewna część kolekcji zdobi ściany mojego gabinetu w PKP SKM. Ale nie skrywałem tych zbiorów przed światem. Biorę udział w wystawach i eventach, podczas których moje eksponaty są pokazywane.

NA MORENĘ TRAMWAJEM

raport z budowy

ADAM RASPUNDA

W 9 numerze naszej gazety (wrzesień 2013 r.) opisaliśmy rozpoczynając się budowę w Gdańsku nowej linii tramwajowej o długości 3,6 km, łączącej Siedlce z dzielnicą Piecki Migowo, realizowaną w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etap III B.

Pogoda sprzyja terminowej realizacji inwestycji wartej 116 mln zł. Obecne zaawansowanie prac przy GPKM etap IIIB odcinek 1.1 od Pętli Siedlce do przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) wynosi około 20% i przebiega zgodnie z harmonogramem. Na placu budowy trwa przebudowywanie sieci uzbrojenia podziemnego wraz z usunięciem kolizji na całej długości inwestycji. W ramach realizowanych prac posadowiono słupy trakcyjne i oświetleniowe na pętli Siedlce oraz w ul. Rakoczego na odcinku od istniejącej estakady do ul. Bulońskiej oraz przebudowywana jest sieć energetyczna.

Szeroko zakrojone są także prace konstrukcyjne. Między innymi wykonywane są mury oporowe przy przystanku PKM Brętowo. Budowa poszczególnych odcinków trasy jest zaawansowana od 40 do 90%. Np.:

- odcinek od ul. Wyróbka do ul. Bulońskiej (zaawansowanie ok. 60%),
- odcinek od ul. Jaśkowa Dolina do ul. Belgradzkiej (zaawansowanie ok. 50 %), przy ul. Piekarniczej wykonano ściankę szczelną (zaawansowanie ok. 70%), przy ul. Nowolipie (po stronie wschodniej) wykonano ściankę szczelną (zaawansowanie ok. 70%);
- pętla Siedlce – zaawansowanie 90%.

W ramach prac drogowych wykonano nową konstrukcję jezdni z warstwą betonu asfaltowego włącznie (ul. Rakoczego na odcinku od ul. Wyróbka do ronda Bulońska i na odcinku od ul. Belgradzkiej do ul. Jaśkowa Dolina) oraz wykonano podbudowę z kruszywa pod pas autobusowo-tramwajowy.

Prowadzone są także prace torowe, w ramach których wykonano podbudowę konstrukcji torowiska wraz z odwodnieniem ul. Rakoczego, na odcinkach od ul. Bulońskiej do ul. Belgradzkiej oraz od ul. Piekarniczej do ul. Schuberta.

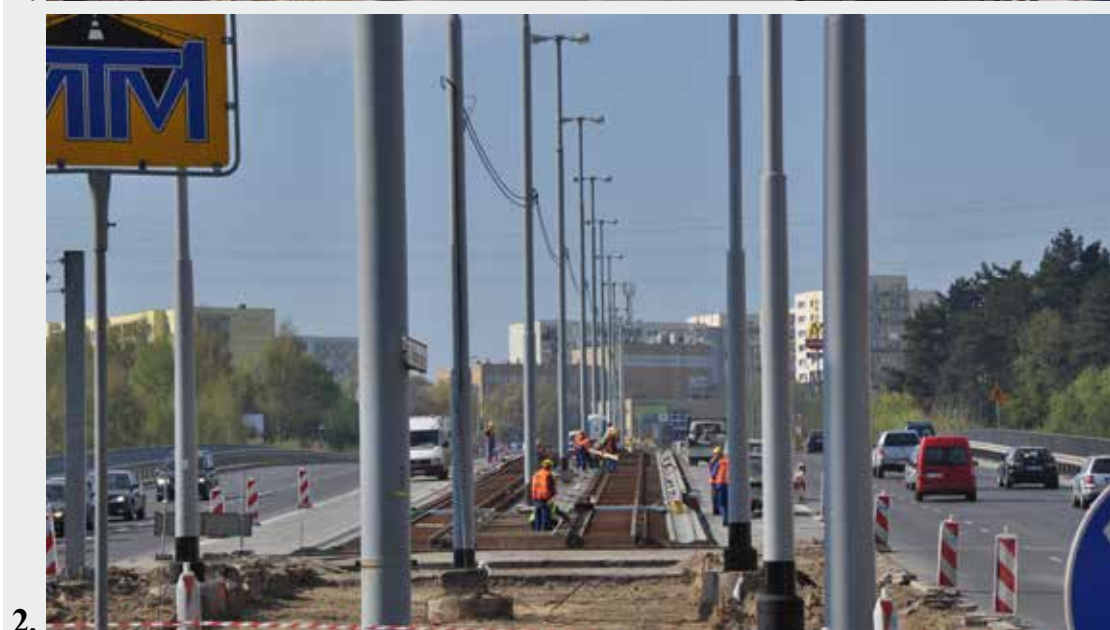
Fot. 1. Podbudowa konstrukcji torowiska wraz z odwodnieniem ul. Rakoczego w Gdańsku.

Fot. 2. Podbudowa konstrukcji torowiska wraz z odwodnieniem ul. Rakoczego w Gdańsku.

Fot. 3. Podbudowa z kruszywa pod pas autobusowo-tramwajowy, na odcinku od ul. Bulońskiej do ul. Jaśkowa Dolina w Gdańsku.

Fot. 4. Budowa estakady, która pozwoli wjechać na przystanek PKM Brętowo. W oddali widoczna estakada PKM.

Materiały MZKG



Prestiżowa nagroda RegioStars 2014 dla Gdyni

KRZYSZTOF GRZELEC

Gdynia została wyróżniona prestiżową nagrodą RegioStars 2014 za stworzenie ekologicznego systemu transportu miejskiego z wykorzystaniem elektrycznych trolejbusów. Czterech zwycięzców wybrano spośród 19 nominowanych projektów współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. RegioStars to nagroda wyróżniająca najbardziej obiecujące i innowacyjne projekty regionalne w Europie.

31 marca komisar ds. polityki regionalnej Johannes Hahn oraz były przewodniczący Komitetu Regionów Luc Van den Brande wręczyli nagrodę reprezentującemu Gdynię wiceprezydentowi Michałowi Guciowi.

Nagrody przyznano w czterech kategoriach zwycięskim projektom

z Gdyni, Paredes na północy Portugalii oraz Kornwalii i zachodniej Walii w Wielkiej Brytanii. Gdyniński projekt rywalizował między innymi z Rotterdamem, Brukselą, Manchesterem, Bielefeld'em i Paryżem.

W uzasadnieniu jury konkursowego stwierdzono: „Dzięki nowemu, ekologicznemu systemowi transportu miejskiego wykorzystującemu innowacyjne i łatwo dostępne elektryczne trolejbusy w Gdyni zmniejszyło się natężenie ruchu, jest mniej wypadków i spadł poziom zanieczyszczenia. Nowoczesne pojazdy zwiększyły komfort pasażerów, zmniejszyły czas podróży i przyniosły korzyści lokalnej gospodarce w Trójmieście.”

Projekt „Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta”, który Komisja Europejska uznała za wzorcowy, finansowany był z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regional-

nego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego. Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. jako beneficjent końcowy, otrzymało dofinansowanie w wysokości 70% wartości kosztów kwalifikowanych. Całkowita wartość projektu to 98 646 644,72 zł. W ramach projektu:

- przebudowano sieć trakcyjną w ciągu al. Zwycięstwa w Gdyni, al. Niepodległości w Sopocie wraz z pętlą trolejbusową przy ul. Reja;
- zbudowano 4 nowe podstacje trakcyjne;
- przebudowano 5 istniejących podstacji trakcyjnych;
- wybudowano Centrum zdalnego sterowania infrastrukturą zasilającą trakcję trolejbusową;
- zakupiono 28 nowych trolejbusów niskopodłogowych.



Kontroler pod lupą

Alicja KRASKA

W okresie listopad - grudzień 2013 roku Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku zlecił wykonanie badania jakości obsługi w procesie kontroli biletów, prowadzonej przez pracowników Zakładów Wielobranżowych „Renoma” w pojazdach komunikacji miejskiej ZTM. Badanie realizowane było metodą „Tajemniczy Klient” - techniką obserwacji uczestniczącej. Specjalnie wyselekcjonowani i przeszkoleni obserwatorzy wcieliili się w rolę pasażerów podróżujących pojazdami ZTM bez ważnego biletu na przejazd. Obserwacja miała charakter niejawni – kontrolerzy nie znali obserwatorów i nie wiedzieli, kiedy nastąpi kontakt. Zaobserwowane zachowania były więc niezakłóconym, rzeczywistym obrazem jakości obsługi klienta. Obserwatorzy działali zgodnie z określonymi scenariuszami przebiegu badania, przy czym zachowywali się naturalnie, swobodnie prowokując pewne zachowania ze strony kontrolerów. Przeprowadzono 73 obserwacje – badaniem zostało objętych 30 kontrolerów spośród 50 stałe wykonujących kontrole biletów w pojazdach ZTM w Gdańsku.

Zrealizowano dwa scenariusze (wszystkie zakładały podróżowanie bez ważnego biletu):

- klient „łatwy” – od razu podaje się procesowi wystawiania wezwania do zapłaty;
 - klient „trudny” – początkowo nie zgadza się na wypisanie wezwania do zapłaty, próbuje dyskutować z kontrolerem, ostatecznie wyraża zgodę na wypisanie wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej.
- Ocenie podlegały poszczególne etapy prowadzenia kontroli, tj.:
- rozpoczęcie kontroli,
 - sposób przeprowadzenia wla-

ściwej kontroli biletów, wystawienie wezwania do uiszczenia należności za przejazd bez ważnego biletu zachowanie kontrolera biletów w stosunku do innych pasażerów, a także wygląd kontrolera.

Praca kontrolerów biletowych Z.W. „Renoma” ogólnie została wysoko oceniona przez obserwatorów. Dotyczy to wyglądu kontrolerów, posiadania identyfikatora, prawidłowego wystawiania wezwań do uiszczenia należności za przejazd bez ważnego biletu oraz bezpośredniego kontaktu z pasażerem, przede wszystkim prowadzenia rozmowy w sposób grzeczny i kulturalny. I tak:

1. Prawie wszyscy kontrolerzy prosili o bilety do kontroli używając zwrotów grzecznościowych (97%). Badanie wykazało, że są uprzejmi przez cały proces kontroli biletów (93% obserwacji), nawet jeżeli pasażer nie posiada ważnego biletu na przejazd – tylko w 3 przypadkach na 73 były zastrzeżenia do grzeczności kontrolera i negatywna ocena wynikała raczej z subiektywnego poczucia obserwatora niż faktycznie niewłaściwego zachowania kontrolera.
2. Nie odnotowano, aby kontrolerzy w czasie pracy używali niecenzuralnych słów lub odnosili się niegrzecznie do pasażerów. Kontrolerzy byli odpowiednio przygotowani do pracy, podczas żadnej kontroli nie zabrakło im druków do wystawiania wezwań.
3. We wszystkich przypadkach, pasażerowi nie posiadającemu ważnego biletu na przejazd, wystawiono wezwanie do zapłaty opłaty dodatkowej i opłaty przewozowej. Tylko

w jednej sytuacji, kontroler nie sprawdził uprawnienia do ulgi obserwatora legitymującego się biletami ulgowymi.

4. Wszyscy kontrolerzy poprosili obserwatora o złożenie podpisu na wystawionym wezwaniu do zapłaty opłaty dodatkowej, a następnie przekazali jego oryginał. Każdorazowo wezwanie zostało wystawione na obowiązującym druku i tylko w 2 przypadkach na 73 nie zostało sporządzone w pełni poprawnie: brakowało numeru kontrolera lub kontroler w opisie przebiegu kontroli nie opisał właściwie sytuacji braku biletu przez obserwatora.

Tylko w 1 przypadku na 73 stwierdzono u kontrolera brak identyfikatora. Nie ma jednak pewności, czy faktycznie go nie posiadał, czy był np. schowany pod ubraniem. W przypadku obecności identyfikatora był on przeważnie zawieszony w miejscu widocznym dla pasażerów (92% obserwacji). Nie za każdym razem można było dostrzec na identyfikatorze wszystkie wymagane dane: zdjęcie kontrolera zaobserwowano na 89% identyfikatorów, numer służbowy na 96%, w 92% przypadków była widoczna nazwa ZTM.

6. Żaden z badanych kontrolerów nie był pod wpływem alkoholu w trakcie pracy. Wygląd pracowników w przeważającej większości był schludny (95%).

Tylko w 11% miała miejsce sytuacja, w której kontrolerzy nie sprawdzili biletów wszystkim pasażerem znajdującym się w autobusie

Z opisu tych sytuacji przez obserwatorów, można wnioskować, że nie wynikało to jednak ze znajomości kontrolerów z osobami znajdującymi się w pojeździe. Podobnie jak w przypadku obserwacji dotyczących samych audytów, zdarzało się, że kontrolerzy wysiadali z pasażerami z pojazdu, w celu wypisania wezwania (5%).

Pewne niedociągnięcia stwierdzono w zakresie informowania o rozpoczęciu kontroli, opuszczaniu pojazdu z pasażerem w celu wypisania opłaty dodatkowej oraz informowania o dostępnych opcjach zapłaty. I tak:

1. W 68% sytuacji, obserwatorzy usłyszeli informację, że rozpoczyna się kontrola biletów odpowiednio głośno i wyraźnie. Jeżeli taka informacja była podawana, to przede wszystkim przez samych kontrolerów (92%), zdecydowanie rzadziej taką wiadomość pasażerom przekazywał kierowca (6%). W jednym przypadku, informacja ta została udzielona przez głosnik z pomocą automatycznego nagrania „Proszę przystąpić do kontroli”.
2. W 21 % doszło do sytuacji, w których kontroler wysiadł z pasażerem na przystanku w celu wypisania opłaty dodatkowej. W czasie realizowania badania, sytuacja taka miała miejsce w co piątym przypadku i tylko czasami wynikała z realizowanego przez obserwatora scenariusza, który upierał się, że musi wysiąść na określonym przystanku. W 8 przypadkach na 15 była to inicjatywa kontrolera, który albo pytał się o to gdzie chce wysiąść

obserwator, albo sugerował, że w celu wypisania opłaty dodatkowej należy wysiąść z pojazdu.

Kontrolerzy informowali obserwatorów o dostępnych opcjach zapłaty za opłatę dodatkową w 61% przypadków. W sytuacji, gdy kontroler informował o formie opłaty za przejazd bez ważnego biletu, najczęściej wskazywał na możliwość zapłaty przelewem w ciągu 7 dni od wystawienia wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej (91%) lub zapłaty na miejscu gotówką (73%).

Wyniki badań przekazano Zarządowi Spółki Z.W. „Renoma” w celu wyeliminowania przypadków niezgodnych z regulaminem kontroli.

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@mzkg.org
Internet: www.mzkg.org

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

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:
MZKG

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.

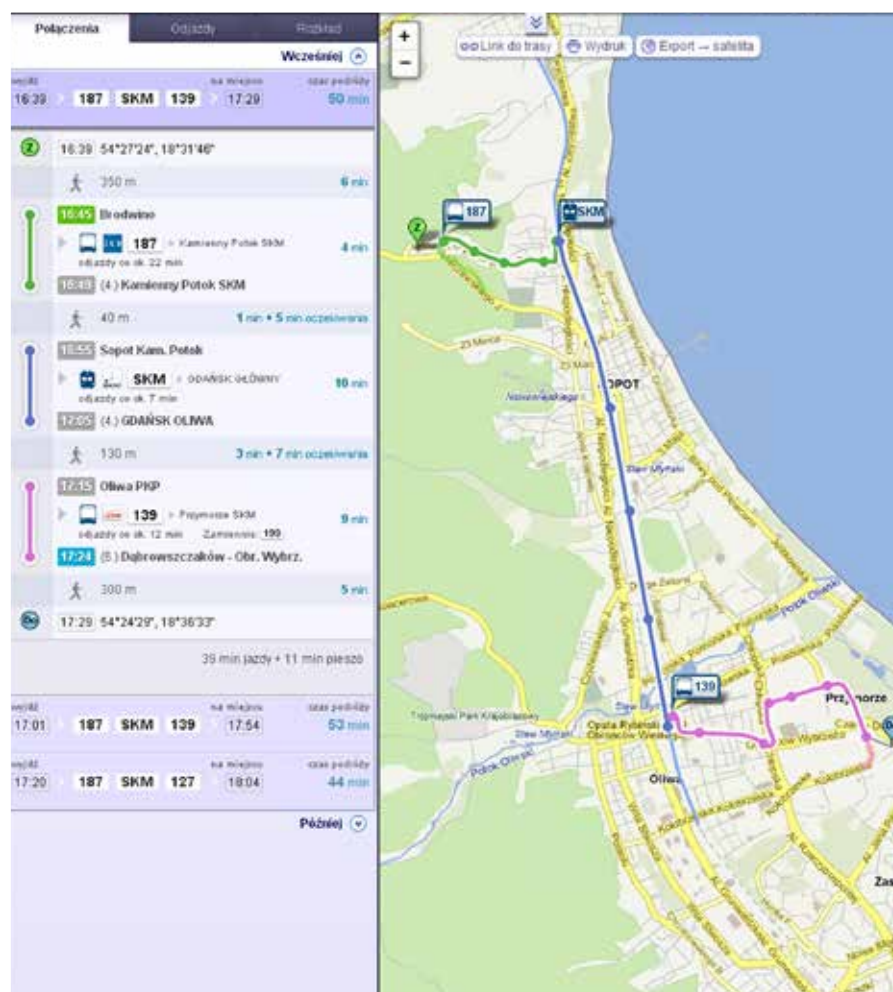
serwis internetowy Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej



mzkzg.org

metropolitalna wyszukiwarka połączeń

Zaplanuj swoją podróż po metropolii za pomocą wyszukiwarki, która integruje rozkłady jazdy kolei, tramwajów, trolejbusów i autobusów

**rozkłady jazdy SKM, PR, ZTM, ZKM i MZK**

dostęp do aktualnych rozkładów kolei, tramwajów, trolejbusów i autobusów w jednym miejscu

**kupuj bilety MZKZG przez internet**

Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej umożliwia zakup: biletów metropolitalnych 30-dniowych i miesięcznych oraz biletów metropolitalnych 24- i 72-godzinnych

**wizualizacje węzłów**

najważniejsze węzły przesiadkowe na obszarze działania Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

