

Nr 3

wrzesień 2011  
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny  
**mzkzg.org**

# Przystanek

## metropolitalny

### Automaty biletowe w Gdańsku



Fot. MZKZG

Pod koniec czerwca 2011 r. pojawiło się w Gdańsku pierwsze 10 automatów biletowych. Do 2 września terenie miasta zainstalowano 32 takie urządzenia na najważniejszych węzłach przesiadkowych oraz przystankach. W automatach można kupić bilety jednorazowe oraz okresowe emitowane przez ZTM w Gdańsku. Za bilety można zapłacić gotówką (bilonem i banknotami) lub kartą płatniczą.

Do końca sierpnia za pomocą automatów sprzedano 132,5 tys. biletów.

AR ■

### Kolej na kolej

KRZYSZTOF GRZELEC

Wizytówką Gdańska w rozwoju komunikacji miejskiej jest Gdański Program Komunikacji Miejskiej, zakładający m.in. rozwój i unowocześnienie komunikacji tramwajowej. Władze Gdyni postawiły na rozwój komunikacji trolejbusowej i autobusów gazowych. MZK Wejherowo jest pionierem we wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań biletowych. A co z SKM?



Fot. MZKZG

więcej - s. 4

od 1 maja rowery wozimy za darmo: tramwajem, autobusem i trolejbusem

## Rowerzysta terrorysta?

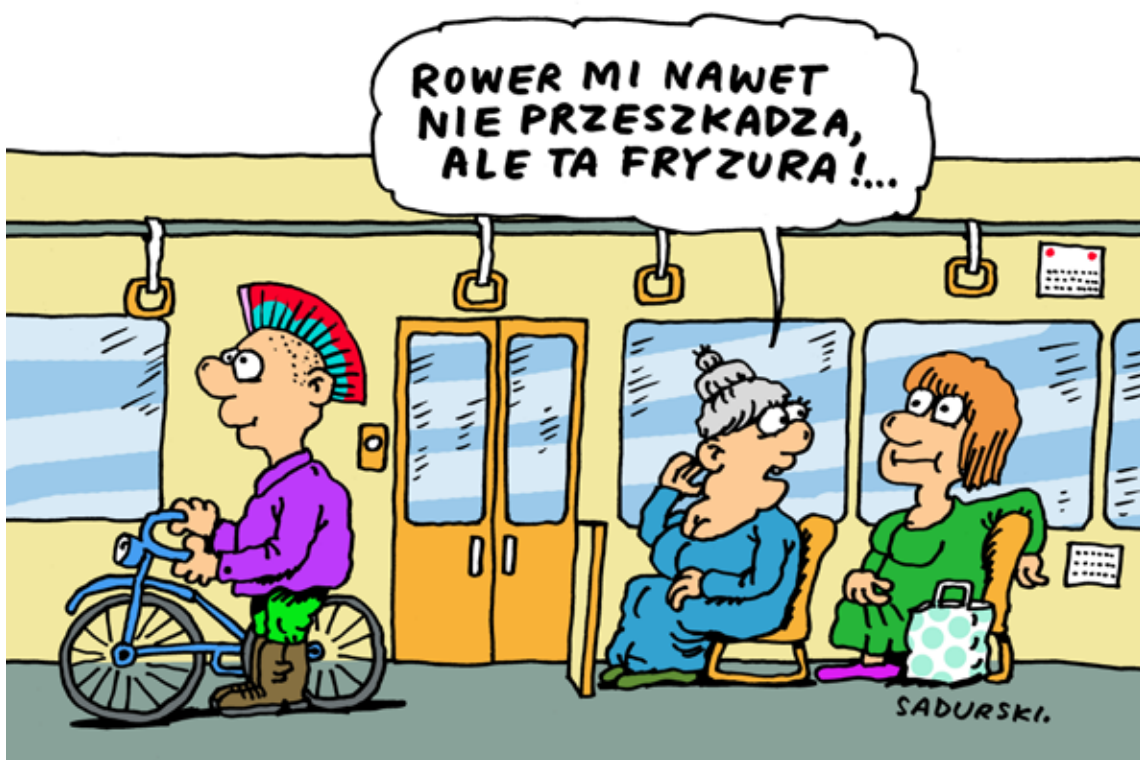
HUBERT KOŁODZIEJSKI

Opinie na temat rowerzystów można porównać z opiniami na temat posiadaczy psów. Ci pierwsi nie wiedzą jak postępować z rowerami, ci drudzy jak postępować z psami. Generalnie nie brakuje chętnych, którzy nawet nie przebijając w słowach, doradzili by co należy zrobić z rowerem, jak i z psem (w mało komfortowej sytuacji są rowerzyści posiadający psa!). To przecież oczywiste, że rowery są tylko dla zawodowych kolarzy, a najlepsze miejsce dla psa to buda i łańcuch gdzieś na wsi. Przy okazji tych rozważań okazuje się, że jest coś, co łączy te dwie grupy osób – łańcuch.

Zostawmy jednak w spokoju „psiarzy” i skoncentrujmy uwagę na rowerzystach. Wyjechał taki z domu na rowerze i co? Z rowerem pcha się do autobusu? Chciał pedałowac to niech pedałuje! Wiadomo – jak rowerzysta – to coś kręci. No gdzie? Gdzie ten przepocony, zabłocony rowerzysta, ze swoim brudnym rowerem ze sterzącymi pedałami pcha się do autobusu? Skandal! Na pewno kogoś pobrudzi, komuś zniszczy ubranie i przez niego osoba z wózkiem nie będzie miała miejsca! Może kierowca go wyrzuci?

Nie wyrzuci. Ten rowerzysta to nie terrorysta. Jest uprzejmy i uśmiechnięty. Wsiadając zwrócił uwagę na to, żeby nikogo nie pobrudzić, żeby tak ustawić rower, aby kontrolować co się z nim dzieje i żeby jego rower w jak najmniejszym stopniu utrudniał poruszanie się pasażerów wewnątrz pojazdu. Na kolejnym przystanku pomógł wejść do autobusu mamie z małym dzieckiem w wózku. Jak ona kasowała bilet – przytrzymał jej wózek.

Rowery na obszarze Metropolii



Zatoki Gdańskiej można przewozić w komunalnych autobusach, tramwajach i trolejbusach. Mało tego, nie trzeba płacić za ich przewóz. Nie jest też wymagana zgoda prowadzącego pojazd komunikacji miejskiej na wejście do pojazdu z rowerem. Również PKP SKM w Trójmieście prowadzi pro-rowerową politykę adresowaną do fanów rowerów. Na ulicach, ścieżkach rowerowych i chodnikach widać coraz więcej rowerzystów. I to powinno nas cieszyć. Nawet proporcjonalnie niewielki procent podróży miejskich realizowanych przy pomocy rowerów sprzyja realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego.

A rowerzyści? Niektórzy jeżdżą bo lubią, inni – bo muszą. Jednym i drugim na pewno jazda wychodzi na zdrowie. Często jeżdżąc powodują stres u:

- kierowców samochodów osobowych – bo spowalniają ruch oraz niespodziewanie pojawiają się na skrzyżowaniach z impetem przekraczając w poprzek jezdnię;
- kierowców autobusów – którym ze względu na rozmiary autobusu ciężko bezpiecznie ominąć rowerzystę bez wyjeżdżania poza swój pas ruchu;
- pieszych – na których dzwonią na chodnikach oraz w szczególności wtedy, gdy spacerują po „ich” ścieżkach rowerowych;

- pasażerów komunikacji miejskiej – o tym dlaczego – była mowa wcześniej.

Spójrzmy na rowerzystów przychylnie, oni naprawdę nie chcą nam zrobić krzywdy. Mają pełne prawo być wśród nas. Zaakceptujmy ich pasję, bo wymaga ona od nich nie mało samozaparcia oraz silnej woli. To, że jeżdżą przede wszystkim dla siebie, nie powinno nam przesłaniać tego, że my też mamy z tego wymierne korzyści. Dlatego zaakceptujmy ich również w pojazdach komunikacji miejskiej, zakładając, że ich pojawienie się tam, zazwyczaj nie występuje bez ważnej przyczyny.



Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (ETZT) to największa ogólnosiwiatowa inicjatywa poświęcona zrównoważonemu transportowi publicznemu. Koncepcja tej kampanii powstała w 1998 r. we Francji, jednak już po czterech latach upowszechniła się w innych krajach pod patronatem Komisji Europejskiej. Od tego czasu obchody zawsze odbywają się w dniach 16-22 września, a ich kulminacja przypada na dzień 22 września - Europejski Dzień bez Samochodu, podczas którego zachęca się mieszkańców do dojazdów do pracy, szkoły czy sklepu w sposób przyjazny środowisku.

szczegóły, s. 8



# Pasażer kontra kontroler biletów

Zdaniem części pasażerów kontrolerzy są: chamscy, niegrzeczni, niekulturalni, nieuprzejmi, agresywni, nachalni i nadgorliwi. Podobne, emocjonalne epitety można znaleźć pod artykułami w internecie. Ciekawe byłoby zbadanie powiązań pomiędzy niską oceną pracy kontrolerów a jazdą bez biletu osoby oceniającej.

**KRZYSZTOF GRZELEC**

Czy kontrolerzy muszą być tacy niekulturalni? – pytają pasażerowie. Czy pasażerem wydaje się, że mogą nas bezkarnie obrażać? – ripostują kontrolerzy biletów. Słuchając obiegowych opinii o kontroli biletów lub wczytując się w doniesienia prasy, zwłaszcza tabloidów, można by sądzić, że wojna w autobusach czy tramwajach toczy się w najlepsze. Czy na pewno?

Kontrolerzy biletów nakładają przeciętnie dziennie od 20 (w Wejherowie) do 240 mandatów (w Gdańsku). Łącznie codziennie kontrolerzy biletów w metropolii wystawiają prawie 550 mandatów. To tworzy dziennie 550 potencjalnych sytuacji konfliktowych. Czy każdy nakładany mandat kończy się konfliktem z pasażerem? Oddajmy głos zainteresowanym.

Kontrolerzy Renomy wystawiają rocznie od 5 000 (Wejherowo) do 60 000 (Gdańsk) mandatów i około 40 000 w SKM. Kontrolerzy ZKM w Gdyni wystawiają rocznie 34 000 mandatów.

W Gdyni mniej więcej co dziesiąty pasażer odwołuje się od nałożonego mandatu. Jakże są przyczyny odwoływania się pasażerów? Dwie. Pierwsza to przekonanie o własnej niewinności. Bez względu na to czy mandat nakłada na nas policjant, urząd skarbowy czy kontroler biletów, w pierwszym odruchu większość z nas uznaje, że to wyłącznie złośliwość kontrolera, policjanta czy biurokraty. Niektórzy po chwili składają broń, przekonani przedstawionym corpus delicti lub argumentami wskazującymi, że istotnie popełniono zostało wykroczenie. Pozostali idą w zaparte, gotowi dowodzić własnej „niewinności” przed kolejnymi instancjami.

Druga przyczyna odwołań, to błędy popełniane przez kontrolerów biletów lub niewłaściwe ich zachowanie w stosunku do pasażera. Błędy zdarzają się w każdym zawodzie. Ludzie po prostu są omylni. Błędy mają eliminować procedury, ale nie damy się zwariować. Nie ma takich procedur, które są w stanie przewidzieć każdą możliwą sytuację i odpowiedzieć jak należy się w każdej możliwej sytuacji zachować. Niewłaściwemu zachowaniu kontrolerów biletów wobec pasażerów, poza przepisami, przeciwdziała system naboru kontrolerów do pracy, poprzedzony oceną predyspozycji

psycho-fizycznych kandydata oraz szkolenia, w tym niejawne obserwacje pracy kontrolerów.

Dane działu windykacji ZKM w Gdyni wskazują, że jeden na dziesięciu pasażerów zgłasza zastrzeżenia dotyczące pracy kon-

ków badań marketingowych prowadzonych przez ZKM w Gdyni na reprezentacyjnej próbie mieszkańców. W skali ocen szkolonych od 2 do 5 oceną niedostateczną wystawiło kontrolerom 7% mieszkańców Gdyni. Dominowały oceny dobre (61%).

niskich ocen i nieprzychylnych komentarzy wynika z błędów jakie popełniają sami kontrolerzy. Krótka sonda przeprowadzona na przystanku metodą, nazwijmy ją – dziennikarską, pokazuje co nie podoba się pasażerom (zachowa-

w przypadku konfrontacji rozbieżnych opinii naszej i pasażera rozstrzygają fakty zapisanego obrazu, a w niektórych przypadkach ścieżka dźwiękowa. Trudno też udzielać rzeczowej informacji komuś, kto w nerwach wykrzykuje swoją złość, bo okazuje się, że ma źle skasowany bilet. Poza tym odstąpienie w takim przypadku od obowiązującej procedury byłoby złamaniem prawa. Bilet na linie zwykle jest po prostu nieważny w liniach pospiesznych.”

Cóż, wydaje się, że tak długo jak będzie istniała rozbieżność interesów pasażera jadącego bez ważnego biletu i kontrolera biletów, stojącego na straży przychodów ze sprzedaży biletów, tak długo będzie istnieć potencjalne źródło konfliktów. Poprzez modyfikację obowiązujących procedur i edukację należy dążyć do zmiany zachowań obu stron.

Dotychczas najczęściej emocji wzbudzał fakt zatrzymywania przez kontrolerów pasażerów podróżujących bez ważnego biletu i nie posiadającego lub odmawiającego okazania dokumentu tożsamości. Kontrolerzy zatrzymując pasażera w celu jego wylegitymowania lub ustalenia danych przez policję, w wielu wypadkach postępowali na granicy prawa. Opinie prawne w tej kwestii uzależnione były od tego w czym interesie występowała wydająca ją kancelaria prawna. Sytuacja zmieniła się wraz z uchwaleniem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i zmianą przepisów prawa przewozowego. Według nowych przepisów kontroler biletów ma prawo: „w razie niezapłacenia należności i nieokazania dokumentu – ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce Policji lub innych organów porządkowych, które mają zgodnie z przepisami prawo zatrzymania podróżnego i podjęcia czynności zmierzających do ustalenia jego tożsamości”.

Oczywiście prawnicy, zgodnie ze swoją naturą, już toczą spór o to, czy zapis ten jest zgodny z Konstytucją, prawami człowieka, dziesięciorgiem przykazań i co tak naprawdę oznacza określenie ująć podróżnego. Zostawmy jednak spory formalno-prawne. Póki co przepis ten obowiązuje, a w interesie samych pasażerów i nie ukrywamy nas wszystkich, jest korzystanie z komunikacji miejskiej na podstawie ważnego biletu. Okazji do jego wygodnego zakupu jest coraz więcej, o czym piszemy na łamach Przystanku Metropolitalnego.

trolerów biletów lub zastosowanie procedury. Z tej grupy tylko co dziesiąty uzyskuje satysfakcję w postaci anulowania nałożonej opłaty dodatkowej. Można więc w pewnym uproszczeniu stwierdzić, że jeden na 100 nałożonych mandatów kontrolerzy nakładają z naruszeniem obowiązujących procedur lub co ma miejsce częściej, nie uwzględniając specyficznej sytuacji w jakiej znalazł się kontrolowany pasażer. Jeden na sto. Nie oznacza to oczywiście, że pozostali pasażerowie nie czują rozgoryczenia i przyznali rację kontrolującemu. Tym nie mniej, dane przeczą obrazowi jaki wylania się z reguły z artykułów prasowych krzyczących nagłówkami o horrorze w autobusach komunikacji miejskiej czy wampirach kontrolujących bilety w trolejbusach.

Odwołajmy się także do wyni-

Średnia ocena pracy kontrolerów biletów to ocena dobra z minusem (3,75). Co ciekawe im częściej dana osoba jest kontrolowana, tym wyższą ocenę przyznaje kontrolerom biletów. Osoby, które wystawiły ocenę niedostateczną nie ukrywają swojego negatywnego stosunku do kontrolerów. Uzasadnienie tak niskiej oceny pracy kontrolerów odzwierciedlają komentarze do oceny. Zdaniem części pasażerów kontrolerzy są: chamscy, niegrzeczni, niekulturalni, nieuprzejmi, agresywni, nachalni i nadgorliwi. Podobne, emocjonalne epitety można znaleźć pod artykułami w internecie. Ciekawe byłoby zbadanie powiązań krzyczących nagłówkami o horrorze w autobusach komunikacji miejskiej czy wampirach kontrolujących bilety w trolejbusach.

lem oryginalne brzmienie wypowiedzi: kontrolerzy okazują poczucie władzy, prowokują konflikt, poniżają pasażerów, grożą, obstepują osoby podróżujące bez biletu, zamiast nakładać mandat powinni informować tych którzy mają źle skasowany bilet. Warto podkreślić, że większość pasażerów przedstawiła swoje uwagi dopiero po dłuższym zastanowieniu.

Co na to kontrolerzy biletów? „Owszem sporadycznie zdarzają się nieprzyjemne sytuacje z pasażerami. Naszą stanowczą postawę często bierze się za agresję czy chamskie zachowanie. Niektórzy pasażerowie bez biletu sami prowadzą agresywnym zachowaniem, po to, by mieć później argument, że zostali poturbowani przez kontrolera. Na szczęście w coraz większej liczbie autobusów jest monitoring, więc



# Cztery lata z biletem metropolitalnym

Najpopularniejszym biletem miesięcznym i 30-dniowym jest bilet o najszerszym zakresie ważności – uprawniający do korzystania z pociągów i ze wszystkich środków transportu komunalnego na terenie gmin tworzących Związek. **Korzysta z niego 31% pasażerów kupujących bilety metropolitalne.**

**ELŻBIETA ŻWARDOŃ**

1 stycznia 2008 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wprowadził bilet metropolitalny. Po raz pierwszy mieszkańcy metropolii mogli podróżować pociągami oraz autobusami, tramwajami i trolejbusami na podstawie jednego biletu. Zakres ważności biletów metropolitalnych objął obszar 13 miast i gmin tworzących Związek.

Poszczególne rodzaje biletów metropolitalnych umożliwiają korzystanie z oferty Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o., PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o. oraz Przewozów Regionalnych.

MZKZG, analizując potrzeby rynku, stopniowo rozszerzał asortyment biletów metropolitalnych. Jako pierwsze wprowadzono 24-godzinne oraz miesięczne i 30-dniowe. Już w lipcu 2008 r. wprowadzono bilety 72-godzinne, a w styczniu 2011 r. bilety jednorazowe.

Pasażerowie, korzystający w największym zakresie z komunikacji miejskiej, szybko dostrzegli korzyści wynikające z nowej zintegrowanej oferty biletów. Relatywnie atrakcyjna cena, możliwość nieograniczonego korzystania ze wszystkich środków komunikacji miejskiej, objęcie uprawnieniami do przejazdów ulgowych w SKM osób, które dotychczas musiały kupować bilety normalne (pełnopłatne), wpłynęły na wysokie tempo wzrostu sprzedaży biletów metropolitalnych w pierwszych miesiącach po ich wprowadzeniu. Nie bez znaczenia była również elektroniczna forma biletów, umożliwiająca ich zapisywanie na kartach miejskich, legitymujących studenckich, Kartach Turysty i bankowych kartach płatniczych. Warto przypomnieć, że bilet metropolitalny przeszedł o wprowadzeniu w Gdyni eBiletu.

W pierwszym roku funkcjonowania biletu metropolitalnego (2008 r.) sprzedano 96,5 tys. biletów. W 2009 r. sprzedano o 89,5 tys. biletów więcej niż w roku poprzednim. W 2010 r. sprzedaż wzrosła o kolejny 87,5 tys. biletów. Wyniki sprzedaży, w pierwszym półroczu 2011 r. (178,1 tys. biletów), sugerują, że również w 2011 r. liczba sprzedanych biletów metropolitalnych będzie większa niż w 2010 r.

Najpopularniejszym biletem miesięcznym i 30-dniowym jest bilet o najszerszym zakresie ważności

munalnym Górnśląskiego Okręgu Przemysłowego. W MZKZG w analizowanym okresie udało się sprzedać o 15% więcej biletów niż u jego większego brata z Górnego Śląska.

Od marca br. funkcjonuje Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej. Teraz wystarczy wygodnie usiąść przed komputerem, wejść na stronę www.mzkzg.org i kupić bilet przez internet. Po wpisaniu numeru karty, wyborze odpowiedniego bile-

tu, po dokonaniu zapłaty i po otrzymaniu potwierdzenia złożenia zamówienia, można zacząć korzystać z biletu. Fizyczne zapisanie biletu nastąpi podczas pierwszej kontroli. Wszyscy kontrolerzy na terenie MZKZG wyposażeni są w czytniki kontrolerskie, zawierające aplikację umożliwiającą zapisanie biletu na kartę.

Należy w tym miejscu wspomnieć, że pomimo wprowadzenia w 2008 r. wspólnego metropolitalne-

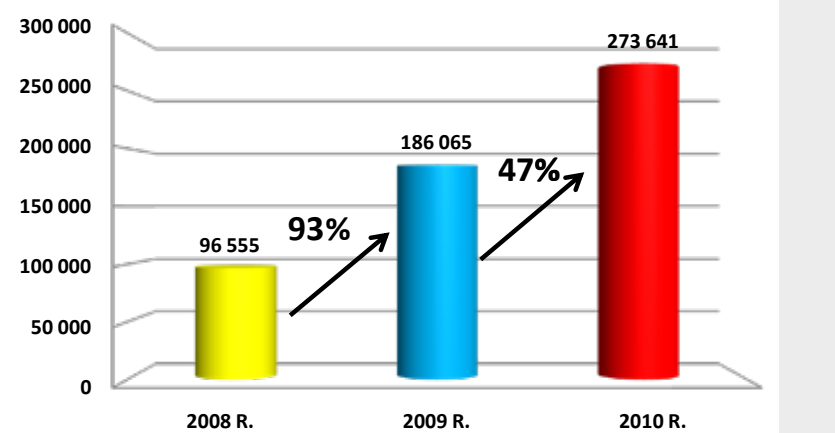
go biletu nieraz jeszcze można usłyszeć w autobusie czy w koleje, lub przeczytać w prasie, że nadal „nie ma jednego biletu na Trójmiasto”. Zatem przypominamy: **bilet metropolitalny został wprowadzony i cieszy się dużą popularnością**. Nadal jednak prowadzone są prace nad wprowadzeniem nowych rodzajów biletów metropolitalnych oraz przede wszystkim nad pełną integracją komunikacji na obszarze funkcjonowania MZKZG.

**Taryfa MZKZG obowiązująca od 1 maja 2011 r.**

| biletmetropolitalny<br>Czasowy                                                                                                                                                | 24<br>-godzinny |         | 72<br>-godzinny       |         | 30<br>-dniowy albo miesięczny |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------|-----------------------|---------|-------------------------------|--------|
|                                                                                                                                                                               | normalny        | ulgowy  | normalny              | ulgowy  | normalny                      | ulgowy |
| <b>KOMUNALNY</b><br>obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo                                                                                                  | 14 zł           | 7 zł    | 28 zł                 | 14 zł   | 130 zł                        | 65 zł  |
| <b>KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW</b><br>obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo | 17 zł           | 8,50 zł | –                     | –       | 186 zł                        | 93 zł  |
| <b>KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW</b><br>obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo  | 20 zł           | 10 zł   | 40 zł                 | 20 zł   | 220 zł                        | 110 zł |
| biletmetropolitalny<br>Jednorazowy                                                                                                                                            | papierowy       |         | kupiony przez telefon |         |                               |        |
|                                                                                                                                                                               | normalny        | ulgowy  | normalny              | ulgowy  |                               |        |
| <b>NA LINIE ZWYKŁE</b><br>obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo                                                                                            | 3 zł            | 1,50 zł | 2,60 zł               | 1,30 zł |                               |        |
| <b>NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKŁE</b><br>obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo                                                             | 4 zł            | 2 zł    | 3,60 zł               | 1,80 zł |                               |        |

**Liczba sprzedanych biletów metropolitalnych oraz dynamika sprzedaży tych biletów w 2008, 2009 i 2010 r.**

Źródło: opracowanie własne.



# Kolej na kolej

Oprócz modernizacji istniejących przystanków najważniejszym zadaniem inwestycyjnym w Gdańsku będzie przedłużenie torów SKM do Śródmieścia i wybudowanie od podstaw **nowego przystanku Gdańsk Śródmieście**. Przystanek ten pełnić będzie funkcję węzła komunikacyjnego, umożliwiającego sprawne przesiadanie się z kolejki SKM do tramwajów i autobusów.

**KRZYSZTOF GRZELEC**  
(NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW SKM W TRÓJMIĘŚCIE)

Wizytówką Gdańska w rozwoju komunikacji miejskiej jest Gdański Program Komunikacji Miejskiej, zakładający m.in. rozwój i unowocześnienie komunikacji tramwajowej. Władze Gdyni postawiły na rozwój komunikacji trolejbusowej i autobusów gazowych. MZK Wejherowo jest pionierem we wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań biletowych. A co z SKM?

Przeciętny pasażer zmiany w SKM dostrzega podróżując wyremontowanymi i unowocześnionymi składami kolei miejskiej lub oczekując na ich przyjazd na przebudowanych peronach i dworcach. To jednak nie wszystkie zmiany jakie szykuje nam Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Część inwestycji realizowanych przez SKM nie jest widoczna dla przeciętnego pasażera,

czy tor na danym odcinku jest wolny czy zajęty. Modernizacja urządzeń sterowania ruchem zostanie skomputeryzowana, w znacznym stopniu poprawiając bezpieczeństwo podróży i efektywność sterowania ruchem. Unowocześnianie są także urządzenia zabezpieczające rozjazdy i zwrotnice przed obłożeniem. System ten będzie włączał się automatycznie w zależności od warunków pogodowych i będzie posiadał opcję autodiagnostyki, zwiększającej jego zdolność do bezawaryjnej pracy. Głównym celem, poza poprawą bezpieczeństwa i niezawodności systemu sterowania ruchem, jest usprawnienie pracy centrum dyspozytorskiego usytuowanego na stacji Gdynia Główna.

SKM, we współpracy z samorządami, już rozpoczęła i będzie prowadziła prace remontowe na dworcach i przystankach. W pierwszej kolejności plan modernizacji objął przystanki: Gdańsk Wrzeszcz,

będzie przedłużenie torów SKM do Śródmieścia i wybudowanie od podstaw nowego przystanku Gdańsk Śródmieście. Przystanek ten pełnić będzie funkcję węzła komunikacyjnego, umożliwiającego sprawne przesiadanie się z kolejki SKM do tramwajów i autobusów.

Z punktu widzenia pasażerów podstawowe znaczenie mają inwestycje taborowe. SKM w najbliższym czasie planuje zmodernizować 21 jednostek.

Modernizacja będzie obejmować unowocześnienie wnętrza pociągów, polegające na ich gruntownej przebudowie, wyposażenie zespołów trakcyjnych w monitoring i urządzenia adiowizualnej informacji dla pasażerów oraz energooszczędny układ napędowy. Nowe silniki i układ zasilania pozwalają uzyskać prędkość 100 km/h w 30 sekund. Zmodernizowane kolejki pojawiają się najprawdopodobniej pod koniec 2012 r. Ważne dla pasażerów niepeł-



Zmodernizowany Dworzec SKM w Sopocie  
Fot. MZKG

a warto o nich wspomnieć, bo przyczynią się w znaczącym stopniu do poprawy jakości, w tym zwłaszcza niezawodności usług naszej kolei miejskiej.

Jedną z ważniejszych inwestycji, nazwijmy je – technicznych, realizowanych przez SKM, jest przebudowa urządzeń sterowania ruchem. Wymieniane są: okablowanie (w miejsce starych przewodów zakładane są światłowody), napędy zwrotnic, rozjazdy oraz sygnalizatory i układy kontroli wskazujące na to

Gdańsk Politechnika, Gdańsk Żabianka-AWFIS, Gdańsk Oliwa, Sopot Wysięgi, Sopot, Gdynie Orłowo i Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana. Przebudowa przystanków obejmuje między innymi wymianę torowiska, nawierzchni peronów, budowę lub modernizację wiat peronowych oraz instalację nowoczesnych urządzeń informacyjnych i monitoringu.

Oprócz modernizacji istniejących przystanków najważniejszym zadaniem inwestycyjnym w Gdańsku

nosprawnych i osób starszych jest to, że unowocześnione składy będą wyposażone w specjalne platformy ułatwiające wejście i wjazd osób na wózkach do wagonu. W internetowej sondzie mieszkańcy metropolii zdecydowali o kolorystyce wnętrza wagonów. Najwięcej (33%) odpowiedziało się za zielonkawoniebieskimi obiciami siedzeń i deseniami na podłodze i suficie.

Wymienione inwestycje będą dofinansowywane ze środków funduszy europejskich.

## Więcej gazu!

**KRZYSZTOF GRZELEC**

Od kilku lat na ulicach Trójmiasta można spotkać nietypowe „garbaty” autobusy. To pojazdy zasilane sprężonym gazem ziemnym (CNG). W obiegowych opiniach zdania na temat pojazdów zasilanych paliwem gazowym są podzielone. Spróbujmy więc przyjrzeć się bliżej zastosowaniu gazu w komunikacji miejskiej.

Autobusy komunikacji miejskiej wyposażone są w silniki wysoko- i średnio- i niskoprężne, zasilane tradycyjnie olejem napędowym (ON), potocznie nazywanym dieslem. Silniki wysokoprężne zasilane olejem napędowym emitują do atmosfery szkodliwe substancje, takie jak tlenek i dwutlenek węgla, węglowodory, tlenki azotu czy cząsteczki stałe (sadza). Substancje emitowane przez pojazdy negatywnie oddziałują na nasze zdrowie (np. węglowodory aromatyczne mają działanie rakotwórcze) i środowisko (dwutlenek węgla jest jedną z przyczyn efektu cieplarnianego, a związki azotu odpowiedzialne są za tzw. kwaśne deszcze). Kolejne normy czystości spalin (EURO) mają za zadanie

wania CNG do zasilania pojazdów komunikacji miejskiej. Z punktu widzenia przewoźników ważne jest jednak, aby wprowadzanie autobusów zasilanych CNG było po prostu opłacalne. Przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej analizują opłacalność eksploatacji autobusów zasilanych CNG, porównując przede wszystkim:

- cenę CNG i ON;
- zużycie CNG i ON na 100 km;
- cenę zakupu autobusu zasilanego gazem i tradycyjnego, zasilanego olejem napędowym.

W naszej aglomeracji pionierem, który jako pierwszy wprowadził do eksploatacji autobusy zasilane CNG, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. PKM eksploatuje autobusy „gazowe” od 2007 r. We wrześniu 2011 r. PKM posiadało 14 takich pojazdów. Analizy prowadzone w trakcie eksploatacji autobusów gazowych przez PKM wskazują, że średni koszt zużycia CNG w stosunku do ON na 100 km jest niższy od 27 do 43%. Na wahań opłacalności CNG w stosunku do ON wpływ ma przede wszystkim

### ZALETY CNG:

- niska emisja zanieczyszczeń do środowiska
- cichsza (o ok. 10dB) praca silnika
- tańsza eksploatacja
- dobre przyspieszenia
- wysoki komfort
- wydajne ogrzewanie

### WADY CNG:

- wyższy koszt zakupu autobusu
- konieczność dodatkowego przystosowania zaplecza technicznego

ograniczenie wielkości emisji tych substancji. Jednocześnie dąży się do wykorzystywania alternatywnych paliw, których zastosowanie charakteryzuje się mniejszą szkodliwością dla otoczenia i pozwala na dywersyfikację, czyli zróżnicowanie źródeł zasilania pojazdów samochodowych. Jednym z takich alternatywnych paliw jest sprężony gaz ziemny (CNG), który można wykorzystywać do zasilania silników autobusów.

Zalety ekologiczne CNG w stosunku do oleju napędowego spalane w silnikach spełniających normy EURO 5 (norma obowiązująca od 2009 r.) i EURO 6 (norma będzie obowiązywać od 2014 r.) wynika z możliwości zmniejszenia emisji szkodliwych substancji. CNG w stosunku do oleju napędowego pozwala na ograniczenie emisji tlenku węgla o 70-80%, dwutlenku węgla o 25%, węglowodorów o 40-60%, tlenków azotu o 80-90%, cząstek stałych o 99%.

Walory ekologiczne przemawiają wyraźnie za zwiększaniem zastosowania CNG do zasilania pojazdów komunikacji miejskiej. Z punktu widzenia przewoźników ważne jest jednak, aby wprowadzanie autobusów zasilanych CNG było po prostu opłacalne. Przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej analizują opłacalność eksploatacji autobusów zasilanych CNG, porównując przede wszystkim:

W naszym mieście, który jako pierwszy wprowadził do eksploatacji autobusy zasilane CNG, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. PKM eksploatuje autobusy „gazowe” od 2007 r. We wrześniu 2011 r. PKM posiadało 14 takich pojazdów. Analizy prowadzone w trakcie eksploatacji autobusów gazowych przez PKM wskazują, że średni koszt zużycia CNG w stosunku do ON na 100 km jest niższy od 27 do 43%. Na wahań opłacalności CNG w stosunku do ON wpływ ma przede wszystkim

W naszym mieście, który jako pierwszy wprowadził do eksploatacji autobusy zasilane CNG, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. PKM eksploatuje autobusy „gazowe” od 2007 r. We wrześniu 2011 r. PKM posiadało 14 takich pojazdów. Analizy prowadzone w trakcie eksploatacji autobusów gazowych przez PKM wskazują, że średni koszt zużycia CNG w stosunku do ON na 100 km jest niższy od 27 do 43%. Na wahań opłacalności CNG w stosunku do ON wpływ ma przede wszystkim

W naszym mieście, który jako pierwszy wprowadził do eksploatacji autobusy zasilane CNG, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. PKM eksploatuje autobusy „gazowe” od 2007 r. We wrześniu 2011 r. PKM posiadało 14 takich pojazdów. Analizy prowadzone w trakcie eksploatacji autobusów gazowych przez PKM wskazują, że średni koszt zużycia CNG w stosunku do ON na 100 km jest niższy od 27 do 43%. Na wahań opłacalności CNG w stosunku do ON wpływ ma przede wszystkim

W naszym mieście, który jako pierwszy wprowadził do eksploatacji autobusy zasilane CNG, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. PKM eksploatuje autobusy „gazowe” od 2007 r. We wrześniu 2011 r. PKM posiadało 14 takich pojazdów. Analizy prowadzone w trakcie eksploatacji autobusów gazowych przez PKM wskazują, że średni koszt zużycia CNG w stosunku do ON na 100 km jest niższy od 27 do 43%. Na wahań opłacalności CNG w stosunku do ON wpływ ma przede wszystkim

# Telefon w komunikacji miejskiej

**bilet kupiony za pomocą aplikacji moBILET jest o 20 groszy tańszy od biletu papierowego**

**ADAM RASPUNDA**

Późny wieczór, czekam na przystanku. Nie mam biletu. O tej porze, poza knajpami wszystko zamknięte, a najbliższy automat znajduje się trzy przystanki dalej. Kierowca pewnie też nie sprzeda mi biletu, bo w kieszeni mam tylko banknot 100 zł i nie mam gdzie go wymienić. Przecież nie pojadę bez biletu. Przejazd za 170 zł to nie byłaby fajna sprawa. Ale zaraz! Przypominam sobie plakat promujący aplikację na telefon komórkowy do kasowania biletów. Tam było napisane, że przy rejestracji przez SMS dostanę 3 zł na pierwszy bilet\*. Mam kilka minut czasu to spróbuję. To był adres www.mzkg.org, dalej wybieram zakładkę „Bilet telefoniczny” i jest instrukcja. Czytam i wysyłam sms’a o treści „MOBILET REJ” na numer 7037. Teraz pozostaje mi czekać na odpowiedź z linkiem do aplikacji. Jest i odpowiedź. Instaluję i mam problem biletu z głowy. Dodatkowo będzie mnie to mniej kosztowało, bo bilet kupiony za pomocą aplikacji moBILET jest o 20 groszy tańszy od biletu papierowego.

### moBILET

moBILET to bardzo praktyczna aplikacja, dzięki której możemy bezgotówkowo, 24 godziny na dobę zapłacić za jednorazowe bilety komunikacji miejskiej. Wsiadając do tramwaju, autobusu czy trolejbusu w ciągu kilku sekund stajemy się posiadaczami elektronicznego biletu. Jedynym urządzeniem, które musimy posiadać jest telefon komórkowy z dostępem do internetu. Zasada działania aplikacji moBILET jest bardzo prosta. Na początek musimy ją pobrać. Możemy to uczynić na dwa sposoby.

Pierwszy sposób wymaga rejestracji użytkownika w serwisie www.mobilet.pl. Rejestracja odbywa się jednorazowo i bez żadnych opłat. Dzięki niej zyskujemy stały dostęp do swojego profilu w systemie. Po dokonaniu rejestracji na telefon zostaje wysłana wiadomość, dzięki której pobieramy aplikację. Drugim sposobem pobrania aplikacji na telefon jest wysłanie sms’a o treści „MOBILET REJ” na numer 7037. W odpowiedzi otrzymamy dwa sms’y. Jeden z hasłem do profilu w serwisie www.mobilet.pl, a drugi z linkiem do aplikacji. Stosując ten sposób instalacji otrzymamy na start 3 zł (\* wykorzystana kwota zostanie potrącona przy pierwszym zasileniu konta moBILET).

Po dokonaniu instalacji aplikacji przelewamy środki na konto systemu, by móc z nich później korzystać w razie potrzeby. Szczegóły opisu systemu znajdują się na stronie www.mzkg.org lub www.mobilet.pl.

Drugą usługą uruchomioną przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej przeznaczoną na telefony komórkowe jest aplikacja itiner. Aplikacja ta zawiera rozkłady jazdy ze wszystkich przystanków komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo i PKP SKM w Trójmieście.

Itiner nie łącząc się z internetem (offline) wyświetla rozkład jazdy oraz umożliwia wyszukiwanie połączeń między przystankami. Instalację programu można przeprowadzić na trzy sposoby: – za pośrednictwem komputera – pobieramy aplikację ze strony www.mzkg.org lub www.itiner.pl. Pobrane pliki przesyłamy do telefonu komórkowego za pomocą łącza Bluetooth, IrDA lub przewodu USB; – bezpośrednio na telefon – za

### ITINER

Drugą usługą uruchomioną przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej przeznaczoną na telefony komórkowe jest aplikacja itiner. Aplikacja ta zawiera rozkłady jazdy ze wszystkich przystanków komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo i PKP SKM w Trójmieście.

Itiner nie łącząc się z internetem (offline) wyświetla rozkład jazdy oraz umożliwia wyszukiwanie połączeń między przystankami. Instalację programu można przeprowadzić na trzy sposoby: – za pośrednictwem komputera – pobieramy aplikację ze strony www.mzkg.org lub www.itiner.pl. Pobrane pliki przesyłamy do telefonu komórkowego za pomocą łącza Bluetooth, IrDA lub przewodu USB; – bezpośrednio na telefon – za



Proces kasowania biletu za pomocą aplikacji moBILET. Źródło: www.mobilet.pl



Możliwe sposoby instalacji aplikacji moBILET. Źródło: www.mobilet.pl



pomocą przeglądarki w telefonie komórkowym wchodzimy na stronę pobrania programu itiner i klikamy na przycisk „Pobierz na telefon”. Po kilku sekundach na ekranie zostanie wyświetlony komunikat zawierający krótki adres www, który po wprowadzeniu do przeglądarki telefonu, rozpocznie pobieranie aplikacji; – za pomocą sms’a Premium – wysy-

lając sms’a o treści: itiner.mzkgg na numer 7255 (koszt 2 zł + VAT, tj. 2.46 zł brutto), w odpowiedzi otrzymamy sms’a, który umożliwi automatyczne pobranie aplikacji z serwera firmy itiner. W treści sms’a Premium należy wpisać słowo itiner oraz po kropce MZKG (bez polskich liter, dowolna wielkość liter, np. itiner.mzkg).

Więcej szczegółów na stronie www.mzkg.org lub www.itiner.pl.

Podczas instalacji oraz korzystania z aplikacji moBILET oraz itiner, w przypadku łączenia się z internetem, należy pamiętać o kosztach za transmisję danych, które zależą od stawek operatora GSM oraz faktycznej ilości przesyłanych danych.

## Więcej gazu!

dokończenie ze s. 4

PKM wskazują, że różnica w kosztach zakupu autobusów zasilanych CNG i ON zwraca się, w warunkach dużego przebiegu autobusów, już po dwóch latach. Oznacza to, że kolejne

8-10 lat eksploatacji pojazdów przynosi realne oszczędności. Warto przy tym zauważyć, że analizy PKM nie uwzględniają zmniejszenia tzw. kosztów zewnętrznych, związanych z obniżeniem emisji szkodliwych substancji do środowiska.

Biorąc pod uwagę zalety i wady przedsięwzięcia oraz uwzględniając

realne efekty związane z eksploatacją autobusów zasilanych CNG, wydaje się, że można postulować – więcej gazu!

Tym, którzy jeszcze nie mieli okazji przejechać się autobusem zasilanym CNG polecamy linię 101, która zostanie uruchomiona 17 września na trasie Gdańsk Urząd Wojewódzki

– Gdynia Główna Dworzec PKP, w ramach Europejskiego Dnia bez Samochodu. Więcej informacji na temat kursów realizowanych przez autobusy zasilane CNG na linii 101 w numerze.

P.S. Opłacalność eksploatacji autobusów zasilanych CNG może się zmniejszyć po wprowadzeniu no-

wych zasad podatkowych przez Komisję Europejską, która chce odjąć od obecnego systemu minimalnych stawek opodatkowania opartego na ilości paliwa (euro/1000l) i zamierza wprowadzić system, w którym podatek naliczany byłby w powiązaniu z wielkością emisji CO2 i efektywnością danego paliwa.

# Czym skorupka za młodu...

Podstawą programu „Ekologiczne podróżowanie – jakość życia w mieście zależy od Ciebie”, zrealizowanego w latach 2008-2009, dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej, był konkurs. Co istotne, konkurs był (poza Gdynią) ogłoszony i zrealizowany jednocześnie w: **Berlinie, Bukareszcie i Rotterdamie**.

**RAFAL SMIRNOW**

Już po raz trzeci pracownicy Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni zrealizowali program skierowany do najmłodszych, mający na celu jednocześnie edukację, informację a przede wszystkim promocję podróżowania transportem zbiorowym.

Ale od początku. Pierwszy program został całkowicie sfinansowany ze środków własnych ZKM w Gdyni i zrealizowany w latach 2005-2006 pod roboczym tytułem „Wychowanie Komunikacyjne”. Program był czymś w rodzaju pilotażu – próbą, której celem było opracowanie odpowiedniego materiału edukacyjnego i skierowanie go do odpowiedniej grupy wiekowej. Przygotowana przez pracowników ZKM w Gdyni propozycja programowa została skierowana do trzech grup uczniów: ze szkół podstawowych, gimnazjów i liceów. Przebieg i rezultaty zajęć wskazywały, że grupa najlepsza to jednocześnie grupa najmłodsza. Maluchy wykazywały najwyższy poziom zainteresowania przekazywanymi informacjami oraz tworzyły niepowtarzalny klimat i atmosferę na lekcjach (zajęcia Wychowania Komunikacyjnego odbywały się w ramach godzin lekcyjnych).

Spośród wszystkich zaproponowanych tematów i związanych z nimi atrakcji, najmłodszy szczególnie zapamiętał film z pokazem akcji ratowniczej strażaków podczas pozorowanego wypadku samochodowego, prezentację fotografii historycznych pojazdów komunikacji miejskiej, a także zadania do wykonania w podgrupach wprowadzające elementy rywalizacji. Gimnazjaliści, którzy zostali ocenieni jako grupa najtrudniejsza w komunikacji interaktywnej, również zwrócili uwagę na film z pokazem akcji ratowniczej, ale dodatkowo na prezentację multimedialną, dotyczącą komunikacji miejskiej w różnych miastach Europy i na spotkanie z gościami, którym był strażak z jednostki Straży Pożarnej w Gdyni. W grupie licealistów tematem zdecydowanie wzbudzającym największe zainteresowanie okazała się kontrola biletów i wszystko co z nią związane – poczynając od uprawnień „kanarów”, a kończąc na możliwościach skutecznego odwołania się od nałożonego mandatu. Obecność na zajęciach jednego z kontrolerów i dodatkowo kierownika Wydziału Kontroli Biletów i Windykacji w gdynskim ZKM-ie podniosła temperaturę spotkania.

Podstawą kolejnego programu „Ekologiczne podróżowanie – jakość

życia w mieście zależy od Ciebie”, zrealizowanego w latach 2008-2009, dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej, był konkurs. Co istotne, konkurs był (poza Gdynią) ogłoszony i realizowany jednocześnie w takich samych zasadach w trzech innych miastach Europy: Berlinie, Bukareszcie i Rotterdamie. Zadaniem uczestników było przedstawienie w dowolnej formie korzyści płynących z ekologicznego podróżowania po miastach. W Gdyni, zwycięska grupa wywodząca się z jednej ze szkół podstawowych, przedstawiła scenkę teatralną rozgrywaną się na

niez głównie ze środków unijnych, nosi tytuł: „Mamo, tato – wybieram ekotransport”. Projekt ten adresowany jest do dzieci, w wieku 5-9 lat, z gdynskich i sopockich przedszkoli i szkół podstawowych. Oto kilka najważniejszych, przedstawionych hasłowo wątków opisujących realizację programu.

Po pierwsze – pomysł, którego autorami są: wiceprezydent Gdyni, dr inż. arch. Marek Stępa i prezesi Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej, tzw. „miękkiego” wsparcia dużego projektu realizowanego pod hasłem „Rozwój pro-

w formie zeszytu ćwiczeń służąca do oglądania, naklejania, kolorowania, wycinania, wypisywania, składania, komplet (ekologicznie opakowanych) kolorowych kredek, płyta DVD (w tym przypadku jedna dla każdej klasy lub grupy przedszkolnej) z filmami rysunkowymi, przedstawiającymi różne scenki rodzajowe ilustrujące tematykę poszczególnych zajęć. Były puzzle, z obrazkiem wesołego trolejbusu, prowadzonego przez równie wesołego kierowcę i wesołych pasażerów podróżujących na trasie z Gdyni do Sopotu (linia 21). Były drewniane trolejbusy – składanki, które pomimo obaw, związanych z niewłaściwym wykorzystaniem przez maluchów dołączonego do każdego zestawu drewnianego młotka (wg producenta młotek miał służyć wyłącznie do złożenia trolejbusu z części w jedną całość), zostały rewelacyjnie przyjęte przez maluchów i obył się bez ofiar wśród „kursantów”.

Po piątę rekrutacja, która była jednym z pierwszych zadań firmy, którą ZKM w Gdyni wybrał w drodze przetargu do realizacji programu. Realizacja programu została podzielona na trzy edycje nazwane skrótowo „jesienną”, „zimową” i „wiosenną”. Początkowo placówki zgłaszały się z „taką pewną nieśmiałością”, ale już w trzeciej edycji okazało się, że chętnych jest nawet chwilowo więcej niż zaplanowanych miejsc. W programie wzięło udział 2044 dzieci z kilkudziesięciu gdynskich

cej zajęcia do programu i wszystkiego co z nim związane. Na szczęście tych drugich przypadków było zdecydowanie mniej, a większość nauczycielek niezwykle dokładnie i sumiennie realizowało program zgodnie z wytycznymi, z widocznym zaangażowaniem i wkładem własnej, dodatkowej pracy urozmaicającej program (za ten wkład szczególnie dziękujemy!). Warto podkreślić również bardzo przychylnie przyjęcie programu przez dyrektorów większości placówek. To właśnie dyrektorzy, w każdym przypadku, podejmowali ostateczną decyzję o przystąpieniu placówki do programu.

Po ósme – media. Program z założenia miał być medialnie widoczny. We wszystkich pojazdach obsługujących linie komunikacyjne organizowane przez ZKM w Gdyni pojawiły się plakaty z wizerunkiem dwójki małych ambasadorów programu i scenką nawiązującą do zeszytu ćwiczeń dla dzieci. Jeden z trolejbusów promował projekt na burtach. Dodatkowo w różnych okresach trwania programu można było spotkać specjalną wkładkę tematyczną z konkursem w jednej z lokalnych gazet codziennych, sporty informujące o projekcie w salach kinowych przed porannymi projekcjami przeznaczonymi dla młodszych dzieci, informacje w lokalnej rozgłośni radiowej, a także w sieci, na specjalnie utworzonej stronie internetowej programu [www.wybiekamekotransport.pl](http://www.wybiekamekotransport.pl)

Po dziewiąte – konkursy i wycieczki wprowadzone po to, aby zwiększyć atrakcyjność programu dla dzieci i nie ograniczać go wyłącznie do zajęć prowadzonych w szkołach i przedszkolach. Pierwszy konkurs polegał na wciągnięciu do tematu i zaproponowaniu rywalizacji wszystkich członków gospodarstw domowych, do których należały dzieci biorące udział w programie. Zasady konkursu zachęcały do jak najbardziej aktywnego korzystania z komunikacji zbiorowej na terenie Trójmiasta. Punkty były przyznawane za każdy wykorzystany lub wykorzystywany bilet emittowany przez ZKM w Gdyni lub Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Drugi konkurs już bardziej typowy i tradycyjny, był konkursem plastycznym. Zadaniem uczestników było przedstawienie w dowolnej formie trolejbusu przyszłości. Odzew uczestników przerósł oczekiwania organizatorów. Wpłynęło bowiem ponad czterysta prac konkursowych, co spowodowało długie i trudne obrady jury, którego zadaniem było wybranie prac nagrodzonych i wyróżnionych.

Wycieczki zostały zaproponowane grupom przedszkolnym i klasom, które wyróżniły się czymś wyjątkowym podczas realizacji programu i zostały zauważone przez wizytujących placówki przedstawicieli ZKM w Gdyni. Kilka grup uczestników zostało zaproszonych na wizytę do bazy jednego z komunalnych gdynskich przewoźników, a kilka na wycieczkę Tramwajem wodnym do Helu połączoną z wizytą w fokarium.

I po dziesiąte – sponsornzy. Warto dodać, że wycieczki na Hel oraz atrakcyjne nagrody dla uczestników zasponsorowali: firma PA „Gryf” z Kartuz, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni oraz Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Usługowe „Autocentrum” Maziarz, Krawiec z Mielca, którym tą drogą serdecznie w imieniu dzieciaków dziękujemy.

## Zmotoryzowani a pasażerowie komunikacji miejskiej - kto stanowi większość?

**KAMIL BUJAK**

Czasami wśród znajomych, czy spotykanych osób słyszymy stwierdzenie: „ja nie jeżdżę komunikacją, ja mam samochód.” Parę lat temu ankietery Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni, pytając mieszkańców Fikakowa o zdanie na temat budowy linii trolejbusowej na terenie ich osiedla nierzadko słyszeli: „po co marnować pieniądze, tą inwestycja jest niepotrzebna, tutaj wszyscy mają samochody”. Jak to wygląda w rzeczywistości, czy użytkownicy tramwajów, trolejbusów i autobusów stanowią większość, czy mniejszość? Spróbujmy odpowiedzieć na to pytanie porównując różne miasta w Polsce i za granicą.

W ostatnich latach liczba samochodów osobowych na naszych ulicach znacznie wzrosła – to niezaprzeczalny fakt. Naszą codzienność wyznaczają nieustanne korki, nerwowy kierowcy, walka o miejsca parkingowe, czy wręcz stawianie samochodów na chodnikach w sposób uniemożliwiający poruszanie się pieszych. Uwagom o parkowaniu w niedozwolonym miejscu lub w niewłaściwy sposób tworzący czynne stwierdzenie kierowców: „bo nigdzie nie ma miejsca”. Negatywnych skutków wzrostu zmotoryzowania społeczeństwa doświadczają również pasażerowie komunikacji miejskiej, których autobus ugrzązł w zatorze drogowym, a trolejbus nie może przejechać, bo ktoś bezzwłocznie zaparkował swoje auto tuż pod siecią trakcyjną.

Obraz wzrostu liczby samochodów bardzo dobrze oddaje przykład trójmiejskiej obwodnicy. 25 lat temu podążając tą drogą, nawet przez kilka kilometrów można było nie spotkać żadnego innego użytkownika. Dzisiaj na odcinku tej trasy pomiędzy Małatnią, a Osową przejeżdża 54 tys. aut na dobę, co czyni ją bardziej drogą wewnętrzną zespołu miast, aniżeli ekspresową obwodnicą.

Zaraz po wojnie w Polsce na 1000 mieszkańców przypadał tylko 1 samochód. Na początku lat 70 było ich 15, a obecnie na 1000 osób zarejestrowanych jest ponad 430 pojazdów. Pod względem liczby samochodów niedaleko już nam do krajów tzw. starej piętnastki UE, np. Holandii, Hiszpanii czy Irlandii. Liderem za naszej wschodniej granicy jest Litwa, gdzie średnio co drugi obywatel jest posiadaczem

samochodu osobowego. W Europie największą aut na 1000 mieszkańców zarejestrowanych jest we Włoszech (606) i Luksemburgu (678), chociaż i tym krajom daleko jeszcze do Stanów Zjednoczonych (prawie 800 pojazdów na 1000 mieszkańców).

W naszym województwie liczba samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców oscyluje wokół średniej krajowej. Trochę więcej pojazdów zarejestrowanych jest w Gdańsku i w Gdyni – odpowiednio 466 i 472 na 1000 osób. Swoisty fenomen w skali kraju zanotowano zaś w Sopocie, gdzie już w 2008 r. liczba samochodów była większa od liczby mieszkańców.

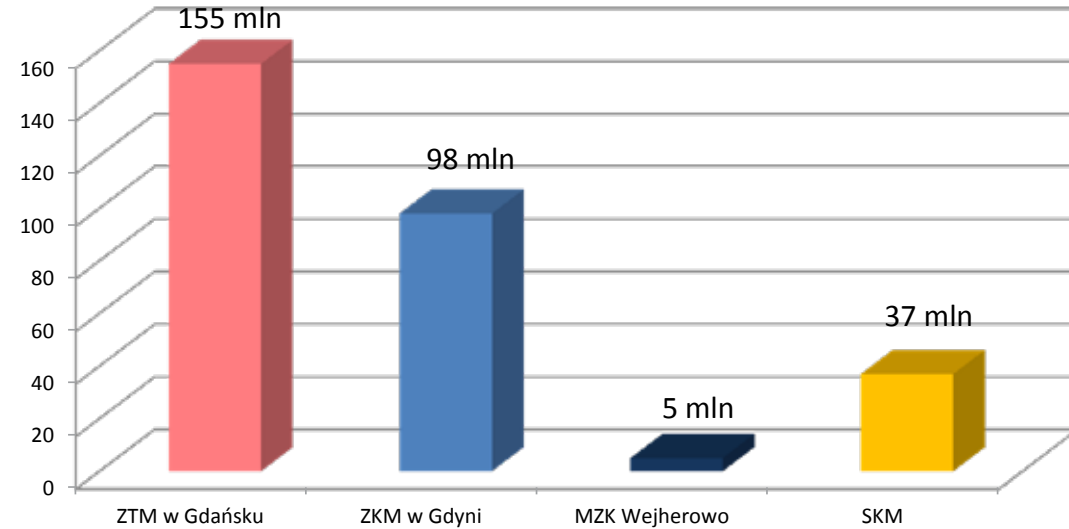
### Samochód kontra komunikacja miejska

W drugiej połowie lat 80 zesłęgo wieku transportem zbiorowym w Polsce podróżowało rocznie 9 miliardów osób. W 2005 r. spadek liczby pasażerów został zahamowany i od tamtego czasu utrzymuje się mniej więcej na stałym poziomie ok. 4 miliardów rocznie. W naszej metropolii najwięcej mieszkańców przewożą autobusy i tramwaje Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku – 155 milionów oraz autobusy i trolejbusy Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni – ponad 98 milionów osób rocznie. Pociągami SKM przemieszcza się 37 milionów pasażerów, podczas gdy w latach 70 XX wieku było ich nawet 100 milionów rocznie.

### Jak podróżujemy w miastach?

Banalne jest twierdzenie, że to głównie samochód osobowy odpowiedzialny jest za zmniejszenie zainteresowania transportem zbiorowym. Tymczasem, pomimo znacznego spadku liczby pasażerów na przestrzeni lat, w polskich miastach średnio co druga podróż niebezpieczna realizowana jest komunikacją miejską. A jak to wygląda za granicą, szczególnie w bogatszych od nas krajach? Czy tam też wszyscy jeżdżą samochodami, a komunikacja miejska odchodzi do lamusa?

Ku zaskoczeniu okazuje się, że nie. Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że wielu mieszkańców Barcelony, Paryża, czy Helsinków podróżuje do pracy metrem lub autobusem przekładając transport zbiorowy ponad przebieganie się samochodem przez uciążliwe korki



**Liczba przewiezionych pasażerów komunikacji miejskiej na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej w 2010 r.**

Źródło: opracowanie własne.

(patrz poniższy wykres).

### Zamień wóz na bus – puste słowo, czy namacalny efekt?

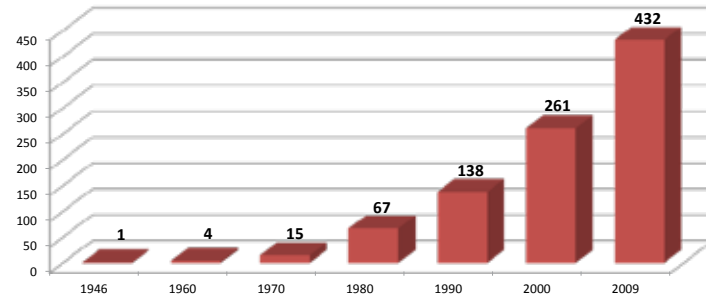
Każdego roku, w okolicach przypadającego w dniu 22 września Dnia bez Samochodu, z ust i spod piór dziennikarzy jak bumerang powraca pytanie: czy w ogóle jest możliwe zachęcenie posiadaczy „czterech kółek” do korzystania z komunikacji miejskiej? Wątpię, że wzrost znaczenia transportu publicznego dedykujemy przykłady z bogatych państw, np. Stanów Zjednoczo-

nym, gdzie w 2008 r. zanotowano największą od końca lat 50 ubiegłego wieku liczbę podróży wykonanych transportem zbiorowym. W Londynie, gdzie więcej podróży realizowanych jest transportem szynowym i autobusami, aniżeli samochodami osobowymi, udział komunikacji miejskiej, począwszy od 1993 r. wzrósł o 11%, a transportu indywidualnego spadł o 9%. Oznacza to, że dziennie ok. miliona podróży mniej wykonywanych własnym środkiem lokomocji. Nacisk kładziony na wzrost jakości usług i bezpieczeństwo, zakupy nowoczesnych pojaz-

dów oraz budowa niepodatnych na korki systemów tramwajowych i kolejowych sprawiają, że i u nas ludzie chętnie przesiadają się do komunikacji miejskiej. Najlepszym tego dowodem jest przykład Krakowa, gdzie od 2003 r. liczba osób korzystających dziennie z komunikacji zbiorowej zwiększyła się o ponad połowę. Wzrostem liczby pasażerów pochwalić się też mogą Bydgoszcz, Warszawa i Poznań.

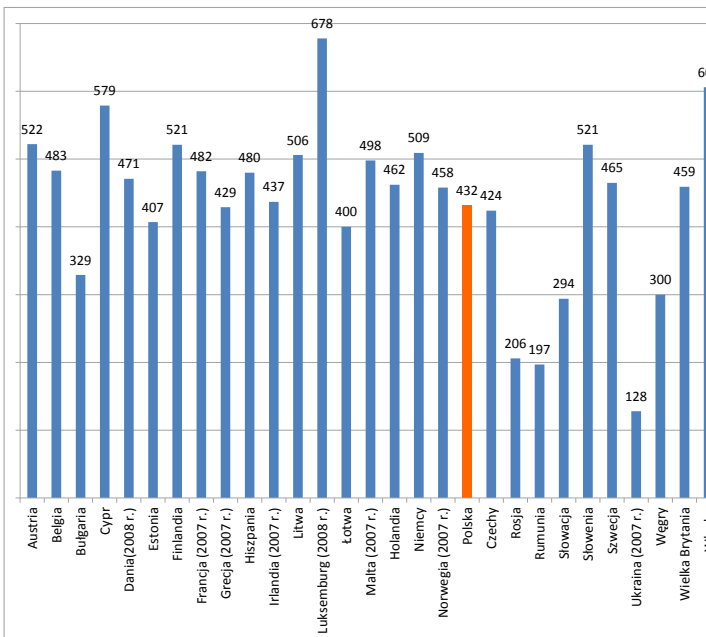
Jako ciekawostkę i obraz wręcz obsesyjnego pożądanego dostępu do transportu publicznego przytoczyć można przypadek 2 tysięcy mieszkańców moskiewskiej dzielnicy Żulebino, którzy zmęczeni non-stop zatkany drogami zebrali się w cerkwi, aby pomodlić się o jak najszybsze otwarcie stacji metra. I nie ma się co dziwić, że uciekają się z prośbami do władz niebiańskich, w sytuacji, gdy te ziemskie, jako sposób na rozwiązanie problemu, sugerują im kupowanie...helikopterów. Tak jak gubernator obwodu moskiewskiego Borys Gromow, który publicznie wyznał, że sam lata śmigłowcem i korki mu niestraszne.

Powinniśmy więc cieszyć się, że w Metropolii Zatoki Gdańskiej mamy realny i dostępny dla każdego wybór.



**Wzrost liczby samochodów w Polsce na tysiąc mieszkańców na przestrzeni w latach 1946-2009**

Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2010 r., s. 66.



**Liczba samochodów na tysiąc mieszkańców w Europie w 2009 r.**

Źródło: Eurostat.



przystanku autobusowym. Została ona odegrana „na żywo” przed zaproszonymi gośćmi, a także wydana w wersji DVD. W nagrodę zwycięski zespół otrzymał pakiet dwóch wycieczek. Pierwszą był kilkudniowy pobyt w Brukseli, gdzie do głównych atrakcji należało zwiedzanie głównych siedzib najważniejszych instytucji Unii Europejskiej, a także słynnego Atomium i „Mini – Europy”. Głównym punktem programu drugiej wycieczki, typowo rozrywkowej, było spotkanie z znanymi postaciami medialnymi: Marcinem Hakielem i jego żoną Katarzyną Cichopek, a wynikało to z faktu, że Pan Marcin, jako urodzony Gdynianin i absolwent III Liceum Ogólnokształcącego w Gdyni, wspierał projekt honorowym medialnym patronatem.

Trzeci, dobiegający właśnie końca projekt, finansowany rów-

ekologicznego transportu publicznego na obszarze metropolitalnym Trójmiasta”.

Po drugie – zespół specjalistów, powołany przez Dyrektora ZKM w Gdyni.

Po trzecie – uwarunkowania formalne i proceduralne. Jak każdy projekt finansowany w całości lub w części ze środków unijnych, niósł ze sobą szereg obowiązków formalnych podczas realizacji. Przede wszystkim konieczność prowadzenia bardzo szczegółowej, wręcz drobiazgowo przygotowywanej dokumentacji wszystkich kolejnych następujących po sobie elementów, zarówno na etapie planowania i przygotowania projektu oraz w fazie jego realizacji.

Po czwarte – pomoce dydaktyczne, czyli to co dla dzieci, a i dla nauczycieli okazało się najbardziej atrakcyjne. Było tego sporo, książka

i sopockich placówek. Zazwyczaj zaciekażonych, zainteresowanych i żywiołowo wykonujących zadania zaproponowane przez nauczycieli.

Po szóste – specjalnie przeszkolone grono pedagogiczne szkół i przedszkoli, przekazujące wiedzę o komunikacji miejskiej swoim podopiecznym. Szkolenia prowadzone jednocześnie przez wyznaczonych pracowników firmy realizującej projekt oraz zespół pracowników ZKM w Gdyni miały miejsce przed każdą z trzech edycji. Każdy nauczyciel otrzymał przewodnik metodologiczny, szczegółowo opisujący prowadzenie poszczególnych zajęć. A samo prowadzenie...

Po siódme – przebieg zajęć. Zdawali się przypadać niemal hipnotyzujące zajęć całkowicie wciągających dzieciaków, jak i takie z dającą się wyczuć lekką obojętnością, by nie rzec niechęcią osoby prowadzą-

### Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej  
ISSN 2083-6597

**Wydawca:**  
Metropolitalny Związek Komunikacyjny  
Zatoki Gdańskiej

**Adres redakcji:**  
80-247 Gdańsk, ul. Sobolika 9  
tel. 58 342 25 00 Fax 58 342 24 99  
e-mail: [przystanek@mzkzg.org](mailto:przystanek@mzkzg.org)  
Internet: [www.mzkzg.org](http://www.mzkzg.org)

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

**Współpraca:**  
Olga Wyszomirski

**Projekt graficzny i skład:**  
MKZG

**Rysunki:**  
Szczerpan Sadurski

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej [www.mzkzg.org](http://www.mzkzg.org). Artykułów niezamierzonych 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

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (ETZT) to największa ogólnoswiatowa inicjatywa poświęcona zrównoważonemu transportowi publicznemu. Koncepcja tej kampanii powstała w 1998 r. we Francji, jednak już po czterech latach upowszechniła się w innych krajach pod patronatem Komisji Europejskiej. Od tego czasu obchody zawsze odbywają się w dniach 16-22 września, a ich kulminacją przypada na dzień 22 września - Europejski Dzień bez Samochodu, podczas którego zachęca się mieszkańców do dojazdów do pracy, szkoły czy sklepu w sposób przyjazny środowisku. Celem ETZT jest promowanie alternatywnych środków przemieszczania się, które ograniczą wykorzystanie samochodów. Przy tej okazji zwraca się uwagę na problemy zatłoczenia dróg, zanieczyszczenia powietrza, zachęca się do zmiany postaw i wybrania transportu publicznego lub roweru jako alternatywnego środka transportu.

W ubiegłym roku w obchodach Europejskiego Dnia bez Samochodu wzięło udział 2221 europejskich miast, w tym 114 z Polski. W wielu z nich obchody ETZT uświetniały różnego rodzaju happeningi, zwiedzanie przedsiębiorstw transportu zbiorowego, darmowe wejścia do muzeów czy bezpłatne przejazdy środkami komunikacji miejskiej. Podobnie jak w poprzednich latach, także w tym roku Urzędy Miast oraz organizatorzy transportu publicznego działający na obszarze naszej metropolii przygotowali specjalną ofertę na ETZT.

#### 16-22 WRZEŚNIA

Pasażerowie SKM w Trójmieście będą mogli skorzystać z oferty biletowej ZOOM-SKM przeznaczonej dla grupy osób (od 2 do 5, w tym co najmniej jedno dziecko do ukończenia 16 roku życia) podróżujących tym samym pociągiem, w tej samej relacji. Osoby te mogą nabyć jednorazowy bilet z ulgą handlową 33% na przejazd w jedną stronę lub „tam i z powrotem”. Szczegóły oferty dostępne są na stronie internetowej [www.skm.pkp.pl](http://www.skm.pkp.pl)

Konkurs dla posiadaczy biletów okresowych ZKM w Gdyni. Aby wziąć udział trzeba przedstawić nowy interesujący sposób promowania usług komunikacji miejskiej w Gdyni! Propozycje konkursowe (w maksymalnie 3 zdaniach) prosimy przysyłać na adres e-mailowy: [marketing@zkgmdynia.pl](mailto:marketing@zkgmdynia.pl), do 23 września br. W mailu zgłoszeniowym oprócz odpowiedzi należy podać imię, nazwisko, nr karty e-biletu i telefon kontaktowy. Nagrodzonych zostanie 10 osób, z których każda otrzyma bilet 30-dniowy ważny do końca 2011 r. Lista osób nagrodzonych zostanie opublikowana na stronie internetowej Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni [www.zkgmdynia.pl](http://www.zkgmdynia.pl) do 3 października 2011 r.

#### 17 WRZEŚNIA - SOBOTA

**W dniu 17 września uruchomiona zostanie bezpłatna historyczna linia autobusowa 101.** Linia obsługiwana będzie sześcioma autobusami przegubowymi: trzema z ZKM w Gdańsku oraz trzema z PKM w Gdyni (MAN - Lion's City G CNG zasilanym gazem ziemnym).

Linia 101 będzie funkcjonować od godz. 10.00 w dniu 17 września do godz. 2.30 w dniu 18 września. W godzinach od 10.00 do 19.00 autobusy linii 101 będą kursować z częstotliwością co 30 min, a w godz. od 19.00 do 2.30 co ok. 90 min z uwzględnieniem skomunikowania z liniami nocnymi w Gdańsku i w Gdyni przy Dworcu Głównym PKP. Autobusy zatrzymują się na wszystkich przystankach na trasie przejazdu.

Przebieg trasy: Gdynia Dworzec Gł. PKP - Gdańsk Urząd Wojewódzki Gdynia: Dworcowa - 10 Lutego - Świętojańska - al. Zwycięstwa

Sopot: al. Niepodległości

Gdańsk: al. Grunwaldzka - Al. Zwycięstwa - Błędnik - Podwałe Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa

Odjazdy z Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku: 10.00, 10.30, 11.00, **11.30, 12.00, 12.30**, 13.00, 13.30, 14.00, **14.30, 15.00, 15.30**, 16.00, 16.30, 17.00, **17.30, 18.00, 18.30**, 19.00, **20.30**, 21.45, **23.00**, 0.20 oraz 1.05.

Odjazdy z Dworca Głównego PKP w Gdyni: **10.00, 10.30, 11.00**, 11.30, 12.00, 12.30, **13.00, 13.30, 14.00**, 14.30, 15.00, 15.30, **16.00, 16.30, 17.00**, 17.30, 18.00, 18.30, **19.00**, 20.30, **21.45**, 23.00, **0.10** oraz 1.40.

**na zielono zaznaczono kursy wykonywane przez autobusy zasilane CNG**

#### 18 WRZEŚNIA - NIEDZIELA

W niedzielę 18 września Urząd Miasta Gdyni i Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni zapraszają na festyn rodzinny na "Skwerze" (Al. Jana Pawła II) na placu przed Akwariem Gdynskim. W tym dniu al. Jana Pawła II będzie zamknięta dla ruchu samochodowego w godz. 6.00 - 21.00.

Chętni wrażeń rowerzyści i inni niezmotoryzowani będą mogli spróbować swoich sił na specjalnie zbudowanym niecodziennym torze z przeszkodami. Ponadto po raz pierwszy w Gdyni odbędzie się pokaz mody rowerowej, nie koniecznie sportowej! i... pierwsze mistrzostwa rowerowe amatorów w jeździe krótkodystansowej!

Szczegółowy program festynu:

12:00 Występy zespołów młodzieżowych;

12:30 Akrobacje rowerowe Grupy „ShowBike”;

12:45 Pokaz mody rowerowej;

13:00 Występy zespołów młodzieżowych;

13:30 Start pierwszego biegu. Grupy: I - rodziny z dziećmi, II - dzieci: 3-10 lat;

14:00 Akrobacje rowerowe Grupy „ShowBike”;

14:30 Pokaz mody rowerowej;

14:45 Pokaz pierwszej pomocy oraz wystąpienie Policji dot. bezpieczeństwa na drodze;

15:00 Start drugiego biegu. Grupy: III - młodzież, IV - kobiety: 18+, V - mężczyźni: 18+;

15:15 Występ zespołów młodzieżowych oraz pokaz ratownictwa;

16:00 Akrobacje rowerowe Grupy „ShowBike”;

16:15 Pokaz mody rowerowej;

16:45 Zakończenie zawodów i rozdanie nagród zwycięzcom;

17:00 Parada rowerowa ulicami miasta;

18:00 Zakończenie imprezy.

Zapisy do mistrzostw: mailem na adres [bit@gdynia.pl](mailto:bit@gdynia.pl) lub [biuro@promotion-pl.com](mailto:biuro@promotion-pl.com) lub poprzez profil na [www.facebook.pl](http://www.facebook.pl) o nazwie „Dzień bez Samochodu - Gdynia” lub w dniu imprezy od 9.00-13.00 na terenie imprezy.

Zabawy i atrakcje w czasie festynu:

- rodzinny tor przeszkód z nagrodami;

- darmowa wypożyczalnia rowerów;

- darmowa przejażdżka niekonwencjonalnymi rowerami oraz rowerami integracyjnymi;

- darmowa giełda używanego sprzętu rowerowego oraz rolek;

- każdy może wystawić sprzęt lub części, które chce sprzedać;

- AUTOCHODZIK, czyli nauka ruchu drogowego dla najmłodszych;

- balonartist, czyli super figury z balonów dla każdego;

- malowanie twarzy;

- kąciek kolorowania dla najmłodszych;

- gry i animacje dla całej rodziny;

- darmowe dmuchanie dla dzieci i młodzieży;

- pokazy pierwszej pomocy oraz prelekcje policji na temat bezpieczeństwa na drodze;

- GALERIA AUTOBUSOWA, czyli wystawa rysunków i prac konkursowych dzieci pt. „Trolejbus przyszłości” prezentowana w przyjaznym środowisku autobusie zasilanym sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Na festyn będzie można dojechać bezpłatnym autobusem piętrowym linii 050. Autobusy kursować będą co 30 min na trasie: Dworzec Główny PKP - Al. Jana Pawła II (przez Gemini)

#### 22 WRZEŚNIA - CZWARTEK

**W dniu 22 września każdy pasażer, będący właścicielem lub współwłaścicielem samochodu osobowego, na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego może bezpłatnie podróżować wszystkimi autobusami, trolejbusami i tramwajami komunalnej komunikacji miejskiej. SKM w Trójmieście zaprasza w tym dniu właścicieli i współwłaścicieli samochodów osobowych, mogących się wylegitymować ważnym (z aktualnym badaniem technicznym) dowodem rejestracyjnym samochodu osobowego, do korzystania z 33% ulgi przy przejazdach na podstawie biletów jednorazowych zakupionych w kasie biletowej, w pociągu lub w automacie biletowym. Właściciel lub współwłaściciel samochodu będzie mógł również kupić bilet dla osób z nim podróżujących, w liczbie nie większej niż liczba miejsc siedzących, wskazanych w dowodzie rejestracyjnym.**

Także 22 września w holu głównym Centrum Handlowego „Wzgórze” w Gdyni w godzinach 14.00 - 18.00 odbędzie się spotkanie informacyjno - edukacyjne z udziałem dzieci biorących udział w kampanii „Mamo, Tato wybieram EKOtransport”, dotyczącej ekologicznego podróżowania w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki komunikacji trolejbusowej. W tym dniu dzieci będą miały okazję zaprezentować swoje prace i pomysły zachęcając innych do korzystania z ekologicznego transportu miejskiego, zostaną wyświetlone filmy na temat ekologicznego podróżowania oraz będą organizowane quizy edukacyjne i konkursy z nagrodami. Serdecznie zapraszamy!

Kampania „Mamo, Tato wybieram EKOtransport” realizowana jest przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako element cross finansingu projektu „Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013.

#### 24 WRZEŚNIA - SOBOTA

W dniu 24 września SKM w Trójmieście organizuje Foto-Day od godz. 10.10 do 11.30 i od godz. 12.10 do 13.30. W celu dowozu uczestników Foto-Day do Elektrowozowni SKM uruchomi dwa dodatkowe pociągi specjalne odjeżdżające ze stacji Gdynia Chylonia do Elektrowozowni Gdynia Cisowa o godz. 10.00 i 12.00. Przejazd na tym odcinku jest bezpłatny.



**W MIEŚCIE BEZ SAMOCHODU  
16-22 WRZEŚNIA - EUROPEJSKI  
TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO  
TRANSPORTU**