

Nr 13

wrzesień 2014
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Gdynia
pierwsze buspasy,
zmodernizowane
przystanki,
nowe autobusy



Gdynia przystąpiła do realizacji wartego ponad 38 mln zł projektu pt. „Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego w Gdyni dzięki przebudowie infrastruktury komunikacji zbiorowej wraz z zakupem nowoczesnego taboru”. W jego ramach powstaną między innymi dwa buspasy o łącznej długości 1650 m, przebudowane zostaną 19 przystanków autobusowo-trolejbusowych oraz zakupionych zostanie 30 nowych autobusów.

KB
więcej - s. 6

Organizacja przewozów osób niepełnosprawnych



Przemieszczanie się w obrębie miast, należy do podstawowych czynności wykonywanych przez miliony ludzi każdego dnia. Trudno wyobrazić sobie nasze życie bez możliwości realizowania podróży miejskich – do pracy, szkoły, na zakupy, do kina, znajomych et cetera. Trudno? Są wskazuje wśród nas osoby niepełnosprawne o ograniczonych możliwościach samodzielnego poruszania się lub ich zupełnie pozbawione. Popatrzymy przez chwilę ich oczami.

AG
więcej - s. 7

Bilet imprezowy



Od momentu wprowadzenia do oferty w 2013 r., Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej sprzedał już ponad 11 tys. biletów imprezowych. Bilet imprezowy jest specjalną ofertą MZKZG skierowaną do organizatorów różnych wydarzeń odbywających się na obszarze Trójmiasta i 11 okolicznych gmin, np. koncertów, konferencji, sympozjów, widowisk sportowych.

KB
więcej - s. 7

JAK PRZESADZIĆ KIEROWCĘ SAMOCHODU DO AUTOBUSU LUB TRAMWAJU?



KRZYSZTOF GRZELEC

Z reguły pierwsza odpowiedź, która przychodzi do głowy na tak postawione pytanie brzmi: zabrać mu samochód. Jest to możliwe w praktyce już dzisiaj (utrata prawa do prowadzenia pojazdu, poselskie propozycje legislacyjne przepadku samochodu za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości). Upowszechnienie tej restrykcji wymagałoby, summa

summarum, wprowadzenia w Polsce ustroju komunistycznego w wersji północnokoreańskiej, zakładającego powszechną i wyłączną własność społeczną, czyli likwidację własności prywatnej. Nie tędy więc droga.

Co należy więc robić? Po pierwsze zrozumieć czym dla Polaka jest samochód.

Na pewno jest środkiem transportu charakteryzującym się wysoką dostępnością. Wychodzę z domu na parking lub do garażu, wsiadam i jadę. No, jeżeli nie mam garażu, to

w zimie jeszcze czeka mnie czasami odśnieżanie lub zabawa z zamarzniętym zamkiem.

O wyborze samochodu decyduje też komfort. Siedzę, a nie stoję. Mało tego, jako kierowca prowadzę – daje mi to poczucie władzy nad maszyną. Macho za kierownicą. Komfort podróży obniża się gdy stoję w korku, ale rekompensuję to sobie niewybrednymi słowami rzucanymi w stronę poprzedzających mnie samochodów – z takimi samymi kierowcami jak ja w środku. „No jedź siermięgo, na co

czekasz, gdzie się gapisz?” – to łagodne wersje epitetów. Siedzę odizolowany we własnym samochodzie, więc mogę sobie poużywać.

Parkuję i już jestem na miejscu. Na pewno? Niekoniecznie. Jak zwykle brak miejsc do zaparkowania, nawet na płatnych miejscach postojowych.

Jak widać koszty podróżowania własnym samochodem nie sprowadzają się wyłącznie do wydatków na paliwo. Płacimy za parkowanie także nerwami stojąc w korkach lub szukając wolnego miejsca do zaparkowania.

dokończenie - s. 2

**NOWA OFERTA
DLA STUDENTÓW**



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

Bilet 30+



więcej informacji - s. 3

JAK PRZESADZIĆ KIEROWCĘ SAMOCHODU DO AUTOBUSU LUB TRAMWAJU?

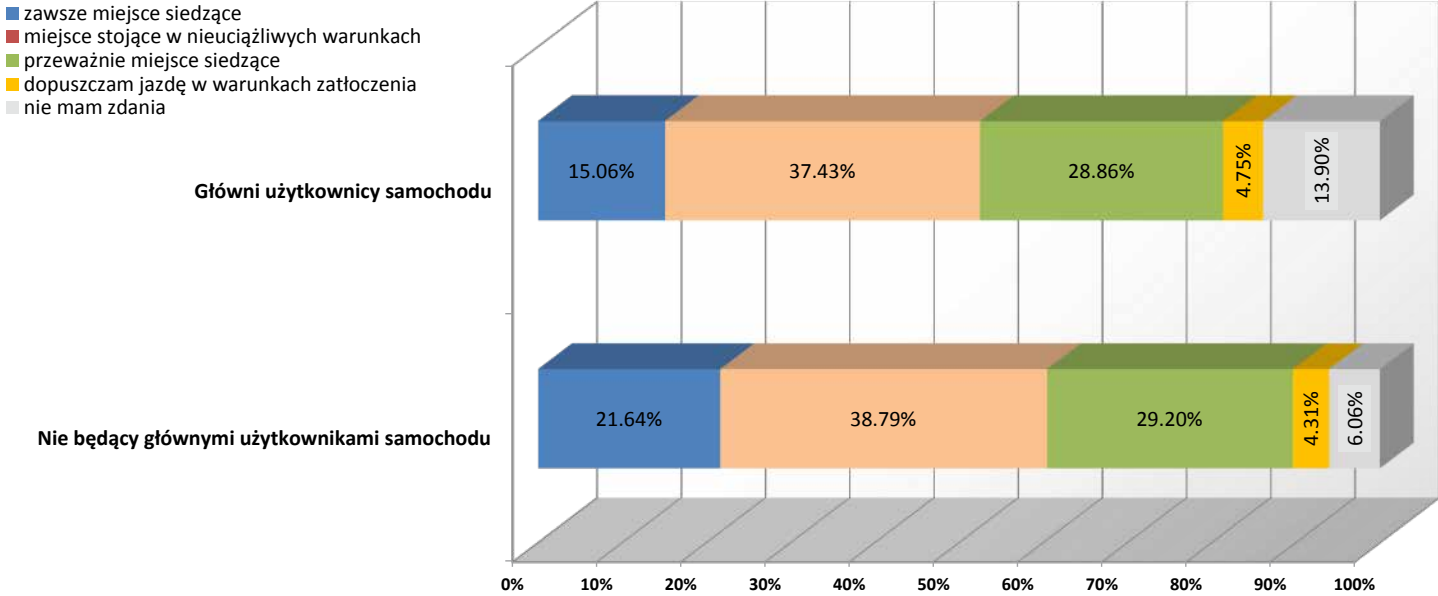
KRZYSZTOF GRZELEK

Chcąc przesadzić kierowców do transportu zbiorowego mamy więc kilka punktów zaczepienia – są nimi wady podróży własnym samochodem osobowym. Samochód to jednak nie tylko środek transportu. To tzw. atrybut czyli rzecz, stan, która wyróżnia nas spośród tłumu. Naukowcy mawiają, że samochód to jeden z tych produktów, którymi pozycjonujemy się w otoczeniu. Trywialnie można to sprowadzić do powiedzenia: pokaż mi swoją furę, a powiem ci kim jesteś. I jest w tym wiele prawdy. Duże, drogie odpicowane limuzyny albo poddane tuningowi quasi sportowe auta. Kiedyś mówiono na to szpan, dzisiaj młodzi mówią o lansowaniu się, czyli właśnie pozycjonowaniu – jak chcę być widziany i oceniany przez otoczenie.

Myśląc poważnie o alternatywie dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym trzeba więc brać pod uwagę silne i słabe strony samochodu osobowego jako środka transportu i aspekty psychologiczne. Podróżę, alternatywnym w stosunku do samochodu osobowego, transportem zbiorowym powinny więc jak najlepiej rekompensować niedostatki podróży samochodem osobowym z jednej strony i z drugiej, tworzyć przeświadczenie, że jeżdżenie autobusem lub trolejbusem jest fajne, trendy czy cool jak mawia młodzież.

Żeby trafić w oczekiwania kierowców samochodów osobowych dotyczące oczekiwanych cech oferty przewozowej jakimi powinien charakteryzować się transport miejski, trzeba prowadzić badania marketingowe. Należy przy tym pamiętać, że kierowcy są najbardziej wymagającą i najbardziej konserwatywnie nastawioną grupą społeczną w kwestii realizacji podróży miejskich. Spełnienie w pełni ich oczekiwań nie leży często w granicach możliwości organizacyjnych i finansowych przedsiębiorstw transportu zbiorowego. Tym nie mniej warto zauważyć, że spełniając przynajmniej część ich oczekiwań, jednocześnie wychodzimy naprzeciw postulatowi innych, liczniejszych grup społecznych, o mniej rozbudzonych oczekiwaniach.

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni już od 20 lat realizuje regularnie badania marketingowe potrzeb przewozowych, zachowań i preferen-



Fot. 1. Oczekiwany standard wygody przez mieszkańców Gdyni (2013)

Źródło: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2013 r. Raport z badań ZKM w Gdyni

cji komunikacyjnych mieszkańców Gdyni. Wyniki tych badań poddawane są analizie m.in. w przekroju segmentu głównych użytkowników samochodów osobowych w gospodarstwie domowym – czyli w uproszczeniu – kierowców.

Wśród mieszkańców Gdyni już 43% osób deklaruje, że są głównymi użytkownikami samochodu w gospodarstwie domowym. Od 2010 r. udział ten wzrósł o 7 punktów procentowych. Większość, bo 66% głównych użytkowników samochodu stanowią mężczyźni. Prawie 70% kierowców to osoby w wieku 31-60 lat. 72% mieszkańców deklarujących się jako główni użytkownicy samochodu w gospodarstwie domowym pracuje. Te cechy już wskazują, że zachowania transportowe kierowców i ich oczekiwania dotyczące cech oferty transportu publicznego będą się różnić od pozostałych mieszkańców, którzy nie są głównymi użytkownikami samochodu w gospodarstwie domowym.

Po pierwsze ruchliwość komunikacyjna kierowców jest znacznie wyższa niż pozostałych osób z gospodarstw domowych. Przeciętnie w ciągu dnia kierowcy realizują 1,88 podróży, podczas gdy pozostali członkowie gospodarstwa domowego 1,34. Jaki ma to wpływ na wybór środka transportu? Ano taki, że w tym samym okresie czasu kierowcy muszą (z różnych powodów, najczęściej

zawodowych) zrealizować więcej podróży niż inni członkowie rodziny. Częstotliwość kursowania pojazdów będzie więc z pewnością jednym z głównych postulatów w tej grupie mieszkańców (o czym w dalszej części artykułu).

Nie ma natomiast istotnych różnic dotyczących celów podróży pomiędzy kierowcami i innymi członkami rodziny. Kierowcy częściej niż pozostali członkowie rodziny podróżują do pracy. To zrozumiałe, bo samochodem w domu dysponuje ten kto pracuje.

Także w zakresie preferencji dotyczących podróży bezpośrednich nie ma istotnych różnic pomiędzy kierowcami i „niekierowcami”. Połączenia bezpośrednie o relatywnie niższej częstotliwości preferuje 69% kierowców i 72% pozostałych członków gospodarstwa domowego.

Zaskakują wyniki badania oczekiwanego poziomu wygody w pojazdach komunikacji miejskiej. Mniej głównych użytkowników samochodu w gospodarstwie domowym oczekuje zawsze miejsca siedzącego w porównaniu z pozostałymi osobami w gospodarstwie domowym – rys. 1. Wbrew utartej opinii to nie brak pewności zajęcia miejsca siedzącego w autobusie czy tramwaju decyduje więc o realizacji podróży samochodem przez kierowców.

Wyniki badań tzw. postulatów

przewozowych potwierdzają wysoką rangę częstotliwości wśród cech, jakimi powinna charakteryzować się komunikacja miejska. Według kierowców trzy najważniejsze cechy tej komunikacji to w kolejności: bezpośredniość, punktualność, częstotliwość. Ranking i zaprezentowane wyżej wyniki pokazują jak należy kształtować ofertę przewozową. Kierowcy z niechęcią odnoszą się do przesiadek, upatrując w nich głównej uciążliwości podróży. Potwierdza to najczęściej słyszane opinie – „bo do samochodu wsiadam i jadę”. Będą więc kierowcy wystrzegać się połączeń z przesiadkami jak ognia. Jeżeli więc planuje się zmianę układu połączeń z bezpośrednich na z przesiadkami, to trzeba mieć świadomość, że kierowców taką zmianą nie zachęcimy do zmiany zachowań transportowych. Jest na to rada – nowoczesne węzły przesiadkowe, zapewniające komfortową przesiadkę pomiędzy punktualnie kursującymi pojazdami komunikacji miejskiej. To jednak wymaga ogromnych nakładów finansowych i organizacyjnych.

Mimo wzrastających korków kierowcy wciąż postrzegają podróż samochodem jako zapewniającą większą pewność dotarcia do celu w założonym czasie. Jak zmienić ich percepcję? Cóż, najprościej ich wprowadzając uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu

poprzez wydzielanie tzw. buspasów i wprowadzenie pierwszeństwa dla autobusów, trolejbusów i tramwajów przy przejeździe przez skrzyżowania. „Cholera, znowu ten autobus zapalił sobie zielone światło, a ja stoję!” I o to chodzi Panie Kierowco – zapraszamy do komunikacji miejskiej. Częstotliwość to trzeci z najważniejszych postulatów zgłoszonych przez kierowców. Co ciekawe, wśród kierowców ma on mniejsze znaczenie niż wśród pozostałych mieszkańców nie będących głównymi użytkownikami samochodu w gospodarstwie domowym, którzy częstotliwość wymienili na drugim miejscu. Zapewnienie wysokiej częstotliwości skłania do zwiększania liczby połączeń z przesiadkami, bo powiedzmy to wprost – budżet żadnego miasta nie wytrzyma utrzymania dużej liczby połączeń bezpośrednich. Po-

zostają więc węzły przesiadkowe, ale ich projekty zbyt często niestety uwzględniają w pierwszej kolejności możliwości finansowe miasta i wszystkie pozostałe uwarunkowania, poza oczekiwaniami pasażerów. I już na koniec, bez komentarza, w kolejności trzy czynniki, które składają kierowców do korzystania z komunikacji miejskiej: trudności z parkowaniem w miejscu docelowym, opłaty za parkowanie i wzrost zatłoczenia na drogach.

Jak podróżować taniej – promocyjny bilet dla studentów i nauczycieli bilet 30+

HUBERT KOŁODZIEJSKI

W maju br. została wprowadzona do sprzedaży nowa, atrakcyjna cenowo oferta biletów miesięcznych 30+. Jest ona dedykowana przede wszystkim studentom i nauczycielom, którzy podróżują koleją na odcinku nie dłuższym niż 30 km i jednocześnie korzystają z komunalnych autobusów, tramwajów i trolejbusów. Specjalna oferta 30+ to dwa połączone bilety: na pociągi SKM i PR Regio za 110 zł i na całą komunikację komunalną za 88 zł. Razem te dwa bilety kosztują 198 zł. Czyli 10% mniej niż trzeba zapłacić za bilet metropolitalny za 220 zł. Nowa oferta 30+ stanowi uzupełnienie dotychczasowego asortymentu kolejowo-komunalnych miesięcznych biletów metropolitalnych. Umożliwia korzystanie z pociągów na wybranym przez pasażera 30. kilometrowym odcinku oraz z całej komunikacji komunalnej. Tak jak w bilecie metropolitalnym „na wszystko” można podróżować wszystkimi autobusami, tramwajami i trolejbusami w ramach komunikacji komunalnej organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo.

Student zaoszczędzi 11 zł miesięcznie

Korzystając z oferty 30+ należy jednocześnie kupić dwa bilety: kolejowy, emitowany przez SKM (ważny także w pociągach PR Regio) i metropolitalny, emitowany przez MZKZG. Osoba kupująca bilet może skorzystać odpowiednio z uprawnień do przejazdów ulgowych przysługujących jej przy przejazdach koleją i uprawnień obowiązujących w odniesieniu do biletów metropolitalnych. Oznacza to, że poziomy ulg mogą być zróżnicowane. Student do 26 roku życia kupi bilet kolejowy z ulgą 51% za 53,90 zł i metropolitalny z ulgą 50% za 44 zł – razem zatem zapłaci 97,90 zł. Jest to o 11% mniej niż zapłaciłby za ulgowy bilet metropolitalny wszystkich organizatorów za 110 zł. Dzięki nowej ofercie może zaoszczędzić 11,10 zł miesięcznie, a przez cały rok akademicki 99,90 zł. Warto więc zastanowić się kupując kolejny bilet miesięczny, czy nie skorzystać z nowej oferty.

Student dopłacając do biletu 4,90 zł może być bardziej mobilny

Ofertą 30+ powinni się także zainteresować studenci kupujący dotychczas ulgowy bilet metropolitalny dwóch organizatorów za 93 zł – oczywiście pod warunkiem, że koleją na co dzień nie jeżdżą na odcinku dłuższym niż 30 km. Mogą bowiem, dopłacając 4,90 zł miesięcznie, zyskać możliwość korzystania nie tylko z sieci linii jednego wybranego organizatora komunalnej komunikacji miejskiej, ale także pozostałych

dwóch. Tym samym, dopłacając niewiele, będą mogli kupić bilet ważny w całej komunikacji komunalnej, czyli zarówno na liniach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, jak i MZK Wejherowo. Dzięki temu, jeżeli np. ktoś na co dzień korzysta z komunikacji organizowanej przez ZKM w Gdyni, ale czasami jeździ do Gdańska i tam kupuje bilety jednorazowe, to powinien rozważyć, czy nie warto dopłacić 4,90 zł i kupić nowy bilet. Za tą kwotę można kupić trzy ulgowe bilety jednorazowe, co oznacza, że jeżeli ktoś kupuje w skali miesiąca więcej dodatkowych biletów - to już zakup nowego biletu mu się opłaca.

Niezależnie od tego, dopłacając 4,90 zł, można uzyskać możliwość bardziej dogodnego korzystania z komunikacji miejskiej. Stać się bardziej mobilnym. Zapewne nie brakuje osób, które mając bilet miesięczny na pociąg, szły, w celu ograniczenia kosztów, do stacji kolejowej na piechotę, chociaż mogłyby jeden czy dwa przystanki „dojechać” komunikacją miejską. Czasami pewnie też się zdarzało, że ktoś siedzi na bardziej odległej stacji kolejowej, aby zrealizować nie planowaną wcześniej, incydentalną podróż - już opłaconym pociągiem, podczas gdy po drodze miały przystanek komunikacji miejskiej, na którym mogłyby wsiąść do autobusu, umożliwiającemu akurat w tym przypadku szybsze dotarcie do miejsca docelowego.

Nauczyciel też może coś zyskać

Oferta 30+ jest także atrakcyjna dla nauczycieli. Mają oni możliwość zakupu biletu kolejowego z ulgą 33% i metropolitalnego bez ulgi – 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 zł 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. Te dwa bilety musimy mieć ze sobą w trakcie realizacji przejazdu.

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 Zabianka - AWFIS	Reda Pieleśzewo	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	Pępowo Kartuskie	28,295 km
Gdynia Redłowo	Żukowo Wschodnie	29,330 km
Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana	Gościno 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	Pępowo 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 TRÓJMIEŚCIE 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 celni, 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, elewi, 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%	Kombatanaci
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

mzkg.org



16-22 września 2014

Europejski Tydzień Mobilności

Sobota, 20 września 2014 r.

- BUS** **Bezpłatna historyczna linia 101.** Najnowsze przegubowe autobusy ZKM w Gdańsku i PKM w Gdyni pomiędzy Gdańskiem i Gdynią będą kursować co 30 min od godz. 10.00 do 19:30
 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**
 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
na zielono zaznaczono kursy wykonywane przez autobusy zasilane CNG
 W godz. 10-16 liczne atrakcje na Skwerze Kościuszki w Gdyni, w tym zajęcia plastyczne, konkursy i spektakle dla dzieci oraz zajęcia ruchowe dla dorosłych
 W godz. 10-16 atrakcje towarzyszące obchodom V Europejskiego Dnia Trolejbusowego, w tym upominki dla pasażerów trolejbusów kursujących ul. Świętojańską w Gdyni

Niedziela, 21 września 2014 r.

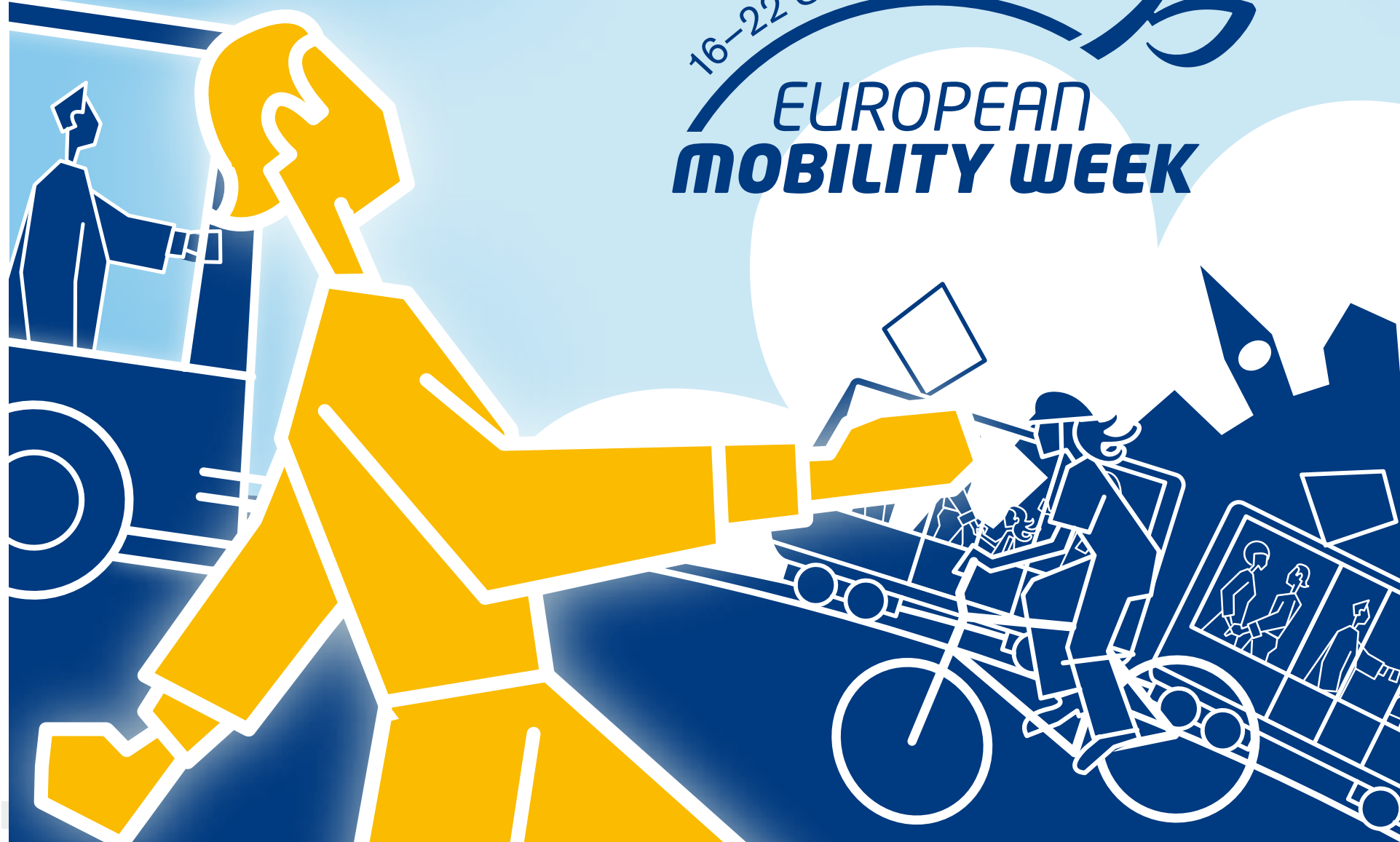
- BUS** **Bezpłatna historyczna linia 304.** Autobusy będą kursować na trasie: Polanka Redłowska – Dom Marynarza – ul. Świętojańska – Plac Kaszubski – ul. Jana z Kolna (powrót ul. Starowiejską) – ul. Janka Wiśniewskiego – ul. Polska – Dworzec Morski, Muzeum Emigracji. W godz. 9.50-17.50 co 30 min. Linij 304 obsługiwać będą pojazdy zabytkowe: Jelcz 043 z ZKM w Gdańsku i Ikarus 260 (kultowyikarus.pl)

Poniedziałek, 22 września 2014 r.

- Kolej Tram BUS Trol** **Bezpłatne przejazdy autobusami, tramwajami, trolejbusami oraz pociągami SKM** dla właściciela lub współwłaściciela samochodu osobowego legitymującego się ważnym dowodem rejestracyjnym
- Trol** **Bezpłatna historyczna linia 326** w Gdyni z Grabówka do Orłowa. Zabytkowe trolejbusy będą kursować wg rozkładu jazdy ważnego w niedzielę i święta, tj. co 40 min od godz. 10.00 do 18.00

www.mobilityweek.eu
16-22 SEPTEMBER

EUROPEAN
MOBILITY WEEK



Obchody Europejskiego Dnia bez Samochodu i 85-lecia komunikacji miejskiej w Gdyni

MARCIN GROMADZKI

W związku z corocznymi obchodami Europejskiego Dnia bez Samochodu (22 września 2014 r.) i 85-leciem gdyńskiej komunikacji miejskiej, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni przygotował następujące atrakcje:

I. Okazjonalna linia autobusowa 101

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku przy współudziale Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku uruchamiają bezpłatną dla wszystkich pasażerów linię autobusową 101. Trasa linii nawiązywać będzie do jej historycznego przebiegu z Dworca Kolejowego w Gdyni, ul. Świętojańska i al. Zwy-

cięstwa, al. Niepodległości w Sopocie oraz al. Grunwaldzką i al. Zwycięstwa do Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku. Linia funkcjonować będzie w sobotę 20 września w godz. 10-18.30, z częstotliwością co 30 min. Autobusy zatrzymywać się będą na wszystkich przystankach na trasie przejazdu.

Odjazdy z Dworca Głównego PKP w Gdyni oraz 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 oraz 18.30.

Na linii eksploatowane będą wyłącznie autobusy przegubowe, w tym autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym (CNG), eksploatowane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej.

II. Okazjonalna linia autobusowa 304

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej i Przedsiębiorstwo

Komunikacji Miejskiej, uruchamiają okazjonalną, bezpłatną dla pasażerów linię autobusową 304 na trasie: Polanka Redłowska – Dom Marynarza – ul. Świętojańska – Plac Kaszubski – ul. Jana z Kolna (powrót ul. Starowiejską) – ul. Janka Wiśniewskiego – ul. Polska – Dworzec Morski, Muzeum Emigracji.

Linia funkcjonować będzie w niedzielę, 21 września, w godz. 9.50-17.50 co 30 min, z odjazdami z obydwu pętli na końcówki 20 i 50 (nawiązujące do historycznego rozkładu jazdy linii 104). Linij 304 obsługiwać będą pojazdy zabytkowe: Jelcz 043 z ZKM w Gdańsku i Ikarus 260 (kultowyikarus.pl).

III. Wystawa historycznych ciężarówek, zaadaptowanych do przewożenia osób

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Przewozy Autobusowe „Gryf” organizują w niedzielę, 21 września, w godzinach 10.00-17.30 na pętli Dworzec Morski – Muzeum Emigracji, wystawę historycznych ciężarówek, zaadaptowanych do przewożenia osób. Główną atrakcją wystawy będzie samochód ciężarowy GMC CCKW-353, identyczny jak kilka-ście eksploatowanych w Gdyni w drugiej połowie lat 40.

Udostępnione do zwiedzania zostaną również ciężarówki Magirus Klöckner Humboldt Deutz S 3000 i Opel Blitz 1.5-45.

Amerykański samochód ciężarowy GMC CCKW-353 był podstawowym środkiem transportu taktycznego w armii Stanów Zjednoczonych podczas II Wojny Światowej. Znany

jako „Jimmy” albo „dwu i pół tonówka” (z ang. „deuce-and-half”) był w użyciu na praktycznie wszystkich frontach, na których toczono walki. Po wojnie samochody te znalazły zastosowanie w transporcie osób.

W 1943 r. produkcję w zakładach GMC prowadzono ciągle przez 24 godziny na dobę, a każdy nowy samochód opuszczał linię produkcyjną co cztery minuty. W zakładach GMC produkowano na potrzeby armii modele ACKWX-353, AFWX-354 i CCKW-352 oraz cywilne modele z platformami z burtami dla przewożenia ludzi i ładunków – CCKW-353.

Ciężar przewożonego ładunku wynosił 3 tony w modelu ACKWX-353, pozostałe trzy modele miały ładowność 2,5 tony. Model CCKW-353 miał napęd na wszystkie trzy mosty.

CCKW-353 był napędzany silnikiem GMC 270 o mocy 140 KM i mógł jechać z maksymalną prędkością 72 km/godz., z masą maksymalną 5 175 kg. Do jazdy po szosach można było wyciągać napęd na przednią oś.

Podstawowe modele odmian transportowych były wyposażone w jeden z trzech rodzajów platform: całkowicie stalowej, stalowej z drewnianymi burtami oraz całkowicie drewnianej. Każdy z tych trzech typów platform posiadał składane ławki mogące zabrać do szesnastu pasażerów.

Po złożeniu ławek samochód mógł służyć do przewożenia ładunku.

Łącznie wyprodukowano ponad 800 tys. tych samochodów.

Magirus został wyprodukowany w 1942 r. Jest to samochód ciężarowy o ładowności 3 150 kg lub 24 osób.

Wyposażony został w wysokoprężny 4-cylindrowy silnik KHD F4M513 o pojemności 4 941 cm i mocy 80KM, napędzający tylną oś. Zastosowano w nim skrzynię biegów o 5-cię przełożeniach, hamulce hydrauliczne, bez wspomagania i zawieszenie na resorach piórowych.

Rozstaw osi – 3 700 mm, wymiary 6 100 x 2220 x 2900 mm, masa – 3 660 kg. Pojazdy te były produkowane w latach 1941-1944 w liczbie 1 080 sztuk.

Opel Blitz został wyprodukowany w 1951 r. Jest to samochód ciężarowy o ładowności 1 500 kg lub 15 osób, wyposażony w benzynowy 6-cylindrowy silnik o pojemności 2 473 cm i mocy 55 KM, który napędza tylną oś. Zastosowano w nim skrzynię biegów o 4-ch przełożeniach, hamulce hydrauliczne, bez wspomagania i zawieszenie na resorach piórowych.

Rozstaw osi – 3 250 mm, wymiary 5 400 x 1 940 x 2 285mm, masa – 1 520 kg.

Pojazdy te były produkowane w latach 1938-42 oraz 1946-52. W wersji z nadwoziem autobusowym były one eksploatowane od 1946 r. także w gdyńskiej komunikacji miejskiej.

IV. Bezpłatne przejazdy komunikacją miejską ZKM w Gdyni

W poniedziałek, 22 września 2014 r. każdy posiadacz lub współposiadacz samochodu będzie mógł bezpłatnie korzystać z usług gdyńskiej komunikacji miejskiej. Warunkiem jest posiadanie podczas podróży ważnego dowodu rejestracyjnego.



Samochód ciężarowy GMC CCKW-353. Baza PA „Gryf” w Żukowie

Gdynia

pierwsze buspasy, zmodernizowane przystanki, nowe autobusy

KAMIL BUJAK

Gdynia przystąpiła do realizacji warte go ponad 38 mln zł projektu pt. „Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego w Gdyni dzięki przebudowie infrastruktury komunikacji zbiorowej wraz z zakupem nowoczesnego taboru”. W jego ramach powstaną między innymi dwa buspasy o łącznej długości 1650 m, przebudowanych zostanie 19 przystanków autobusowo-trolejbusowych oraz zakupionych zostanie 30 nowych autobusów. Przedsięwzięcie, którego zakończenie przewidziano na poło-

ca Kielecka jest korytarzem transportowym łączącym Śródmieście Gdyni i Wzgórze Św. Maksymiliana z zachodnimi dzielnicami mieszkaniowymi, w których mieszka 28 tys. osób (19 tys. na Witominie i 9 tys. w Chwarznie-Wiclinie). W popołudniowym szczycie, w kierunku Witomina, ulicą Kielecką kursuje ok. 14 autobusów na godzinę, którymi podróżuje średnio 1 200 pasażerów. Buspas na tym ciągu wybudowany zostanie na 1,3 km odcinka, od Węzła Franciszki Cegielskiej do skrzyżowania ulic: Kieleckiej, Witomińskiej, Rolniczej i Konwaliowej, dla pojazdów jadących w stronę Witomina

wysokości ulicy Zakręt do Oksywia, a kończył kilkadziesiąt metrów za skrzyżowaniem z Trasą Kwiatkowskiego. Ze względu na częste zatory drogowe w tym rejonie, pomimo jego niewielkiej długości (350 m), spodziewać się można, iż poprawi płynność kursowania autobusów oraz trolejbusów. Efekt ten powinna wzmocnić, tak jak na Witominie, modernizacja sygnalizacji świetlnej poprzez nadanie pojazdom transportu zbiorowego priorytetu w przejeździe przez skrzyżowanie.

Wygodniej na przystankach

Część gdyńskich zatok przystankowych, w których zatrzymują się pojazdy komunikacji miejskiej ma wyeksploatowaną nawierzchnię. Powstałe w zatokach koleiny oraz dziury stwarzają zagrożenie uszkodzenia elementów podwozia i zawieszenia w niskopodłogowym taborze. Kierowcy, chcąc uniknąć szkód, starają się nie wjeżdżać w koleiny, zatrzymując się tym samym w oddaleniu od krawędzi przystanku i powodując niedogodności podczas wsiadania lub opuszczania pojazdu (zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych). Dodatkowo poruszanie się autobusu lub trolejbusu po nierównej nawierzchni generuje mało przyjemne dla pasażerów wstrząsy i wibracje, a gromadząca się w koleinach woda grozi ubrudzeniem odzieży osób oczekujących na przystanku.

Dlatego podjęto decyzję, aby w ramach projektu gruntownie przebudować miejsca zatrzymywania się autobusów i trolejbusów na 19

je, w ramach partii 60 sztuk, w latach 1995-1996. Montowane w Jelczu, na licencji Mercedesa, cechowały się w tamtych czasach nowoczesnością i na tle powszechnych wówczas Ikarusów szczególnie wyróżniały się komfortem podróżowania, co wynikało z zastosowania niskiej podłogi i automatycznej skrzyni biegów. Chociaż część z nich skończy w przyszłym roku 20 lat, są nienagannie utrzymane i w dobrym stanie technicznym. Pomimo tego, nie spełniają już obowiązujących standardów w zakresie obsługi pasażerów. Brak klimatyzacji, plastikowe fotele z krótkimi oparciami oraz głośna praca silnika nie umilają czasu spędzonego we wnętrzu Jelczy-Mercedesów. Stopień w trzech drzwiach i brak wysuwanej platformy mogą stanowić utrudnienie dla osób starszych, niepełnosprawnych lub podróżujących z dziećmi. Ze względu na otwartą kabinę, odizolowaną od przedziału pasażerskiego jedynie barierką, w autobusach tego typu mało komfortowa jest też praca kierowców.

Nie bez znaczenia pozostaje wpływ eksploatacji wysłużonego taboru na koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, ze względu na konieczność dokonywania częstych napraw. Autobusy wyprodukowane w latach 1995-1996 wymagają obecnie remontu kapitalnego, którego koszt stanowi jedną trzecią ceny nowego pojazdu. W Jelczach-Mercedesach zastosowano nieodporna na korozję stalowe części, dlatego w zakresie

najstarsze autobusy: Jelcz-Mercedes oraz bliźniacze, oryginalne Mercedesy 0405N wszystkie wyprodukowane w latach 90. ubiegłego wieku. Do PKM trafi 15 pojazdów napędzanych gazem ziemnym, a do Przedsiębiorstwa Komunikacji Autobusowej tyle samo autobusów zasilanych olejem napędowym.

Tabor przewoźnika z Kaczych Buków wzbogacony zostanie niemieckimi pojazdami MAN Lion's City CNG, które dołączą do 16 ekspluatowanych już przez tę firmę gazowych przegubowców ze znakiem lwa. Zakup przez PKM kolejnych, ekologicznych autobusów na sprężony gaz ziemny jest dowodem konsekwentnej realizacji rozpoczętego w 2006 r. projektu „CNG-Ekologiczny Transport Miasta Gdyni”. W 2007 r. do bazy w Kaczych Bukach dostarczonych zostało 5 pierwszych Manów Lion's City G CNG, kolejnych 5 zakupiono dwa lata później. W latach 2010-2012, dzięki pożyczkom uzyskanym z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska w Gdańsku, sfinalizowano zakup 6 autobusów tego typu. Zajeżdżnia PKM posiada odpowiednią infrastrukturę do obsługi autobusów CNG, która częściowo przygotowana już w trakcie budowy bazy w roku 2000, a dokończono 10 lat później oddaniem do użytku stacji tankowania, która zaopatruje w gaz ziemny autobusy komunikacji miejskiej oraz pojazdy klientów zewnętrznych.

Druga partia 15 autobusów trafi do bazy na Pogórze Dolnym, będącej własnością PKA. Będą to doskona-



Tymczasowy buspas na ul. Morskiej



MAN Lion's City G, PKM Gdynia



Solaris Urbino 12, PKA Gdynia

wę przyszłego roku, realizowane jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, a także zfinansowanie unijne wyniesie przeszło 16 mln zł.

Autobusy i trolejbusy mają pierwszeństwo

W warunkach zatorów drogowych, spowodowanych rosnącą liczbą samochodów na naszych ulicach, coraz trudniej jest zapewnić punktualność kursowania autobusów i trolejbusów. Niezbędne jest więc podejmowanie kroków, które zapewnią pojazdom komunikacji miejskiej priorytet w ruchu, a tym samym odjadą zgodnie z czasem podanym w rozkładach na przystankach. Popularnym na świecie i stosunkowo niedrogim działaniem jest wyznaczanie na ulicach osobnych pasów, po których poruszać mogą się wyłącznie pojazdy transportu zbiorowego, służby miejskie i ratownicze oraz ewentualnie rowerzyści i taksówki. Rozwiązania te stosowane są również w wielu polskich miastach, w tym w Warszawie, Krakowie, Łodzi, a także w Gdańsku.

Pierwsze pasy autobusowo-trolejbusowe w Gdyni wyznaczone zostaną na dwóch ważnych ciągach komunikacyjnych, którymi prowadzone są trasy linii komunikacji miejskiej – ulicach Kieleckiej i Morskiej. Uli-

i Chwarzna. Aby w jeszcze większym stopniu usprawnić ruch, zmieniona zostanie geometria wspomnianego skrzyżowania, a także zmodernizowana będzie sygnalizacja świetlna w sposób prowadzący do uprzywilejowania autobusów.

Drugi pas dedykowany pojazdom komunikacji miejskiej wydzielony zostanie na odcinku ul. Morskiej, która stanowi część głównej osi komunikacyjnej przecinającej Trójmiasto. Ulica Morska łączy Śródmieście Gdyni z dużymi dzielnicami miasta, w których dominuje zabudowa wielorodzinna – Grabówkiem, Leszczynkami, Chylonią, Pustkami Cisowskimi oraz Cisową. Obszar ten zamieszkuje łącznie 64 tys. osób. Ulica Morska zapewni także, poprzez Trasę Kwiatkowskiego, połączenie centrum Gdyni z jej północnymi dzielnicami – Obłuzem, Pogórzem, Oksywiem i Babimi Dolami, o łącznej liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tys. W popołudniowym szczycie przewożymy, w dzień powszedni, ul. Morską kursuje w ciągu godziny ok. 45 autobusów i trolejbusów, które przewożą w tym czasie przeciętnie 4 800 pasażerów (z uwzględnieniem ich bardzo dużej rotacji na omawianym odcinku). Buspas na ulicy Morskiej, powstanie na jezdni w kierunku Chyloni i rozpoczynać się będzie na

ważniejszych przystankach, w tym przy dworcu głównym, estakadzie na Grabówku, Placu Górnolaskim oraz Parku Naukowo-Technologicznym. W zatokach postojowych położona zostanie nawierzchnia betonowa o wzmocnionej wytrzymałości na nadsieczki ciężkich pojazdów. Wykonawca zamontuje też specjalnie profilowane krawężniki, ułatwiające wsiadanie i wysiadanie, w szczególności osobom niepełnosprawnym oraz opiekunom z wózkami dziecięcymi. Zakres prac obejmuje przebudowę chodników w obrębie przystanków, a w niektórych miejscach również uporządkowanie zieleni.

Jelcz-Mercedesy do wymiany

W Gdyni funkcjonuje trzech przewoźników komunikacji miejskiej należących do miasta, w tym dwóch eksploatujących autobusy: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, mające swoją bazę w Kaczych Bukach oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej z siedzibą na Pogórze Dolnym. Dysponują oni łącznie 167 autobusami (92 PKM, 75 PKA). W posiadaniu tych spółek znajduje się zróżnicowany tabor, wliczając 41 autobusów Jelcz-Mercedes M122MB/0405N2.

Wymienione pojazdy były pierwszymi autobusami niskopodłogowymi w sieci ZKM w Gdyni i zakupiono

ewentualnej modernizacji tego taboru przy dworcu głównym, estakadzie na Grabówku, Placu Górnolaskim oraz Parku Naukowo-Technologicznym. W zatokach postojowych położona zostanie nawierzchnia betonowa o wzmocnionej wytrzymałości na nadsieczki ciężkich pojazdów. Wykonawca zamontuje też specjalnie profilowane krawężniki, ułatwiające wsiadanie i wysiadanie, w szczególności osobom niepełnosprawnym oraz opiekunom z wózkami dziecięcymi. Zakres prac obejmuje przebudowę chodników w obrębie przystanków, a w niektórych miejscach również uporządkowanie zieleni.

Przewoźnicy zwracają też uwagę na konieczność ponoszenia wyższych opłat środowiskowych za eksploatację taboru starszej generacji. Zgodnie z obowiązującym prawem przedsiębiorcy korzystający z zasobów naturalnych oraz składający odpady, emitujący zanieczyszczenia i odprowadzający ścieki, objęci są opłatami za korzystanie ze środowiska. Ponieważ podczas spalania paliwa następuje proces uwalniania gazów do atmosfery, obowiązek ten dotyczy również przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. W przypadku ku autobusów Jelcz-Mercedes, w tym klimatyzacji, niską podłogę na całej długości pojazdu, wygodne siedzenia i lepsze wygłuszenie wnętrza, gdy w pojazdach przewidziano system automatycznego wykrywania i gaszenia pożaru w komorze silnika. MAN Lion's City CNG kosztuje 940 tys. zł, Solaris jest o 100 tys. zł tańszy.

Dzięki zakupowi 30 nowych autobusów jednoczłonowych, gdyńscy przewoźnicy będą mogli wycofać

le znane gdyńnianom, produkowane niedaleko Poznania, Solarisy Urbino 12, napędzane olejem napędowym. PKA już 15 lat temu, jako pierwszy przewoźnik w sieci ZKM w Gdyni, rozpoczął eksploatację pojazdów tej marki. Obecnie Solarisy o długości 12, 15 i 18 m stanowią ponad połowę wszystkich autobusów użytkowanych przez spółkę. PKA posiada też autoryzacje serwisową pojazdów produkowanych przez firmę Solaris Bus&Coach, obsługując w tym zakresie północną Polskę.

Zakupione MAnY i Solarisy wyposażone będą w silniki EURO 6, spełniające najbardziej restrykcyjne normy emisji spalin. W zakresie jakości podróżowania, nowe autobusy będą oferowały to, czego brakuje w wysłużonych Jelczach-Mercedesach, w tym klimatyzację, niską podłogę na całej długości pojazdu, wygodne siedzenia i lepsze wygłuszenie wnętrza, gdy w pojazdach przewidziano system automatycznego wykrywania i gaszenia pożaru w komorze silnika. MAN Lion's City CNG kosztuje 940 tys. zł, Solaris jest o 100 tys. zł tańszy.



ANNA GERLECKA

Przemieszczanie się w obręb miasta, należy do podstawowych czynności wykonywanych przez miliony ludzi każdego dnia. Trudno wyobrazić sobie nasze życie bez możliwości realizowania podróży miejskich – do pracy, szkoły, na zakupy, do kina, znajomych etcetera. Trudno? Są wszakże wśród nas osoby niepełnosprawne o ograniczonych możliwościach samodzielnego poruszania się lub ich zupełnie pozbawione. Popatrzymy przez chwilę ich oczami.

To, co dla pełnosprawnego człowieka wydaje się proste do wykonania, bardzo często stanowi nie lada wyzwanie dla osoby niesprawnej ruchowo lub jest dla niej zupełnie niedostępne. Stopień w tramwaju dla nas to nie problem – jeden krok w górę. Zupełnie inny to wysiłek dla osoby starszej, poruszającej się o kulach. Dla pasażera na wózku – bariera nie do pokonania.

Pojazdy komunikacji miejskiej, które codziennie spotykamy na naszych ulicach, obecnie są dostosowane do przewozu pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej i na wózkach – mają bowiem niską podłogę, a niektóre nawet specjalne podesty umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego. Zapowiadanie głosowe kolejnych przystanków, to nie tylko informacja dla turystów, to również pomoc dla osób niewidomych lub niedowidzących. Są jednak jeszcze osoby, które nie są w stanie samodzielnie wyjść z domu, a tym samym dojechać chociażby do szkoły. Również tym podróżnikom organizatorzy transportu wychodzą naprzeciw, dostosowując ofertę do ich specyficznych potrzeb i wymagań.

Specjalne minibusy

Nie figurują w rozkładach jazdy, nie odjeżdżają z konkretnych przystanków i nie mają ściśle wyznaczonej trasy, a jednak spełniają te same zadania, co pozostałe środki komunikacji miejskiej. Mowa tutaj o minibusach przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych, kursujących w ramach usług transportu zbiorowego.

W celu zaspokojenia potrzeb osób z różnymi dysfunkcjami narządów ruchu, które nie mogą samodzielnie

Organizacja przewozów osób niepełnosprawnych

korzystać z autobusu, tramwaju i trolejbusu, wprowadzono przewozy specjalnie przystosowanymi do tego celu minibusami, jako uzupełnienie podstawowej powszechnie dostępnej oferty. Pojazdy te wyposażone są m.in. w windy dla wózków inwalidzkich, specjalne mocowania do nich oraz system pasów bezpieczeństwa i zagłówków. Kierowca ma obowiązek zapewnić pasażerom maksymalny komfort podróży dbając o odpowiednią temperaturę, oświetlenie i sprawując opiekę nad pasażerami.

Dla kogo bezpłatnie?

Bezpłatna oferta przewozu minibusami nie jest skierowana do wszystkich. W celu skorzystania z takiego rozwiązania należy wcześniej zamówić usługę. Zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni, z bezpłatnych przewozów mogą korzystać osoby o umiarkowanym lub znacznym stopniu niepełnosprawności, przede wszystkim dzieci i młodzież, w drodze do szkoły lub przedszkola i z powrotem. Bezpłatny przejazd przysługuje również opiekunowi osoby niepełnosprawnej.

Jak skorzystać z usługi?

W Gdańsku osoba niepełnosprawna bądź jej opiekun musi złożyć wniosek do odpowiedniej instytucji. Dla osób dorosłych jest to Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie, dla osób uczących się Wydział Rozwoju Społecznego Urzędu Miejskiego, dla pozostałych Zarząd Transportu Miejskiego. Wniosek rozpatruje specjalnie powołana komisja, która wydaje decyzję dotyczącą możliwości korzystania z minibusu.

W Gdyni natomiast nie tylko rodzice, ale również same szkoły lub placówki opiekuńczo-wychowawcze zgłaszają dyspozycję na przewozy minibusami swoich wychowanków, a wnioski kierują bezpośrednio do ZKM w Gdyni.

Bezpłatne minibusy w liczbach

Minibusy funkcjonujące w ramach komunikacji miejskiej czasami stanowią jedyną szansę dla osób niepełnosprawnych, aby wyjść z domu. Podczas kursu kierowca zabiera kolejne osoby z określonego rejonu i dowozi je do wyznaczonych celów podróży. Dzięki takim specjalnie zorganizowanym przejazdom dzieci mogą uczestniczyć w zajęciach lekcyjnych, rozwijać się, poznawać świat i nawiązywać normalne relacje z rówieśnikami. Jedyną wadą związa-

ną z korzystaniem z minibusów jest dość długi czas trwania przejazdu, ze względu na konieczność zabrania po drodze kolejno kilku osób. W Gdańsku pojazdy te są przystosowane do przewozu maksymalnie 8 pasażerów, w tym 2 na wózkach inwalidzkich. Podobnie sytuacja wygląda w Gdyni – minibusy również mogą tu jednorazowo przewieźć 8 osób chodzących lub 4 osoby na wózkach.

Przewozy w systemie „taxi”

Oprócz bezpłatnych, codziennych przejazdów abonamentowych minibusy kursują również w ramach tak zwanych przewozów „taxi”, czyli na konkretne, złożone wcześniej zgłoszenie.

W Gdańsku za taką usługę pobierana jest opłata od kilometra, wynosząca 80 groszy. Natomiast Gdynia pobiera jednolitą stawkę za przejazd w granicach administracyjnych miasta bez względu na odległość w wysokości 12 złotych.

Chcąc skorzystać z przewozu w systemie „taxi” w Gdańsku, należy skontaktować się z dyspozytornią firmy Warbus dzień wcześniej. Przewozy realizowane są w godzinach 6:00 - 21.30. W Gdyni zaś dużo wcześniej zgłoszenie zamiaru realizacji przejazdu minibusem, nie jest konieczne. Zlecenia z reguły realizowane są na bieżąco lub w możliwie jak najkrótszym czasie, w zależności od liczby zgłoszeń. Należy pamiętać, że godziny kursowania minibusów w czasie roku szkolnego (6-20) różnią się od tych wakacyjnych (7-18).

Istnieje także możliwość skorzystania z odpłatnych przejazdów abonamentowych. W Gdańsku kosztują one odpowiednio 62 zł i 68 zł miesięcznie. W Gdyni można natomiast za 180 zł kupić 20-przejazdowy kart, do wykorzystania w dowolnym czasie.

Specjalna komunikacja minibusowa dla osób niepełnosprawnych, jak widać, stanowi potrzebne uzupełnienie oferty ogólnodostępnej komunikacji miejskiej. Pomimo, że w Gdyni wszystkie pojazdy są już niskopodłogowe, a w Gdańsku wszystkie autobusy i większość tramwajów, to jednak często osoby niepełnosprawnych wymaga użytkowania specjalnych pojazdów. Do nich organizatorzy komunikacji miejskiej kierują ofertę minibusów.



NASZA PRACA TO POMOC
Rozmowa Anny Gerleckiej z kierowcami minibusów pracującymi w ramach sieci ZKM w Gdyni

Codziennie przewozy minibusami tej samej grupy osób sprawiają, że pomiędzy pasażerami, a kierowcą nawiązuje się swoista relacja. W przeciwieństwie do anonimowego kierowcy prowadzącego autobus, osoby obsługujące połączenia minibusami bardzo często wchodzą w rolę koleżeńskie, a nawet przyjacielskie ze swoimi pasażerami. Można się o tym przekonać w rozmowie z dwoma kierowcami minibusów pracującymi w ramach sieci ZKM w Gdyni – Panem Wojtkiem i Jurkiem.

Zawód kierowcy minibusu to taka sama praca jak każdego innego kierowcy komunikacji miejskiej?

Zdecydowanie nie, nasza praca to pomoc, pomoc drugiemu człowiekowi, który często bez wsparcia nie wyszedłby sam z domu.

Co, poza dowieszeniem pasażera pod wskazany adres, należy do Pańskich obowiązków?

Przed wszystkim zabezpieczenie osoby niepełnosprawnej w pojeździe i stworzenie jej jak najlepszych warunków do podróży. Jednak nasza rola bardzo często nie ogranicza się tylko do tego. Zdarza się, że znośmy taką osobę po schodach w bloku (ten pot na czole nie bierze się znikąd), czy pomagamy jej wyjść z domu, bo nawet kilka stopni często stanowi nie lada przeszkodę.

A co z opiekunem osoby niepełnosprawnej – to już chyba jego rola?

Często przy osobie niepełnosprawnej po prostu opiekuna nie ma. Więc bierzemy jego rolę na siebie.

Czy w czasie roku szkolnego przewozić Panowie zawsze tych samych pasażerów?

Nie, jest to uzależnione od harmonogramu, który otrzymujemy danego

skiego sympozjum lekarskiego, a także mniejszych imprez, w tym warsztatów studenckich. Bilet imprezowy chwalony jest przede wszystkim za wygodę oraz prostotę rozwiązania. Uczestnicy nie muszą znać tariff poszczególnych przewoźników, poszukiwać kiosku lub drobnych w celu zakupu biletu u kierowcy, a w razie kontroli wystarczy, że okazą identyfikator wstępu lub specjalną kartę elektroniczną. Bilety 8-godzinne pozwalają na swobodny dojazd i powrót z imprez, a bilety 24-godzinne umożliwiają przejazdy także podczas ich trwania.

KB

Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej

Adres redakcji:
80-247 Gdańsk, ul. Sobótki 9
Tel. +48 58 342 25 00 Fax +48 58 342 24 99
e-mail: przystanek@mzkzg.org
Internet: www.mzkzg.org

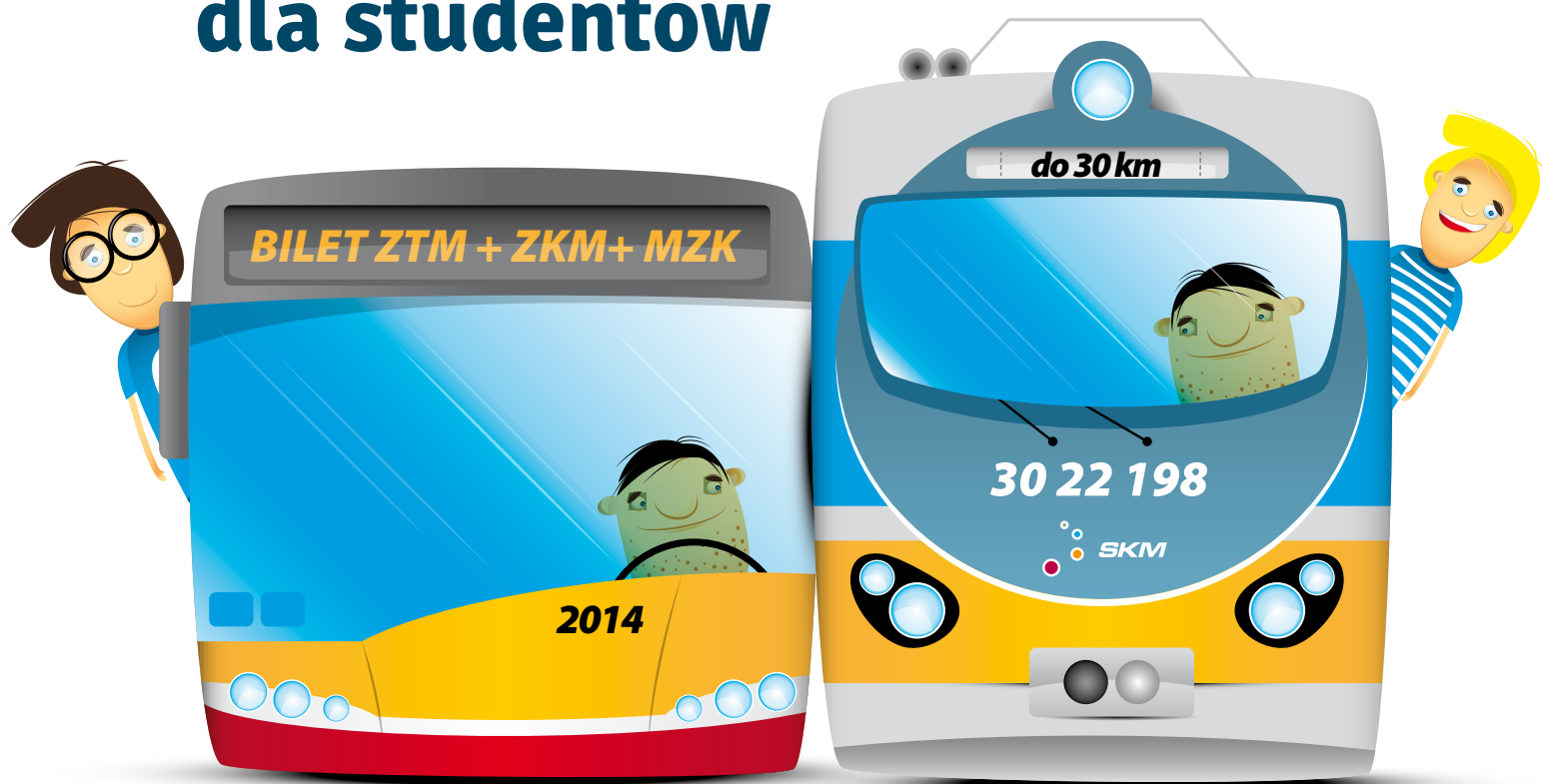
Zespół redakcyjny:
Krzysztof Grzelec - red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kołodziejski

Współpraca:
Olga Wyszomirska

Projekt graficzny i skład:
MZZG

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkzg.org. Artykułów niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo do wyboru materiałów do publikacji i dokonywania skrótnych nadesłanych materiałów. Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

Wybierz Bilet 30+ dla studentów



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

Bilet 30+ za

97,90 zł

Promocyjny Bilet
Miesięczny SKM i PR

53,90 zł

Bilet Metropolitalny
Promocyjny

+ 44 zł

11% taniej!



SKM
szybka kolej miejska

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

