

Nr 14

grudzień 2014
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Tristar zlokalizuje pojazdy komunikacji miejskiej



Trwają ostatnie testy systemu Tristar, największego w historii, wspólnego przedsięwzięcia Gdańska, Gdyni i Sopotu, a także największego z realizowanych w Polsce tzw. inteligentnych systemów zarządzania ruchem drogowym.

KB
więcej - s. 3

Gryf to nie tylko autobusy



W 11 numerze Przystanku Metropolitalnego opublikowaliśmy wywiad z Panem Bartłomiejem Buczkim, Dyrektorem Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście na temat jego kolekcji artefaktów związanych z historią kolei. Dzisiaj kolej na hobby Pana Mariana Koteckiego, właściciela firm Przewozy Autobusowe „Gryf” i Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Gdańsku.

więcej - s. 4

Polityka rozwoju transportu rowerowego w Sopocie



Obserwując rosnące zainteresowanie transportem samochodowym, a przy tym widząc jego wpływ na miejską tkankę i społeczność, władze miast starają się prowadzić politykę zachęcającą do korzystania z alternatywnych dla samochodu form transportu.

więcej - s. 7

Hu! Hu! Ha!

Nasza zima zła!

– czyli zima w komunikacji miejskiej

HUBERT KOŁODZIEJSKI



MACIEJ SKUZA

Zima to nie jest najłatwiejszy czas dla komunikacji miejskiej. Trzeba dodatkowego wysiłku ze strony organizatora, przewoźników, służb miejskich – żeby zapewnić niezawodność usług i wyjść naprzeciw oczekiwaniom pasażerów. Ulica powinna być czarna, przystanek ośnieżony, a pojazd komunikacji miejskiej ogrzany. Przyjrzyjmy się więc, co robią przewoźnicy, żeby przygotować się do zimy.

Przygotowanie do zimy

Przewoźnicy muszą przede wszystkim odpowiednio do zimy przygotować pojazdy. W autobusie trzeba sprawdzić parametry płynu chłodzącego silnik (upewnić się jaką jest temperatura zamarzania aktualnie używanego płynu), stan ogumienia pojazdów, sprawność akumulatorów (pamiętając, że efektywna pojemność w okresie dużych mrozów spada o kilkadziesiąt procent), sprawność ogrzewania oraz zmienić paliwo z let-

niego na zimowe. To nie wszystko, trzeba jeszcze poszukać w zakamarkach pojazdu wody, która mogłaby zamarznąć i przysporzyć kłopotów. Woda lubi po lecie i jesieni pochować się w elementach układu pneumatycznego i paliwowego. Koniecznie trzeba ją stamtąd usunąć. Wody poszukuje się nie tylko w autobusach, ale również w tramwajach i trolejbusach, ponieważ nie tylko ich układy pneumatyczne, ale i cała elektronika wilgoci nie lubi.

Idzie mróz

Jeżeli zapowiadane są niskie temperatury, pojazdy komunikacji miejskiej są uruchamiane około pół godziny wcześniej niż zwykle (przed planowanym wyjazdem na trasę). Pozwala to na ogrzanie wnętrza pojazdu z myślą o pasażerach, tablicach elektronicznych, które mogą źle funkcjonować przy niskich temperaturach i drzwiach, które czasami przy ujemnych temperaturach nie chcą się

otworzyć lub domknąć. Najbardziej uciążliwe są zmiany temperatury z dodatnich w dzień na ujemne w nocy. W takich przypadkach najbardziej narażone na usterki są układy pneumatyczne, w których w wyniku zmian temperatury może znajdować się niewielka ilość wilgoci.

Idzie duży mróz

Przy dużym mrozie, poniżej minus 20 stopni Celsjusza, pojawiają się problemy z elektroniką oraz ulegają zamarzaniu niektóre podzespoły (zawory), które nie posiadają układów grzewczych. Dla trakcji elektrycznej szczególnie nieprzyjemna jest wysoka wilgotność powietrza oraz gwałtowne zmiany temperatury. Tworzy się wtedy bardzo gruba warstwa szronu na sieci trakcyjnej. Dlatego, aby zapobiec problemom eksploatacyjnym, w porze nocnej pojazdy przecierają sieć trakcyjną. Gdyńska trolejbusowa sieć trakcyjna jest wtedy także smarowana specjalnym, niezama-

zającym płynem – tworzącym na przewodzie zasilającym powłokę utrudniającą zaszronienie. Sieć tramwajowa w Gdańsku także wymaga przecierania. W tym celu wyjeżdżają w nocy dwa tramwaje (wyposażone w specjalne wkładki montowane w pantografach) – jeden z zajezdni we Wrzeszczu, drugi z Nowego Portu. Funkcje „przecierakowych” będą wkrótce realizować dwa tramwaje zakupione z Kassel, z których każdy jest wyposażony w dwa pantografy. Stan sieci, od tegorocznej zimy, będzie także monitorowany przy użyciu kamery umieszczonej na jednym z tramwajów. Warto także dodać, że wszystkie zwrotnice torowisk gdańskich tramwajów są ogrzewane, co zapobiega ich zamarzaniu.

Pada, pada śnieg

W trakcie obfitych opadów śniegu trzeba na bieżąco ośnieżać plac postojowy, drogi dojazdowe i te pojazdy, które w swojej zajezdni nie mają „da-

dokończenie - s. 2

Radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz Szczęśliwego 2015 Roku
Czytelnikom Przystanku Metropolitalnego życzy
Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej!

mzkzg.org



P.A. GRYF

Gryf to nie tylko autobusy

Na zdjęciu: Pan Marian Kotecki
w czołgu Pantera na planie filmowym

W 11 numerze Przystanku Metropolitalnego opublikowaliśmy wywiad z Panem Bartłojem Buczkim, Dyrektorem Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście na temat jego kolekcji artefaktów związanych z historią kolei. Dzisiaj kolej na hobby Pana Mariana Koteckiego, właściciela firm Przewozy Autobusowe „Gryf” i Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Gdańsku, które świadczą usługi dla ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni oraz poza metropolią – na obszarze województwa pomorskiego.

Hobby Pana Mariana Koteckiego pozostaje nie ma związku z transportem zbiorowym, ale... o tym w wywiadzie.

Redakcja: Nazwa „Gryf” kojarzy się znacznej części mieszkańców naszego regionu z firmą autobusową. Od niedawna markę Gryf wykorzystuje także Pana prywatne Muzeum Techniki Wojskowej. Skąd pomysł na taką kolekcję?
Marian Kotecki: 10 lat temu w ramach dywersyfikacji działalności firmy, zajmującej się świadczeniem usług przewozowych w transporcie zbiorowym, zajęliśmy się sprzedażą używanych autobusów. Koniec ub. wieku to okres, w którym niewielu przewoźników było stać na zakup nowych pojazdów. Poszukując atrakcyjnego dostawcy autobusów używanych dla własnej działalności, znaleźliśmy ciekawą niszę rynkową

w Niemczech. Niemiecka Bundeswehra sprzedawała po atrakcyjnej cenie autobusy o niewielkim przebiegu, które po pewnych modyfikacjach wnętrza przystosowaliśmy do obsługi rynku przewozów pasażerskich. Zainteresowaliśmy się też terenowymi Mercedesami G i Unimogami, które były w ofercie sprzedaży niemieckiego wojska. To początek kolekcji pojazdów militarnych. Jeden z zakupionych wówczas Unimogów służy nam do dnia dzisiejszego jako pogotowie techniczne dla innych pojazdów wojskowych. To bardzo ciekawy pojazd o olbrzymich możliwościach. Widok, gdy relatywnie mały Unimog holuje trzydziestoparotonowy czołg, naprawdę robi wrażenie. Dysponując

takim sprzętem jeździliśmy na zloty pojazdów militarnych. Rozwijając działalność przewozową w komunikacji miejskiej i regionalnej oraz sprzedaż autobusów używanych, pozazdrościłem prywatnym właścicielom czołgów ich „zabawek” i postanowiłem powiększyć swój „inwentarz” o ... czołg.

Jednym z egzemplarzy czołgów jest niemiecki PzKpfw V Panther, czyli Pantera. Skąd pomysł akurat na ten typ czołgu?

– Pomysł na zbudowanie repliki czołgu powstał w 2010 r. Okazało się, że podwozie od radzieckiego czołgu T-55, dostępnego na krajowym rynku demobilizowanych pojazdów

wojskowych, idealnie pasowało do

wymiarów Pantery. Po wielu wizytach w zagranicznych muzeach (w Polsce nie zachowała się żadna drugowojenna Pantera), po obfotografowaniu dziesiątków detali i zakupie planów modelarskich, wraz z grupą współpracowników przystąpiliśmy do budowy czołgu. Po dwóch latach pracy wyjechaliśmy naszą Panterą z garażu.

Strzeła z działa?

– Strzeła, oczywiście ślepymi nabojami. Dzięki współpracy z jednym z pracowników Politechniki Gdańskiej udało nam się skonstruować armatę czołgu posiadającą odrzut przy wystrzale.

Pana pojazdy to aktorzy w wielu inscenizacjach i filmach.



Sd.Kfz.251 Ausf. D



GMC CCKW353

GMC CCKW353



PzKpfw V „Panther”



Mercedes Benz L 3000



Opel Blitz 1.5t



Mercedes Benz L 1500A

– Stale współpracujemy z grupą rekonstrukcyjną „Pomerania”. Kilka lat temu, wspólnie z miłośnikami nagraliśmy krótki film pt. „Ostatnia Pantera”. Dostrzegł nas Bogusław Wołoszański zainteresowany wypożyczeniem naszych pojazdów do dwóch odcinków „Skarbów III Rzeszy”: „Zamek na Wzgórzu” i „Kamienna Reduta”. Nie był to koniec naszej współpracy. W tym roku wystąpiliśmy z pojazdami i czołgiem w „Tajnej historii XX-wieku” w odcinku „Umarle Miasto”. Także filmowcy zwrócili na nas uwagę i zaproponowano nam udział w filmie Jana Komasy „Miasto ‘44’”.

Jeden z Pana pojazdów militarnych brał udział w pokazie pojazdów... komunikacji miejskiej.

– To amerykańska ciężarówka GMC, która tuż po II wojnie obsługiwała Gdynię jako pojazd komunikacji

mięskiej. Udostępniliśmy ją ZKM w Gdyni do pokazu zabytkowych pojazdów z okazji 85 lat gdyńskiej komunikacji miejskiej. Posiadamy też inny zabytkowy pojazd komunikacji miejskiej – autobus Mercedes O305 z 1974 r. Niestety do 1989 r. nie obsługiwał on miast naszej metropolii ze względów politycznych i zapewne finansowych.

Co jeszcze posiada muzeum w swojej kolekcji?

– Naszą kolekcję uzupełniają też działa, rakiety, motory, rowery, broń i inny sprzęt wojskowy.

Który z pojazdów uznaje Pan za najcenniejszy egzemplarz?

Trudno jest mi odpowiedzieć, jaki jest nasz najcenniejszy eksponat.

Wspólnie z kolegami włożyłem wiele pracy w każdy pojazd. Posiadamy ciężkiego działa samobieżnego ISU-152. Prawdopodobnie w tym roku złożyliśmy czołg Leopard.

Czy pojazdy udostępnia Pan do oglądania?

– Taką jest rola muzeum. Jednak ze względu na wypożyczanie przez nas pojazdów warto się umówić wcześniej na wizytę, tak aby zobaczyć naszą pełną kolekcję. Nasza baza w Żukowie, gdzie prezentujemy obecnie nasz sprzęt, okazała się za małą, gdyż otrzymaliśmy z Ministerstwa Obrony Narodowej następną partię sprzętu wojskowego wycofanego z armii. Staliśmy się posiadaczami terenu by-

łej jednostki wojskowej w Dąbrówce koło Luzina. Tam, na 15 ha i w 3 tys. m² budynków, hal i bunkrów, będziemy w pełni mogli rozwinąć skrzydła jako Muzeum Techniki Wojskowej „Gryf”. Teraz nasza ekspozycja znajduje się w Żukowie przy ul. Armii Krajowej 1. W maju 2015 r. planujemy przeniesienie się do nowej siedziby w Dąbrówce.

Wszystkie nasze działania można śledzić na naszej stronie internetowej oraz na fanpage'u na facebooku. Gdyby ktoś osobiście chciał się włączyć w renowację zabytkowego sprzętu i wziąć udział w inscenizacjach oraz filmach, to serdecznie zapraszamy.

www.muzeumgryf.pl

www.muzeumgryf.pl

P.A. GRYF

85 lat gdyńskiej komunikacji miejskiej

STEFANIA KAMIŃSKA

Gdyńska komunikacja miejska od lat stawiana jest jako przykład łączenia nowoczesnego taboru i nowoczesnych metod zarządzania. Organizatorem przewozów gdyńskiej komunikacji miejskiej jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Nowoczesne zarządzanie wg gdyńskiego organizatora to zasada, że najważniejszy jest pasażer i jego oczekiwania. Dlatego ZKM w Gdyni od 20 lat bada preferencje i oczekiwania mieszkańców Gdyni i sąsiednich gmin w ramach kompleksowych badań marketingowych. Na podstawie wyników badań gdyński organizator tak dopasowuje ofertę przewozową, by uzyskać maksimum zadowolenia pasażerów.

W ramach badań mieszkańcy także oceniają gdyńską komunikację miejską. Od lat ocena ta nie jest niższa niż ocena dobra i stale rośnie. W roku 2010 oceniono ją na 4,18 w skali ocen od 2 do 5, a w roku 2013 było to już 4,27.

Także w Europie gdyńska komunikacja miejska i jej organizator są doceniani. 9 maja 2013 r. w Genewie, podczas 60. Kongresu Transportu Publicznego, Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego przyznała Gdyni nagrodę za najwyższy w Europie Środkowo-Wschodniej standard obsługi klienta w komunikacji miejskiej. Doceniono podejście, zgodnie z którym, za pośrednictwem regularnie przeprowadzanych badań marketingowych, to mieszkańcy współkształtują wraz z Zarządem Komunikacji Miejskiej ofertę przewozową w swoim mieście.

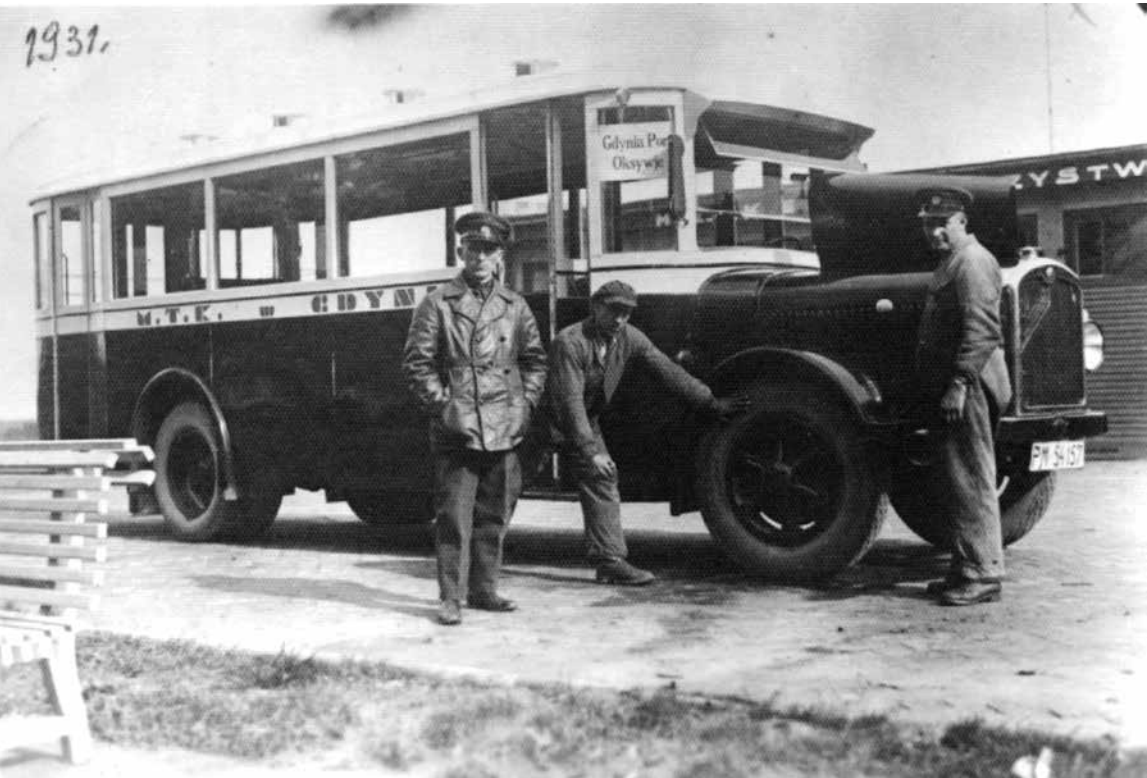
W Gdyni jakość usług transportu publicznego wyraża się również w nowoczesności i ekologiczności. Miasto inwestuje w nowoczesny, proekologiczny tabor, czego przykładem jest funkcjonowanie jednych z najnowszych w Europie i na świecie trolejbusów oraz autobusów zasilanych gazem ziemnym. Poza tym wszystkie pojazdy, zarówno autobusy, jak i trolejbusy, są niskopodłogowe.

Podkreślić należy, że gdyńska komunikacja trolejbusowa to lider tego rodzaju transportu w Europie – gdyńskie trolejbusy w bieżącym roku pokonały konkurencję z kilkunastu

krajów Unii Europejskiej i zdobyły prestiżową nagrodę RegioStars 2014. Komisja Europejska doceniła zarówno ekologiczne i generujące oszczędności rozwiązania, jak i fakt, że realizowane inwestycje zachęciły do korzystania z komunikacji publicznej nowych pasażerów.

Dzisiaj komunikacja miejska w Gdyni jest dumą miasta, łączącą 85-letnią tradycję i nowoczesność.

Pierwszą regularną komunikację miejską na terenie Gdyni uruchomiło Towarzystwo Komunikacji Automobilowej (TKA) we wrześniu 1929 r., a więc 85 lat temu. Pierwsza linia łączyła Śródmieście z Oksywiem. Jeszcze w tym samym roku władze Gdyni porozumiały się z zarządem TKA w sprawie utworzenia spółki



ZE ZBIORÓW PRYWATNYCH P. BORUSIAKA

przewozowej. W ten sposób, w 1930 r. powstało Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne Sp. z o. o. (MTK) z siedzibą w Gdyni, w której gmina miasta Gdyni objęła połowę udziałów. Cztery lata później miasto wykupiło od TKA udziały w spółce i stało się jej jedynym właścicielem. Obsługiwano wówczas główne ciągi komunikacyjne – do Oksywi, Chyloni, Sopotu, a także do portu i do nie istniejącego już Mola Pasażerskiego przy Basenie Prezydenta. Następnie uruchomiono połączenia do Witomina i Babich Dołów. Funkcjonowało 14, ponumerowanych cyframi linii, w tym 10 miejskich. Działalność MTK została zawieszona w 1939 r. z powodu wybuchu II Wojny Światowej. W czasie wojny komunikację miejską

na terenie miasta uruchomiło przedsiębiorstwo Danziger Elektrische Strassenbahn AG z Gdańska, które później przyjęło nazwę Verkehrsbe-triebe Danzig-Gotenhafen. Zapewnia-ło ono tylko podstawowe połączenia. W 1943 r., na terenie Gdyni zaczęła funkcjonować wprowadzona przez okupanta komunikacja trolejbusowa. Uruchomiono pierwszą linię z Chyloni do Urzędu Miasta, którą następnie wydłużono do Orłowa.

Po wojnie powołano Miejski Zakład Komunikacyjny w Gdyni, który został następnie włączony w Związek Międzykomunalny miast Gdańska, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miast Wybrzeża”, na którego szczeblu utworzono Międzygminne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-

-Gdynia. W 1951 r. przekształcono je w przedsiębiorstwo państwowe Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia. Uruchomiono wówczas linię autobusową do Babich Dołów. Powstała również nocna komunikacja trolejbusowa z placu Kaszubskiego do Sopotu i do Chyloni. Wcześniej powstały linie trolejbusowe do Małego Kacka i Oksywi, a linia z Orłowa została przedłużona do Sopotu.

W kolejnych latach uruchomiono linie do Dęptowa, Oksywią Gór- nego, Wielkiego Kacka i Wzgórza Nowotki (obecnie Wzgórze Świętego Maksymiliana). W centrum autobusy kursowały w dwie strony ulic Świętojańskiej i Starowiejskiej. Komu- nikacja autobusowa i trolejbusowa przeżywała rozkwit. Nowe osiedla mieszkaniowe, coraz bardziej oddal- one od centrum miasta, przyczyniły się do uruchomienia kolejnych linii au- tobusowych i trolejbusowych, w tym linii przekraczających granice miasta i kursujących m. in. do Rumi, Redy, Sopotu, czy Kosakowa. W 1989 r. wydzielono MPK w Gdyni ze struktur WPK w Gdańsku. W 1990 r. MPK przekazano samorządowi Gdyni, któ- ry przekształcił go w zakład budżeto- wy – Miejski Zakład Komunikacyjny w Gdyni. Wreszcie – w 1992 r. - po- wołano Zarząd Komunikacji Miej- skiej (ZKM) w Gdyni, oddzielając organizację od realizacji przewozów. Obsługę przewozową realizuje obec- nie 7 przewoźników. Najwięksi z nich to trzy spółki komunalne - Przed- siębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni Sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Gd- yni Sp. z o.o., eksploatujące autobusy oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni Sp. z o.o. – przewoźnik trolejbusowy. Najwięk- szymi prywatnymi przewoźnikami są Pomorska Komunikacja Samo- chodowa Sp. z o.o. oraz Przewozy Autobusowe „Gryf” Sp. z o.o. Sp. k. ZKM w Gdyni funkcjonuje do dziś z coraz większymi sukcesami.

Warto przypomnieć, że od 2008 r. liniami Zarządu Komunikacji Miej- skiej w Gdyni można podróżować również na podstawie biletów me- tropolitalnych – jednodniowych, 24- i 72-godzinnych, oraz okreso- wych – miesięcznych i 30-dniowych.

Polityka rozwoju transportu rowerowego w Sopocie

KRZYSZTOF JALOSZYŃSKI

Potrzeba równowagi
Obserwując rosnące zaintereso- wanie transportem samochodowym, a przy tym widząc jego wpływ na miejską tkankę i społeczność, wło- darze miast starają się prowadzić politykę zachęcającą do korzysta- nia z alternatywnych dla samocho- du form transportu. Istniejąca sieć drogowa zbliża się do kresu swojej przepustowości, a gęsta, często zabyt- kowa zabudowa utrudnia wytyczanie nowych ulic.

Przed tym problemem stanął rów- nież Sopot. Niewielkie miasto uło- kowane w centrum metropolii musi zmagać się nie tylko z własnym ru- chem, ale również z tranzytowymi po- dróżami odbywającymi się pomiędzy Gdańskiem a Gdynią. Jakby tego było mało, w okresie turystycznym miasto niemal zalewane jest samochodami zmotoryzowanych turystów, którzy desperacko próbują znaleźć jakie- kolwiek wolne miejsce parkingowe w nadmorskiej części kurortu.

Prowadzone w różnych miastach badania udowodniły, że rozbudowa systemu drogowego czy parkingowe- go na określonym obszarze nie roz- wiązuje problemu natłoku aut, gdyż jednocześnie zwiększa się atrakcyj- ność danego miejsca dla kierowców. Doskonale widać to na przykładzie nowego kampusu UG w Gdańsku Oliwie. Pod starymi budynkami rozsiyanymi po Trójmieście nie było praktycznie miejsc parkingowych. Było wiadomo, że nie warto tam do- jeżdżać autem. Duży parking pod nowym kampeusem, jest zatkany do granic możliwości, ponieważ zachęcił on studentów do dojazdu na uczelnię samochodami.

Co 2 kółka to nie 4
Chcący uniknąć permanentnego zatkania Sopot postawił na komu- nikację rowerową. Rozwiązanie to wymuszone zostało przez dużą gę- stość zabudowy miasta. Wylączając obszar leśny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego gęstość zaludnie- nia miasta wynosi 3 731 os/km² i jest o 40% wyższa niż w znacznie większym Gdańsku (2 325 os/km²). W sezonie liczba ta może ulec nawet podwojeniu. Nie ma tu więc miejsca na terenochłonną rozbudowę sieci ulicznej.

Atutem miasta z punktu widze- nia komunikacji rowerowej są jego kompaktowe rozmiary – całe miasto w dowolnym kierunku na rowerze przejechać można w 15 minut. Sa- mochodem w godzinach szczytu zajmuje to przynajmniej drugie tyle. Dodatkowo komunikacja rowerowa jest neutralna ekologicznie, co ważne w przypadku miasta o statusie uzdro- wiska.

W gęsto zabudowanym mieście ruch samochodowy koliduje z ru- chem pieszym i rowerowym. Aby zapewnić bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom w 2012 r. wprowadzo- no zakaz ruchu samochodów ciężaro- wych o masie całkowitej powyżej 24 ton, a następnie w sporej części miasta - głównie na drogach lokalnych po- stanowiono wprowadzić ogranicze-



MZKZG

nia prędkości ruchu do 30 km/h. To właściwie tylko formalność, średnia prędkość ruchu w mieście rzadko bo- wiem przekracza te wartości. Przy tej prędkości nie tylko skracą się droga hamowania, ale i wydłuża się czas możliwy na reakcję. Mniejsza różnica prędkości ruchu pomiędzy pojazdami zwiększa także subiektywne poczucie bezpieczeństwa.

Rower miejski
W 2013 r. Sopot, jako jedno z 5 miast w Polsce, nawiązał współpracę z firmą Nextbike obsługującą syste- my wypożyczalni roweru miejskiego w 80 miastach świata. W ramach tej współpracy na obszarze miasta poja- wiło się pilotażowo 7 stacji wyposa- żonych łącznie w 140 rowerów. Stan- dardowa godzinowa opłata wynosi 4 zł w sezonie i 2 zł poza sezonem, natomiast mieszkańcom Trójmiasta przyznano 50% zniżki. Posiadacze abonamentów mogą także skorzystać z bezpłatnych przejazdów, jeżeli ich czas nie przekroczył 20 minut.

Zeszły rok był okresem wdrożenia i testów systemu, dlatego też miao- rajne informacje na temat jego popu- larności pojawiły się dopiero w tym roku. Z pierwszych powakacyjnych szacunków wynika, że rowery miej- skie od kwietnia wypożyczane były ponad 7 tysięcy razy, z tego w sezonie około 3 tysiące razy.

Najpopularniejszą stacją wśród turystów była stacja Molo Połu- dnie – rowery tam wypożyczane

wykorzystywane były jako sposób szybkiego i wygodnego zwiedze- nia miasta. Najpopularniejsza trasa przejazdów codziennych prowadzi z Brodwiną w kierunku przystanku SKM Kamienny Potok. Doskonale dopasowanie lokalizacji do potrzeb podróźnych sprawia, że stacje te odnotowują po 18% ogółu wypożyczeń. Warto tu dodać, że popularność syste- mu stale rośnie, średnio miesięcznie w systemie rejestruje się 200 nowych osób, co jest dobrym wynikiem biorąc pod uwagę, że w mieście funkcjonuje tylko 7 stacji.

Bezpieczne parkowanie
Sopocki rower miejski zyskuje na popularności, ale to nie jedyne rozwiązanie wdrażane przez miasto. Aktualnie trwają prace nad zaspo- kojeniem jednej z podstawowych potrzeb rowerzystów – możliwości bezpiecznego zaparkowania własne- go roweru. W dzisiejszych czasach nie jest już problemem dotarcie rowe- rem z punktu A do punktu B. Problem pojawia się w sytuacji, gdy trzeba pozostawić rower w jakimś miejscu na kilka godzin.

Miasto już kilka lat temu we współpracy z fundacją Allegro usta- wilo w popularnych miejscach stojaki rowerowe, które swoim wyglądem nawiązywały do nadmorskiego cha- rakteru kurortu. Jest ich jednak zbyt mało, by skutecznie zaspokoić po- trzebę mieszkańców. Z tego powodu aktualnie trwają prace nad zwiększe-

niem liczby parkingów rowerowych. Na pierwszy ogień pójdą szkoły. Pod 7 gimnazjami i liceami stanie kilkadziesiąt stojaków rowerowych w kształcie litery U – umożliwiają- cych przypięcie roweru za ramę. Po- zwoli to na kształtowanie właściwych postaw ekologicznych oraz da szansę młodzieży, która chciała dojeżdżać rowerem do szkoły, ale nie miała do- tychczas takiej możliwości. Więcej parkingów rowerowych potrzebnych jest także w innych częściach mia- sta. Mieszkańcy muszą wiedzieć, że jeżeli wsiądą na rower dojadą blisko punktu docelowego i nie będą mieli problemów ze znalezieniem miejsca do przypięcia jednoślada. Parkingi rowerowe będą potrzebne również przy nadmorskiej ścieżce rowerowej – tym bardziej, że miasto szykuje się właśnie do modernizacji pasa nad- morskiego.

Bez promocji ani rusz
Kolejnym, a może i najważniej- szym aspektem są działania promo- cyjne. Jeszcze kilkanaście lat temu nikt nie czuł potrzeby używania tele- fonów z dotykowym ekranem, dopóki w użytkownikach nie została wzbud- zona potrzeba ich posiadania. Po- dobnie jest z transportem zrównowa- żonym. Typowy kierowca na co dzień podróżujący autem nie czuje potrzeby przesiadki na rower, nie wie bowiem jakie korzyści on daje. Organizacja przejazdów rowerowych, „Mas Kry- tycznych” czy dni bez samochodu jest

próbą zachęty do chociaż chwilowej zmiany środka transportu. Podobnie jak każda usługa, również i transport wymaga odpowiedniej promocji. Tym bardziej w przypadku Sopotu, który na większe natężenie ruchu samocho- dowego nie może sobie już pozwolić.

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 Gizelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kolodziejcki

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

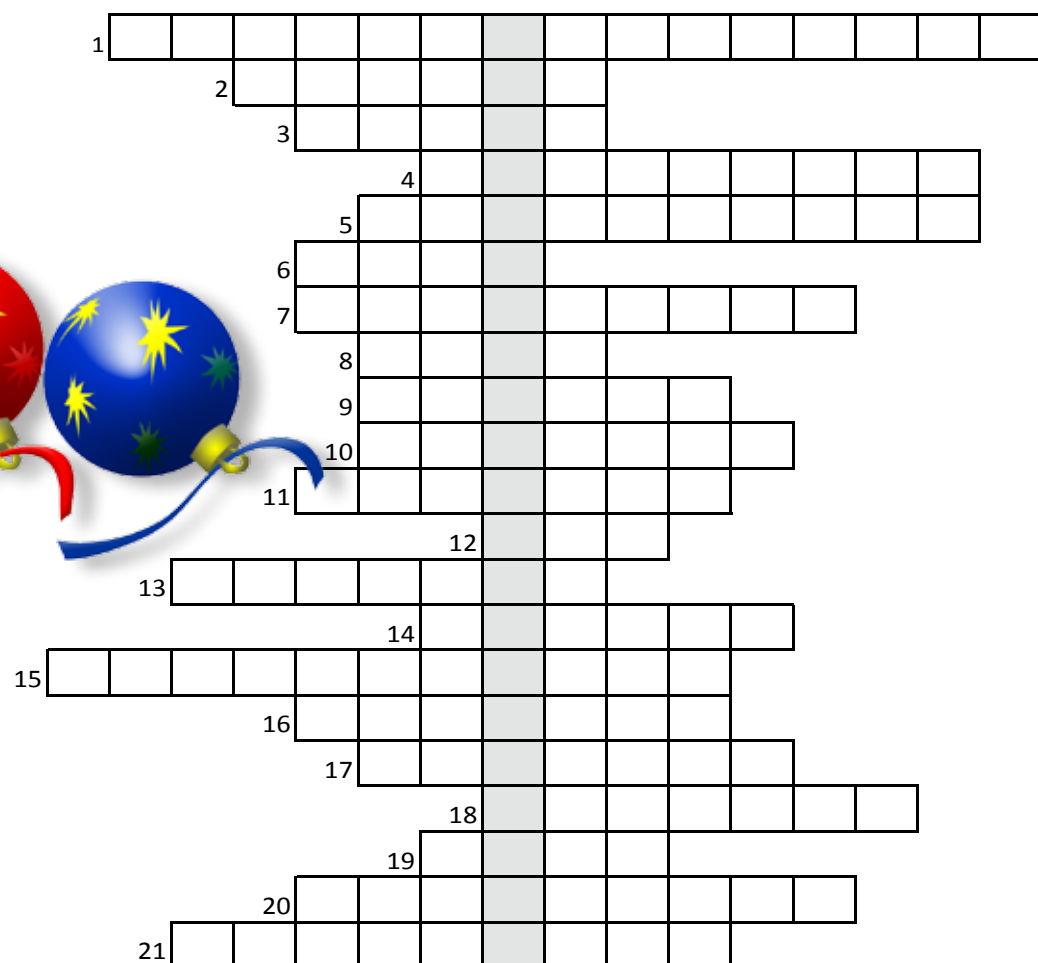
Projekt graficzny i skład:
MZKZG

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

Krzyżówka z nagrodami

Rozwiąż krzyżówkę – wygraj nagrody i kalendarz na 2015 rok!

Pierwsze 30 osób, które rozwiążą krzyżówkę i w dniu 21 grudnia 2014 r. od godz. 19.00 przyślą na adres: konkurs@mzkg.org poprawne hasło (zaciemnione pole) otrzyma przygotowany przez MZKG kalendarz ścienny na 2015 r. Dodatkowo, pierwsze 3 osoby otrzymają kartę prezentową Empik o wartości 50 zł. E-mail poza poprawnym hasłem musi zawierać także imię, nazwisko oraz miejsce zamieszkania (miasto) uczestnika zabawy. Brak którejkolwiek z tych informacji skutkuje nieważnością zgłoszenia. W przypadku otrzymania maili wysłanych w tym samym czasie, o ich kolejności decydować będzie kolejność odebrania przez MZKG poczty elektronicznej. Przesłanie maila jest równoznaczne z wzięciem udziału w konkursie i akceptacją jego regulaminu. Osoby, które otrzymają nagrody i kalendarze zostaną o tym powiadomione za pomocą poczty elektronicznej. Upominki można będzie odbierać od 23 grudnia 2014 r. do 9 stycznia 2015 r. w siedzibie MZKG w Gdańsku przy ul. Sobótki 9. Dane osobowe zostaną wykorzystane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wyłącznie w celu weryfikacji osób nagrodzonych. Jedna osoba może otrzymać wyłącznie jedną nagrodę i/lub kalendarz.



Pytania:

1. Zespół pomieszczeń i warsztatów oraz torów przeznaczonych do przechowywania i obsługi technicznego lokomotyw elektrycznych
2. Zawiera cennik opłat i zasady korzystania z komunikacji miejskiej
3. Najekologiczniejszy środek transportu w mieście
4. Pojazd wyróżniający gdyńską komunikację miejską
5. Osoba prowadząca tramwaj
6. Polska firma zajmująca się budową, modernizacją i naprawą taboru szynowego
7. „Obrazkowe” oznakowanie; np. miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych w autobusach lub tramwajach
8. Morski lub lotniczy
9. Gmina należąca do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
10. Aplikacja, dzięki której za pomocą telefonu można kupić bilet kolejowy i komunikacji miejskiej oraz opłacić postój w strefach płatnego parkowania
11. Jeden z obiektów inżynierskich Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
12. Organizator transportu miejskiego w Gdańsku
13. Wiodący producent polskich autobusów
14. Firma zajmująca się kontrolą biletów m.in. w pociągach SKM-ki i w gdańskich tramwajach
15. Nowobudowana stacja SKM
16. Jeden z przystanków SKM w Sopocie
17. Zintegrowany system inteligentnego sterowania ruchem drogowym w Trójmieście
18. Osoba korzystająca ze środka transportu, która nie kieruje pojazdem
19. Uprawnieni są do niej m. in. studenci, emeryci i renciści
20. Bilet metropolitalny, który obowiązuje w ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo
21. Inaczej korek drogowy



DANKA ŚLIPY

Dzieci największą inspiracją

Mam na imię Danka i jestem mieszkanką Gdyni. Od ośmiu lat należę do grona szczęśliwych mam, posiadając trzy wspaniałe córki. Kiedy na świecie pojawiły się dwie pierwsze, postanowiłam w pełni wykorzystać urlop wychowawczy, co w efekcie oznaczało kilka lat razem w domowych pieleszach. Chciałam ten czas wykorzystać najlepiej jak potrafię. Wychowywanie dzieci nie jest łatwą sztuką.

W trudnych chwilach pomagały mi... wycieczki. W weekendy były to wyjazdy autem z moim mężem, ale w tygodniu jeździłam z dziećmi sama. Najpierw były to piesze wyprawy z wózkiem dziecięcym po najbliższej okolicy. Wkrótce zaczęłam planować dalsze wypadki.

Jako że nie jeżdżę samochodem, oczywiście



Podróż za 2 uśmiechy blog: www.frajdadanadmorzem.pl

było dla mnie, by wycieczki te odbywały się komunikacją miejską. Szybko przekonałam się, jak wiele korzyści wszystkie czerpiemy z takiej atrakcji. Zmiana otoczenia, inni ludzie, ciągły ruch na świeżym powietrzu powodowały, że po całym dniu wycieczkowania wracałyśmy zmęczone, ale bardzo zadowolone. Podróżowanie autobusem, trolejbusem, tramwajem, kolejką SKM, tramwajem wodnym, czy pociągami, sprawiło nam wielką FRAJDĘ. I ja i moje dzieci wiele się nauczyłyśmy. One co chwilę mnie zaskakiwały swoją ciekawością świata, ja werutowałam przewodniki, by móc odpowiadać na coraz większą liczbę pytań, jakie zadawały. Wkrótce przerodziło się to w moją pasję: wspólne odkrywanie świata z moimi dziećmi. Wiedza z podstawowych przewodników przestała mi wystarczać. Zainspirowana takim przebiegiem zdarzeń poszłam na kurs na przewodnika miejskiego po Trójmieście. Teraz w wolnym czasie oprowadzam wycieczki.

Dlaczego blog?

Gdy moje starsze dziewczynki poszły do

przedszkola spotkałam całą masę różnych rodziców. W rozmowach okazało się, że to co robię to właściwie rzadkość. Wiele mam mówiło mi o swoich obawach, lękach, braku wiedzy i odwagi, by wyruszyć z dziećmi na taką wycieczkę. Byłam zaskoczona, bo wydawało mi się, że każdy tak robi. Wróciłam do pracy biurowej, jednak po krótkim czasie uświadomiłam sobie, że chcę, aby moje życie wyglądało zupełnie inaczej. Wpadłam na pomysł, by moją wiedzę podzielić się z innymi rodzicami. Choć od pomysłu do realizacji trochę trwało, udało mi się stworzyć własną stronę internetową Frajda nad morzem. Blog działa od ponad roku.

Akcja Podróż za 2 uśmiechy

Dzieci rosły, na świecie pojawiła się moja trzecia córeczka, a my wciąż podróżowałyśmy. Gdy starsze skończyły 4 lata, zaczęłam kasować za nie bilety ulgowe. Wkrótce przekonałam się, jak wiele potrafi kosztować nasza wyprawa np. do Gdańska. Zwalaszczą, gdy zdarzało się, że miałam pod opieką jeszcze inne dzieci. Pomyślałam wtedy, że przydałaby się akcja „Po-

dróż za 2 uśmiechy”, czyli zniżka na przejazd komunikacją miejską dla opiekuna dziecka. Maluch byłby zadowolony, że jedzie na wycieczkę, a opiekun, że mniej za taką atrakcję płaci. Świetne, prawda? Nie wiedziałam tylko, jak coś takiego zorganizować. Kiedy powstał blog, pomyślałam, że jest okazja, by spróbować wcielić pomysł w życie. Zainspirowana zdjęciem, które dostałam od koleżanki z jej podróży autobusem z dzieckiem, umieściłam na blogu informację o akcji mającej na celu uzyskanie wspomnianej zniżki. Poprosiłam rodziców, aby przez całe wakacje dokumentowali swoje autobusowe wojaże i przesyłali zdjęcia na frajdowego maila. Ja również dokumentowałam swoje wyprawy. Tym pomysłem trafiłam do wielu serdecznych i, tak samo jak ja, pozytywnie zakręconych ludzi. Miesiące lipiec i sierpień uważam za udane, wiele osób poparło akcję, podjęło wysiłek, czego efekty można zobaczyć na moim blogu. Teraz wszystko w rękach władz miast. Wierzę w to, że cała akcja zakończy się wielkim sukcesem.