

Nr 2

lipiec 2011
nakład: 25 tys. egz.egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org**Konkurs** s.8
wygraj doładowanie!**Nie ma nic
za darmo!**

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej pokrywane są z dwóch źródeł: przychodów ze sprzedaży biletów i dotacji z budżetów gmin. Oczywiście można wyobrazić sobie sytuację, w której komunikacja miejska jest finansowana tylko z jednego źródła.

więcej - s. 3

Pasażer na dachu
wspomnienia długoletnich
pracowników komunikacji

KRZYSZTOF GRZELEC

Osobny rozdział historii komunikacji miejskiej to pasażerowie. W pierwszych latach powojennych w stoczni i porcie używano koni jako zwierząt pociągowych. Zwierzęta do pracy w stoczni dowożono z Pustek Cisowskich... trolejbusem.

więcej - s. 4

**Trolejbusy
w Gdyni**

Kalendarium od 1972 r.

MARIUSZ JÓZEFOWICZ



Fot. ze zbiorów H. Biangi

Regres komunikacji trolejbusowej (1972-1980)

- rozpoczęcie realizacji „Programu likwidacji komunikacji trolejbusowej do 1978 r.” w ramach którego zlikwidowano większość tras trolejbusowych i ograniczono liczbę linii do trzech (nr 22, 25 i 30)

więcej - s. 2

Przystanek

metropolitalny

komunikacja miejska 2.0

Jeszcze sprawdzę pocztę i wyłączam komputer. Coś przyszło. Kolejny spam do usunięcia? Jednak to nie spam! To powiadomienie, że za dwa dni kończy mi się ważność biletu miesięcznego. **Muszę kupić nowy bilet! Przez internet zrobię to spokojnie w 5 minut**, a jak już będę w serwisie www.mzkzg.org to sprawdzę jak dojechać do Suchego Dworu. Z Zasy kawał drogi, a ja nigdy tam nie byłem.

ADAM RASZPUNDA

Aby usprawnić i ułatwić pasażerom możliwość korzystania z komunikacji miejskiej MZKZG uruchomił dwie nowe usługi: Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej (ISOKE) umożliwiający zakup biletów metropolitalnych przez internet oraz zaawansowaną wyszukiwarkę połączeń komunikacyjnych jakdojade.pl.

**Internetowy System Obsługi
Karty Elektronicznej**

Dla osób lubiących wygodę uruchomiono 8 marca 2011 r. Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej pozwalający kupić przez 24 godziny na dobę bez wychodzenia z domu bilety metropolitalne 24- i 72-godzinne oraz 30-dniowe i miesięczne. Aby kupić bilet przez internet należy posiadać kartę elektroniczną oraz adres e-mailowy, na który wysyłane jest potwierdzenie zakupu oraz informacja o upływie ważności biletu – np. na dwa dni przed zakończeniem okresu jego obowiązywania.

Zakup biletu przez Internet

W systemie logujemy się wpisując numer karty miejskiej oraz wygenerowany na obrazku kod autoryzacji. W formularzu zamówienia wybieramy typ biletu okresowego, określamy datę rozpoczęcia jego ważności oraz podajemy adres e-mail, na który wysłane zostanie potwierdzenie złożenia zamówienia oraz dokonania płatności. Opcjonalnie możemy także wybrać funkcję automatycznego przesyłania informacji przypominającej o zbli-



żającym się zakończeniu okresu obowiązywania biletu. Następnie wskazujemy sposób zapłaty. Do wyboru mamy płatność za pomocą karty płatniczej lub elektronicznego przelewu bankowego. Nad bezpieczeństwem transakcji czuwa firma eCard, która jest jednym z liderów rynku płatności internetowych. Na sam koniec zapoznajemy się z regulaminem. Jeżeli akceptujemy regulamin wciskamy przycisk „Dalej”. Teraz pozostaje już tylko ostateczne zweryfikowanie i potwierdzenie

zamówienia oraz dokonanie płatności, które będzie możliwe po automatycznym przekierowaniu nas do portalu rozliczeniowego banku, który wskazaliśmy. Zakończeniem transakcji jest przesłanie na wskazany przez nas e-mail informacji potwierdzającej złożenie zamówienia oraz dokonanie płatności.

Pierwszą podróż na podstawie tak zakupionego biletu okresowego będzie można zrealizować w dniu następnym od otrzymania na e-mail informacji potwierdzającej złożenie

zamówienia oraz dokonania płatności. Natomiast okazją do fizycznego zapisania biletu na karcie będzie spotkanie pierwszej kontroli biletów. Kontroler przykładając naszą kartę do czytnika zapisze na niej istniejący w systemie bilet. W komunikacji wejherowskiej możliwe jest również zapisanie biletu na karcie po przyłożeniu jej do kasownika biletów elektronicznych lub infoterminala.

Podobne systemy zakupu biletów przez internet funkcjonują już w Warszawie, Wrocławiu, Bydgoszczy i Rybniku, przy czym w systemach tych pasażer, który kupił bilet przez internet przed realizacją pierwszej podróży musi udać się do specjalnego punktu aby zapisać bilet na karcie. W naszym systemie nie ma takiej konieczności.

Wyszukiwarka połączeń komunikacyjnych

Drugą usługą uruchomioną przez MZKZG, mającą poprawić jakość korzystania z komunikacji miejskiej jest nowoczesna wyszukiwarka połączeń komunikacyjnych jakdojade.pl. Umożliwia ona szybkie i skuteczne zaplanowanie podróży autobusami, tramwajami, trolejbusami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo oraz pociągami PKP SKM w Trójmieście i Przewozów Regionalnych. Wyszukiwarka powstała przy współpracy MZKZG oraz firmy City-Nav, dla której było to jedno z najbardziej skomplikowanych wdrożeń jakie przeprowadziła ze względu na konieczność integracji baz danych...

dokończenie - s. 3

mzkzg.org

Tramwaje wodne

ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni

Pływamy do 31 sierpnia 2011 r. szczegóły na ostatniej stronie

Do zobaczenia na pokładzie!

Historia gdyńskich trolejbusów

cz. II - kalendarium od 1972

MARIUSZ JÓZEFOWICZ

Regres komunikacji trolejbusowej (1972-1980)

- rozpoczęcie realizacji „Programu likwidacji komunikacji trolejbusowej do 1978 r.” w ramach którego zlikwidowano większość tras trolejbusowych i ograniczono liczbę linii do trzech (nr 22, 25 i 30);
- brak dostaw fabrycznie nowych trolejbusów do 1974 r. (wprowadzenie do eksploatacji tylko 7 używanych pojazdów marki Škoda 9Tr ze zlikwidowanej sieci trolejbusowej w Wałbrzychu w 1973 r.);
- zastąpienie dotychczasowego taboru 62 trolejbusami radzieckimi marki ZiU-9 (ЗиУ-9Б) w latach 1975-80;
- wybudowanie we własnym zakresie (WPK w Gdyni) przy wykorzystaniu nadwozia używanego autobusu, prototypu trolejbusu marki Škoda SM11 w 1976 r. i Jelcz-Berliet PR100 w 1977 r.;
- wprowadzenie do eksploatacji pierwszych trzech seryjnych trolejbusów marki Jelcz PR110 (wyprodukowanych przez WPK w Gdyni poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w 1980 r.

Rewitalizacja gdyńskiej komunikacji trolejbusowej (1981-1997)

- wybudowanie nowych tras trolejbusowych oraz reaktywowanie 4. linii trolejbusowych na ponownie uruchomionych i nowych trasach (nr 21, 23, 26 i 28);
- wprowadzenie do eksploatacji kolejnych 41. fabrycznie nowych trolejbusów radzieckich ZiU-9 (ЗиУ-9Б) w latach 1981-85;
- wprowadzenie do eksploatacji 17. nowych trolejbusów Jelcz PR110 w latach 1981-82;
- wprowadzenie do eksploatacji 40. nowych trolejbusów Jelcz PR110 w latach 1987-91;
- wprowadzenie do eksploatacji 30. nowych trolejbusów Jelcz 120 M w latach 1992-97;
- wprowadzenie do eksploatacji 9. trolejbusów Ikarus 280 (przebudowanych z używanych przegubowych autobusów – pierwszych i jedynych przegubowych trolejbusów w gdyńskiej komunikacji miejskiej) w latach 1990-94.

Rozwój komunikacji trolejbusowej w odrębnej strukturze organizacyjnej (1998-2004)

- wydzielenie trolejbusów w odrębne przedsiębiorstwo – Przed-



Fot. ze zbiorów H. Biangi (1976 r.).

Pierwszy polski trolejbus Jelcz PR 110 o numerze inw. 10101 na terenie bazy trolejbusowej w Redłowie.

- siębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni sp. z o.o.;
- uruchomienie kolejnych dwóch linii trolejbusowych (nr 20 i 27) przy wykorzystaniu istniejących tras trolejbusowych w 1999 r.;
- wprowadzenie do eksploatacji pierwszego trolejbusu niskopodłogowego Jelcz M121E (wyprodukowanego poprzez zabudowę fabrycznie nowego nadwozia autobusowego) w 1999 r.;
- wprowadzenie do eksploatacji 4. niskopodłogowych trolejbusów Solaris Trollino 12 (wyprodukowanych poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w latach 2001-2002;
- wprowadzenie do eksploatacji 2. fabrycznie nowych trolejbusów Solaris Trollino 12 (wyprodukowanych przez Solaris Bus & Coach – pierwszych z napędem

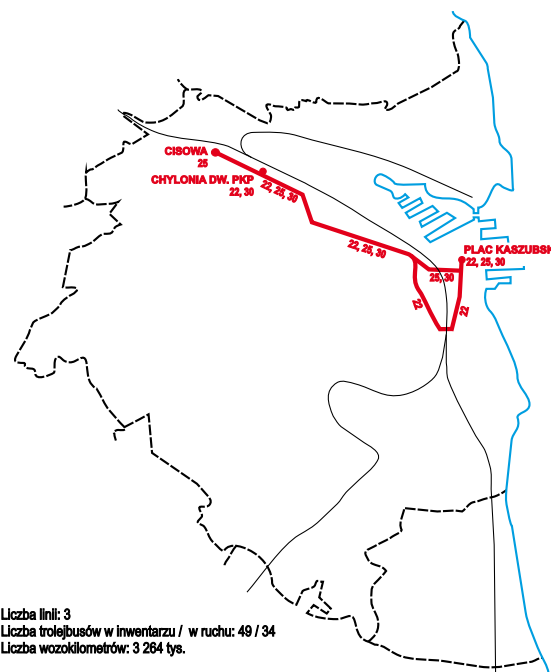
- oddanie do eksploatacji nowych tras trolejbusowych, wybudowanych przy wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej, uruchomienie nowych linii trolejbusowych (nr 24 i 31) i przedłużenie tras dwóch linii trolejbusowych z wykorzystaniem nowych tras (nr 23 i 27) oraz uruchomienie dodatkowej linii na dotychczasowych trasach (nr 29);
- osiągnięcie największej długości tras i liczby linii trolejbusowych w historii gdyńskiej komunikacji trolejbusowej;
- przeniesienie trolejbusów do nowej zajezdni przy ul. Zakręt do Oksywia w Gdyni-Leszczynkach w 2007 r.;
- wprowadzenie do eksploatacji 14. fabrycznie nowych trolejbusów Solaris Trollino 12 (wyprodukowanych przez Solaris Bus

regres - rewitalizacja - rozwój - ekspansja

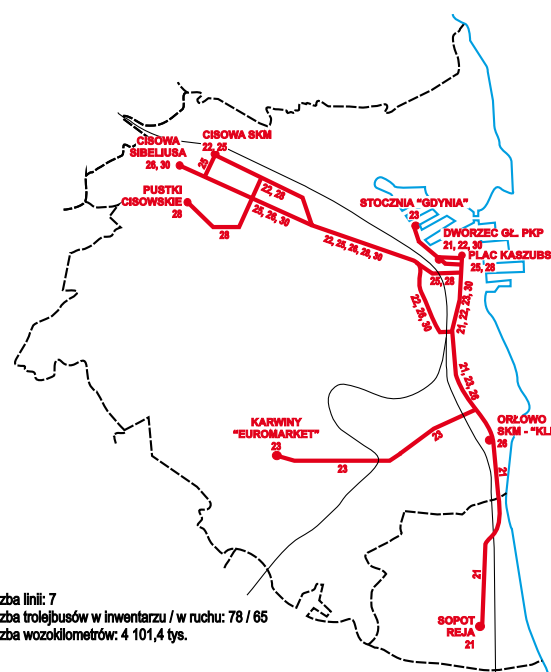
- na prąd przenienny) w latach 2003-2004;
- wprowadzenie do eksploatacji pierwszego trolejbusu Mercedes (wyprodukowanego przez PKT w Gdyni poprzez zabudowę nadwozia używanego autobusu) w 2004 r.

Ekspansja komunikacji trolejbusowej w ramach realizacji projektów współfinansowanych przez Unię Europejską (od 2005)

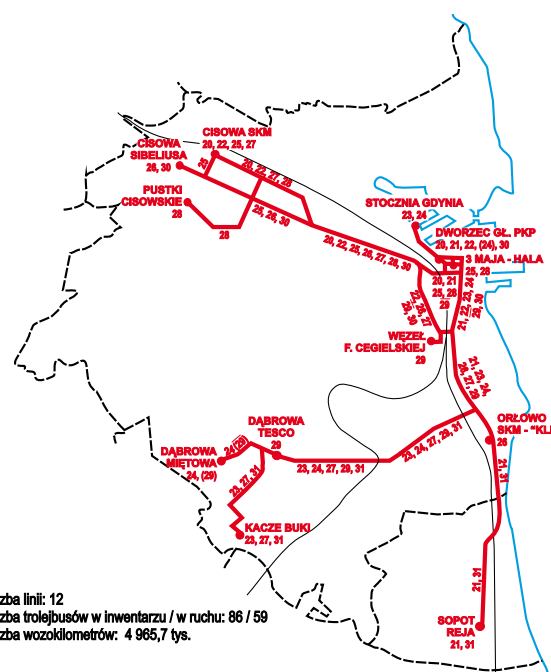
- & Coach, w tym 10 współfinansowanych przez Unię Europejską);
- wprowadzenie do eksploatacji 22. trolejbusów Mercedes (przebudowanych przez PKT w Gdyni poprzez zabudowę nadwozi używanych autobusów);
- zakup 25 trolejbusów niskopodłogowych Solaris Trollino 12, wyposażonych w baterie akumulatorów umożliwiające jazdę trolejbusów poza siecią trakcyjną.



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1978 r.



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1997 r.



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 2008 r.

Nie ma nic za darmo!

Za komunikację trzeba płacić. Płaci część pasażerów oraz wszyscy mieszkańcy i przedsiębiorcy, których podatki zasilają budżet gminy.

Więc nie ma nic za darmo!

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej pokrywane są z dwóch źródeł: przychodów ze sprzedaży biletów i dotacji z budżetów gmin. Oczywiście można wyobrazić sobie sytuację, w której komunikacja miejska jest finansowana tylko z jednego źródła.

W pierwszym przypadku oznaczałoby to konieczność pokrywania wszystkich kosztów przychodami z biletów. W rezultacie nastąpiłby drastyczny wzrost cen, likwidacja większości uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz racjonalizacja oferty przewozowej – oznaczająca likwidację nienrentownych linii i ograniczenie ich funkcjonowania w okresach dnia i tygodnia, w których nie opłacałoby się wozić pasażerów. A co z ruchem na drogach? Zwiększyłby się, pozostałby bez zmian, czy zmniejszyłby się? Kto by się ucieszył z takiego rozwiązania? Pasażerowie, kierowcy samochodów, władze miasta?

W drugim przypadku komunikacja miejska byłaby bezpłatna dla pasażerów, a całość kosztów pokrywałby budżet miasta. W rezultacie więcej osób zaczęłoby korzystać z transportu zbiorowego, co doprowadziłoby prawdopodobnie do zatłoczenia pojazdów. Pojawiłyby się dodatkowo żądania, aby darmowa komunikacja docierała wszędzie, jeździła dłużej itd. Spełnienie tych oczekiwań oznaczałoby wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji to Kto by się ucieszył z tego rozwiązania? Pasażerowie, kierowcy



cy samochodów, władze miasta? Kierowcy samochodów! Byłoby przecież luźniej na drogach! Czy na pewno? Czy na pewno Ciebie, kierowco – drogi czytelniku, możliwość korzystania z darmowej (i niskiej jakości) komunikacji miejskiej skłoniłaby do „porzucenia” samochodu. To dlaczego myślisz, że inni zaczęliby korzystać z transportu zbiorowego? Dlatego w praktyce stosowane są rozwiązania pośrednie.

Każde z miast szuka swojego optimum dostosowanego do potrzeb (nie tylko transportowych) i możliwości ich sfinansowania. Zróżnicowanie w tym zakresie można zaobserwować na poniższych wykresach ilustrujących planowany udział wydatków na lokalny transport zbiorowy w odniesieniu do wielkości budżetów miast oraz pokrycie wydatków na komunikację przychodami. Warto o tym pamiętać porównując ceny

biletów w tych miastach.

Za komunikację trzeba płacić. Płaci część pasażerów oraz wszyscy mieszkańcy i przedsiębiorcy, których podatki zasilają budżet gminy. Więc nie ma nic za darmo! Pozostaje tylko kwestia naszej subiektywnej oceny czy podoba nam się proporcja finansowania uchwalona przez gminę.

komunikacja miejska 2.0

dokończenie ze s. 1

Wyszukiwarka powstała przy współpracy MZKZG oraz firmy City-Nav, dla której było to jedno z najbardziej skomplikowanych wdrożeń jakie przeprowadziła ze względu na konieczność integracji baz danych z rozkładami jazdy, które pochodziły z różnych aplikacji i zapisane były w zupełnie różnych formatach.

Wyszukiwarka pozwala na korzystanie z wielu dodatkowych opcji m.in. takich jak wybór danego organizatora, preferowanie lub unikanie konkretnych linii czy podróżowanie wyłącznie pojazdami niskopodłogowymi. Sprawdzając warianty realizacji podróży możemy także wybrać trasę optymalną, bądź zasugerować wariant, w którym nie chcemy za dużo chodzić i przesiadać się lub wersję, w której bardzo się nam śpieszy.

Planowanie podróży

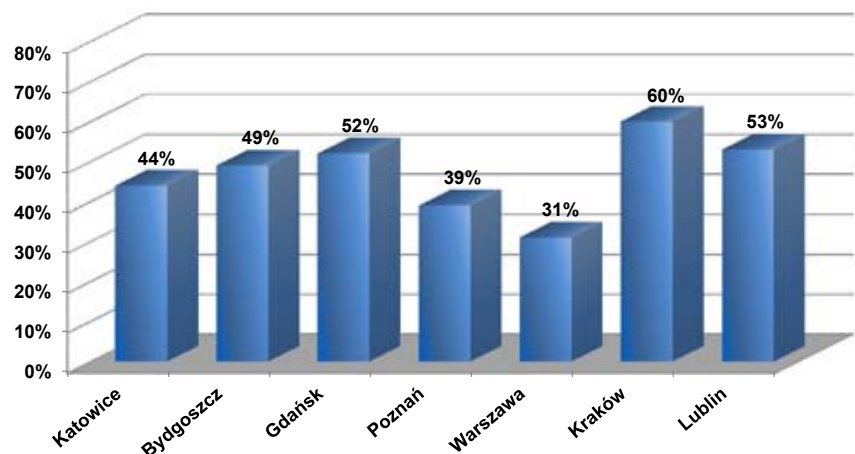
Wystarczy podać punkt startowy i docelowy np. poprzez pokazanie punktu na mapie, podanie nazwy ulicy czy wpisanie charakterystycznej nazwy – np. szkoły, kina, restauracji lub teatru. Następnie należy wybrać dzień oraz godzinę rozpoczęcia lub zakończenia podróży i wcisnąć przycisk „Szukaj”. Jako wynik wyszukiwania otrzymamy propozycję najlepszego połączenia wraz z wyrysowaniem trasy na mapie oraz kilka innych alternatywnych wariantów podróży.

Dodatkowo system poinformuje nas m.in. o łącznym czasie podróży, przejściach pieszych, na jakim przystanku wsiąść, gdzie się przesiąść czy ile będzie trwał przejazd poszczególnymi liniami.

ADAM RASZPUNDA

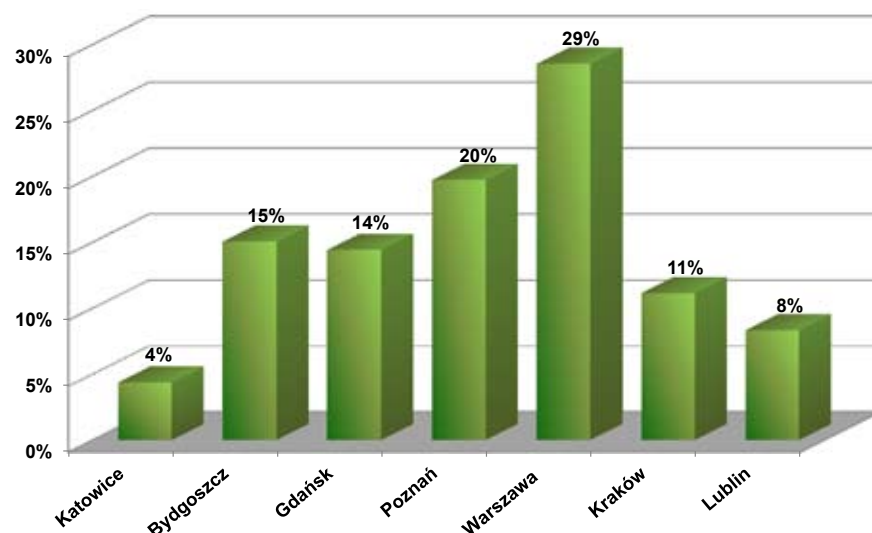
Pokrycie wydatków na komunikację miejską przychodami z biletów w miastach w 2010 r.

Źródło: Komunikacja Miejska w liczbach. Dane za 12 miesięcy 2010 roku. Biuletyn Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 53.



Planowany udział wydatków na komunikację miejską w budżetach miast w 2011 r.

Źródło: strony internetowe miast.



Pasażer na dachu

wspomnienia długoletnich pracowników komunikacji

W pierwszych latach powojennych w stoczni i porcie używano koni jako zwierząt pociągowych. Zwierzęta do pracy w stoczni dowożono z Cisowy... **trolejbusem.**

KRZYSZTOF GRZELEC

Rozwój komunikacji miejskiej w naszej aglomeracji skrywa wiele ciekawych wydarzeń, przypadków anegdot i nawet mrozących krew w żyłach opowieści. Publikowana, także w naszej gazecie, historia komunikacji miejskiej najczęściej jest prezentowana w formie zestawu chronologicznych wydarzeń, których głównymi wątkami są zmiany w organizacji komunikacji miejskiej, zakupy nowego taboru, kasacja wysłużonych pojazdów czy

ją zrozumieć atmosferę wydarzeń, specyfikę tamtych czasów, ludzkie postawy, emocje i zachowania.

Aby choć trochę, przybliżyć czytelnikom klimat komunikacji miejskiej sprzed kilkadziesiąt lat, wziąłem udział w tradycyjnym spotkaniu noworocznym, na które co roku dyrektor Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni zaprasza emerytowanych pracowników gdyńskiej komunikacji miejskiej. Goście wspominali różne wydarzenia, często bardzo osobiste, pozwalając mi na przygotowanie na ich podstawie niniejszego materiału.

Niewielu zapewne wie, że

ich zadań należało między innymi wystawianie drabinki, po której wchodził pasażerowie, pomoc przy kręceniu kołem kierownicy (autobusy nie miały wspomagania) i uruchamianiu pojazdu.

Kabiny ciągników były nie tylko miejscem pracy kierowców, ale służyły także do przewożenia pasażerów „na łebka”. Często więc w kabinie podróżowały trzy osoby, a opłata...no cóż, trafiała bezpośrednio do kieszeni kierowcy.

Spółród ocalałych po wojennej zawierusze pojazdów komunikacji miejskiej wyróżniał się jedyny autobus zasilany gazem drzewnym.

była między przednimi zderzakami autobusu. Zapasy drewna, które obsługiwał pomocnik kierowcy – przewożone były na bagażniku dachowym.

Warunki pracy kierowców w pierwszych powojennych latach były nieporównywalne z tymi, jakie mają dzisiaj pracownicy firm zatrudnianych przez ZKM w Gdyni. Już wyjazd z bazy stanowił problem. Autobusy, zwłaszcza w warunkach zimowych, były uruchamiane „na zaciąg” przy pomocy ciągnika. Awaryjność rozruszników, także w późniejszych modelach powodowała, że kierowcy często nie wyłączali

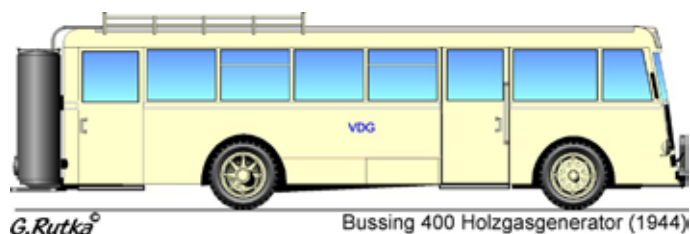
czego zdążyliśmy się przyzwyczaić w ostatnich latach. Zamiast kierowcy w koszuli i krawacie, w kabinie siedział osobnik okutany ciepłym kożuchem, w zimowej czapce i skórzanych butach wyścielanych filcem. Nietrudno sobie wyobrazić, że tak ubrany kierowca miał ograniczoną zdolność manewrowania pojazdem, a warunki panujące w autobusie czy trolejbusie niewiele różniły się od tych na zewnątrz. Ogrzewanie wnętrza pojazdów, zwłaszcza wyposażonych w silniki benzynowe, nawet po kilkugodzinnej jeździe pozostawiało wiele do życzenia, ponadto w niektórych modelach (Star 52) spaliny przedostające się do wnętrza pojazdu powodowały zaburzenia równowagi i zatrucia kierowców.

Kierowcy przed rozpoczęciem pracy pobierali obowiązkowo zestaw, na który składała się karta pracy, rozkład jazdy, apteczka i... woreczek z solą. Ten ostatni nie był bynajmniej wykorzystywany w celach spożywczych, tylko do zapobiegania parowaniu i zamarzaniu szyb. Nie dysponując klimatyzacją, ba nawet wentylacją, kierowcy pocierali szybę lnianym woreczkiem z solą, która nie dopuszczała przez jakiś czas do zaparowania i zamarzania szyby. Tę czynność trzeba było powtarzać z reguły po każdym kursie, a niekiedy częściej.

Pierwsze lata po zakończeniu wojny związane były przede wszystkim z odbudową taboru. Tzw. składki należały do dość powszechnie wykorzystywanych pojazdów. Wystarczyły prześledzić historyczną bazę pojazdów na stronie www.zkmgdynia.pl. Do jednego z autobusów (Hanomag-Bajadera) przystosowano nawet silnik od czołgu, który jednak okazał się nieodpowiedni do eksploatacji w komunikacji miejskiej. Części zamienne w pierwszych powojennych latach zdobywano w przeróżny sposób. Drogą oficjalną, półoficjalną i nieoficjalną. Ten ostatni sposób najczęściej stosowano, bez wiedzy przełożonych, w ramach handlu wymiennego. Rosjanie, którzy przejęli bazę wojskową w Oksywiu i Babich Dołach, dysponowali dużym magazynem mechanicznych części zamiennych, pochodzących przede wszystkim ze zdemontowanych pojazdów porzuconych przez Niemców podczas ewakuacji na początku 1945 r. Za butelkę wódki lub swojego bimbrowego kierowcy i mechanicy z przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej zdobywali potrzebne części.

Osobny rozdział historii komunikacji miejskiej to pasażerowie. W pierwszych latach powojennych w stoczni i porcie używano koni jako zwierząt pociągowych. Zwierzęta do pracy w stoczni dowożono z Cisowy... trolejbusem. To niejedyne niecodzienny pasażer komunikacji miejskiej. Rybacy z Orłowa dowożili ryby (zapakowane w worki jutowe) autobusami na gdańskie targowiska. Przepelnione autobusy, na które dzisiaj narzekamy nie mogąc miejsca siedzącego, wówczas często przypominały kiść winogron. Pasażerowie podróżowali nie tylko stojąc na stopniach przy otwartych drzwiach, ale także jadąc na dachu i trzymając się drabinki lub poręczy – widok znany tylko ze zdjęć z Indii lub krajów Afryki. Co ciekawe – jak wspomina Pan Longin Fic (na zdjęciu) – pasażerowie, którzy kończyli podróż schodząc z dachu, karnie udawali się do konduktora płacąc za przejazd.

Jak wspominają pracownicy, kie-



Fot. MZKG

Pan Longin Fic pracujący w gdyńskiej komunikacji miejskiej od 1945 do 1982 r. W tle historyczne autobusy eksploatowane w gdyńskiej komunikacji miejskiej.



Fot. MZKG

Uczestnicy noworocznego spotkania w siedzibie ZKM w Gdyni. Od lewej Panowie: Antoni Piotrowski, Jan Kaszuba, Jerzy Jarzyńska, Hipolit Papaszkiewicz, Tadeusz Bernat, Longin Fic, Adolf Labuhn i Dyrektor ZKM w Gdyni Olgierd Wyszomirski.

wreszcie zmiany w układzie tras i linii komunikacyjnych. W tak prezentowanej historii pozostają daty i wydarzenia, a umyka nam życie, życie ludzi którzy na co dzień tworzyli tę historię. Ich wspomnienia stanowią nie tylko cenny wkład w faktografię, ale przede wszystkim pomaga-

w pierwszych powojennych latach gdyńskiej komunikacji miejskiej usługi świadczyły samochody ciężarowe i ciągniki. Pasażerowie jeździli, mówiąc trywialnie, na pace przykrytej plandeką.

W pojeździe oprócz kierowcy pracowali także pomocnicy. Do

W specjalnej wytwornicy, znajdującej się na zewnątrz nadwozia, spalaniu ulegały kawałki drewna emitując gaz, który po skropleniu był kierowany do specjalnie przystosowanego silnika spalinowego. Chłodnica gazu, w której zachodził proces skraplania, zainstalowana

silników w czasie pracy. Ze względu na stosunkowo krótkie postoje, nie powodowało to co prawda drastycznego wzrostu zużycia paliwa, ale z punktu widzenia dzisiejszej ekologii byłoby nie do przyjęcia.

Odzież kierowcy także w niczym nie przypominała tego, do

rowcy komunikacji miejskiej raczej nie byli rozpieszczani wysokością zarobków. Wieloletni dyrektor gdyńskiego MZK Pan Adolf Labuhn twierdzi, że zarobki kierowców plasowały tę grupę zawodową gdzieś w drugiej dziesiątce pracowników aglomeracji. Na pierwszych miejscach znajdowali się w tym czasie pracownicy stoczni i portów. Wyższe zarobki osiągnęli także kierowcy przedsiębiorstw handlu wewnętrznego, budownictwa i innych przedsiębiorstw transportu ładunków. Potwierdza to Pan Jerzy Jarzynka, który po latach pracy w komunikacji miejskiej zatrudnił się jako kierowca w transporcie międzynarodowym i do dzisiaj, pomimo osiągnięcia wieku emerytalnego, jest aktywny zawodowo.

Długoletni kierowcy, którzy odeszli stosunkowo niedawno na emeryturę, odnoszą się także do dzisiejszych warunków pracy kierowców. Twierdzą, że elektronika i automatyzacja zniechęcają zbyt często kierowców do samodzielnego rozwiązywania problemów technicznych. Nie wszystkie awarie można zrzucić na elektronikę, którą nafaszerowane są dzisiejsze autobusy. Młodzi kierowcy – zdaniem niektórych kierowców seniorów – zbyt często zamiast głowy używają telefonów komórkowych zwołując przybycia serwisantów, również wtedy, gdy usterka ma przyczynę wyłącznie mechaniczną.

Także dopuszczalny czas pracy kierowców, dzisiaj szczegółowo regulowany przepisami krajowymi i unijnymi oraz bezwzględnie egzekwowany przez Inspekcję Transportu Drogowego, wówczas należał do kategorii umownych. Pan Jan Kaszuba twierdzi, że kilkunastogodzinna praca za kierownicą nie należała do rzadkości, a rekordziści mieli za sobą nawet 22 godziny pracy za kółkiem non stop. Cóż, takie były czasy. W razie awaryjnej sytuacji dyspozytor kontaktował się z kierowcą poprzez najbliższy dostępny aparat telefoniczny lub przez umyślnego. A przepisy? Owszem, obowiązywały, ale jak trzeba Panie, to trzeba...

Ciekawostką z minionych lat są prawa jazdy kat. D(M). W latach 70-tych, ze względu na trudności z pozyskiwaniem kierowców do pracy w komunikacji miejskiej, ówczesne Ministerstwo Transportu i Łączności wydało rozporządzenie o wprowadzeniu nowej kategorii prawa jazdy D, z dopiskiem M. Prawo jazdy D(M) uprawniało do kierowania wyłącznie autobusem komunikacji miejskiej. Nie uprawniało do prowadzenia autobusu poza miastem i co ciekawe do prowadzenia samochodu osobowego.

Kierowcy seniorzy z uśmiechem wspominają jednego ze swoich kolegów, który darzył szczególną atencją pasażerki. Uprzejmość wobec pań, wkrótce przerodziła się w zażyłość z pasażerkami do tego stopnia, że ów kierowca jako jedyny mężczyzna przez pewien okres czasu był... Honorowym Członkiem Ligi Kobiet. Co roku był także zapraszany na uroczyste obchody Dnia Kobiet do jednego z zakładów pracy.

Przy tej okazji trudno byłoby pominąć opowieści o konduktorze, który w przerwach pomiędzy sprzedażą biletów umilał pasażerom podróż wystęпами artystycznym, grając na gitarze i śpiewając. Ale to już nowsza historia...

TROLEJBUSY na podwójnym prądzie!

TOMASZ LABUDA

W kolejnej odsłonie inwestycji w komunikacji trolejbusowej Gdynia zakupiła, w ramach programu „Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta”, 25 nowoczesnych, niskopodłogowych trolejbusów, z których 19 dostarczono już do Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej. Przetarg na dostawę trolejbusów dla Gdyni wygrała firma Solaris Bus&Coach z Bolechowa.

Zakupione trolejbusy posiadają rozwiązania techniczne pozwalające zaliczyć je do najnowocześniejszych pojazdów tego typu w Europie. Nowoczesne, energooszczędne trolejbusy Solaris Trollino 12 M, posiadają napęd asynchroniczny wyprodukowany przez polską firmę Medcom. Charakteryzuje się on dobrą dynamiką ruchu, a podczas hamowania umożliwia odzyskiwanie energii do sieci trakcyjnej, co w rezultacie przyczynia się do optymalizacji procesów gospodarowania energią. W trolejbusach Trollino zastosowano asynchroniczny silnik trakcyjny wyprodukowany przez firmę EMIT, który został dopasowany do standardowej przekładni montowanej w autobusach.

Dodatkowe zasilanie

Główną zaletą nowych pojazdów jest możliwość poruszania się bez podłączania do sieci, przy wykorzystaniu energii z baterii akumulatorów zasilających układ napędowy trolejbusu. Pozwala to na eksploatację trolejbusów tam, gdzie z określonych względów (architektonicznych czy technicznych), nie można wybudować sieci trakcyjnej. Wykorzystanie baterii umożliwia ponadto wykonywanie przez trolejbusy objazdów tych odcinków trasy, które są wyłączone z ruchu z powodu remontów dróg, wypadków itp. Dzięki automatycznie podnoszonym i opuszczanym odbierakom prądu ułatwione jest „wyczepianie się” trolejbusu z sieci i powrót na trasę z siecią trakcyjną.

Wposażenie

Trolejbusy Solaris Trollino 12 M wyposażone są w klimatyzację przeznaczoną dla pasażerskiej i kabiny kierowcy. Dzięki temu, podróż pasażerów i praca kierowcy są zdecydowanie bardziej komfortowe w upalne dni. Klimatyzacja nie tylko chłodzi powietrze, ale również je osusza, co dodatkowo podnosi komfort podróży.

W trosce o bezpieczeństwo pasażerów nowe trolejbusy zostały wyposażone w monitoring, który

odstrasza potencjalnych wandalów czy złodziei i pozwala na ustalanie przebiegu zdarzeń, które miały miejsce w trolejbusie i w pobliżu niego.

Zastosowany w nowych trolejbusach system informacji pasażerskiej ułatwia korzystanie z gdyńskiej komunikacji miejskiej osobom nieznającym miasta oraz niedowidzącym. Oprócz wyświetlaczy wskazujących numer linii, kierunek, aktualny i następny przystanek, podawane są zapowiedzi głosowe informujące o aktualnym i kolejnym przystanku.

Nowe trolejbusy wyposażono w dwa systemy kasowników, klasyczny-papierowy i elektroniczny. Chociaż w chwili obecnej system kasowników elektronicznych służy jedynie do wyświetlania informacji zawartej na karcie miejskiej (e-bilecie), istnieje możliwość włączenia urządzeń do budowanego systemu elektronicznego pobierania opłat

żądania przykłąku przez pasażera oraz zwiększoną liczbę przycisków „przystanek na żądanie”.

Nowe trolejbusy wyposażone są także w łączność wykorzystującą sieć wi-fi podczas wjazdu do zajezdni. Tą drogą można zaprogramować komputer pokładowy sterujący tablicami informacyjnymi i kasownikami oraz odczytać wartości parametrów występujących podczas jazdy. Posiadanie takich informacji pozwala na optymalizację procesów eksploatacyjnych i trakcyjnych.

Trolejbus z autobusu

Poza nowymi trolejbusami, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni wprowadza sukcesywnie do eksploatacji trolejbusy przebudowane z niskopodłogowych autobusów, zamieniając silnik spalinowy na silnik

wysokopodłogowych Jelczy oraz relatywnie niski koszt przebudowy w porównaniu z kosztem zakupu nowych pojazdów. PKT eksploatuje obecnie 28 trolejbusów przebudowanych z autobusów. Do końca października 2011 r. PKT w Gdyni będzie dysponowało 76 trolejbusami niskopodłogowymi.

Edukacja ekologiczna od małego

Warto także wspomnieć o realizacji przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni programu „Mamo, Tato wybieram ekotransport”. Program ten, będący częścią programu „Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta”, jest kampanią edukacyjno-informacyjną poświęconą ekologicznemu podróżowaniu w mieście. Jej adresatami



Fot. Marcin Połom. Trolejbus Solaris Trollino 12M z dodatkowymi bateriami akumulatorów umieszczonymi na dachu

o funkcję ściągania z karty odpowiedniej opłaty za każdy przejazd i doładowania elektronicznych biletów przez kierowcę.

Konstrukcja i wyposażenie trolejbusów uwzględnia również potrzeby osób niepełnosprawnych, starszych i podróżujących z wózkami dziecięcymi. Pojazdy posiadają, standardowo już w Gdyni: niską podłogę, przykłąk, rampę dla wózków z osobami niepełnosprawnymi, przyciski

elektryczny, wraz z odpowiednim wyposażeniem. PKT wyspecjalizowało się w przebudowie autobusów Mercedes O405N, a obecnie także Mercedesów Citaro.

Chociaż przebudowane z autobusów trolejbusy nie są nowymi pojazdami, ich eksploatację w gdyńskiej komunikacji miejskiej uzasadnia przede wszystkim wyższy komfort podróży w porównaniu do równocześnie wycofywanych z obsługi

są głównie dzieci w wieku 5-9 lat z gdyńskich i sopockich przedszkoli i szkół. Celem kampanii jest edukowanie dzieci w zakresie ekologicznego transportu w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji trolejbusowej, jako wygodnej, szybkiej i – co najważniejsze – przyjaznej dla środowiska. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską.

Nowe niskopodłogowce na gdańskich torach

Jeszcze nie dawno, bo nie więcej jak 2 lata temu ze świecą można było szukać w Gdańsku tramwaju niskopodłogowego. Takie pojazdy owszem, były, jednak w liczbie tak niewielkiej, że przejazd „niskopodłogowcem” był dla pasażera niczym wygrana na loterii. Lada moment co drugi gdański tramwaj będzie wyposażony w niską podłogę. Jakim sposobem uczyniono tak duży postęp?

MARCIN CZAPNIK

WWW.TWG.XT.PL

Fot. Marcin Czapnik
Tramwaj N8C nr 1137 przed modernizacją, w klasycznych barwach poprzedniego właściciela, przedsiębiorstwa DSW21 z Dortmundu



Fot. Marcin Czapnik
Tramwaj N8C nr 1129 po modernizacji. Wagon otrzymał nowoczesny wygląd oraz nową sekcję z obniżoną podłogą



Fot. Marcin Czapnik
Tramwaj „Swing” nr 1012 w pierwszych dniach eksploatacji



Fot. Marcin Czapnik
Jednoprzestrzenne wnętrze tramwaju „Swing”. W pojeździe zastosowano zmniejszoną liczbę miejsc siedzących na rzecz zwiększonej pojemności całkowitej tramwaju



Fot. Marcin Czapnik
Z ekranów informacji wizualnej w tramwajach „Swing” można odczytać m.in. numer linii, nazwy kilku kolejnych przystanków, nazwę przystanku końcowego oraz aktualną godzinę



Zasadniczą barierą dla szybkiego unowocześnienia parku taboru tramwajowego jest relatywnie wysoka cena nowego pojazdu kilkakrotnie przewyższająca cenę nowego, niskopodłogowego autobusu. Konsekwencje tej różnicy przedstawia statystyka: gdański Zakład Komunikacji Miejskiej zakupił w latach 1994-2007 117 nowych autobusów (ok. 50% pojazdów w inwentarzu oraz 9 tramwajów (ok. 8% zestawów w inwentarzu). W tym okresie na torach nadal dominowały wyeksploatowane, nielubiane przez pasażerów wyroby chorzowskiego Konstalu – tramwaje typu 105Na wyprodukowane w latach 1974-1990.

Zły stan techniczny wagonów 105Na oraz brak możliwości zakupu dużej liczby nowych pojazdów, skłonił władze miejskie oraz przewoźnika – spółkę ZKM w Gdańsku do sprowadzenia oraz modernizacji używanych wagonów zza zachodniej granicy. Najbardziej kusząca okazała się oferta przedsiębiorstwa komunikacyjnego z zachodniopomorskiego Dortmundu – Dortmunder Stadtwerke AG, które zakupiło nowe tramwaje Bombardiera, wycofując wozy N8C wyprodukowane przez firmę Duewag w latach 1978-1981.

Używane tramwaje prawie tak dobre jak nowe

Za 46 niemieckich tramwajów gdański przewoźnik zapłacił nieco ponad 5,5 miliona złotych. Droższa okazała się sama modernizacja „dortmundów”. Wyłoniony w przetargu wykonawca – poznańska spółka Modertrans zaoferował cenę 29 mln 615 tys. zł za przebudowę wszystkich tramwajów. Ostateczny koszt jednego egzemplarza wraz z modernizacją wyniósł więc około 770 tys. zł. Dla porównania – cena jednego fabrycznie nowego tramwaju z bydgoskiej Pesy wyniosła 8,7 mln zł.

Gdańszczanie pytali – czy używany niemiecki tramwaj, nie młodszy niż nielubiane „stopiątki”, może być od nich lepszy? Jakość wykonania, bardziej zaawansowane i mniej zawodne rozwiązania oraz niezwykle staranne utrzymanie pojazdów przez pierwszego właściciela nie pozostawiają wątpliwości. N8C to tramwaj trójczłonowy, jednoprzestrzenny (bez podziału na osobne wagony), oparty na 4 wózkach jezdnych (razem 8 osi), długi na ponad 26 metrów, posiada 211 miejsc, w tym 61 siedzących i 150 stojących. „Dortmundy” różnią się znacznie od innych gdańskich tramwajów tym, że

posiadają drzwi z obu stron wagonu oraz kabiny motorniczego na obu jego końcach. Dzięki temu mogą być eksploatowane tak jak pociągi SKM – na końcu trasy nie musi być pętli.

Tramwaje N8C posiadają we wnętrzu aż 3 rzędy siedzeń dla pasażerów. Poza szczytem przewozowym, m.in. wieczorami i w dni wolne od pracy takie rozwiązanie zapewnia relatywnie dużą liczbę miejsc siedzących. Niestety w godzinach największych napleń pasażerowie uskarżają się na zbyt małą pojemność „dortmundów”. Technicznie możliwe jest połączenie dwóch wagonów N8C w jeden skład, ale zbyt krótkie perony przystankowe uniemożliwiają wprowadzenie takiego rozwiązania. Tylko zwiększenie częstotliwości kursowania mogłoby w tej sytuacji zmniejszyć tłok w tramwajach. Wiąże się to jednak z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów.

Główny obwód elektryczny tramwaju oparty jest na tyrystorach GTO, dzięki czemu pojazd rozpędza się szybko i płynnie do maksymalnej prędkości 65 km/h. W tramwajach N8C zadbano o bezpieczeństwo pasażerów: elektroniczny ogranicznik uniemożliwia przekroczenie dopuszczalnej prędkości, a hamowanie awaryjne jest bardzo skuteczne – radzimy trzymać się uchwytów! System elektroniczny dba by drzwi otwierały się dopiero po całkowitym zatrzymaniu pojazdu, nie ma też mowy o ruszeniu z przystanku przed zamknięciem wszystkich wejść. Fotokomórki, czujniki umieszczone w krawędziach płyt drzwiowych oraz w stopniach wejściowych czuwają nad tym by pasażer nie został przytrzaśnięty, a tramwaj nie ruszył z miejsca w sytuacji wystąpienia niebezpieczeństwa. „Dortmundy” są też wyposażone w piasecznice, czyli urządzenia, które dozują piasek ze zbiornika zamontowanego w pojeździe prosto pod koła tramwaju. To proste, ale bardzo skuteczny system antypoślizgowy.

Podczas modernizacji środkowy człon w „dortmundach” wymieniany jest na nowy – z niską podłogą. Dzięki temu pojazd jest łatwo dostępny dla osób niepełnosprawnych ruchowo, wózków dziecięcych oraz dla osób starszych. Modernizacja tramwajów N8C obejmuje także wymianę siedzeń oraz zmianę wyglądu zewnętrznego na bardziej nowoczesny. Mimo, że wozy N8C są już dość wiekowe, układy elektryczne oraz biegowy tych tramwajów zapewniają wysoki komfort i niską awaryjność, dlatego nie zostały poddane przebudowie.

Tramwaje nowe, całkowicie niskopodłogowe

Po otrzymaniu gwarancji unijnego dofinansowania w lipcu 2008 roku, doszły do skutku przetargowe. We wrześniu 2009 r. Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku podpisał umowę z firmą PESA S.A. z Bydgoszczy, na dostawę 35 tramwajów typu 120NaG „Swing” za kwotę 305,5 mln zł.

Są one w 100% niskopodłogowe, bez stopni i podestów we wnętrzu pojazdu. Przegubowe, pięcioczołowe „Swingi” mają ponad 30 metrów długości, mieszczą 40 osób na miejscach siedzących oraz 205 osób stojących. Znacznym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest rozkładana rampa umieszczona

w drugich drzwiach pojazdu. Dzięki systemom klimatyzacji oraz ogrzewania nawiewnego, w tramwajach „Swing” temperatura jest utrzymywana przez cały rok na przyjemnym dla pasażerów poziomie. Nowością jest atrakcyjny system informacji wizualnej dla pasażerów. Na zamontowanych pod sufitem monitorach LCD możemy zobaczyć między innymi numer linii, przebieg trasy tramwaju, nazwy kilku kolejnych przystanków oraz plan okolicy, w której się aktualnie znajdujemy.

Główny układ elektryczny wagonów z Pesy jest oparty na tranzystorach IGBT oraz silnikach trakcyjnych asynchronicznych. To sprawdzone rozwiązanie z powodzeniem stosowane w nowoczesnych tramwajach – zapewnia niską awaryjność oraz bardzo dobre parametry, jak choćby duże, ale płynne przyspieszenie do prędkości maksymalnej 70 km/h. „Swingi” wyposażone są w 3 układy hamulcowe: hamulec elektrodynamiczny, hamulec tarczowy oraz elektromagnetyczny. Podczas hamowania elektrodynamicznego silniki trakcyjne pracują jako prądnice – powstaje wówczas opór, który powoduje, że pojazd zwalnia a silniki wytwarzają energię elektryczną, która może być zwrócona do sieci trakcyjnej i wykorzystana do zasilania innych pojazdów znajdujących się w pobliżu. To podstawowy hamulec stosowany przy każdym hamowaniu tramwaju. Hydrauliczne hamulce tarczowe utrzymują pojazd w miejscu podczas postoju. Wówczas specjalne szczęki hamulcowe zasilane płynem hydraulicznym pozostają zaciśnięte na tarczach zainstalowanych na osiach zestawów kołowych. Awaryjne hamulce elektromagnetyczne to system najprostsz, a zarazem najbardziej brutalny, wykorzystywany tylko w sytuacjach niebezpiecznych. Gdy zostanie uruchomiony, przez elektromagnesy zamontowane tuż nad szyną zaczyna przepływać prąd elektryczny. Elektromagnesy przyciągają wówczas do szyny a tramwaj hamuje szybko i gwałtownie. Podobnie jak „dortmundy”, także „Swingi” posiadają piasecznice.

Nad prawidłowym funkcjonowaniem poszczególnych podzespołów – od głównego obwodu elektrycznego, hamulców, przez drzwi dla pasażerów, aż po system informacji wizualnej – czuwa zaawansowany system komputerowy. Wszelkie istotne parametry oraz informacje o zakłóceniach i awariach są wyświetlane na ekranie w kabinie motorniczego.

Warto wspomnieć, iż każdy gdański „Swing”, oprócz unikalnego numeru inwentarzowego otrzymuje także swojego patrona. Trzy pierwsze tramwaje, oznaczone numerami 1011, 1012 i 1013 zostały opatrzone nazwiskami dawnych burmistrzów i prezydentów Gdańska: Daniela Gralath, Władysława Czernego oraz astronoma Jana Heweliusza.

Nowoczesne tramwaje

Do końca 2011 r., po zakończeniu dostaw „dortmundów” i „Swingów”, 90 tramwajów niskopodłogowych będzie obsługiwać gdańskie linie (obecnie na trasy wyjeżdża maksymalnie 95 tramwajów). Tym samym wysłużone wozy 105Na spotkamy na trasie już tylko w dni powszednie, w godzinach szczytu. Niewykluczone jednak, że i one znikną z torów.

O integracji transportu miejskiego w aglomeracji raz jeszcze

KAMIL BUJAK

Korki drogowe zmorą miast

Poważnym problemem wielu miast w Polsce i Europie stał się gwałtowny wzrost liczby samochodów prywatnych, skutkujący zatłoczeniem ulic i powodujący istotne wydłużenie czasu podróży. Nie sposób zapomnieć także, iż stojące w korkach pojazdy mechaniczne spalają więcej paliwa i emitują spore ilości zanieczyszczeń. Problem szczególnego znaczenia nabral w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, gdzie po okresie transformacji ustrojowej samochód stał się symbolem wolności, a nie rzadko również synonimem prestiżu i luksusu. Naturalnym zjawiskiem jest to, że ludzie chcą się nacieszyć z posiadania przysłowiowych „czterech kółek”. W krajach takich jak Polska, Węgry, Czechosłowacja, jeszcze pod koniec lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia średnio 8 na 10 mieszkańców podróżowało transportem zbiorowym. Dwa dziesięcia lat później odsetek osób zmotoryzowanych przekraczał już 50%, cały czas odbierając klientów komunikacji miejskiej.

Niestety większość miast nie jest w stanie na swoich ulicach pomieścić tak dużej liczby pojazdów prywatnych. Przedstawiciele lobby prosamochodowego nieustannie zarzucają władzom samorządowym brak podejmowania skutecznych działań zmierzających do budowy nowych dróg i parkingów. Jednak nie wszyscy pamiętają, że w wielu miejscach staje się to niemożliwe, chociażby w centrach zabytkowych miast lub dzielnicach zurbanizowanych o gęstej zabudowie mieszkaniowej i usługowej. Krytycy niejednokrotnie podają przykłady miast amerykańskich, posiadających szerokie, kilkupasmowe arterie komunikacyjne i widoczne na każdym kroku parkingi ze sporą liczbą miejsc postojowych. Zapominają jednak, że dotyczy to głównie miast niewielkich i stosunkowo młodych, które niejako „dorastały” wraz z rozwojem motoryzacji indywidualnej, pozwalając decydującemu na optymalne planowanie przestrzenne. Z ogromnymi kłopotami transportowymi borykają się wielomilionowe aglomeracje, np. Nowy York, Los Angeles, czy San

Francisco. Wystarczy zaobserwować, w jakim stopniu sparaliżowane są amerykańskie metropolie, kiedy w środkach masowego przekazu słyszymy o strajku personelu metra i kiedy mieszkańcy, w wyniku braku alternatywy w dojeździe do pracy wyciągają z garaży swoje pojazdy. Kilkadziesiąt lat temu „American Dream” kojarzył się z domem na spokojnym przedmieściu i samochodami należącymi do każdego członka rodziny, zaparkowanymi na podjeździe. Dzisiaj dla milionów zbawieniem jest sprawnie funkcjonujący system kolei podziemnej i reaktywacja linii tramwajowych.

Jak zlikwidować korki drogowe?

Problem zatłoczenia dróg, co wielu z nas doświadcza podczas codziennych dojazdów do pracy lub szkoły dotyczy niestety coraz częściej naszego regionu. Z powodu zwartej zabudowy praktycznie niemożliwe jest poszerzenie podstawowego układu drogowego przebiegającego w ciągu: al. Zwycięstwa i al. Grunwaldzkiej w Gdańsku, al. Niepodległości w Sopocie, al. Zwycięstwa i ul. Morskiej w Gdyni. Większe inwestycje drogowe, będące w fazie projektowej bądź realizacji, koncentrują się głównie na budowie obwodnic (Trasa Kaszubska, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Obwodnica Południowa Gdańska) bądź dróg o położeniu równoleżnikowym (Trasa Słowackiego, Trasa W-Z).

Częściowo problemy z zatłoczeniem trójmiejskich ulic rozwiązać może projektowany Inteligentny System Zarządzania Ruchem „Tristar”. Jego sercem będzie centralny komputer, który w zależności od natężenia ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych będzie sterował sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach i tablicami elektronicznymi, informującymi kierowców o objazdach lub o liczbie dostępnych miejsc parkingowych.

Komunikacja miejska lekiem na nasze problemy

Szacuje się, że Tristar zwiększy przepustowość dróg w Trójmieście o 20-30%. Sądząc jednak po dynamice wzrostu liczby samochodów osobowych, system ten może okazać się niewystarczający, tym bardziej, że jak pokazują doświadczenia za-

granicznych miast, które wdrożyły podobne rozwiązania, ruch zdołano usprawnić średnio o 10%. Konieczne są więc działania, które zachęcą mieszkańców do podróżowania środkami komunikacji miejskiej przynajmniej do pracy lub szkoły. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pełen autobus przegubowy, przyjmując, że samochodem osobowym podróżują średnio dwie osoby, może zastąpić nawet 80 aut. W przypadku zestawu tramwajowego liczba ta jest jeszcze bardziej imponująca i wynosi 120 samochodów.

Aby móc skutecznie konkurować z samochodem osobowym, transport publiczny powinien przede wszystkim oferować bezpośrednie i punktualne połączenia o zadawalającej częstotliwości. Nie bez znaczenia pozostaje także prędkość i komfort podróżowania. Dobrą praktyką w zakresie uprzywilejowania transportu miejskiego, także w warunkach polskich, jest wydzielanie osobnych pasów ruchu dla autobusów, instalowanie na skrzyżowaniach sygnalizacji świetlnej dającej im priorytet przejazdu, budowa wydzielonych torowisk tramwajowych. Jeśli chodzi o komfort podróży, chlubą coraz większej liczby przewoźników autobusowych jest posiadanie w inwentarzu 100% pojazdów niskopodłogowych oraz, co staje się standardem, wyposażonych w systemy klimatyzacji i monitoringu wnętrza.

Integracja komunikacji miejskiej? Co to jest?

Elementem, który ma niebagatelny wpływ na jakość przewozów, szczególnie w naszym regionie jest integracja komunikacji miejskiej. Może być ona rozumiana w szerokim zakresie, np. jako możliwość korzystania z jednego biletu w całej metropolii, uzyskania w jednym miejscu zintegrowanej informacji o ofercie transportu zbiorowego, synchronizacja i koordynacja odjazdów pojazdów komunikacji miejskiej należących do różnych przewoźników, itp. Pod pojęciem integracji rozumieć należy także stworzenie węzłów przesiadkowych z prawdziwego zdarzenia, w tym wybudowanie na przedmieściach tzw. parkingów Park&Ride, na których mieszkańcy, zamiast stać w korkach, w ramach posiadanego biletu okresowego, mogliby bezpiecznie zostawić swój pojazd

i kontynuować podróż koleją lub tramwajem.

Dlaczego integracja jest tak dla nas ważna i tyle się o niej mówi?

Transport zbiorowy na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej organizowany jest przez kilka podmiotów, w tym przez: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. oraz PKP Szybka Kolej Miejską w Trójmieście Sp. z o.o. Ponadto wiele osób, dojeżdżając do szkół i miejsc pracy w Trójmieście korzysta z usług operatora kolejowego Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Wszyscy organizatorzy transportu stosują własne, niezintegrowane systemy taryfowo-biletowe, co stwarza szereg niedogodności dla pasażerów. W szczególnie trudnej sytuacji są mieszkańcy Sopotu, Rumi i Żukowa, którzy podróżując tylko w granicach własnego miasta i posiadając bilet (okresowy bądź jednorazowy) ważny w autobusie jednego organizatora nie mogą skorzystać z autobusu innego zarządcy, pomimo, że jedzie on na tym samym odcinku. Sytuacja taka ma miejsce na liniach, m.in. w Sopocie: 117 (ZTM Gdańsk), 244 (ZKM Gdynia), w Rumi: 9 (MZK Wejherowo), J (ZKM Gdynia), w Żukowie: 126 (ZTM Gdańsk), Z (ZKM Gdynia).

Problem związany z różnymi biletami dotyczy nie tylko osób podróżujących po obszarze jednej gminy, ale także realizujących podróż o zasięgu międzygminnym. W aglomeracji trójmiejskiej, podobnie jak w innych dużych ośrodkach miejskich występuje proces suburbanizacji – sporo mieszkańców Trójmiasta podejmuje decyzję o zamieszkaniu w mniejszych, otaczających miejscowościach, przede wszystkim ze względu na niższe ceny nieruchomości, ale również szukając ucieczki od wielkomiejskiego hałasu i pośpiechu. Jeszcze niedawno osoby te, podróżując codziennie z domu do miejsc pracy lub szkół położonych w Trójmieście musiały niejednokrotnie kupować kilka biletów. Obecnie problem ten został rozwiązany dzięki wprowadzeniu biletu metropolitalnego (wspólnego biletu).

Integracja taryfowa i informacyjna jest także niezwykle ważna dla turystów licznie odwiedzają-

cych nasz region. Trójmiasto jest specyficznym typem aglomeracji – konurbacją, będącą zespołem kilku miast silnie ze sobą powiązanych gospodarczo i komunikacyjnie. Cechą charakterystyczną konurbacji trójmiejskiej jest brak widocznych granic pomiędzy Gdańskiem, Sopotem i Gdynią, co sprawia, że przez wielu przyjezdnych odbierana jest jako jeden ośrodek miejski. Mnogość różnych systemów taryfowych utrudnia turystom zwiedzanie i stwarza kłopoty przy przemieszczaniu się. Często narażeni są oni także na ukaranie mandatem, np. w sytuacji gdy posiadając bilet jednorazowy ważny w Gdańsku skasują go nieświadomie w trolejbusie w Gdyni.

Po co nam MZKG?

W celu rozwiązania wyżej opisywanych problemów, w 2007 r. samorządy Trójmiasta i 10 okolicznych gmin – Kolbuda, Kosakowa, Luzina, Pruszcza Gdańskiego (miasta i gminy), Redy, Rumi, Wejherowa (miasta i gminy) oraz Żukowa utworzyły Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Jego celem, w pierwszym etapie funkcjonowania jest integracja taryfowa i informacyjna komunikacji miejskiej w naszym regionie.

Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej

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

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

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:
MZKG

Rysunki:
Szczerpan Sadurski

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



Oferta sezonowa

3

Tram

ZTM Gdańsk

dodatkowa oferta (25.06 - 31.08)*

Gdańsk: Brzeźno - Stogi Pasańil (Stogi Plaża)

Linia zwykła. W okresie letnich wakacji* wybrane kursy przedłużone do Stogi Plaża

68

Tram

ZTM Gdańsk

dodatkowa oferta (25.06 - 31.08)*

Gdańsk: Chełm Witosza - Stogi Plaża

Linia zwykła. W okresie letnich wakacji* - funkcjonuje w soboty, niedziele i święta

G

BUS

ZKM Gdynia

01.05 - 31.10

Gdynia Pogórze Górne - Gdańsk Oliwa ZOO

Linia pospieszna. Funkcjonuje w niedziele i święta

M

BUS

ZKM Gdynia

23.06 - 31.08

Rumia Dworzec PKP - Rewa

Linia pospieszna. Funkcjonuje codziennie wyłącznie w „dni plażowe”

Z

BUS

ZKM Gdynia

dodatkowa oferta (23.06 - 31.08)*

Gdynia Dw. Gł. PKP - Żukowo (Borkowo)

Linia pospieszna. W okresie letnich wakacji* wybrane kursy przedłużone do Borkowa

050

BUS

ZKM Gdynia

23.06 - 31.08

Gdynia Dw. Gł. PKP - Przystań Tramwaju**Wodnego**

Linia bezpłatna. Funkcjonuje codziennie

309

BUS

ZKM Gdynia

23.06 - 31.08

Gdynia: Obłuze Leśne - Babie Doły

Linia zwykła. Funkcjonuje codziennie wyłącznie w „dni plażowe”

365

BUS

ZKM Gdynia

23.06 - 31.08

Gdynia: Obłuze Centrum - Rewa

Linia zwykła. Funkcjonuje codziennie wyłącznie w „dni plażowe”

500

BUS

ZKM Gdynia

23.06 - 31.08

Gdynia Dw. Gł. PKP - Orłowo Molo

Linia specjalna. Gdyniński Autobus Turystyczny. Funkcjonuje w niedziele i święta

606

BUS

ZTM Gdańsk

25.06 - 31.08

Gdańsk: Dworzec Gł. - Westerplatte

Linia zwykła. Funkcjonuje codziennie

622

BUS

ZTM Gdańsk

25.06 - 31.10

Gdańsk Oliwa ZOO - Dolny Sopot-Haffnera

Linia zwykła. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta

NO

BUS

ZTM Gdańsk

lipiec - 31.08

Gdańsk: Chełm Witosza - OliwaSzczegółowe informacje w serwisie www.ztm.gda.pl po uruchomieniu linii

Uwaga Konkurs!

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wraz z firmą Projekt Parking Sp. z o.o. zaprasza do udziału w konkursie, w którym nagrodami są doładowania konta moBILET o wartości 20 zł.

Doładowania otrzyma pierwsze 50 osób, które od 19 do 21 lipca 2011 r. (włącznie) za pomocą aplikacji moBILET w opisany poniżej sposób skasuje dowolny jednorazowy bilet metropolitalny.

Jeżeli jeszcze nie masz zainstalowanej na swoim telefonie komórkowym aplikacji moBILET, a chcesz wziąć udział w konkursie, to szczegółowe informacje jak to zrobić znajdziesz na stronie www.mzkzg.org

Aby wziąć udział w konkursie muszą jednocześnie zostać spełnione następujące warunki:

- za pomocą aplikacji moBILET należy skasować dowolny jednorazowy bilet metropolitalny
- bilet musi zostać skasowany w okresie od 19 do 21 lipca 2011 r. (włącznie)
- wpisywanie numeru linii, na którą ma być ważny bilet należy zakończyć stawiając krzyżyk # np. 127#

W konkursie nie wezmą udziału bilety, które będą skasowane na nieistniejące numery linii albo będą zawierały niepoprawny zapis konkursowy.

Jeden Uczestnik konkursu może otrzymać wyłącznie jedno doładowanie.

Konta zwycięzców zostaną doładowane w ciągu 5 dni roboczych po ogłoszeniu wyników konkursu na stronie www.mzkzg.org. Ogłoszenie wyników nastąpi poprzez umieszczenie listy Zwycięzców zawierającej 4 ostatnie cyfry numerów telefonów komórkowych.

Regulamin konkursu dostępny jest na stronie www.mzkzg.org

Tramwaj wodny ZTM w Gdańsku: tel. +48 58 309 13 23, www.ztm.gda.pl

Tramwaj wodny ZKM w Gdyni: tel. +48 669 441 202, www.zkmgdynia.pl



Tramwaje wodne

ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni

Projekt Tramwajów wodnych jest realizowany przy wsparciu finansowym Gdańska, Gdyni, Sopotu, Helu i Jastarni oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego

Rozkład rejsów 2011

Rejsy linii F1, F2, F4, 520 i 530 w lipcu i sierpniu 2011 r. wykonywane są codziennie.

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku obsługujący linie F1, F2 i F4 oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni obsługujący linie 520 i 530 nie prowadzą wspólnej sprzedaży biletów.

F1

ZTM w Gdańsku

450
50

110 min

Gdańsk	Hel
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
8.30	10.20
13.10	15.00
17.50	19.40
Hel	Gdańsk
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
10.50	12.40
15.30	17.20
20.10	22.00

F2

ZTM w Gdańsku

140
10

90 min

Sopot	Hel
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
11.00	12.30
15.00	16.30
19.00	20.30
Hel	Sopot
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
9.00	10.30
13.00	14.30
17.00	18.30

F4

ZTM w Gdańsku

140
10

65 min

Gdańsk	Sobieszewo
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
9.30	10.35
12.30	13.35
17.00	18.05
Sobieszewo	Gdańsk
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
11.00	12.05
14.00	15.05
18.30	19.35

520

ZKM w Gdyni

450
50

60 min

Gdynia	Hel
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
9.30	10.30
12.30	13.30
16.00	17.00
19.00	20.00
Hel	Gdynia
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
11.00	12.00
14.30	15.30
17.30	18.30
20.30	21.30

530

ZKM w Gdyni

450
50

75 min

Gdynia	Jastarnia
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
8.00	9.15
11.30	12.45
17.00	18.15
Jastarnia	Gdynia
odjazd • departure • abfahrt	przyjazd • arrival • ankunft
9.45	11.00
15.15	16.30
18.45	20.00