

Nr 1

wrzesień 2010 r.
nakład: 35 tys. egz.egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

integrujemy komunikację miejską

Akcja integracja

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) integruje komunikację miejską na obszarze 13 gmin. Rezultatem działalności Związku było wprowadzenie od 1 stycznia 2008 r. „wspólnych biletów”. Dzięki temu po raz pierwszy na obszarze naszej metropolii doszło do taryfowej integracji komunikacji komunalnej z kolejową.

więcej - s. 5

Bilet wygodny

Nowe technologie

KRZYSZTOF GRZELEC
KRZYSZTOF NALEWAKO

Elektronika zaczyna dominować w naszym życiu. Nowoczesne rozwiązania technologiczne powoli stają się standardem także w komunikacji miejskiej. Tradycyjne bilety papierowe stopniowo zastępowane są przez karty plastikowe z wtopionym „chipem”.

więcej - s. 3

Trolejbusy w Gdyni

Kalendarium 1943-71

MARIUSZ JÓZEFOWICZ



Fot. ze zbiorów H. Rutkowskiego

Początki (1943-45)

- oddanie do eksploatacji nie-numerowanej linii od Zarządu Miejskiego (dawny Urząd Miasta) do dworca kolejowego w Chyloni (ul. Świętojańska i 10 Lutego) 18 września 1943 r.

więcej - s. 2

KANAR TEŻ CZŁOWIEK?

Nie lubimy kanarów, bo z reguły nie lubimy tych, którzy nas kontrolują i w dodatku nakładają karę za – jak twierdzą – złamanie prawa

KRZYSZTOF GRZELEC

Kontrola biletów to temat zgrany jak przeboje muzyki pop. Pracownicy kontroli biletów dostarczają lokalnym mediom tematów do artykułów (bo też i wdzięczny to temat – sensacja, przemoc i łamanie prawa w jednym), a dyrektorom odpowiedzialnym za funkcjonowanie komunikacji powodów do pojawienia się kolejnych siwych włosów.

Nie lubimy kanarów, bo z reguły nie lubimy tych, którzy nas kontrolują i w dodatku nakładają karę za – jak twierdzą – złamanie prawa. Stopień akceptacji dla kontrolującego, wydaje się, że jest wprost proporcjonalny do zasad formalnych jakie stoją za każdą prowadzoną kontrolą. Jeżeli za kontrolującym stoi jednoznaczne w swojej wymowie prawo, jeżeli grożą nam dotkliwe i nieuchronne sankcje za wykroczenie lub przestępstwo, jeżeli wyróżnikiem powagi kontrolującego jest umundurowanie, to nasz stopień akceptacji dla poszanowania prawa rośnie.

W takim przypadku kontrolerzy biletów są na pozycji przegranej już na starcie, już przy wejściu do autobusu czy tramwaju. Bo po pierwsze przepisy opisujące prawa i obowiązki pasażera oraz prowadzącego kontrolę są nie tylko niejednoznaczne (co potwierdzają sprzeczne opinie prawników), ale też co rusz pojawiają się medialne doniesienia o nielegalności prowadzonych kontroli dokumentów, zatrzymywania pasażerów nie posiadających biletów itp. Doniesienia te są prostowane przez przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, ale i tak znajdują się śmiałowcy, którzy decydują się iść na



całość, wychodząc z założenia, że kanar to mu może... Nie będę nikogo ani zachęcał, ani odwołał od takich zachowań. Przypomnę tylko maksymę łacińską Ignorantia iuris nocet – nieznajomość prawa szkodzi. Po drugie kontrolerzy, z oczywistych powodów, pracują „po cywilnemu”. Umundurowanie kontrolerów biletów byłoby równoznaczne z ostrzeżeniem dla każdego „gapowicza”.

Po co w ogóle kontrole biletów? Odpowiedź jest prosta. Tak długo jak komunikacja miejska będzie usługą odpłatną, jej wykonawca ma obowiązek dbać o to, aby każdy kto nie posiada stosownych uprawnień do przejazdów bezpłatnych płacił za przejazd. Zaprzestanie działań

prewencyjnych w stosunku do osób podróżujących bez biletu, w krótkim okresie czasu spowodowałoby wydatne zmniejszenie przychodów ze sprzedaży biletów i konieczność wzrostu dopłat z budżetów miast. Ktoś może mi w tym miejscu zarzucić, że mam rodaków za oszustów. W ramach badania rynku, chętnie wezmę udział w eksperymencie, w którym zaprzestanie się kontroli biletów. Nie widzę tylko chętnych wśród władz miasta na taki eksperyment.

W ocenie pracy kontrolerów biletów jak rzadko sprawdza się powiedzenie, że „punkt widzenia zależy od punktu siedzenia.” Potwierdzają to nie tylko kontrolerzy, którzy po przyjęciu do pracy stanęli nagle po

drugiej stronie barykady, ale także dziennikarze, którzy naocznie mogli się przekonać jak wyglądają „atrakcje” podczas kontroli biletów w nocnych autobusach. Z kolei psychologowie z pracowni badań psychologicznych, którzy prowadzili obserwacje ukryte pracy kontrolerów biletów, w celu zdiagnozowania błędów popełnianych przez kontrolerów w trakcie kontroli, stwierdzili, że pasażerowie stanowiliby równie ciekawy, o ile nie ciekawszy przedmiot badań. Może warto więc podczas kolejnej kontroli biletów odpowiedzieć sobie na pytanie – a jak ja bym się zachował na miejscu kontrolera?

22 września
Europejski Dzień Bez Samochodu
na podstawie dowodu rejestracyjnego swojego samochodu jedź za darmo!

więcej - s. 8

22 września 2010 r. każdy właściciel lub współwłaściciel samochodu osobowego na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego może skorzystać z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo.



Historia gdyńskich trolejbusów

cz. I – kalendarium 1943-1971

MARIUSZ JÓZEFOWICZ

Początki (1943-45)

- oddanie do eksploatacji nie-numerowanej linii od Zarządu Miejskiego (dawny Urząd Miasta) do dworca kolejowego w Chyloni (ul. Świętojańska i 10 Lutego) 18 września 1943 r.;
- przedłużenie linii w tym samym roku do Orłowa;
- przerwanie eksploatacji trolejbusów na skutek działań wojennych w marcu 1945 r.

Powojenny rozwój komunikacji trolejbusowej (1946-57)

- uruchomienie komunikacji trolejbusowej 19 marca 1946 r.;
- wprowadzenie komunikacji trolejbusowej do Sopotu do pętli przy ul. Reja 17 stycznia 1947 r.;
- przeniesienie trolejbusów z prowizorycznej zajezdni przy ul. Derdowskiego do bazy autobusowej przy al. Zwycięstwa;
- uruchomienie 5 dziennych i 2 nocnych linii trolejbusowych (nr 21-25 oraz 210 i 220);
- eksploatacja trolejbusów kilku marek, w tym 10. marki Henschel (wprowadzonych jako pierwsze w 1943 r.) i 13. marki Vetra (wprowadzonych jako jedyne fabrycznie nowe w 1949 r.);

Szczytowy rozwój komunikacji trolejbusowej (1957-71)

- uruchomienie 6. kolejnych linii trolejbusowych do 1966 r. (nr 26-29, w tym 25 kreślone i 28 kreślone, które zostały w latach 1967-70 przenieumerowane odpowiednio na 30 i 27, po zawieszeniu kursowania linii 27 na pierwotnej trasie w 1967 r.);
- dostawa 42. fabrycznie nowych trolejbusów Škoda 8Tr w latach 1958-61;
- dostawa 72. fabrycznie nowych trolejbusów Škoda 9Tr w latach 1962-70;
- zastąpienie nocnych linii trolejbusowych autobusowymi;
- przeniesienie trolejbusów do nowo wybudowanego segmentu zajezdni w Redłowie z wyjazdem na ul. Stryjską;
- wykonanie największej w historii gdyńskiej komunikacji trolejbusowej pracy eksploatacyjnej na poziomie 5,5 mln wozokm przy wykorzystaniu 97 pojazdów w inwentarzu w 1971 r.

97 trolejbusów w 1971 r. wykonało 5,5 mln wozokm



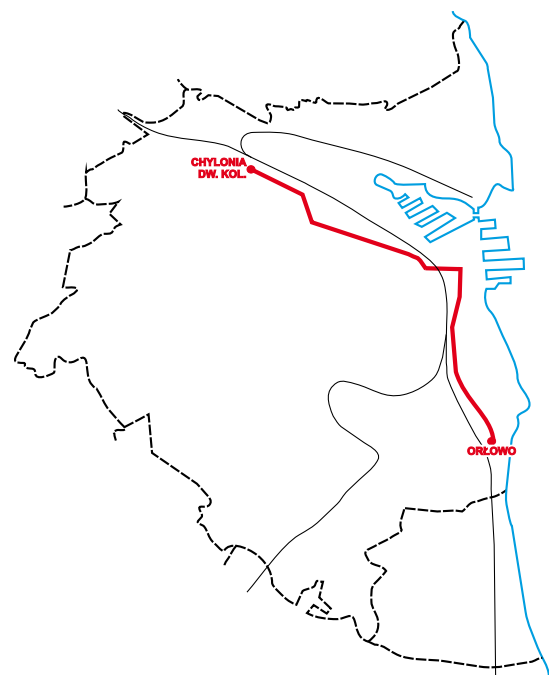
Uruchomienie pierwszej linii trolejbusowej w Gdyni w 1943 r. (Fot. ze zbiorów H. Biangi)



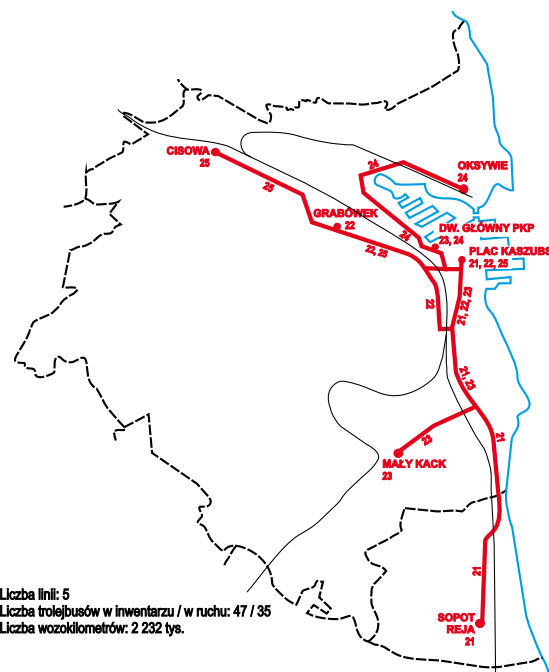
Trolejbus Vetra VBR4 o nr. inw. 306 Na terenie zajezdni trolejbusowej w 1947 r. (Fot. ze zbiorów M. Gwiazdy)



Trolejbus Škoda 9Tr o nr. inw. 376 na pętli przy dworcu głównym w Gdyni podczas uroczystego uruchomienia linii 28 na Oksywie Górne w 1964 r. (Fot. ze zbiorów A. Gorzkowskiego)

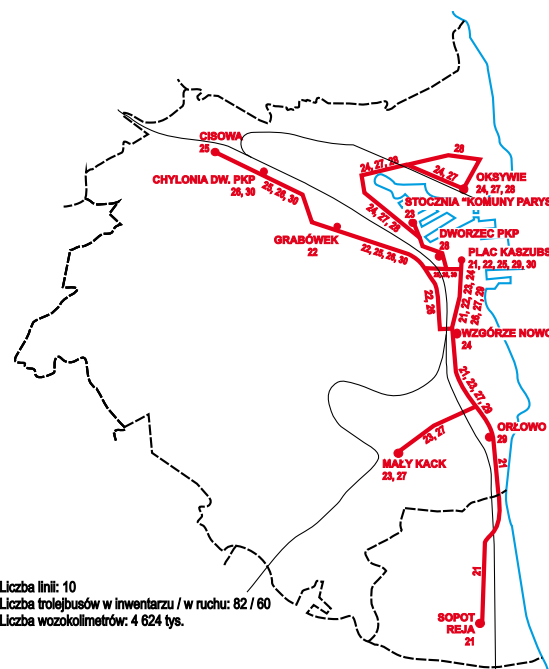


Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1945 r.



Liczba linii: 5
Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 47 / 35
Liczba wozokilometrów: 2 232 tys.

Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1956 r.



Liczba linii: 10
Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 82 / 60
Liczba wozokilometrów: 4 624 tys.

Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1967 r.

Zrównoważony rozwój transportu miejskiego

- poprawność polityczna czy styl życia?

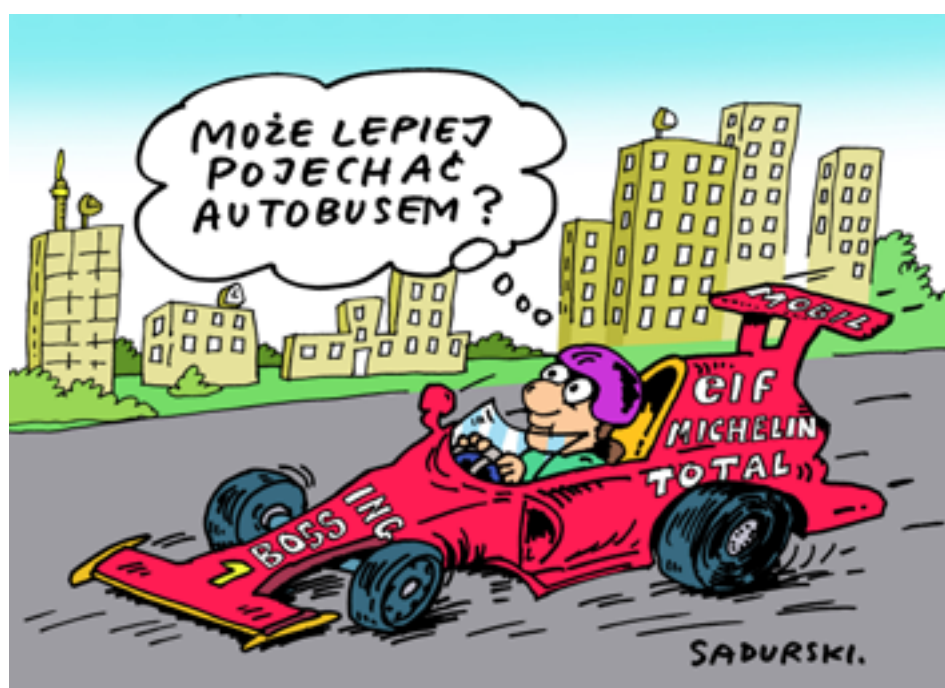
Od 1989 r. liczba pasażerów korzystających z transportu zbiorowego w Polsce zmniejszyła się o ponad 50%. **Teraz jeżdżą samochodami.**

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Konieczność. Jak jadę samochodem zawsze na TO trafię. I już nie jadę, tylko stoję, a dokładniej siedzę, stojąc w mega korku. Dlaczego tyle samochodów wokół, dlaczego one blokują mi drogę. O! tramwaj jedzie – a ja stoję, ale zaraz go dogonię. Dobrze chociaż, że autobus stoi razem ze mną. Zaraz go wyprzedzę jak zjedzie do zatoki. Udało się ominąć autobus, ale tramwaju chyba nie dogonię. Porażka – kolejny tramwaj jedzie szybciej. No cóż, skoro stoję to może gdzieś zadzwonię i obejrzę okolicę. Park. Jaki zielony. I te drzewa. Nawet ja mam trochę cienia. Znowu mija mnie tramwaj – i znowu szybciej! Jak ci ludzie w tramwaju się męczą, niektórzy nawet stoją, a ja siedzę w samochodzie. I to nie byle jakim. No, ruszamy! Zrobiło się trochę luźniej. Dojadę na miejsce trochę później. Później niż wczoraj i jeszcze później niż przedwczoraj. Gdyby ten park zlikwidować i poszerzyć drogę przyjechałbym szybciej. Może nawet szybciej niż przedwczoraj.

Czy uda się wygrać wyścig i budować szybciej drogi niż przybywa samochodów? Chyba nie. I może dlatego warto zastanowić się co społeczeństwo może zrobić dla mnie i co ja mogę zrobić dla społeczeństwa. Wiem co społeczeństwo mogłoby zrobić dla mnie, mogłoby przestać jeździć samochodami, żeby droga była pusta. A co ja mógłbym zrobić dla społeczeństwa? To samo? Mam przestać jeździć samochodem? A może mam jeszcze zacząć jeździć rowerem?

Dlaczego nie jadę tramwajem do pracy? Bo bilety za drogie! A ile kosztują? Bo się spóź-



niania! Czy na pewno? Bo nie ma jednego biletu! Naprawdę? Bo będę szybciej! Chociaż dzisiaj się nie udało...

Może spróbuję? Może tego pożałuję? Zrównoważony rozwój: jeden przejazd autobusem, jeden samochodem. Jeden dzień w komunikacji miejskiej, jeden w moim wehikule.

Pojechałem! Autobusem. Czasu nie zaoszczędziłem, ale się nie denerwowałem, spokojnie się rozglądałem. Trochę stałem, a trochę siedziałem i gazetę czytałem. I tylko jeden z kierowców tak mi się dziwnie patrzył w oczy. To było moje odbicie w szybie!

Zrozumiałem. Bez mojej pomocy sobie nie poradzą. Co mogę zrobić? Nowej drogi nie

wybuduję, ale od czasu do czasu komunikacją miejską podróżuję. Czasami dziecko i żonę zabieram ze sobą. A im to nie przeszkadza, nawet im to sprawia trochę radości. Nie wiem tylko czy psa mogę zabrać? On trzyma moją stronę.

Zrównoważony H.K.

PS.

Od 1989 r. liczba pasażerów korzystających z transportu zbiorowego w Polsce zmniejszyła się o ponad 50%. Teraz jeżdżą samochodami.

w głównej mierze kosztami zakupu urządzeń systemowych, przede wszystkim kasowników-czytników.

Wejherowska karta elektroniczna zapewnia pełną automatyzację dokonywania zapłaty za przejazd i charakteryzuje się łatwą obsługą dla pasażera. Jedynym obowiązkiem pasażera przy korzystaniu z karty elektronicznej jest jej każdorazowe „kasowanie”. W Wejherowie obowiązuje zasada „wejście-wyście”, tzn. pasażer przykładą kartę do kasownika przy wejściu do pojazdu i przy wyjściu z pojazdu. Przy wejściu pobierana jest określona w taryfie opłata za jeden przejazd, przy wyjściu może zostać zwrócona za część niewykorzystaną (o ile przewiduje to taryfa). Pozwala to na pełną automatyzację pobierania opłat, w tym, np. w odniesieniu do biletów 60 minutowych, obowiązujących obecnie w taryfach ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni. Pasażer przesiadając się nie musi wówczas zastanawiać się czy „kasować” dwa lub trzy bilety jednorazowe czy jeden 60 minutowy – robi to za niego system, kierując się zasadą minimalizacji kosztów podróży. Wprowadzenie takiego rozwiązania zobowiązuje pasażera do pamiętania o przykładaniu karty do kasownika-czytnika przy każdorazowym wejściu i wyjściu do i z pojazdu. Część pasażerów może ten obowiązek traktować jako niedogodność, podobnie jak fakt, że nie wszyscy przy wydawaniu pieniędzy są skłonni zawrzeć elektronicznemu systemowi. Obowiązek każdorazowego kasowania karty, przy określonej konstrukcji taryfy, nie musi dotyczyć biletów miesięcznych o nielimitowanej liczbie przejazdów, a obawy pasażerów dotyczące poprawności naliczania opłat przez system zapewne okazały się nieuzasadnione, podobnie jak to było w przypadku przelewania wynagrodzeń na rachunek bankowy i użytkowania kart płatniczych. Tym nie mniej, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej opracowując kierunki rozwoju systemu pobierania opłat w metropolii bierze pod uwagę wszystkie te uwarunkowania.

Jednym z celów MZKZG jest rozszerzanie tzw. kanałów dystrybucji. Masowy charakter usług komunikacji miejskiej powoduje, że zachęcanie do korzystania z nich wymaga, aby zakup biletu nie był dla potencjalnych pasażerów problemem, bez względu na to czy są oni stałymi użytkownikami czy „niedzielnymi pasażerami”.

Obecnie bilety papierowe można kupować przede wszystkim w pojazdach i kioskach oraz automatach biletowych. Prekursorem we wprowadzeniu automatów biletowych jest SKM w Trójmieście. Karty elektroniczne można doładowywać w kilkudziesięciu punktach sprzedaży, a w Wejherowie także w pojazdach. W najbliższym czasie przewiduje się wprowadzenie możliwości zakupu biletu (doładowania karty) przez internet. Pasażer będzie mógł poprzez płatność elektroniczną doładować kartę i następnie aktywować ją w kasowniku-czytniku w autobusie. Tam gdzie pojazdy komunikacji miejskiej nie są wyposażone w kasowniki-czytniki nie będzie konieczności aktywowania karty. Odpowiednie dane o dokonanych przez pasażerów płatnościach przez internet zostaną zapisane w systemie, w tym także w czytnikach kontrolerów biletów.

Kolejną formą płacenia za przejazdy, którą planuje się wprowadzić w metropolii, będzie możliwość kupowania biletu przez telefon komórkowy. Takie rozwiązania funkcjonują już w niektórych polskich miastach, a ich operatorzy zaprezentowali MZKZG swoją ofertę. Zgłoszone przez związek uwagi dotyczyły przede wszystkim funkcjonalności systemów pobierania opłat za pośrednictwem telefonów komórkowych dla pasażerów i systemów zabezpieczenia transakcji.

Nowe technologie zmieniają system biletowy w komunikacji miejskiej

KRZYSZTOF GRZELEC
KRZYSZTOF NALEWAJKO

Nowe technologie zmieniają system biletowy w komunikacji miejskiej.

Elektronika zaczyna dominować w naszym życiu. Nowoczesne rozwiązania technologiczne powoli stają się standardem także w komunikacji miejskiej. Tradycyjne bilety papierowe stopniowo zastępowane są przez karty plastikowe z wtopionym „chipem”, czyli mikroprocesorowym układem elektronicznym, na którym zapisywana jest informacja o rodzaju biletu jaki został zakupiony przez pasażera. Przyjrzyjmy się więc systemowi, który już na dobre zdomował się w naszej metropolii i spróbujmy odpowiedzieć na py-

tanie w jakim kierunku będzie ewoluował. Karty elektroniczne w metropolii jako pierwsza wprowadziła spółka MZK Wejherowo. Do dzisiaj jest ona liderem w rozwijaniu tego systemu. W gminach obsługiwanych przez autobusy MZK Wejherowo możemy korzystać z karty, „ładując” na nią bilet miesięczny, okresowy lub dowolną kwotę pieniędzy (impulsów), którą stopniowo wydajemy korzystając z przejazdów. Kartą można więc posługiwać się jako biletom wieloprzejazdowym lub jednorazowym. Warunkiem wykorzystywania kart jako biletu jednorazowego jest wyposażenie pojazdów w kasowniki biletów elektronicznych, które po przyłożeniu karty „ściągają” z niej opłatę przewidzianą w taryfie. Niewątpliwą zaletą takiego syste-

mu jest to, że pasażer nie musi wchodzić do autobusu zastanawiać się jaką opłatę uiścić – robi to za niego kasownik-czytnik pracujący w systemie. Z punktu widzenia metropolii rozwiązanie, w którym to MZK Wejherowo testuje nowoczesne rozwiązania należy uznać za właściwe. Wejherowo wraz z okolicznymi gminami pełni bowiem rolę swoistego poligonu, a ewentualne modyfikacje systemu są możliwe do stosunkowo szybkiego i łatwego wprowadzenia ze względu na małą liczbę pojazdów objętych systemem.

Pozostali organizatorzy komunikacji komunalnej w metropolii (ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni) dotychczas wprowadzili kartę elektroniczną z funkcją ograniczoną wyłącznie do biletu okresowego. Jest to spowodowane

Bezpośrednio czy z przesiadką?

Doświadczenia miast europejskich wskazują, że akceptacja przez mieszkańców połączeń z przesiadkami wymaga podjęcia działań, które spowodują, że czas i koszt podróży z przesiadkami będzie porównywalny z podróżą bezpośrednią, poprawi się punktualność kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, a przesiadanie się nie będzie odczuwane jako uciążliwość.



KRZYSZTOF GRZELEC

Przesiadka traktowana jest przez część pasażerów jako niedogodność komunikacji miejskiej, podobnie jak konieczność dojścia do przystanku i oczekiwania na tramwaj czy autobus. Badania marketingowe prowadzone przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni wskazują, że mieszkańcy Gdyni cenią sobie połączenia bezpośrednie – bez konieczności przesiadania się. Bezpośredniość ma większe znaczenie niż punktualność, wysoka częstotliwość połączeń czy koszt podróży. Podobnie mieszkańcy Sopotu, którzy w 2005 r. uplasowali bezpośredniość na pierwszym miejscu wśród cech, jakimi powinna się charakteryzować komunikacja miejska. Także poddani badaniu mieszkańcy gmin wiejskich, obsługiwanych przez komunikację miejską, uznali bezpośredniość za najważniejszą cechę komunikacji miejskiej (Kosakowo 2003 r.). Mając do wyboru połączenia do centrum o wysokiej częstotliwości z przesiadką i połączenia o niższej częstotliwości, ale bezpośrednie, 70% mieszkańców Gdyni opowiada się za połączeniami bezpośrednimi. Doświadczenia miast europejskich wskazują, że akceptacja przez mieszkańców połączeń z przesiadkami wymaga podjęcia działań, które spowodują, że czas i koszt podróży z przesiadkami będzie porównywalny z podróżą bezpośrednią, poprawi się punktualność kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, przesiadka i oczekiwanie na przystanku nie będzie odczuwane jako uciążliwość. Osiągnięcie tych rezultatów wymaga podejmowania racjonalnych działań w zakresie projektowania układu połączeń. Od lat dowodzi się, że system komunikacyjny, w którym osią połączeń jest metro, kolej miejska lub

tramwaj poruszający się po wydzielonych torowiskach, a rolę środka dowozowo-odwozowego do nich pełnią drogowe środki transportu (autobusy i trolejbusy), jest bardziej efektywny od systemu zapewniającego połączenia bezpośrednie. Wyższa efektywność połączeń z przesiadkami wynika przede wszystkim z niższych kosztów obsługi komunikacyjnej, co w konsekwencji może przełożyć się na koszty podróży. Po drugie, pomimo konieczności zmiany pojazdu, w warunkach dobrze skonstruowanych rozkładów jazdy, minimalizujących czas przesiadania się na głównych kierunkach podróży, rzeczywisty czas podróży z przesiadką w relacji „drzwi-drzwi” okazuje się często krótszy niż połączenie bezpośrednie. Dzieje się tak dlatego, że w warunkach wzrastającej liczby samochodów osobowych w mieście, autobusy czy trolejbusy, a niekiedy także tramwaje, które nie zawsze poruszają się po wydzielonych torowiskach, stoją w korkach razem z innymi użytkownikami dróg i ulic. Lekarstwem na tkwienie autobusów, trolejbusów czy tramwajów w korkach są wydzielone pasy ruchu (tzw. bus pasy) przeznaczone wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej i pojazdów uprzywilejowanych. Zdecydowanie łatwiej i taniej jest wprowadzać wydzielone pasy ruchu na drogach łączących wybrane duże dzielnice mieszkaniowe z centrum miasta lub wydzielać bus pasy na fragmentach ulic w śródmieściu, niż prowadzić uprzywilejowany ruch łączący przeciwległe dzielnice mieszkaniowe przez centrum miasta. Planisci od lat postulują, aby wydzielone pasy ruchu powstawały wszędzie tam, gdzie liczba pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu drogowym w godzinach szczytu wynosi 50 i więcej. W określonych przypadkach wydzielanie bus pasów nie jest konieczne,

a poprawę punktualności komunikacji miejskiej można uzyskać poprzez wprowadzenie pierwszeństwa dla autobusów czy tramwajów na skrzyżowaniach, poprzez sygnalizatory zapalające zielone światło dla zbliżającego się pojazdu komunikacji miejskiej. Podejmowane działania w zakresie poprawy atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym powinny opierać się na wynikach badań rynku, które wskazują na rzeczywiste przyczyny decydujące o tym, że w określonych warunkach podróży pasażerowie wolą podróżować bezpośrednio od podróży z przesiadkami lub jakie warunki powinny być spełnione, aby podróże z przesiadkami były zaakceptowane.

Po pierwsze komfort podróży. Pasażerowie pytani o przyczyny wyboru podróży bez przesiadki, uzasadniają lakonicznie – *bo jak już wsiądę do autobusu, to chcę dojechać na miejsce*. Przesiadka powodująca konieczność wyjścia z pojazdu (często na deszcz lub śnieg) i ponownego oczekiwania na przystanku, sama w sobie jest odczuwana jako dyskomfort. Dodajmy do tego inny sposób odczuwania czasu. Wyniki badań dowodzą, że czas dla pasażera znajdującego się na przystanku płynie wolniej niż dla pasażera jadącego w trolejbusie czy tramwaju. Odczucie to jest oczywiście subiektywne, ale większość wyborów jako konsumenci dokonujemy kierując się właśnie subiektywną oceną. Po drugie warunki przesiadki. Trudno uznać za atrakcyjne warunki podróży, w których oferuje się pasażerom przesiadającym się z autobusu na tramwaj lub kolej miejską w najlepszym wypadku kilkudziesięciometrowy sprint pomiędzy przystankami lub biegi przełajowe z przystanku autobusowego przez jezdnię, ze skokiem przez płot oddzielający przystanek tramwajowy od jezdni.

Poza wymienionymi wyżej działaniami, należy budować i modernizować przystanki w taki sposób, aby spełniały wymagania nowoczesnych węzłów przesiadkowych. Przystanek, aby mógł być uznany za węzeł przesiadkowy powinien:

- zapewnić możliwość zmiany środka transportu bez konieczności pokonywania pieszo odległości większych niż kilkanaście metrów, w miarę możliwości bez konieczności wchodzenia i schodzenia po schodach;
- posiadać niedużą liczbę skupionych stanowisk ułatwiających orientację pasażera;
- mieć odpowiednią organizację ruchu pieszego w oddzieleniu od ruchu samochodów osobowych;
- posiadać zadaszenie;
- być wyposażone w nowoczesną informację przystankową;
- oferować inne funkcje (handel, usługi) w sposób nie kolidujący z podstawową funkcją węzła.

Rozumiejąc znaczenie nowoczesnych przystanków i węzłów przesiadkowych dla pasażerów, władze miast metropolii budują nowe (przystanek przesiadkowy na Chełmie w Gdańsku) lub przebudowują przystanki istniejące (przystanek SKM Wzgórze św. Maksymiliana). To skromny początek, ale biorąc pod uwagę dotychczasową konsekwencję władz miast metropolii we wprowadzaniu nowoczesnego niskopodłogowego taboru czy dążeniu do pełnej integracji taryfowej i biletowej oraz uwzględniając fakt, że budowa przystanków i węzłów przesiadkowych jest zapisana w dokumentach strategicznych miast i województwa, można być w tej kwestii optymistą.

Ograniczeniami dla powstawania lub przebudowy istniejących przystanków na wzór w pełni zintegrowanych, są uwarunkowania techniczne i ekonomiczne. Te pierwsze powodują, że nie każdy przystanek (zwłaszcza SKM) można przebudować w taki sposób, aby umożliwić zmianę pojazdu bez konieczności przechodzenia z przystanku na przystanek, w tym także często po schodach. Te drugie wynikają z bardzo wysokich kosztów budowy lub przebudowy przystanków, z którymi władze miasta radzą sobie m.in. efektywnie wykorzystując środki unijne, dzięki którym są także realizowane programy: tramwajowy w Gdańsku i trolejbusowy w Gdyni.

mzkzg.org

W serwisie internetowym www.mzkzg.org znajdziesz informacje dotyczące:

- oferty biletów metropolitalnych;
- rozkładów jazdy ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo, PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oraz Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.;
- remontów, objazdów i zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej;
- tramwajów wodnych.

Ponadto, znajdziesz wiadomości o najważniejszych wydarzeniach związanych z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej na obszarze MZKG, graficzne wizualizacje węzłów przesiadkowych oraz komunikacyjną galerię zdjęć.

Akcja integracja!

Z okazji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu i Europejskiego Dnia Bez Samochodu Związek postanowił wydrukować pierwszy numer gazety „Przystanek”, adresowany do pasażerów komunikacji miejskiej. Mamy nadzieję, że pierwsze wydanie gazety „Przystanek” przypadnie Państwu do gustu i że na stałe wpisze się ona w działalność informacyjną MZKZG.



HUBERT KOŁODZIEJSKI

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) integruje komunikację miejską na obszarze 13 gmin. Rezultatem działalności Związku było wprowadzenie od 1 stycznia 2008 r. „wspólnych biletów”. Dzięki temu po raz pierwszy na obszarze naszej metropolii doszło do taryfowej integracji komunikacji komunalnej z kolejową i tak naprawdę rozpoczęła się akcja – integracja. Została ona dobrze oceniona przez mieszkańców i turystów, którym jest dedykowana. Nastąpił dynamiczny wzrost zainteresowania biletami metropolitalnymi umożliwiając bicie kolejnych rekordów sprzedaży. MZKZG w 2008 r. sprzedał łącznie 97 tys. biletów, natomiast w 2009 r. 186 tys. biletów, prawie dwukrotnie więcej. Co miesiąc ponad milion przejazdów jest realizowanych na podstawie biletów metropolitalnych, które ma już co 10. pasażer. W tym roku ten wynik na pewno zostanie pobity. Największym powodzeniem cieszą się bilety kolejowo-komunalne bowiem umożliwiają podróżowanie bez żadnych ograniczeń autobusami, tramwajami, trolejbusami oraz pociągami PKP Szybkiej Kolei Miejskiej i Przewozów Regionalnych na obszarze całego Związku. Za przejazd płacimy tyle samo

bez względu na to, czy jedziemy jeden, czy kilkadziesiąt przystanków. Można przy tym wybierać w jakim zakresie chce się korzystać z komunikacji komunalnej, czy z całej, czy tylko z organizowanej np. przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku. Warto również zwrócić uwagę, że dzięki Związkowi doszło do integracji taryfowej komunikacji komunalnej – cena za jeden przejazd (2,5 zł) jest taka sama w komunikacji gdańskiej, gdyńskiej i wejherowskiej. Ponadto wdrożona została Karta Turysty, której integralnym elementem jest 24- lub 72-godzinny bilet metropolitalny. Nie bez znaczenia jest nowoczesna technologia wykorzystywana przy sprzedaży biletów metropolitalnych. Bilety są zapisywane na kartach elektronicznych, pozostawiono jednak, z myślą o turystach i osobach rzadko korzystających z komunikacji miejskiej, możliwość zakupu papierowych 24- i 72-godzinnych biletów metropolitalnych. Bilety można również zapisywać na elektronicznych legitymacjach studenckich. Rezultatem działalności Związku są też jednokierunkowe zasady funkcjonowania linii nocnych oraz koordynacja rozkładów tych linii z SKM.

Warto zwrócić uwagę, że Związek utworzył serwis internetowy zawierający bieżące informacje i komunikaty oraz rozkłady jazdy wszystkich środków transportu w całej metropolii. Ponadto, przygotował i udostępnił nieodpłatnie mieszkańcom oraz turystom mapy przedstawiające sieć komunikacyjną. Najnowszą edycję mapy z lipca 2010 r. można otrzymać w biurach obsługi klienta, punktach informacji turystycznej i w siedzibie Związku w Gdańsku Wrzeszczu, ul. Sobótki 9.

Z okazji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu i Europejskiego Dnia Bez Samochodu Związek postanowił wydrukować pierwszy numer gazety „Przystanek”, adresowany do pasażerów komunikacji miejskiej. Mamy nadzieję, że pierwsze wydanie gazety „Przystanek” przypadnie Państwu do gustu i że na stałe wpisze się ona w działalność informacyjną MZKZG. Jednocześnie liczymy na to, że możliwość zgłaszania przez Czytelników ewentualnych uwag dotyczących formy gazety i poruszanej tematyki umożliwi swoisty dialog, na którym nam bardzo w kontaktach z Państwem zależy.

CZY WIESZ, ŻE:

W ciągu roku wszystkimi komunalnymi autobusami, trolejbusami, tramwajami i pociągami SKM podróżuje na naszym obszarze prawie 300 milionów pasażerów.

Wszystkie komunalne autobusy, trolejbusy i tramwaje pokonują w ciągu roku ponad 51 milionów kilometrów.

Do dyspozycji mieszkańców naszego regionu pozostaje:

- 549 autobusów,
- 85 trolejbusów,
- 120 zestawów tramwajowych.

Nowe trolejbusy wyposażone są w dodatkowy napęd akumulatorowy, dzięki któremu mogą przejechać nawet 6 km bez zasilania z sieci trakcyjnej.

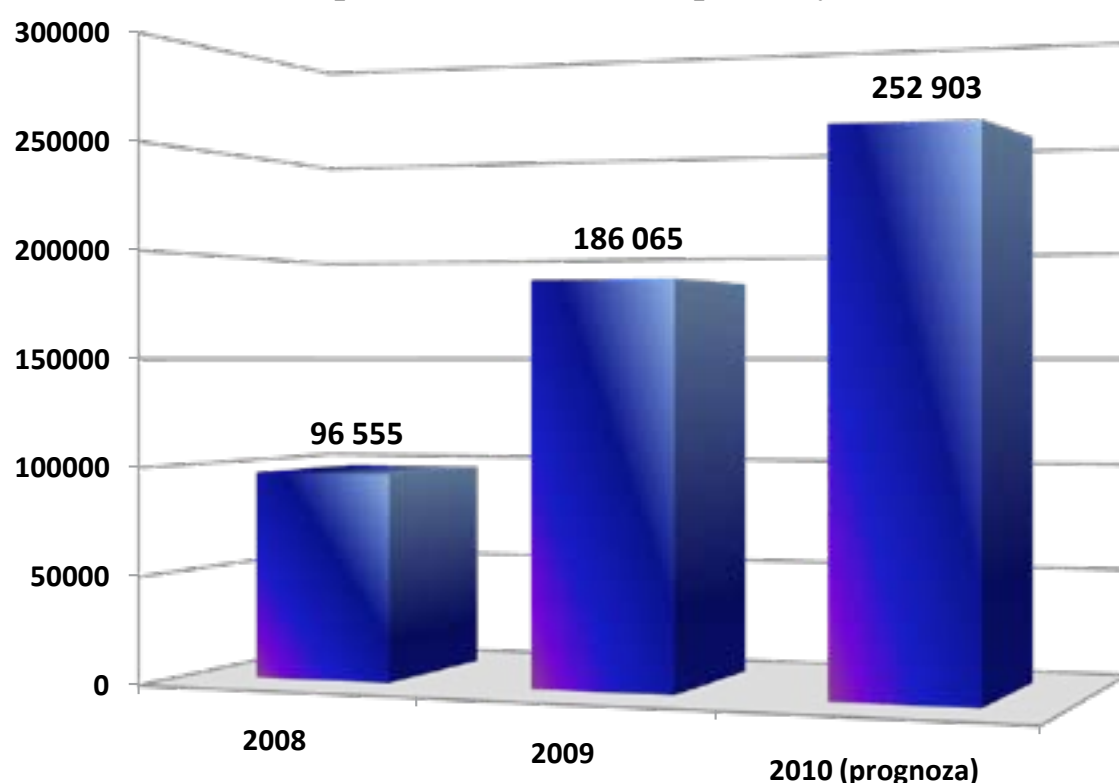
Nowe trolejbusy posiadają możliwość automatycznego ściągania i rozkładania pantografów bez konieczności opuszczania kabiny przez kierowcę pojazdu.

Już jesienią tego roku pojawią się w Gdańsku nowoczesne, przegubowe tramwaje o niespotykanej jak dotąd w naszej metropolii długości – ponad 30 m. Każdy taki tramwaj kosztuje prawie 9 milionów złotych.

Wykorzystując tę samą powierzchnię w ciągu 1 godziny w jednym kierunku można przewieźć:

- 7 000 osób autobusami lub trolejbusami jednoczłonowymi,
- 10 500 osób autobusami przegubowymi,
- 15 000 osób tramwajami,
- 50 000 osób koleją miejską,
- I TYLKO 3 500 osób samochodami osobowymi.

Sprzedaż biletów metropolitalnych



Przystanek

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 Kołodziejski

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:
MZKZG

Rysunki:
Szczepan 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.

Wagon typu „Kummer”
Nowy Port początek XX
wieku. (Fot. ze zbiorów
S. Zomkowskiego)



Wagon typu
Ringstrassenbahnwagen
(w skrócie Ring)
wyprodukowany przez
Danziger Waggonfabrik
(Gdańską Fabrykę
Wagonów) w 1930 r.
z wagonem doczeptym
typu „362”. Wały
Jagiellońskie. Lata 40-te
XX w. (Fot. ze zbiorów
S. Zomkowskiego)



Tramwaj „Bergmann”
nr 256 wyprodukowany
przez Danziger
Waggonfabrik (Gdańską
Fabrykę Wagonów)
w 1927 r. z doczepą typu
„380”. Ul. Długa. Lata 50-te
XX w. (Fot. ze zbiorów
S. Zomkowskiego)



Tramwaj typu 102N nr
1100 produkcji Konstal
Chorzów. Pierwszy tramwaj
przegubowy w Gdańsku.
Zajezdnia Wrzeszcz.
Lata 70-te XX w. (Fot. ze
zbiorów S. Zomkowskiego)



Skład trójwagony
4N+4ND+N.
Dworzec Główny. Lata
70-te XX w.
(Fot. ze zbiorów
S. Zomkowskiego)



Historia gdańskich tramwajów

Pierwszy tramwaj zasilany energią elektryczną uruchomiono nad Motławą 26 czerwca 1896 r. W pierwszej kolejności gotowe były trasy ze Śródmieścia na Orunię i Siedlce. Nieco później wyruszyły tramwaje elektryczne do Wrzeszcza.

MARCIN CZAPNIK
WWW.GDANSKIETRAMWAJE.PL

Tramwaje konne

W latach 60. XIX wieku zauważono potrzebę uruchomienia w Gdańsku transportu publicznego. Pierwszym regularnie kursującym pojazdem komunikacji zbiorowej był wóz konny, tzw. omnibus, który od 1864 r. łączył Gdańsk z Sopotem. W 1871 r. omnibus ustąpił miejsca kolei, która rok wcześniej dotarła nad Motławę od strony północnej – ze Słupska przez Gdynię i Sopot.

Właśnie w 1871 r. rozpoczęła się historia gdańskich tramwajów. Berlińskie przedsiębiorstwo Deutsche Pferdeisenbahn dostało koncesję na budowę linii tramwaju konnego ze Śródmieścia do dzielnicy Wrzeszcz, a także w kierunku południowym – do Świętego Wojciecha. Koncesję poszerzono później o trasę z Wrzeszcza do podmiejskiej jeszcze Oliwy.

Kursowanie tramwajów między śródmiejskim Targiem Siennym a Oliwą uroczyste zainaugurowano 23 czerwca 1873 r. Trasa do Świętego Wojciecha nie doczekała się realizacji. Właściciel gdańskich tramwajów konnych dysponował 25 wagonami, w tym 18 dwupiętrowymi. Zajezdnię wybudowano w Oliwie, przy skrzyżowaniu dzisiejszej al. Grunwaldzkiej i ul. Pomorskiej. Zrujnowany budynek istnieje do dziś.

Bankructwo głównego inwestora – banku berlińskiego spowodowało, że już w 1874 r. tramwaje między Wrzeszczem a Oliwą przestały kursować, torowisko na całej trasie rozzebrano, a zajezdnia zaczęła realizować inne funkcje. Nowe zaplecze techniczne stanowił od tej pory zakład przy dzisiejszej ulicy Partyzantów, a właścicielem gdańskich tramwajów zostało przedsiębiorstwo Otto Braunschweig & Oskar Kupfferschmidt z Gdańska.

Kolejne podejście to rok 1878, kiedy ruszyły tramwaje ze Śródmieścia na Orunię. Koniec trasy oraz małą, drewnianą zajezdnię zlokalizowano przy dzisiejszej ul. Gościnniej.

W kolejnych latach uruchamiano następne trasy, kupowano więcej wagonów. W 1883 r. tramwaje pojechały przez ul. Długą i Długi Targ, aż do nowopowstałej zajezdni przy ul. Łąkowej na Dolnym Mieście. Trzy lata później wozem tramwajowym można już było dotrzeć do nieistniejącego dziś dworca

kolejowego przy ul. Toruńskiej, który został połączony z Targiem Rybnym nową trasą przez Głównie Miasto. Także wtedy ruszyły tramwaje konne do dzielnicy Siedlce.

Co ciekawe, oprócz tramwajów miejskich istniały dwie wąskotorowe trasy prywatne. Jedną łączyła Nowy Port z Brzeżnem, druga istniała w Sopocie, w ciągu dzisiejszej ulicy 23 Marca.

Elektryfikacja

Pierwsze na terenie obecnej Polski tramwaje elektryczne ruszyły we Wrocławiu w 1893 r. W 1894 r. rozpoczęto prace przy elektryfikacji tramwajów gdańskich. Jednocześnie przedsiębiorstwo Danziger Strassen Eisenbahn, które od 3 lat było właścicielem gdańskiej sieci, zostało wykupione przez berliński AEG. Ten z kolei odsprzedał swój majątek przedsiębiorstwu Allgemeine Strassen und Eisenbahn Gesellschaft w 1896 r.

Pierwszy tramwaj zasilany energią elektryczną uruchomiono nad Motławą 26 czerwca 1896 r. W pierwszej kolejności gotowe były trasy ze Śródmieścia na Orunię i Siedlce. Nieco później wyruszyły tramwaje elektryczne do Wrzeszcza.

Przełom wieków to także dalsza rozbudowa torowisk. Jeszcze w 1896 r. trasę z Targu Rybnego przedłużono przez ul. Wałową do dzisiejszego Podwału Grodzkiego.

Ważny w dziejach gdańskich tramwajów był rok 1900, gdy na rynek miejskich przewoźników – Danziger Elektrische Strassenbahn (niem. Gdańskie Tramwaje Elektryczne). Firma DES wybudowała istniejącą do dziś zajezdnię w Nowym Porcie oraz dwie trasy: do Brzeźna i do Śródmieścia wzdłuż stoczniowych nabrzeży.

W kolejnym roku trasa z Nowego Portu, która swój koniec miała na śródmiejskim placu Kassubischer Markt została wydłużona do Żurawia, a linia Nowy Port – Brzeźno powiększyła się o odcinek do Wrzeszcza, wzdłuż dzisiejszych ul.: Gdańskiej, Chrobrego i Waryńskiego.

Konkurent, firma ASEG nie pozostała bierna i w tym samym roku uruchomiła linię Wrzeszcz – Oliwa przez dzisiejszą ulicę Wita Stwosza, z krańcówką przy bramie głównej Parku Oliwskiego.

W 1903 r. gdańscy przewoźnicy tramwajowi połączyli się tworząc spółkę Danziger Elek-

trische Strassenbahn A.G., która przetrwała do 1942 r. Fizyczne połączenie torowisk nastąpiło w 1904 r. przy głównym dworcu kolejowym.

18 lipca 1908 r. ruszyły tramwaje z Oliwy do Jelitkowa, zajezdnia przy ul. Pomorskiej odzyskała swoją pierwotną funkcję, goszcząc tym razem tramwaje elektryczne.

W 1914 r. wprowadzono numerację linii tramwajowych.

Okres międzywojenny

Koniec drugiego dziesięciolecia XX wieku nie był najlepszy dla gdańskich tramwajów, infrastruktura była w złym stanie technicznym, niektóre linie okresowo zawieszano.

Poprawa nadeszła w drugiej połowie lat dwudziestych. W 1925 r. ruszyła budowa trasy do dzielnicy Stogi zakupiono nowe wagony. Tramwaje na Stogi ruszyły w lipcu 1927 r., wtedy też znów dokupiono fabrycznie nowe tramwaje. Jeden z zakupionych wówczas wagonów istnieje do dziś – to kremowy wagon zabytkowy znany jako Bergmann nr 266.

W 1929 r. otwarto dwutorową trasę w ciągu ul. Marynarki Polskiej, zamykając jednocześnie odcinek biegnący nad brzegiem Martwej Wisły. Rok później ruszyły tramwaje na dzisiejszej al. Hallera, ul. Mickiewicza i al. Legionów, do skrzyżowania z ul. Kościuszki. W 1935 r. oddano do użytku nową zajezdnię we Wrzeszczu, przy dzisiejszej ul. Wita Stwosza. Nowy zakład, który zastąpił zajezdnię przy ul. Partyzantów oraz ul. Pomorskiej, do dziś stanowi główne zaplecze gdańskich tramwajów.

W momencie wybuchu II Wojny Światowej gdańskie tramwaje posiadały 104 wagony silnikowe, 99 doczepnych, 2 wagony towarowe i 26 specjalistycznych. Długość tras tramwajowych w mieście wynosiła 43,5 km, w tym 14,6 km jednotorowych. Wybuch wojny musiał wprowadzić pewne trudności. Motorniczych wcielonych do wojska zastąpiły kobiety. Materiały takie jak miedź czy mosiądz, potrzebne w komunikacji tramwajowej, stały się nieosiągalne. Z braku szyn zaprzestano ich wymiany. Z powodu oszczędności zawieszono kursowanie linii nr 3 ze Śródmieścia do Oliwy.

W kolejnych latach wojny podejmowano jednak drobne inwestycje, w 1940 r. zakupiono 10 wagonów doczepnych. Powołana w 1942 r. spółka Verkehrsbetriebe Danzig Gothenhafen AG, która wzięła w posiadanie między innymi gdańskie tramwaje, planowała likwidację tras na Orunię i Siedlce oraz zastąpienie ich trolejbusami. Te plany nie doczekały się jednak realizacji. W kilku miejscach przebudowano torowiska, inwestowano w system zasilania.

Wielka odbudowa

Do końca marca 1945 r. komunikacja tramwajowa funkcjonowała bez poważniejszych zakłóceń. Sytuacja zmieniła się diametralnie po przejściu przez miasto wojsk radzieckich. Zniszczone zostały wagony jak i infrastruktura, tramwaje stanęły w całym mieście. Już w kwietniu ruszyły prace mające na celu przywrócenie ruchu.

Do Gdańska przybyli pracownicy przedsiębiorstw komunikacyjnych z Łodzi, Poznania, Warszawy, którzy mieli pomóc gdańszczanom. Wspólnymi siłami przywrócono kursowanie tramwajów na pierwszym odcinku – ze Śródmieścia do skrzyżowania al. Zwycięstwa i al. Hallera 28 czerwca 1945 r. Odbudowa wszystkich tras trwała do 1947 r.

Od 1945 r. tramwaje kursowały pod szyldem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdańsku, które w kolejnym roku przekształcono w Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia.

Największą inwestycją tego okresu była budowa nowej, dwutorowej linii do Sopotu, która swój koniec miała przy pętli trolejbusowej u zbiegu al. Niepodległości i ul. Reja.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne

Z dniem 1 stycznia 1951 r. utworzono Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia. Od tego momentu, przez kolejne 38 lat komunikację miejską w Trójmieście, jak i w wielu innych polskich miastach kojarzono jednoznacznie ze skrótem WPK. Przez ten czas znacznie rozbudowano i zmodernizowano sieć gdańskich tramwajów. W 1959 r. wycofano tramwaje z ul. Długiej i Długiego Targu. Od tego czasu kursują przez ul. Okopową i Podwałę Przedmieskie. W 1960 r. ruszyły tramwaje do Brzeźna wzdłuż ówczesnej al. Marksa a dzisiejszej Hallera.

Rok później zlikwidowano tramwaje na ul. Chrobrego i Waryńskiego, przestała istnieć także trasa do Sopotu. Do tego momentu wszystkie linie otrzymały pętle na końcach tras, a cały tabor przebudowano na jednokierunkowy, z jedną kabiną motorniczego i drzwiami tylko po prawej stronie.

W 1971 r. tramwaje zniknęły z Targu Węglowego, wtedy też zlikwidowana została trasa na Orunię. W 1977 r. uroczyste otwarto trasę przez teren dawnego lotniska na Zaspie, od ul. Kościuszki, przez al. Rokossowskiego (dziś Rzeczypospolitej), Chłopską do skrzyżowania z Pomorską. Ostatnie istotne inwestycje epoki PRL przypadają na lata 1980-1981 kiedy wyremontowano trasę w ciągu ul. Jana z Kolna, wybudowano pętlę Kliniczna oraz torowisko wzdłuż ulicy o tej samej nazwie. Jeszcze tylko w 1987 r. ruszyła przebudowa Mostu Siennickiego, który zyskał nowe prześła.

Przez blisko 40 lat unowocześniano także park taborowy. Do 1962 r. trwały dostawy dwuosioowych wagonów generacji „N”, które pozwoliły w dużej mierze na wycofanie z eksploatacji pojazdów wyprodukowanych jeszcze przed II wojną światową. „eNki” mimo, że nowe, nie były nowoczesne – zastosowane rozwiązania, między innymi w zakresie instalacji elektrycznej znane były już na początku XX wieku.

Pierwsze tramwaje określane jako szybko-bieżne i dużo bardziej komfortowe przybyły w 1969 r. Były to charakterystyczne wagony przegubowe typu 102N, a później 102Na. W 1975 r. rozpoczęła się era wagonów 105N, które do dziś dominują na gdańskich torach.

Przestarzałe „eNki” wycofano w 1986 r., a wozy 102N i 102Na w 1988. Od tego czasu, aż do 1997 roku pasażerom służyły wyłącznie znane i niekiedy lubiane pojazdy serii 105N, 105Na. Większość „sto dwójek” trafiła do Krakowa, gdzie kursowały aż do schyłku XX wieku.

Współcześnie

Wraz ze zmianą ustroju, w 1989 r. zniknęła większość wielkich, państwowych przedsiębiorstw. Gdańskie WPK podzielono na mniejsze jednostki, tramwaje oraz autobusy kursujące na terenie Gdańska i gmin ościennych znalazły się pod skrzydłami Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Dalsze przekształcenia miały miejsce 2 lata później, w 1991 r. powstał Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku – zakład budżetowy, przekształcony w 2004 r. w spółkę ze 100% udziałem Miasta Gdańska.

Dopiero w połowie lat 90. ruszyły istotne inwestycje w infrastrukturę oraz tabor. Modernizowano wyeksploatowane torowiska w Nowym Porcie, w 1997 r. włączono do ruchu pierwsze tramwaje niskopodłogowe, 2 wagony typu 114Na z chorzowskiego Konstalu. Na przełomie 1999 i 2000 r. dotarły kolejne, nowoczesne wagony, tym razem 4 egzemplarze NGd99 (Citadis 100 Gdańsk), również wyprodukowane w chorzowskich zakładach, wtedy już należących do koncernu Alstom.

Od 2005 r. funkcję organizatora komunikacji miejskiej w Gdańsku, także tramwajowej

sprawuje Zarząd Transportu Miejskiego. To ta jednostka odpowiada za układ linii, rozkłady jazdy, częstotliwość kursowania, sprzedaż i kontrolę biletów jak również rozkłady na przystankach.

Niemal nieprzerwanie od 2003 r. trwają zakupy taboru oraz modernizacje tras tramwajowych prowadzone w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej.

Od 2007 r. dojedziemy tramwajem na Chełm. Specjalnie w tym celu zakupione zostały 3

tramwaje Bombardier NGT6. Wkrótce ruszy budowa trasy z Chełmu do pętli Nowa Łódzka przy skrzyżowaniu ulic Świętokrzyskiej i Łódzkiej.

Zakupione z niemieckiego Dortmundu, zmodernizowane tramwaje (46 sztuk) oraz nowe wagony produkowane przez firmę PESA z Bydgoszczy (zamówiono 35 egzemplarzy) pozwolą wycofać większość wyeksploatowanych wagonów generacji 105N do 2012 r.

Pasjonaci i hobbyści

KRZYSZTOF GRZELEC

Można ich spotkać na przystanku, w tramwaju, w trolejbusie, w autobusie lub w kolejce. Jeżeli przypadkiem, trzeci raz z rzędu, zdarzy ci się w tym samym autobusie spotkać tego samego faceta, który sprawia wrażenie, że wsluchuje się w warkot pracy silnika, to w 9 przypadkach na 10 oznacza, że spotkałeś pasjonata, który z własnej i nieprzymuszonej woli testuje jakość podróży autobusem, a pod koniec dnia podzieli się swoimi wrażeniami na forum w rubryce: „Braki u przewoźnika X.” Jeżeli widzisz na przystanku kolesia fotografującego namiętnie to co dzieje się na przystanku, to możesz być pewien w 8 przypadkach na 10, to nie casting na najładniejszą dziewczynę w mieście, to casting na najlepiej pomalowany wóz tramwajowy. Dla niektórych niegroźni hobbyści, dla innych upierdliwi i monotematyczni maniacy, którzy okupują forum komunikacji miejskiej, prowadząc dyskusję o barwach tramwajów, albo o tym, że autobus o numerze XXXX pojawił się wyjątkowo dzisiaj na linii 142 zamiast 199. Cóż, zwykli zjadacze chleba nigdy nie zrozumieją tych, dla których znaczek pocztowy jest nie tylko po to aby przykleić go na pocztówkę znad morza, moneta nie służy wyłącznie do zapłacenia za bułkę w sklepie, a autobus lub trolejbus nie tylko do przemieszczania się po mieście.

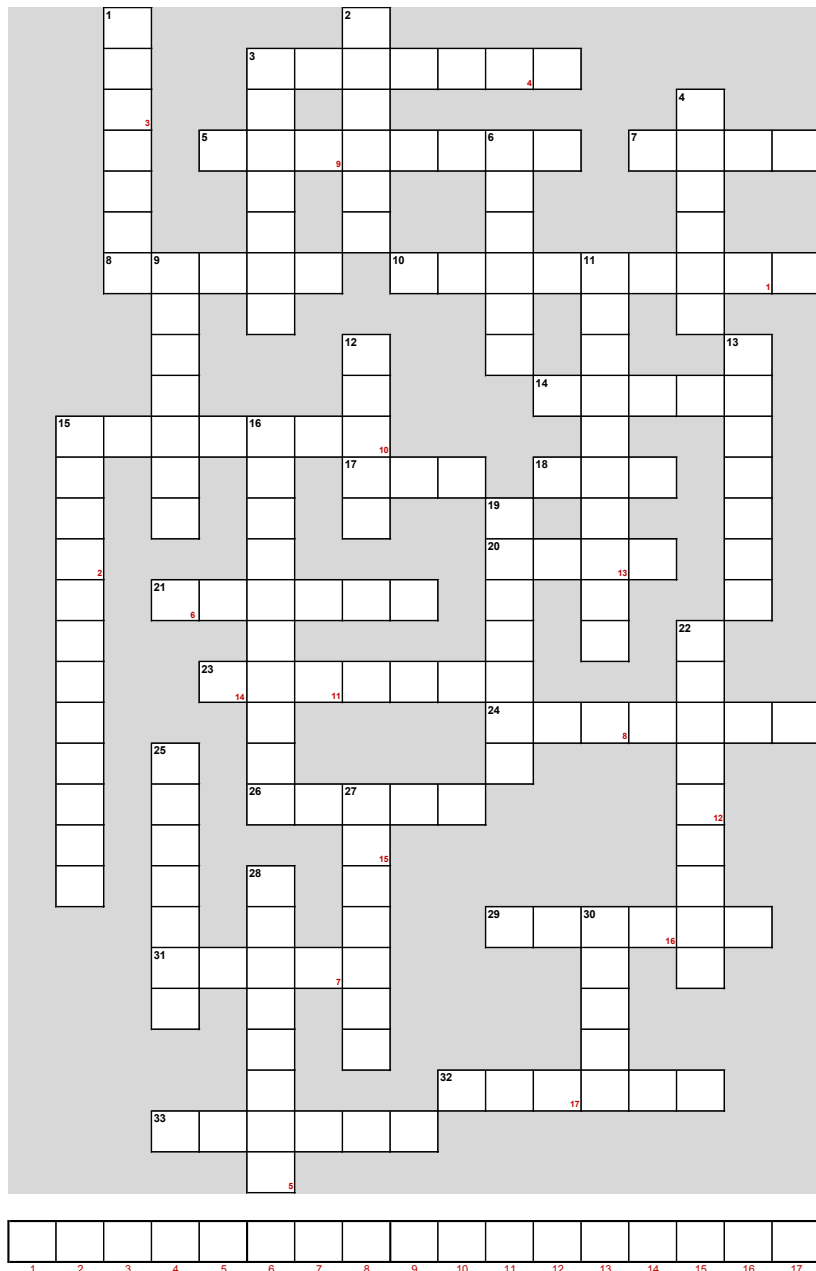
Potrafia znaleźć za skórę i organizatorom komunikacji miejskiej i przewoźnikom. Są bezkompromisowi i choć niekiedy nie mają zupełnie racji, trzeba przyznać, że ich uwagi wnoszą wiele cennego do zmian w ofercie przewozowej. Wytykają błędy i niedociągnięcia, czasami pochwalą. Sami nie są jednomyślni i nie stanowią monolitycznego środowiska. W metropolii funkcjonują dwa kluby miłośników komunikacji miejskiej: Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej „Vetra” w Gdyni i Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego w Gdańsku. Pierwszy współpracuje z Zarządzeniem Komunikacji Miejskiej w Gdyni, drugi z Zakładem Komunikacji Miejskiej w Gdańsku.

Realizując swoją życiową pasję, miłośnicy pielęgnują historię rozwoju komunikacji miejskiej w naszym regionie, walczą o każdy zabytkowy pojazd i ich przywrócenie do życia i eksploatacji. To w dużym stopniu dzięki ich zaangażowaniu i uporowi po Gdańsku jeżdżą zabytkowe tramwaje: Bergman, Konstal N i Konstal 102Na, a po Gdyni i Sopocie trolejbus Saurer. To oni współorganizują uroczystości jubileuszowe, „Europejski Dzień Bez samochodu”, pomagają w realizacji festynów i konferencji. Jest to więc dobra okazja, aby im podziękować i życzyć

dalszej owocnej pracy i współpracy w popularyzowaniu transportu zbiorowego wśród mieszkańców naszej metropolii. Dzięki!



Krzyżówka z nagrodami



Pionowo:

1. Trzeba go złożyć, aby uzyskać eBilet
2. Autobusowa
3. Na szynach
4. Połączone tworzą pociąg
6. Popularny autobus produkowany na Węgrzech
9. Polski autobus z Sanoka
11. Kierowca tramwaju
12. Przebieg linii komunikacyjnej
13. Zabytkowy tramwaj z 1952 r., w wakacje na trasie Oliwa – Centrum
15. Znajduje połączenia
16. Wsiada na nim pasażer
19. Inaczej elektryczna sieć tramwajowa lub trolejbusowa
22. Odbiornik prądu w tramwaju lub trolejbusie
25. Zapasowe autobusy lub żołnierze po służbie zasadniczej
27. Znajdziesz go na przystanku
28. Przystanek tramwaju wodnego
30. 25 lub 127

Poziomo:

3. Potocznie trolejbus
5. Nadaje ważność biletom jednorazowym
7. Kaszubska nazwa pociągu
8. Kontroler
10. Tramwaje N8C w Gdańsku
14. Skrzyżowanie o ruchu okrężnym
15. Część jezdni dla pasażerów oczekujących na tramwaj
17. Ochrona pociągów SKM w Trójmieście
18. Gaz zasilający autobusy MAN jeżdżące w sieci ZKM w Gdyni
20. Uliczny
21. Pas wyłącznie dla autobusów
23. Ręczny lub nożny
24. Część drogi kołowej przeznaczona dla ruchu pojazdów
26. Zator na ulicy
29. Wypisuje go kontroler
31. Np. przesiadkowy, integracyjny
32. Zabytkowy trolejbus PKT w Gdyni
33. SKM lub benzynowa

Pierwsze 50 osób, które do godz. 24.00 w dniu 22 września 2010 r. wyślą na adres:

konkurs@mzkg.org poprawne hasło otrzymają przygotowane przez MZKG upominki.

E-mail musi zawierać imię, nazwisko, miejsce zamieszkania oraz miejsce odbioru nagrody wskazane z poniższej listy. Brak którejkolwiek z tych informacji skutkuje nieważnością zgłoszenia. Osoby, które otrzymają upominki zostaną o tym powiadomione za pomocą poczty elektronicznej.

Upominki można będzie odbierać od 1 października 2010 r. w jednym z poniższych punktów:

- siedziba MZKG w Gdańsku przy ul. Sobótki 9
- Punkt Obsługi Klienta nr 2 w Gdańsku Wrzeszczu przy ul. Grunwaldzkiej 8
- Biuro Obsługi Klienta ZKM w Gdyni przy ul. Kilińskiego 16
- Punkt Sprzedaży w Wejherowie przy ul. Tartacznej 2

Dane osobowe zostaną wykorzystane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wyłącznie w celu weryfikacji osób nagrodzonych.

Jedna osoba może otrzymać wyłącznie jeden zestaw upominków.

22 września – Europejski Dzień Bez Samochodu

Ideą Tygodnia Zrównoważonej Mobilności i przypadającego w dniu 22 września Europejskiego Dnia Bez Samochodu jest zwrócenie uwagi społeczeństwa na problemy związane z rosnącym zatłoczeniem dróg i zanieczyszczeniem środowiska oraz kształtowanie racjonalnych zachowań komunikacyjnych. Działania podejmowane w trakcie trwania Tygodnia Zrównoważonej Mobilności mają za zadanie uświadomić mieszkańcom aglomeracji miejskich, że podróż własnym środkiem transportu nie zawsze jest najlepszym wyborem, że są sytuacje, kiedy samochód powoduje więcej strat, a jego wybór daje tylko złudne korzyści w postaci oszczędności czasu, opłacalności i komfortu. Celem akcji jest pokazanie alternatywnych sposobów przemieszczania się oraz to, że nie muszą się one wiązać z wielkimi wyrzeczeniami i trudnościami. Koncepcja tej kampanii powstała w 1998 r. we Francji, jednak już po czterech latach upowszechniła się w innych krajach Unii Europejskiej. Do obchodów Europejskiego Dnia Bez Samochodu przyłączyło się już w Europie 1500 miast, w tym ponad 120 polskich. W wielu z nich, wzorem lat poprzednich organizowane będą bezpłatne przejazdy środkami komunikacji miejskiej, proekologiczne happeningi, zwiedzanie zajezdni i darmowe wejścia do muzeów. Atrakcyjną ofertę na ten dzień przygotowali także organizatorzy transportu publicznego działający na obszarze naszej metropolii. **W dniu 22 września 2010 r. każdy pasażer, będący właścicielem lub współwłaścicielem samochodu osobowego, na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego może bezpłatnie podróżować wszystkimi autobusami, trolejbusami i tramwajami komunalnej komunikacji miejskiej.** SKM w Trójmieście zaprasza 22 września do korzystania z usług kolei miejskiej wszystkich, którzy wykupią za symboliczną złotówkę bilet obowiązujący na trasie Gdańsk Główny – Wejherowo i mogą się wylegitymować ważnym (z aktualnym badaniem technicznym) dowodem rejestracyjnym samochodu osobowego. Bilety za złotówkę można także wykupić dla osób podróżujących z właścicielem lub współwłaścicielem samochodu. Ich liczba nie może być większa niż liczba miejsc siedzących wskazanych w dowodzie rejestracyjnym samochodu, włączając siedzenie kierowcy.

Najwięksi przewoźnicy w Metropolii Zatoki Gdańskiej

ZKM Gdańsk Sp. z o.o.

Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Sp. z o.o. jest kontynuatorem tradycji komunikacji miejskiej sięgającej 1873 r. i jest największą firmą komunikacyjną na Pomorzu. Spółka dysponuje ok. 220 autobusami i 120 zestawami tramwajowymi. Po wprowadzeniu do eksploatacji na początku 2009 r. partii 45 nowych autobusów marki Solaris, spółka nie tylko uzyskała wynik 100% niskiej podłogi, ale także najmłodszą flotę autobusową w Polsce i niemal w całości klimatyzowaną. Zarząd spółki realizuje szeroki program wymiany taboru tramwajowego. W 2007 r. spółka podpisała umowę na dostawę z Dortmundu 46 składów N8C, które sukcesywnie modernizuje na tramwaje z częścią niskopodłogową, a w 2009 r. zawarto kontrakt na zakup 35 szt. nowych, niskopodłogowych tramwajów typu 120Na z bydgoskiej firmy PESA S.A. Pierwsze z nich trafią na ulice Gdańska jeszcze w tym roku. Do 2012 r. spółka będzie dysponowała najnowocześniejszą flotą tramwajową w Polsce. Aktualnie trwa również modernizacja zajezdni tramwajowej we Wrzeszczu.



Fot. ZKM w Gdańsku Sp. z o.o.

PKM Gdynia Sp. z o.o.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni Sp. z o.o. jest największym, komunalnym przewoźnikiem w sieci ZKM w Gdyni użytkującym ponad 90 autobusów. Jako pierwszy operator na obszarze metropolitalnym, PKM rozpoczął w szerokim zakresie wymianę taboru na nowoczesne autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym. Mieszkańcy Gdyni, Sopotu i Rumi poznać je mogą po charakterystycznym „garbie” na dachu pojazdu, w którym umieszczone są zbiorniki z paliwem. Dotychczasowe, pozytywne doświadczenia przewoźnika w eksploatacji pojazdów CNG wiążą się przede wszystkim z walorami ekologicznymi, większym komfortem podróży z powodu cichszej pracy silnika oraz o ponad 40% mniejszymi kosztami paliwa w stosunku do autobusów zasilanych olejem napędowym. Obecnie PKM eksploatuje 10 przegubowych autobusów MAN Lion's City napędzanych gazem ziemnym, do których jeszcze w tym roku dołączą cztery kolejne, nowe pojazdy, wyposażone m.in. w klimatyzację wnętrza i monitoring. W 2010 r. na terenie bazy uruchomiono ogólnodostępną stację tankowania CNG.



Fot. PKM w Gdyni Sp. z o.o.