

Nr 10

grudzień 2013
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

SKM bliżej Śródmieścia



Lista kolejowych przedsięwzięć, prowadzonych w województwie pomorskim, powiększyła się. Do modernizowanej obecnie linii E65 z Gdyni do Warszawy oraz powstającej Kolei Metropolitalnej dołączyła następna, ważna inwestycja – budowa nowego przystanku Szybkiej Kolei Miejskiej, Gdańsk Śródmieście.

KB
więcej - s. 3

Kolej metropolitalna reportaż z budowy



Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej konsekwentnie posuwa się na przód. Obecny stopień zrealizowania prac określa się na ponad 30%. Na drogach i ulicach przyległych do budowanej linii PKM codziennie spotkać można dziesiątki samochodów ciężarowych.

KG
więcej - s. 6

Jak powstaje rozkład jazdy?



Rozmowa z Marcinem Gromadzkim projektantem komunikacji i jednocześnie rzecznikiem prasowym Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

więcej - s. 7

CO MI ZROBISZ, JAK MNIE ZŁAPIESZ?

Gapowicz w komunikacji miejskiej

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Zabawa w kotka i myszkę

Wyniki badań struktury pasażerów komunikacji miejskiej z różnych miast Polski wskazują na to, że około 10% pasażerów to gapowicze. Część z nich znalazła się w tej grupie przypadkowo. Pozostali jednak, jadąc bez biletu traktują, jak zabawę z kontrolerami biletów w kotka i myszkę. Będąc myszką, kombinują jak przechytrzyć kotka, a nawet wtedy gdy on już prawie ich złapie przekornie pytają „Co mi zrobisz, jak mnie złapiesz?”

Gapowicz gapowiczowi nierówny

Wśród tej pierwszej grupy „przypadkowych” gapowiczów dominują osoby, które zapomniały zabrać ze sobą do pojazdu komunikacji miejskiej swój ważny bilet okresowy albo dokument uprawniający do przejazdu ulgowego lub bezpłatnego. W trakcie kontroli takie osoby zachowują się zazwyczaj spokojnie, bowiem wiedzą, że całą sytuację uda się później wyjaśnić. Martwią się trochę, że trzeba będzie stracić czas na wyjaśnienia, zapłacić opłatę manipulacyjną, ale lepsze to niż opłata za przejazd bez ważnego biletu, która w komunikacji

komunalnej wynosi 180 zł.

W gorszej sytuacji są osoby, które myślą w trakcie kontroli, że wszystko jest w porządku, a nie jest. Dlaczego? Powody są różne. Niektórzy przedstawiają do kontroli bilet tyle, że to bilet. ...siostry lub brata zabrane przez pomyłkę z domu, inni posiadają uszkodzoną kartę miejską, jeszcze inni przeoczyli zakończenie okresu ważności biletu lub podróżują linią, na którą dany bilet nie obowiązuje. Analogicznie myślą osoby, które realizując przejazdy są przekonane, że mają uprawnienie do przejazdu ulgowego lub bezpłatnego i odpowiednio dokumenty to potwierdzające, a w praktyce okazuje się, że takiej możliwości nie mają.

Myszy-wyludzacze

Drugą grupę gapowiczów stanowią osoby, które świadomie postanawiają nie płacić za przejazd. Jazda bez biletu w ich przekonaniu, to nie kradzież i nie grzech – to gra, w której przy odrobinie sprytu można wygrać darmowy przejazd. Zabawa w kotka i myszkę, policjantów i złodziei itp., przy czym gapowicz jest dobrą, sympatyczną myszką lub miłym i wygadany złodziejem. Zaczynamy zabawę – myszka prowokuje słownie, straszy kota, obrzuca go wyzwiskami.



Mówi, że chętnie dała by bilet, ale boi się, że pchły z kota przeskoczą na nią, a czytnik kontrolerski ją napromieniuje. Że nic nie musi, bo żyjemy w świecie, w którym rządzą myszy, a koty są na ich usługach i otrzymują wynagrodzenie z ich podatków. Jak kot nie daje za wygraną, to mała, biedna myszka broni się: pluje, gryzie, drapie, bije. Myszka ciągle pamięta, że liczy się wygrana i że ważny jest show – dookoła jest pełno widzów, innych myszek, które trzymają jej stronę, a nie wrednego, nieludzkiego kota. Przecież myszka nic złego nie robi. Doprawdy?

Show must go on

Czy zabawa w kotka i myszkę się skończy? Czy osoby świadomie jeżdżące bez biletu i w rezultacie wydające darmowy przejazd skoń-

czą swoją grę? Nie należy tak sądzić, zabawa i codzienne przedstawienia w pojazdach będą trwać. Niekończąca się telenowela. Można mieć jednak nadzieję, że liczba świadomych gapowiczów będzie się zmniejszać, tak jak akceptacja dla ich „przedstawień” przez pozostałych pasażerów. Przejazd bez biletu nie różni się niczym od kradzieży w sklepie lub niepłacenia za zjedzony posiłek w restauracji. Ten kto jeździ celowo bez biletu - jest złodziejem.

Co zrobić, jak okaże się, że jestem gapowiczem?

Osoba ujawniona jako gapowicz, musi spróbować odnaleźć się w procedurze związanej z nakładaniem opłat dodatkowych i windykacją. Jak postępować, zależy od konkretnej sytuacji. Jednak należy pamiętać, że

dokończenie - s. 3



Szczęśliwych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz DoŚwięta 2014 Roku!
Życzy Zarząd
Metropolitalnego
Związku Komunikacyjnego
Zatoki Gdańskiej

mzkzg.org

CZASOWY biletmetropolitalny	24 ^h		72 ^h		30 dni albo miesięczne		JEDNOPRZEJAZDOWY biletmetropolitalny	telefoniczny		papierowy	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy		normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
KOMUNALNY obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	14 zł	7 zł	28 zł	14 zł	130 zł	65 zł	NA LINIE ZWYKŁE obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	2,80 zł	1,40 zł	3,20 zł	1,60 zł
KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR REGIO) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo	17 zł	8,50 zł	–	–	186 zł	93 zł					
KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR REGIO) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	20 zł	10 zł	40 zł	20 zł	220 zł	110 zł	NA LINIE NOCNE POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKŁE obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,80 zł	1,90 zł	4,20 zł	2,10 zł

Integrujemy komunikację miejską



7 rok
z biletem metropolitalnym
2008-2014

SKM bliżej Śródmieścia

Lista kolejowych przedsięwzięć, prowadzonych w województwie pomorskim, powiększyła się. Do modernizowanej obecnie linii E65 z Gdyni do Warszawy oraz powstającej Kolei Metropolitalnej dołączyła następna, ważna inwestycja – budowa nowego przystanku Szybkiej Kolei Miejskiej, **Gdańsk Śródmieście**.

KAMIL BUJAK



Nowy przystanek osobowy trójmiejskiej SKM zlokalizowany zostanie pod wiaduktem w ciągu al. Armii Krajowej. Będzie on elementem nentralgicznego węzła przesiadkowego, integrującego transport zbiorowy w rejonie ulicy Okopowej. Na obecnym wiadukcie planowana jest lokalizacja przystanków autobusowych i tramwajowych i dopuszczenie wyłącznie ruchu pojazdów transportu zbiorowego. Samochody pojadą w przyszłości dwoma nowymi wiaduktami, które zbudowane zostaną po obu stronach istniejącego obiektu. Na peronie SKM Gdańsk Śródmieście ustawiona zostanie stalowa wiata. Odpowiedni poziom bezpieczeństwa pasażerów pomoże zapewnić system monitoringu oraz elementy systemu informacji pasażerskiej, w tym przede wszystkim słupki SOS-Info, które pozwolą, w razie konieczności, na wezwanie służb interwencyjnych. Podobnie jak w przypadku pozostałych, modernizowanych peronów SKM, pomyślano o osobach o ograniczonej możliwości poruszania się. Na przystanku zainstalowane zostaną windy, a pasażerom niedowidzącym pomogą specjalnie wykonane ścieżki prowadzące i informacyjne pulpity dotykowe. Standardem będą też tablice elektroniczne z godzinami odjazdu pociągów, automatyczne zapowiedzi pociągów oraz automaty biletowe. Przy peronie wybudowana zostanie tzw. passarela – obiekt umożliwiający przejście z peronu na wiadukt w ciągu al. Armii Krajowej, a w przyszłości również do powstającego nieopodal centrum handlowo-usługowego Forum Radunia. W ramach przedsięwzięcia inwestor wybuduje także torzy zwrótne, które wykorzystywane będą do postoju, obsługi technicznej i zawracania pociągów.

Do nowego przystanku przedłużone zostaną torzy z Gdańska Głównego. W tym celu peron trzeci na tej stacji poddawany jest kompleksowej modernizacji, w wyniku której zmieni swój charakter na peron wyspowy. Wykonanie zakładanych prac przy Dworcu Głównym wiąże się z koniecznością częściowego wyburzenia schronu przeciwlotniczego z czasów II wojny światowej, który rozciga się pod peronem. Co ciekawe, większość z 1,5 km odcinka nowych torów, pomiędzy Huciskiem i al. Armii Krajowej, poprowadzona zostanie w tunelu, który powstanie w efekcie przykrycia wykopu kolejowego żelbetową płytą o powierzchni 2,5 hektara. Inwestycję tę zrealizuje inwestor wspomnianego kompleksu Forum Radunia, dzięki czemu powstanie dodatkowa przestrzeń z przeznaczeniem na handel i usługi.

Przystanek SKM Śródmieście istotnie ułatwi dojazd koleją do pracy i na zakupy. Przedsięwzięcie ucieszyć powinno pracowników i klientów zlokalizowanych w okolicy licznych firm i instytucji, w tym dużych urzędów: marszałkowskiego, wojewódzkiego oraz miejskiego. Poprawi też dostępność komunikacyjną Starego Miasta. Otwarcie nowego przystanku planowane jest na początek 2015 r. Realizacja zadania: „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście wraz z torami odstawczymi” przewidziana została w zadaniu nr 3 projektu pn.: „Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście”, realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Koszt inwestycji to 54 mln zł. Wartość całego projektu wynosi 351 044 958 zł, w tym 167 636 091 zł to środki pochodzące z Funduszu Spójności.

CO MI ZROBISZ, JAK MNIE ZŁAPIESZ?

Gapowicz w komunikacji miejskiej

HUBERT KOŁODZIEJSKI

dokończenie ze s. 1

wyjaśnienia dotyczące tego, co spowodowało, że jadę bez biletu, należy kierować nie do kontrolera biletów, lecz do wyspecjalizowanych pracowników komunikacji miejskiej zajmujących się tymi sprawami. Wnętrze pojazdu komunikacji miejskiej, presja czasu, emocje, stres, zdenerwowanie – nie sprzyjają wyjaśnieniu zaistniałej sytuacji. Zalecana jest jednak szybkość działania, premiuję ją taryfikator związany z opłatami dodatkowymi.

Opłata podstawowa za jazdę bez ważnego biletu w komunikacji komunalnej wynosi 180 zł, ale jeżeli gapowicz jest w 100% przekonany, że wina leży po jego stronie, to jeśli wniesie opłatę kontrolerowi na miejscu zaozczędzi 50% (90 zł), a jeśli w ciągu 7 dni 30% (54 zł). Jeżeli gapowicz będzie się odwoływał od nałożonej na niego opłaty dodatkowej, też warto zrobić to szybko. Jeżeli odwoła się on w ciągu 7 dni, to później, bez względu na to ile będą trwały dalsze wyjaśnienia, będzie mógł w przypadku niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia sprawy skorzystać z możliwości 30% (54 zł) zmniejszenia opłaty dodatkowej. Odwołanie musi być jednak w formie pisemnej (może być e-mail). Nie wymagają takiej formy proste sprawy np. wtedy, gdy pasażer ma ważny bilet, ale nie był go w stanie okazać w trakcie kontroli. Wtedy należy udać się do odpowiedniego biura, wyjaśnić zaistniałą sytuację i udostępnić w celu weryfikacji bilet okresowy.

Dalsza gra w kotka i myszkę - nie płacę za opłatę dodatkową

Część gapowiczów kontynuuje swoją zabawę – sprawdza, co się stanie, jak nie zapłacą za opłatę dodatkową w wyznaczonym terminie. Jeżeli wystarczającej zachęty do uregulowania należności nie będzie stanowiło wezwanie do zapłaty, to sprawa kierowana jest do sądu, a następnie do komornika. Na tym pierwszym etapie łączne koszty wzrosną do około 300 zł, na kolejnym do 600, a nawet 1000 zł w przypadku drugiej egzekucji komorniczej. Przedawnienie, na które

liczy wielu „grających dalej” gapowiczów, następuje dopiero po 10 latach. W ewidencji windyacyjnej nie brakuje osób, które muszą zapłacić ponad 5 000 zł, a ich dług, ze względu na jego wysokość, na mocy specjalnej umowy, rozkładany jest na wiele lat. Rozmowy z tymi osobami wskazują, że załują one „dalszej gry” i tego, że zamiast 180 zł lub 126 zł w przypadku uregulowania należności w ciągu 7 dni, muszą za załatwienie sprawy zapłacić wielokrotnie więcej.

Co słysząc w dziale windyacji?

Dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni wskazują, że na kilkadziesiąt tysięcy nałożonych opłat dodatkowych rocznie, około 15% osób odwołuje się. Kiedyś więcej osób przychodziło na odwołania, teraz więcej osób składa wyjaśnienia w formie pisemnej. Prawie połowa gapowiczów korzysta z możliwości uzyskania 30% zniżki w opłacie i dokonuje płatności w ciągu 7 dni. Tych, którzy regulują płatność na miejscu, placąc bezpośrednio kontrolerowi, jest niewiele – niespełna 1%. Każdy przypadek jest indywidualnie rozpatrywany, można też zaproponować rozłożenie płatności na raty (nawet tej obniżonej). Przy rozpatrywaniu odwołań i skarg na pracę kontrolerów coraz częściej jest wykorzystywany monitoring. Pozwala on odtworzyć rzeczywisty przebieg zdarzenia. Dużą grupę tzw. trudnych odwołań składają rodzice reprezentujący swoje niepełnoletnie dzieci. Skomplikowanie tych spraw jest spowodowane tym, że wersja przedstawiana przez rodziców istotnie różni się od wersji kontrolerów biletów. Najczęściej osoby przyjmujące odwołania słyszą od pasażerów dosyć dramatyczne wyjaśnienia, których prawdziwość nie jest łatwa do zweryfikowania, a i tak nie zmieniają one oceny sytuacji w świetle obowiązujących przepisów. Zdarzają się jednak i takie wyjaśnienia, że „nie mogłam wyciągnąć biletu z kieszeni, bo miałam za bardzo obcisłe spodnie”.

Jak promować komunikację miejską

ADAM RASZPUNDA

Napój, który dodaje skrzydeł, samochód, który sam parkuje czy sklep, który robi z nas „bohaterów” domu. To przykłady reklam, które spotykamy w postaci plakatów, bilbordów, spotów radiowych czy reklam telewizyjnych. Mnogość i różnorodność form oraz duża częstotliwość emisji reklam stawiają sobie za cel utrwalenie się w naszej pamięci i skłonienie do zakupu danego produktu, zrobienia zakupów w danym miejscu lub wybrania z wielu produktów tego,

który widzieliśmy w reklamie. Wiele z nich to bardzo skuteczne kampanie realizujące założony cel. Takimi też mają być kampanie promujące transport zbiorowy. Dlatego warto czerpać z dobrych pomysłów, różnorodności i możliwości jakie dają.

Coraz bardziej odczuwamy wpływ liczby samochodów na komfort poruszania się po mieście. Brak miejsc do parkowania, korki, których ponowne pojawienie się po wakacjach mogliśmy odczuć już 1 września (chociażby na ul. Jaskowa Dolina w Gdańsku) czy drogie paliwo, są dla wielu problemem i powodem stresu. Reklama komunikacji miejskiej, podobnie jak

to jest w przypadku produktów i innych usług, ma za zadanie wypromowanie transportu zbiorowego i zachęcenie mieszkańców do skorzystania z jego oferty. W zależności od celu jaki ma osiągnąć promocja transportu zbiorowego, można wyróżnić jej trzy funkcje:

- informacyjna – jej podstawowym zadaniem jest dostarczenie obecnym i potencjalnym pasażerom informacji, które mają poprawić ich znajomość m.in. o obowiązujących zasadach i taryfie;
- nakłaniająca – podstawowym celem tej funkcji jest wywołanie zamierzonych zachowań pasażerów

poprzez zwiększenie wykorzystania transportu zbiorowego w realizowanych podróżach; edukacyjna – cele tej funkcji polegają na przekonaniu mieszkańców o wysokiej konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do samochodów osobowych oraz na wskazywaniu pożądanych postaw i zachowań w trakcie korzystania z komunikacji miejskiej.

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, realizując kampanie informacyjne, wykorzystuje różne narzędzia informacji, począwszy od wyklejek taryfowych, plakatów i ulotek poprzez reklamy

w prasie, bilbordy, spoty reklamowe emitowane w rozgłośniach radiowych, centrach handlowych i kinach po reklamy na pojazdach komunikacji miejskiej.

Aby dotrzeć do jak największej liczby mieszkańców Metropolii Zatoki Gdańskiej, zarówno do tych którzy na co dzień korzystają z transportu miejskiego jak i do tych, którzy podróżują najczęściej samochodami, MZKZG w urozmaicony sposób łączy kanały dystrybucji informacji. Wszystkie zależy od jej rodzaju oraz grupy docelowej. Kampanie informacyjne skierowane do pasażerów przeprowadzane są z wykorzystaniem

plakatów eksponowanych w autobusach, tramwajach, trolejbusach, pociągach SKM i gablotach peronowych oraz z wykorzystaniem różnego rodzaju ulotek dystrybuowanych przez hostessy w środkach transportu zbiorowego. Plakaty są także eksponowane w Biurach Obsługi Klienta, punktach sprzedaży biletów, punktach informacji turystycznej oraz urzędach miast i gmin, a ulotki wręczane kupującym bilety. Wsparciem podstawowej kampanii promocyjnej są reklamy umieszczane w prasie lokalnej i radiowe spoty reklamowe.

Chcąc dotrzeć do kierowców samochodów osobowych, czyli potencjalnych nowych pasażerów wybierane są inne nośniki informacji, m.in. takie jak reklama na tylnej burcie pojazdów komunikacji miejskiej czy ulotki i gazeta „Przystanek Metropolitalny”, które rozdawane są kierowcom.

Bardzo ciekawe i urozmaicone formy przybierają kampanie edukacyjne. Mogą one mieć postać projektów edukacyjnych przeznaczonych dla dzieci np. projekt „Mamo, tato wybieram

ekotransport” realizowany przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni w latach 2010-2011 lub obecnie realizowany przez MZKZG projekt, dedykowany dla uczniów klas 4 i 5 szkół podstawowych. Tego typu projekty mają za zadanie kształtować zachowania komunikacyjne młodzieży zgodnie z zasadami ekorozwoju. Innym projektem edukacyjnym realizowanym przez MZKZG jest kampania „Podróżujemy razem”, która za pomocą rysunków satyrycznych ma przypomnieć o pewnych niepisanych, a wartych przestrzegania, zasadach obowiązujących w środkach transportu zbiorowego. Łamanie jednej z tych zasad spowodowało np., że do walki z zachowaniami uciążliwymi m.in. w transporcie zbiorowym włączyła się firma odzieżowa Cropp, przygotowując w 2011 r. spot pt. „DJ bez słuchawek”. Prostą, przystępną w odbiorze i śmieszną klip odnotował w serwisie YouTube ponad 1,1 mln odsłon.

Ciekawymi przykładami kampanii edukacyjnych w innych polskich miastach są kampanie realizowane

przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu oraz Tramwaje Warszawskie.

Celem kampanii MPK we Wrocławiu była poprawa wizerunku kontrolerów biletów. Jednym z jej etapów był konkurs, w którym pasażerowie przysyłali pomysły, na podstawie których rysownik przygotował serię humorystycznych rysunków. Kampania cieszyła się bardzo dużą popularnością, co znalazło odzwierciedlenie w otrzymanej liczbie pomysłów (tyśiąc w ciągu kilku tygodni).

Kampania realizowana przez Tramwaje Warszawskie pt. „Bądźmy Razem Bezpieczni” dotyczyła bezpieczeństwa w ruchu tramwajowym. Na potrzeby tej kampanii przygotowano m.in. profesjonalne spoty telewizyjne oraz happeningi.

Jak widać z przytoczonych przykładów pomysłów na promocję transportu miejskiego nie brakuje. Najważniejsze żeby promowana usługa odpowiadała oczekiwaniom pasażerów.



Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy razem”



**Słuchaj muzyki używając słuchawek.
Jeśli prowadzisz rozmowę telefoniczną
– rób to dyskretnie**

mzkzg.org



**bilet metropolitalny
doładuj w domu :)**

Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej

Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej
w serwisie **mzkzg.org** umożliwiają zakup:
• biletów metropolitalnych 30-dniowych i miesięcznych
• biletów metropolitalnych 24- i 72-godzinnych



mzkzg.org



**NAGRODA
W KONKURSIE** *Czy ten żart jest Biletu WART?*



Radosław Kaleczyński RCP

**uśmiechnij się
= skasuj bilet**
więcej: **mpk.wroc.pl**

MPK WROCLAW



KOLEJ METROPOLITALNA

Reportaż z budowy

Budowa **Pomorskiej Kolei Metropolitalnej** konsekwentnie posuwa się naprzód. Obecny stopień zrealizowania prac określa się na ponad 30%. Na drogach i ulicach przyległych do budowanej linii PKM codziennie spotkać można dziesiątki samochodów ciężarowych wożących żwir, betoniarki dowożące beton konstrukcyjny i specjalistyczne pojazdy dowożące prefabrykaty do budowy obiektów inżynierskich. Z 41 planowanych obiektów inżynierskich, tj. wiaduktów, przepustów i przejść (także dla zwierząt) wykonano już 9. Gotowe są m.in. przejścia dla pieszych pod torami w rejonie przystanku Srebrzysko i ul. Szybowcowej. W Matarni powstaje budynek centrum sterowania ruchem pociągów, którego stan realizacji można określić jako „surowy otwarty”.

Jedną z ciekawszych konstrukcji, która powstaje obecnie na trasie kolei metropolitalnej jest prawie dwukilometrowa estakada kolejowa przy terminalu Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy (zdjęcie nr 2). Do końca 2013 r. planuje się wybetonowanie wiaduktu kolejowego nad ul. Polanki na granicy Wrzeszcza i Oliwy. Zakończenie budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest planowane na kwiecień 2015 r. **Uruchomienie PKM powinno nastąpić w II połowie 2015 r.**



Fot. 1. Budowa trasy PKM na odcinku od Matarni do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy. Materiały Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.



Fot. 2. Budowa kolejowej estakady przed budynkiem Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy. Materiały Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.



Fot. 3. Budowa przepustu pod nasypem kolei metropolitalnej. Materiały Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.



Fot. 4. Wiadukt PKM „przerzucany” nad ciągiem ulic Rakoczego-Potokowa w stronę przystanku „Brętowo”. Materiały Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

mzkg.org    

bilet metropolitalny - jeden bilet na wszystko ☺

Rozmowa z **Marcinem Gromadzkim**
– projektantem komunikacji
i jednocześnie rzecznikiem prasowym
Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Jak powstaje rozkład jazdy?



Zmiana rozkładów jazdy komunikacji miejskiej wzbudza wśród pasażerów określone emocje. Tak jak to zwykle bywa z ofertą usług, która kierowana jest do masowego odbiorcy – „jeszcze się taki nie narodził, który by każdemu dogodził”. Warto więc przyjrzeć się bliżej, od kuchni, w jaki sposób powstają założenia do rozkładów jazdy i co wpływa na ich ostateczny kształt. Rozmawiamy z **Marcinem Gromadzkim** – projektantem komunikacji w Zarządzie Komunikacji Miejskiej w Gdyni i jednocześnie rzecznikiem prasowym

Redakcja: Zapytam krótko: Jak powstaje rozkład jazdy?

Marcin Gromadzki: Niestety, nie mogę odpowiedzieć równie zwięźle i lapidarnie. Budowę rozkładów jazdy poprzedza w Gdyni szereg działań, których celem jest dostosowanie poszczególnych parametrów rozkładów jazdy do potrzeb naszych klientów czyli pasażerów gdyńskiej komunikacji miejskiej. Przede wszystkim opieramy się na wynikach badań marketingowych. W Gdyni co dwa lata prowadzimy kompleksowe badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Na ich podstawie podejmujemy decyzje dotyczące uruchamiania nowych linii komunikacyjnych lub wprowadzania zmian w przebiegu tras. Określamy także najważniejsze cechy, którymi powinna charakteryzować się oferta naszych usług. Np. od lat mieszkańcy Gdyni za najważniejszy postulat przewoźowy uznają bezpośredniość. Stąd też w naszej ofercie przewoźowej, w odróżnieniu od wielu innych miast w Polsce, tak duża liczba bezpośrednich połączeń pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta.

Za co bywacie krytykowani przez niektórych planistów?

– Ż. pewnością. Wynika to z przewagi transportu kolejowego nad drogowym, który zapewnia możliwość szybszego osiągnięcia celu podróży na substytucyjnych trasach. Prędkość to główny atut powstającej PKM. Trzeba tylko pamiętać, że dla części pasażerów podróżujących na krótkie odległości, podróż z przesiadką nie będzie atrakcyjna. Dokonując przebudowy układu linii nie można zapominać, że mieszkańcy ci będą chcieli korzystać z dotychczasowych połączeń. Trzeba więc uważać, aby „nie wylać dziecka z kąpielą”. No i pozostaje do rozwiązania problem taryfowy – wpięcia PKM w system

– Rzeczywiście, zdarzają się takie sytuacje ale niezbyt często. Planując układ komunikacyjny miasta trzeba brać pod uwagę: preferencje pasażerów, rezultaty ekonomiczne i ułatwienia w organizowaniu przewozów. System z przesiadkami jest z reguły tańszy dla organizatora i mniej podatny na zatłoczenie w ruchu drogowym. Z drugiej jednak strony mamy preferencje pasażerów, a więc konieczność takiego zaplanowania przesiadek, aby minimalizować czas ich trwania. Ponadto, należy zapewnić oczekiwane przez pasażerów warunki przesiadania się i tak zaprojektować taryfę, żeby zmiana środka transportu nie powodowała wzrostu kosztów podróży. Planowanie należy oprócz więc na wynikach badań marketingowych, ze szczególnym uwzględnieniem badań potrzeb przewoźowych popytu, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców, budować węzły przesiadkowe i odpowiednio przebudowywać istniejące przystanki, stacje i dworce.

Powstająca właśnie Pomorska Kolej Metropolitalna ma jednak zmienić układ sieci transportowej w metropolii i wpłynie na zmniejszenie liczby połączeń bezpośrednich.

– Ż. pewnością. Wynika to z przewagi transportu kolejowego nad drogowym, który zapewnia możliwość szybszego osiągnięcia celu podróży na substytucyjnych trasach. Prędkość to główny atut powstającej PKM. Trzeba tylko pamiętać, że dla części pasażerów podróżujących na krótkie odległości, podróż z przesiadką nie będzie atrakcyjna. Dokonując przebudowy układu linii nie można zapominać, że mieszkańcy ci będą chcieli korzystać z dotychczasowych połączeń. Trzeba więc uważać, aby „nie wylać dziecka z kąpielą”. No i pozostaje do rozwiązania problem taryfowy – wpięcia PKM w system

Co nie zawsze się udaje.

– Niestety, biorąc pod uwagę liczbę linii, ich różne długości, różnice w czasach przejazdów, a przede wszystkim skalę zróżnicowania kierunków podróży pasażerów, nie da się tak wymodelować układu komunikacyjnego, aby dostosować go do oczekiwań wszystkich pasażerów. Synchronizujemy te linie i te relacje przesiadkowe, z których korzysta

najwięcej pasażerów.

Badania marketingowe pozwalają więc dopasować rozkłady jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów. Czy zawsze?

– Jak już wspomniałem, preferencje i zachowania transportowe wszystkich mieszkańców badamy co dwa lata. Co roku badamy wielkość popytu w przekroju poszczególnych linii. Niezależnie od tych działań, na bieżąco reagujemy na sygnały mieszkańców, radnych czy postulatów przedsiębiorców. Każdy sygnał mieszkańców lub postulat wprowadzenia zmiany w rozkładach jazdy jest analizowany z punktu widzenia racjonalności. W określonych przypadkach pytamy też o zdanie pasażerów, których dana zmiana ma dotyczyć.

W jaki sposób?

– Np. gdy pojawia się postulat zmiany odjazdu danego autobusu z przystanku powiedzmy z godz. 7:00 na 7:05, pytamy o zdanie wszystkich pasażerów jadących tym kursem. W ten sposób weryfikujemy tzw. „słuszne postulaty” i niejednokrotnie unikamy dzięki temu pogorszenia jakości oferty dla zdecydowanej większości pasażerów.

Na drogach jest coraz większe zatłoczenie. Jak to wpływa na adekwatność rozkładów jazdy do rzeczywistości?

– Niestety, od lat pogarszają się warunki funkcjonowania komunikacji miejskiej, zwłaszcza tej poruszającej się w ruchu ulicznym. Pewną ulgę w tym zakresie powinien zapewnić TRISTAR. Niezależnie od tego, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni co roku weryfikuje międzyprzystankowe czasy jazdy, po to by dostosować je do warunków panujących na drogach.

Pasażerowie skarżą się jednak na opóźnienia.

– Ruch na drogach zmienia się dynamicznie. Natężenie ruchu w poniedziałek jest inne niż w środę. Trudno założyć, że dla każdego dnia tygodnia będzie obowiązywał inny rozkład jazdy, zwłaszcza, że zmiany te mają charakter losowy. Do tego dodajmy wypadki i roboty drogowe. Stąd też relatywnie duża liczba kursów opóźnionych. Można teoretycznie założyć, że rozkład jazdy uwzględniałby maksymalnie niekorzystne warunki jazdy, tylko że wtedy liczba kursów przyspieszonych, znacznie bardziej uciążliwych dla pasażerów, wzrosłaby wielokrotnie w sytuacji tymczasowej poprawy warunków ruchu. Nie ma złotego środka. Trzeba aktualizować czasy jazdy i wprowadzać priorytet dla pojazdów transportu zbiorowego w ruchu ulicznym.

Co bardzo nie podoba się kierowcom samochodów osobowych.

– Podobnie, jak niekorzystającym z samochodów nie podoba się to, że kierowcy zajmują na drodze nieproporcjonalnie więcej miejsca niż pasażerowie transportu zbiorowego. Do tego są głównymi sprawcami wypadków, największych zanieczyszczeń atmosfery w mieście i kongestii drogowej, czyli zatłoczenia. Przerzucanie się odpowiedzialnością za powstawanie korków w mieście nie ma sensu. Trzeba systematycznie racjonalizować układ komunikacyjny. Poprawienie jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej – poprzez wprowadzanie priorytetu dla transportu zbiorowego – może być także korzystne dla najbardziej zatwardziałych kierowców samochodów. Im lepszy transport zbiorowy, tym więcej jego pasażerów i tym mniej kierowców. W rezultacie oznacza to mniejszy ruch na drogach i więcej miejsca dla narzekających na korki.

Dziękuję za rozmowę.

Internetowy System Obsługi
Karty Elektronicznej
dla pasażerów komunikacji miejskiej



kupuj bilety przez internet!

Bilet metropolitalny w Twoim telefonie

BILET ?

kup przez komórkę

Zyskaj stały dostęp do biletów
usług komunikacyjnych

1 aktywuj
JEDNORAZOWO

wyślij SMS o treści **MOBILET**
pod numer **7055**
Otrzymasz SMS z loginem i hasłem
**Kupisz pierwszy bilet
do 3 zł bez zasilenia! ***

koszt SMS: 50 gr + VAT

Masz smartfona?
**Pobierz bezpłatną aplikację
i aktywuj usługę online:**



Aplikacja dla systemu
Android

GET IT ON
Google play



Aplikacja dla systemu
iOS (iPhone, iPad)

Available on the
App Store

Korzystanie z aplikacji wymaga telefonu z dostępem do internetu.
Możesz również aktywować usługę przez internet: www.mobilet.pl
Musisz wówczas zasilic konto moBILET przed pierwszym zakupem.

2 zainstaluj
JEDNORAZOWO

Otrzymasz drugi SMS
z linkiem do pobrania
darmowej aplikacji moBILET
Pobierz i zainstaluj
aplikację w telefonie.
Konto aktywne!

3 kupuj
WYGODNIE
I BEZ STRESU

Uruchom aplikację,
wprowadź swoje ustawienia,
wybierz „**Skasuj Bilet**”
a następnie kup
odpowiedni bilet z listy.

(*) Wykorzystana kwota zostanie potrącona przy pierwszym zasileniu konta moBILET



Chcesz nadal korzystać z moBILETU i kupować bilety? Zaloguj się i zasil swoje konto
na stronie: www.mobilet.pl Infolinia moBILET: 801 805 900 lub (61) 66 70 999

www.mobilet.pl



Bilety miejskie w Twoim telefonie komórkowym!

Zasady korzystania z systemu CallPay

- zarejestruj się pod nr (22) 100 1 600 lub na www.callpay.pl
- podłącz swoją kartę płatniczą i płać jak w sklepie lub doładuj swoje konto na www.callpay.pl i przelewaj środki bezpośrednio z konta
- kasę bilet dźwoniąc na jeden z poniższych numerów – odpowiedni dla środka transportu i rodzaju biletu – podając kodowo oznaczoną linię
- podczas kontroli nawiąz bezpłatne połączenie z numerem podanym przez kontrolera, a następnie pokaż ekran telefonu komórkowego z otrzymanym potwierdzeniem skasowania biletu

	AUTOBUS	TRAMWAJ	TROLEJBUS
Bilet normalny na linię zwykłą	58 60 08 000	58 60 08 001	58 60 08 002
Bilet ulgowy na linię zwykłą	58 60 08 003	58 60 08 004	58 60 08 005
Bilet normalny na linię pospieszną*, nocne**, specjalne	58 60 08 006	58 60 08 007	58 60 08 008
Bilet ulgowy na linię pospieszną*, nocne**, specjalne	58 60 08 009	58 60 08 010	58 60 08 011

*Linię pospieszną wybierz: Linia G - 32, Linia I - 34, Linia K - 35, Linia M - 36, Linia R - 37, Linia S - 38, Linia W - 39, Linia Z - 41, Linia X - 42
**Linię nocną wybierz za pomocą cyfry danej linii




Rozkład jazdy na
telefon komórkowy
www.mmpk.info

Numer infolinii 616 550 550
Otwarta jak całe połączenie na telefon stacjonarny

www.callpay.pl



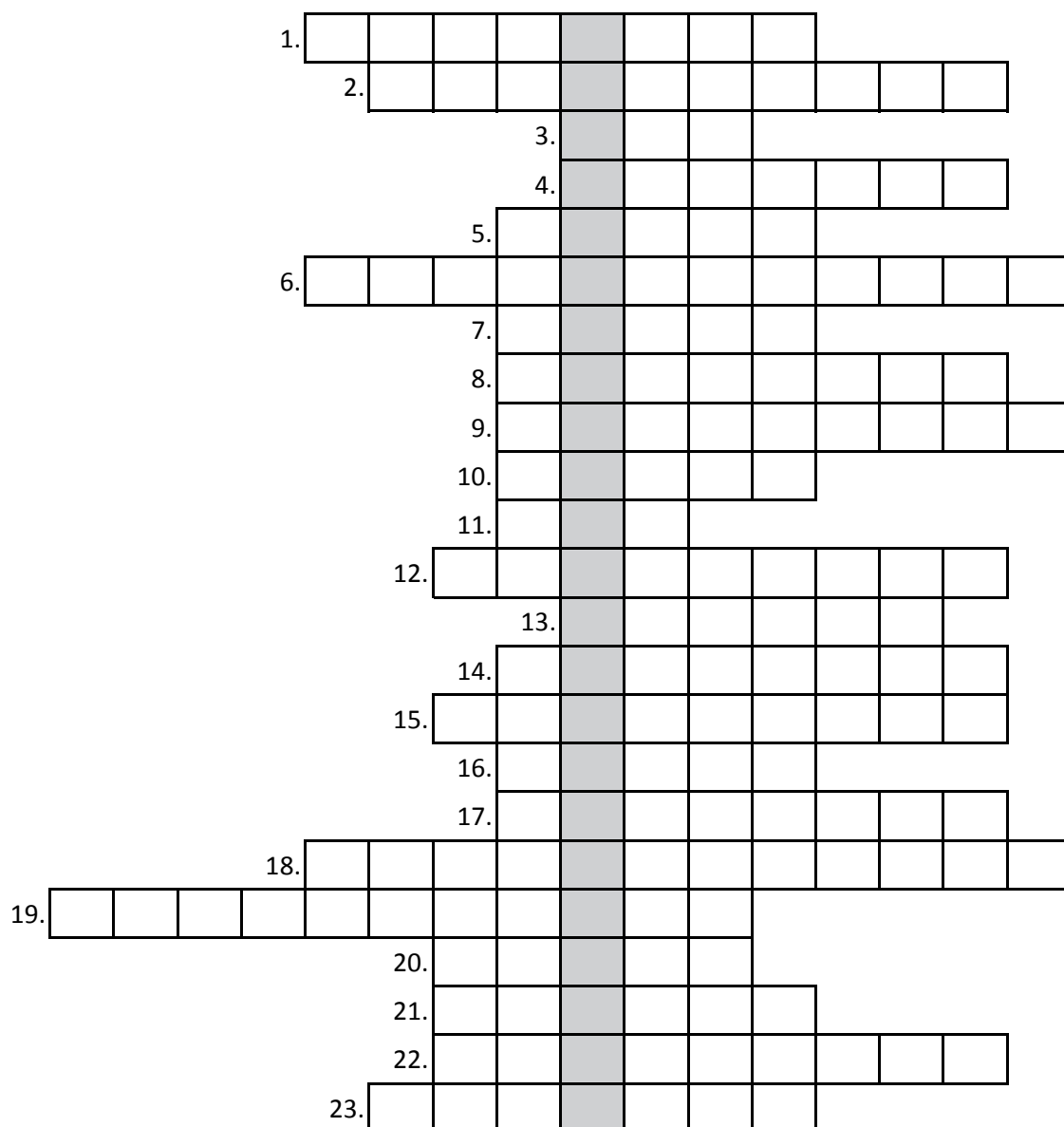
„Edukacja na innowacji”



Krzyżówka z nagrodami

Rozwiąż krzyżówkę – wygraj kalendarz na 2014 rok!

Pierwsze 20 osób, które rozwiąże krzyżówkę i w dniu 20 grudnia 2013 r. od godz. 18.00 przyśle na adres: konkurs@mzkg.org poprawne hasło otrzyma przygotowane przez MZKG zestawy upominków, wśród których będą m.in. ścienne kalendarze na 2014 r. E-mail poza poprawnym hasłem musi zawierać także imię, nazwisko oraz miejsce zamieszkania (miasto) uczestnika zabawy. Brak którejkolwiek z tych informacji skutkuje nieważnością zgłoszenia. W przypadku otrzymania maili wysłanych o tym samym czasie, o ich kolejności decydować będzie kolejność odebrania przez MZKG poczty elektronicznej. Przesłanie maila jest równoznaczne z wzięciem udziału w konkursie i akceptacją jego regulaminu. Osoby, które otrzymają upominki zostaną o tym powiadomione za pomocą poczty elektronicznej. Upominki można będzie odbierać od 31 stycznia 2013 r. w siedzibie MZKG w Gdańsku przy ul. Sobótki 9. Dane osobowe zostaną wykorzystane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wyłącznie w celu weryfikacji osób nagrodzonych. Jedna osoba może otrzymać wyłącznie jeden zestaw upominków.



Pytania:

1. W Trójmieście spotkamy je wyłącznie w Gdańsku
2. Może być tramwajowy lub na żądanie
3. Miejsce, do którego zmierzamy
4. Bezpieczeństwa lub ręczny
5. Jedno z trójmiejskich miast, po którym kursują trolejbusy
6. Można się nim wybrać do Jastarni lub na Westerplatte
7. Np. podręczny
8. Tam można znaleźć rozkłady jazdy
9. Dzięki temu urządzeniu zakupisz bilet
10. Inaczej kolej podziemna
11. Skrót od słów Szybka Kolej Miejska
12. Ekologiczny środek transportu miejskiego
13. Można go otrzymać za jazdę na gapę
14. W Gdyni, niektóre z nich zasilane są gazem ziemnym
15. Osoba zajmująca się sprawdzaniem biletów
16. Jednorazowy, okresowy lub czasowy
17. Ochrona środowiska i przyrody
18. Na nią zapisywany jest bilet okresowy
19. Zastępcza lub miejska
20. Porusza się po nich tramwaj
21. Może być szynowy lub drogowy
22. Inaczej odbierak prądu
23. Element łączący dwie części pojazdu



Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku
Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

ISSN 2083-6597

Wydawca:

Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej

Adres redakcji:

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

Zespół redakcyjny:

Krzysztof Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kolodziejski

Współpraca:

Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:

MZKG

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.