

Nr 17

wrzesień 2015
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Wspólny bilet - Jak to robia w Londynie?



TFL.GOV.UK

Wybierając się do Londynu większość rodaków trafia na stronę internetową Transport for London. Po zapoznaniu się z bogatą zintegrowaną ofertą różnych rodzajów usług przewozowych okazuje się, że ze wszystkich dobrodziejstw transportu publicznego można w Londynie skorzystać na podstawie jednego biletu o nazwie Oyster.

KG MW
więcej - s. 3

Gdynia rozwija buspasy

W ciągu kilku ostatnich miesięcy powstały w Gdyni dwa pierwsze buspasy, przeznaczone dla autobusów i trolejbusów. Miasto planuje już kolejne.

KB
więcej - s. 6

Tramwajem na Morenę



Dobiegła końca budowa linii tramwajowej w Gdańsku łączącej Siedlce z dzielnicą Piecki-Migowo. Pierwsze tramwaje na tym odcinku przewiozły pasażerów 31 sierpnia, a więc niespełna dwa lata po podpisaniu umowy z wykonawcą.

AR
więcej - s. 4 i 5

Jak powinna wyglądać modelowa taryfa?

Pasażerowie, którzy mieli okazję korzystać z komunikacji miejskiej w innych miastach, nierzadko poza granicami Polski, często dzielą się swoimi doświadczeniami i proponują wprowadzenia zmian w systemach taryfowych komunikacji miejskiej.

Czy można w ogóle mówić o modelowym systemie taryfowym?

KG
więcej - s. 7

Rozwój systemu biletu elektronicznego

HUBERT KOŁODZIEJSKI



Debata nt. rozwoju systemu biletu elektronicznego

- MZKZG jest koordynatorem finansowanego ze środków UE projektu „Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu”
- Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje m.in. wyposażenie pojazdów komunikacji miejskiej, wybranych stacji i przystanków kolejowych oraz punktów sprzedaży biletów w urządzenia systemu zintegrowanego pobierania opłat
- 24 września 2015 r. w sali konferencyjnej na targach TRAKO w godzinach 11.00-13.00 odbędzie się debata organizowana przez MZKZG - Rozwój systemu biletu elektronicznego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta
- Celem debaty jest poinformowanie dostawców, mieszkańców oraz dziennikarzy o założeniach funkcjonalnych i technicznych planowanego przedsięwzięcia oraz umożliwienie zabrania im głosu w tej sprawie
- Wstęp wolny

Karta elektroniczna

Karta elektroniczna jest coraz bardziej popularnym nośnikiem biletów komunikacji miejskiej w polskich miastach. Jest ona stosowana zarówno przez małe, jak i duże miasta. W komunikacji komunalnej na terenie działania Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej możemy z niej korzystać w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie. We wszystkich przywołanych miastach na kartach elektronicznych zapisywane są bilety okresowe, a w Wejherowie również bilety jednorazowe.

Emitentami kart elektronicznych są także wyższe uczelnie, które w takiej formie wydają studentom legitymacje oraz Gdańska Organizacja Turystyczna oferująca Kartę Turysty. Na ich kartach również mogą być zapisywane bilety komunikacji miejskiej. W rezultacie karty te mają większą funkcjonalność – student nie musi mieć dwóch kart – na legitymacji studenckiej ma zapisany bilet. Emitentami kart elektronicznych są także banki. W naszej metropolii, o czym może nie wszyscy wiedzą, mieliśmy już możliwość zapisywania biletów na karty bankowe jednego z nich.

Poza obszarem MZKZG karta elektroniczna jest stosowana także w komunikacji miejskiej w Tczewie. O mieście tym wspominam nie bez powodu, bowiem rozwój systemu

biletu elektronicznego, o którym mowa w tytule, ma objąć również to miasto, ale nie tylko. Rozwój ten zakłada także możliwość wykorzystania karty elektronicznej do zapisywania biletów kolejowych.

Telefon, smartfon, ...

Bilet telefoniczny to również bilet elektroniczny. Obecnie w naszej metropolii przy pomocy trzech aplikacji (CallPay, MoBILET, SkyCash) można kupować bilety jednorazowe przez telefon. Zatem nośniki biletów elektronicznych mogą być różne i nie wiemy co nam przyniesie w tym zakresie przyszłość. Co chwila pojawiają się nowe rozwiązania, takie jak np. beacons, czujniki komunikujące się ze smartfonami, które jeżeli zostaną umieszczone w pojazdach ułatwiają ewidencję odległości lub czasu przejazdu i wnoszenie opłaty. Standardem stosowanym w komunikacji miejskiej są rozwiązania mieszane, w którym równolegle dostępne są różne nośniki elektroniczne. Przy czym, co należy podkreślić, nie następuje całkowita eliminacja biletów papierowych, jednak ich znaczenie jest zazwyczaj stopniowo, w sposób naturalny, ograniczane.

System otwarty i bezpieczny

Jednym z podstawowych założeń rozwoju systemu biletu elektronicznego w naszej metropolii jest jego

dokończenie - s. 2



16-22 września EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Bezpłatna linia 101 na historycznej trasie:
Gdańsk Urząd Wojewódzki - Gdynia Dworzec Gł. PKP
w sobotę, 19 września 2015 r.

więcej s. 8

Rozwój systemu biletu elektronicznego

HUBERT KOŁODZIEJSKI

dokończenie ze s. 1

Interesuje Cię rozwój systemu biletu elektronicznego?

Zadaj pytanie uczestnikom debaty i wyślij je do 22 września 2015 r. na adres: sekretariat@mzkzg.org

otwartość na nowe rozwiązania. Ma on mieć specjalny interfejs komunikacyjny umożliwiający dołączenie do systemu nowych nośników elektronicznych przy zachowaniu, co jest bardzo ważne, wewnętrznej bezpieczeństwa systemu. Technologie związane z systemami elektronicznymi bardzo szybko ewoluują, dlatego tak istotne jest, aby system przez swoją otwartość umożliwiał elastyczne i płynne adaptowanie nowych rozwiązań. Unowocześnianie systemu, zwiększanie asortymentu dostępnych nośników nie jest jednak celem podstawowym. Najważniejsze jest aby pasażerowie mogli w wygodny i dogodny dla siebie sposób korzystać z transportu miejskiego i płacić za przejazdy. Ich zachowania transportowe i oczekiwania będą zatem w największym stopniu wpływać na ewolucję systemu.

Nowe urządzenia

Rozwój systemu to nie tylko odpowiednie oprogramowanie i nośniki, ale także dostosowanie do nich urządzeń. Planowane jest wyposażenie wszystkich autobusów, tramwajów, trolejbusów i peronów kolejowych w czytniki biletów elektronicznych. Nowe mobilne czytniki pojawią się w rękach kontrolerów biletów a w punktach sprzedaży specjalne terminale do ładowania biletów. Jednym z podstawowych rezultatów wynikających z realizacji projektu w takim zakresie ma być uruchomienie elektronicznej portmonetki, przy pomocy której będzie można wносить opłatę za przejazd w różnych środkach transportu. Z założenia system

będzie pobierał podstawowe opłaty w sposób automatyczny, wystarczy, że pasażer zbliży kartę do czytnika. Będzie jednak możliwość wybrania innych opcji, np. zakupu innego biletu lub zakupu biletu dla innej, podróżującej z nami osoby.

Koszty systemu

Projekt rozwoju systemu biletu elektronicznego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta ma być realizowany z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego - Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Szacowana wartość tego projektu wynosi 25 mln zł, z czego 85% ma stanowić własne dopłaty z tych środków, a 15% wkład własny jednostek samorządu terytorialnego. Wstępnie planuje się ogłoszenie przetargu w 2016 r., a realizację projektu w roku kolejnym.

Debate na temat rozwoju systemu biletu elektronicznego

24 września 2015 r. odbędzie się w ramach targów TRAKO otwarta debata na temat rozwoju systemu biletu elektronicznego. Zostaną tam przedstawione szczegóły dotyczące tej problematyki, panel z udziałem ekspertów i otwarta dyskusja. Można wziąć w niej udział osobiście, można też przesłać mailiem do sekretariatu MZKZG pytania związane z planowanym rozwojem systemu biletu elektronicznego, najistotniejsze z nich zostaną poruszone w trakcie debaty i dyskusji. Odpowiedzi na wybrane pytania zostaną umieszczone na naszej stronie internetowej.

Wspólny bilet - Jak to robią w Londynie?

KRZYSZTOF GRZELEC
MICHAŁ WOLAŃSKI

Wybierając się do Londynu większość rodaków trafia na stronę internetową Transport for London. Po zapoznaniu się z bogatą zintegrowaną ofertą różnych rodzajów usług przewozowych okazuje się, że ze wszystkich dobrodziejstw transportu publicznego można w Londynie skorzystać na podstawie jednego biletu o nazwie Oyster. Oyster jest wielofunkcyjną kartą elektroniczną pozwalającą swobodnie podróżować różnymi środkami transportu. O rozwoju funkcji kart elektronicznych w naszej aglomeracji piszemy w artykule na pierwszej stronie. Warto przyjrzeć się jak funkcjonuje cały mechanizm, organizacyjny którego pasażer korzystający z karty Oyster nie widzi, a bez którego karta byłaby tylko kawałkiem beużytecznego plastiku.

Za komunikację publiczną w Londynie odpowiada jeden szczebel samorządu – władze regionalne na których czele stoi burmistrz Londynu. Pochodzi on, jako jedyna osoba zarządzająca brytyjskim regionem, z wyborów bezpośrednich i zachowuje pełne kompetencje w zakresie organizacji transportu publicznego (poza transportem kolejowym, znajdującym się w znacznej części w kompetencji władz rządowych). Londyńskie gminy nie są więc w żaden sposób

zaangażowane w organizację transportu zbiorowego.

Jednostką organizującą i zarządzającą transportem zbiorowym (podległą burmistrzowi) jest Transport for London (TfL). W ramach TfL funkcjonują trzy główne działy, a do realizacji zadań TfL powołała kilka spółek-córek.

Pierwszy z działów TfL odpowiada za transport naziemny – autobusy, infrastrukturę rowerową, żegluga, ulice, dworce autobusowe oraz regulację taksówek i przewozu osób (takiej kolejności używa się w oficjalnych materiałach TfL). Zintegrowane są tutaj zatem wszystkie funkcje z zakresu zarządzania transportem oraz wskazany jest wyraźny priorytet dla przyjaznych środowisku środków komunikacji.

Drugi dział TfL odpowiada za tramwaje, metro i kolej, przy czym w przypadku kolei zakres działalności organizatora obejmuje tzw. Overground, czyli odpowiednik warszawskiej SKM – kolei samorządowej, poruszającej się po torach należących do państwa, Dockland Light Railway (DLR) – środek transportu pośredni pomiędzy tramwajem i metrem. Na podstawie umów dwustronnych bilety TfL są akceptowane na połączeniach kolejowych na terenie Londynu, organizowanych przez władze państwowe (centralne).

Trzeci dział TfL obejmuje tzw. Croslink, mający na celu budowę i eksploatację nowego tunelu kolejowego pod miastem i stanowi wspólnie



przedsięwzięcie TfL oraz brytyjskiego ministerstwa transportu.

Cechą charakterystyczną londyńskiego systemu transportu jest duży nacisk na prywatyzację firm realizujących przewozy: autobusowe, tramwajowe, DLR i Overground. Celem tych działań jest dążenie do obniżania kosztów zakupu usług przewozowych przez TfL dzięki mechanizmowi konkurencji w ramach przetargowego zakupu usług od przewoźników. Istotnym założeniem tak funkcjonującego

rynku usług przewozowych jest zachowanie publicznej własności infrastruktury transportu szynowego oraz niektórych zajezdni, wykorzystywanych przez prywatnych operatorów. Nie powiodła się natomiast próba wprowadzenia partnerstwa publiczno-prywatnego w londyńskim metrze. Co z tego wszystkiego otrzymuje pasażer? Jeden bilet pozwalający na poruszanie się autobusami, tramwajami, metrem, koleją i integrację w ramach różnych rozwiązań łączących

podróż samochodem lub rowerem z transportem zbiorowym.

Powyższy, z konieczności skróto-wo przedstawiony przykład wskazuje, że integrowanie transportu zbiorowego w aglomeracjach miejskich nie polega wyłącznie na wprowadzeniu nowoczesnych systemów pobierania opłat. Za wszystkim kryje się dość skomplikowany, ale jednocześnie proefektywnościowy system organizacji i zarządzania tym transportem.

Kupuj bilety przez komórkę

moBILET



To proste!

Pobierz darmową aplikację: wejdź na m.mobilet.pl lub skanuj kod QR

Zasil konto rozliczeniowe: przez aplikację lub internet

W ustawieniach wybierz swoje miasto i kupuj bilety przez komórkę!



www.mobilet.pl

Masz zwykły telefon? Pobierz aplikację wysyłając SMS o treści "mobilet" pod 4321 (KOSZT SMS ZGODNY Z TARYFĄ OPERATORA)

Operator SkyCash

Bilet W KOMÓRCE



1 Pobierz aplikację m.skycash.com
2 Zarejestruj się oraz dodaj konto środkami lub dodaj swoją kartę płatniczą

Jak kupić?

3 Kupuj bilety i korzystaj z możliwości SkyCash

W aplikacji SkyCash wejdź w usługi
wybierz "Bilety miejskie" a następnie "Trójmiasto MZKZG"

potwierdź zakup kodem PIN
bilet znajdziesz w zakładce "Kontrola biletów"

Instaluj SkyCash
wyślij pusty SMS
na 510 510 205

lub pobierz aplikację na:



skycash

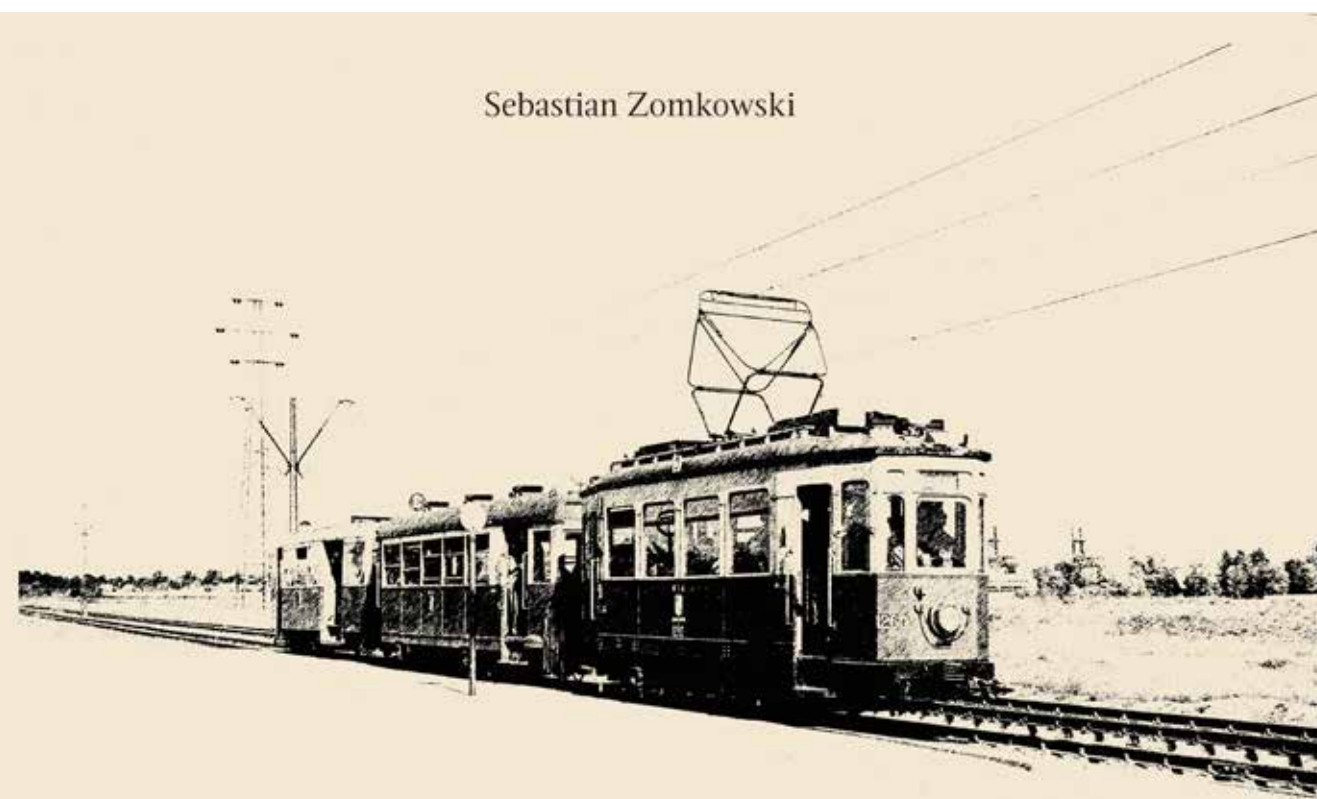
zg

www.skycash.com
www.mzkzg.org

1szy bilet do 4zł od SkyCash

Po pobraniu aplikacji i rejestracji w systemie użytkownik może skasować pierwszy bilet w cenie do 4 zł, którego koszt pokryje SkyCash. Promocja dotyczy nowych użytkowników SkyCash, z zerowym saldem konta, którzy nie dokonali jeszcze żadnych transakcji.

Sebastian Zomkowski



Tramwajem przez Gdańsk



Gdy w 1871 r. podpisywano w Gdańsku pierwszą koncesję na budowę i eksploatację tramwaju konnego, niewiele miast w Europie mogło się pochwalić tak nowoczesnym, jak na tamte czasy, środkiem komunikacji miejskiej. Dzięki temu Gdańsk bardzo szybko dołączył do prestiżowego grona miast posiadających tramwaje.

Dwa lata później gazeta „Danziger Zeitung” prognozowała: „Nawet Ci, którzy dziś obdarzają małą sympatią nowoczesne rozwiązania (...), już wkrótce docenią wartość tramwaju. W końcu wrzeszczenie otrzymają przy okazji jego budowy nowe chodniki, natomiast liczba odwiedzających Wrzeszcz i Oliwę przysmiga niewyobrażalne rozmiary, (...) a to wpłynie korzystnie na gospodarkę.” Prognoza była strzałem w dziesiątkę. Po blisko półtora wieku nie ma wątpliwości, że bez tramwajów Gdańsk byłby o wiele uboższy nie tylko ekonomicznie, lecz także społecznie i kulturowo.

Album „Tramwajem po Gdańsku”, którego okładkę prezentujemy obok, a którego autorem jest Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, będzie niezwykle cenną pozycją dla wszystkich sympatyków zarówno historii Gdańska, jak i historii komunikacji, którzy pragną zapoznać się bliżej z jednym z ważniejszych rozdziałów w dziejach grodu nad Motławą – komunikacją tramwajową. Najważniejszym elementem opracowania są liczne fotografie, schematy i rysunki, dokumentujące kolejne fazy rozwoju gdańskich tramwajów. Na łamach książki zaprezentowano niemal 400 wysokiej jakości zdjęć czarno-białych i kolorowych, co ważne – w większości dotychczas niepublikowanych. Reprodukcom towarzyszy część tekstowa, która uzupełnia zdjęcia o bogate informacje nie tylko z historii gdańskich tramwajów, ale także Gdańska.

Jest to pierwsza książka opisująca w tak kompleksowy sposób ponad 140-letnią historię gdańskich tramwajów: począwszy od planów uruchomienia tramwajów konnych aż do dziś. Fotograficzna dokumentacja odysei tramwajów w Gdańsku będzie ciekawym źródłem informacji również dla Czytelników zainteresowanych zmieniającą się architekturą miasta i jego dzielnic.

Tramwajem na Morenę

ADAM RASZPUNDA

Dobiegła końca budowa linii tramwajowej w Gdańsku łączącej Siedlce z dzielnicą Piecki-Migowo (opisywana przez nas w 9 i 11 numerze gazety). Pierwsze tramwaje, na tym odcinku przewiozły pasażerów 31 sierpnia, a więc niespełna dwa lata po podpisaniu umowy z wykonawcą.

Realizacja inwestycji, w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etapu – III B, której całkowity koszt wyniósł ponad 220 mln zł, została podzielona na dwie części – budowę linii tramwajowej biegnącej od pętli Siedlce do przystanku integracyjnego Brętowo i rozgałęzienia w ciągu ul. Bulońskiej. W ramach prac wybudowano dwutorową linię tramwajową, wyremontowano sieci kanalizacyjne, chodniki i drogi rowerowe, przebudowano skrzyżowania ulic, zatoczki i przystanki autobusowe.

Z myślą o obsłudze nowego odcinka linii tramwajowej miasto Gdańsk zakupiło pięć nowoczesnych tramwajów PESA Jazz Duo. Dostarczone pod koniec 2014 r. tramwaje są pojazdami dwukierunkowymi umożliwiającymi poruszanie się po torowiskach o nachyleniu do 6%.

Pasażerowie podróżujący nową trasą będą mieli okazję zobaczyć kilka ciekawych rozwiązań inżynierskich takich jak pierwszy w Gdańsku PAT – zabudowane torowisko tramwajowe przystosowane do ruchu autobusów miejskich – czy estakadę tramwajową łączącą linię tramwajową z przystankiem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Otwarcie nowej linii tramwajowej wywołało szereg zmian w funkcjonowaniu gdańskiej komunikacji miejskiej. Aktualne informacje dotyczące kursowania tramwajów i autobusów w Gdańsku dostępne są w serwisie internetowym www.mzkg.org i www.ztm.gda.pl

Fotografie:

Fot. 1 – Tramwaje linii 10 na estakadzie tramwajowej

Fot. 2 – Pierwszy w Gdańsku PAT (pas autobusowo-tramwajowy) wzdłuż ulicy Rakoczego

Fot. 3 – Przystanek „Migowo”. Koniec trasy tramwajowej biegnącej wzdłuż ulicy Bulońskiej

Fot. 4 – Tramwaj linii 10 oraz pociąg PKM przy wspólnym peronie na przystanku Gdańsk Brętowo



ADAM RASZPUNDA

1



ADAM RASZPUNDA

2



ADAM RASZPUNDA

3



ADAM RASZPUNDA

4

Gdynia rozwija buspasy

KAMIL BUJAK

W ciągu kilku ostatnich miesięcy powstały w Gdyni dwa pierwsze buspasy, przeznaczone dla autobusów i trolejbusów. Miasto planuje już kolejne.

Korki na ulicach miast, fachowo określane jako kongestia drogowa, uprzykrzają życie wszystkim kierowcom. Być może wyjątkiem są użytkownicy jednośladów, którzy zwinnie manewrując, potrafią „przebić się” przez sznur stojących aut. Jak nie przejedzie samochód, to tym bardziej kilkakrotnie dłuższy autobus lub trolejbus. Dlatego zarówno kierowcy osobówek, jak i pasażerowie komunikacji miejskiej domagają się od władz miast podjęcia skutecznych działań, które pozwolą na skrócenie czasu podróży. Ci pierwsi proponują najczęściej poszerzanie i budowę nowych dróg, co w ich ocenie usprawni ruch w aglomeracjach. Cytując znanego amerykańskiego planistę przestrzeni publicznych i inżyniera transportu, Waltera Kulasha, „walka z korkami przez poszerzanie ulic, to tak jak walka z otyłością przez popuszczanie pasa”. Osoby zmotoryzowane również często nie dostrzegają, że w wielu miejscach, ze względu na ciasną zabudowę, wytyczanie kolejnych ulic jest po prostu niemożliwe. Poza tym, jak wskazują wcześniejsze doświadczenia, przy dojeździe lub zjeździe z nowej drogi i tak będą tworzyć się tzw. wąskie gardła.

Dlatego już dawno zauważono, że wyłącznie sprawny transport publiczny jest w stanie skutecznie „odkorkować” miasta. Wyniki badań marketingowych przeprowadzanych wśród pasażerów wskazują, że zapewnienie komunikacji miejskiej warunków do konkurencji z motoryzacją indywidualną wymaga, aby transport zbiorowy był: wygodny, szybki i punktualny. Sprzyjać temu ma jej uprzywilejowanie, na przykład poprzez wyznaczanie tzw. buspasów. Buspasy tworzą wydzieloną część jezdni, po której poruszać mogą się wyłącznie autobusy i trolejbusy oraz pojazdy ratownicze. W niektórych miastach dopuszcza się po nich również ruch jednośladów oraz taksówek.

pozytywne doświadczenia
Pierwszy w Gdyni pas dla pojazdów komunikacji miejskiej otwarty został na początku tego roku na ulicy Kieleckiej (fot. 2). Rozciąga się on na długości półtora kilometra pomiędzy Węzłem Franciszki Cegielskiej a skrzyżowaniem z ulicą Witomińską, gdzie zainstalowano dodatkowo specjalny sygnalizator, który „wykrywa” zbliżające się autobusy, ułatwiając im opuszczenie skrzyżowania. Wiosną oddano do użytku kolejny, 350-metrowy buspas na ulicy Morskiej (fot. 1), w kierunku Chyloni. Rozpoczną się on na wysokości ulicy Zakręt do Oksywia, a kończy kilkadziesiąt



MZKZG



2

metrów za skrzyżowaniem z Trasą Kwiatkowskiego. Po paru miesiącach eksploatacji, należy pozytywnie ocenić decyzję o wprowadzeniu obu tych rozwiązań. Pasażerowie szczególnie chwalą sobie uprzywilejowanie autobusów na ulicy Kieleckiej, która jest ważnym korytarzem transportowym łączącym Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana z zachodnimi dzielnicami mieszkaniowymi Gdyni. Mieszkańcy Witomina, Chwarzna i Wiczlina, podróżujący autobusami, mogą teraz szybciej wrócić do swoich domów. Warto dodać, iż wbrew wcześniejszym obawom osób zmotoryzowanych, wydzielenie buspasa na ulicy Kieleckiej nie pogorszyło warunków poruszania się dla samochodów osobowych. Co ciekawe, część z nich twierdzi, że inwestycja ta wręcz poprawiła płynność ruchu na tym odcinku, gdyż wolniej jadące pod górę autobusy korzystają z własnej części jezdni.

Kolejne buspasy
Buspasy od wielu lat są sposobem

na uprzywilejowanie komunikacji miejskiej w dużych miastach. Gdynia również zdecydowała, że mogą być one efektywnym pomysłem na poprawę jakości transportu zbiorowego. Dlatego po zrealizowaniu dwóch pierwszych inwestycji, planowane są już kolejne. W rejonie dzielnicy Karwiny wstępnie zaplanowano trzy buspasy: w kierunku Dąbrowy, na ul. Wielkopolskiej; od przystanku „Lidzka” do przystanku „Buraczana” oraz w kierunku centrum, na ul. Nowowiczlińskiej; od wiaduktu do skrzyżowania z ul. Chwaszczyńskiej i wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej i ul. Wielkopolskiej; od skrzyżowania Chwaszczyńska-Nowowiczlińska, do wiaduktu za skrzyżowaniem Wielkopolska-Nowowiczcowa. Wymienione buspasy, w przyszłości, mają usprawnić obsługę komunikacyjną węzła integracyjnego „Karwiny”, który zostanie wybudowany przy przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wraz z pętlą autobusowo-trolejbusową oraz parkingiem dla

samochodów osobowych i rowerów. Dokładny przebieg buspasów ustalony zostanie po analizie różnych wariantów, zaproponowanych w zleceniu przez miasto koncepcji.

Kolejne buspasy zaplanowano również na ulicy Morskiej, pomiędzy Estakadą Kwiatkowskiego a przystankiem Stocznia SKM. Na odcinku tym usprawnienia w ruchu pojazdów komunikacji miejskiej miasto osiągnąć chce przede wszystkim dokonując zmian w organizacji ruchu. Polegać one miałyby np. na dopuszczeniu jazdy na wprost dla autobusów i trolejbusów z niektórych prawokrętów do „otwartych” zatok przystankowych, likwidacji wybranych pasów postojowych i wykorzystaniu części jezdni obecnie wyłączonych z ruchu.

Pierwszy buspas pojawić się ma także w śródmieściu Gdyni. Ma on zostać wyznaczony na ul. Władysława IV, w kierunku Wzgórza Św. Maksymiliana, od ul. Armii Krajowej do al. Piłsudskiego. Obecnie na tym fragmencie znajdują się trzy

przystanki, pomiędzy którymi, w godzinie szczytu, przejeżdża około 50 autobusów. Przeprowadzone analizy wykazały, że realizacja inwestycji pozwoli na redukcję czasu przejazdu autobusów na tym odcinku o 47% i wzrost ich prędkości komunikacyjnej o 19%. Wyznaczenie buspasa na ul. Władysława IV jest jednym z elementów międzynarodowego projektu Civitas Dyn@mo, którego Gdynia jest partnerem.

To nie wszystkie, tego typu przedsięwzięcia, o których myślał przedstawiciel miasta. Według uzyskanych informacji, trwają przysmiarki do wydzielenia pasa dla autobusów na Estakadzie Kwiatkowskiego, pomiędzy wjazdem od strony ul. Energetyków, a ul. Unruga. Gdyby doszło do realizacji tego przedsięwzięcia, na skróceniu czasu podróży zyskałoby mieszkańców Obłuża, Oksywia, Pogórze, Babich Dołów, a także osiedli położonych na terenie gminy Kosakowo.

■

Jak powinna wyglądać modelowa taryfa?

KRZYSZTOF GRZELEC

Pasażerowie, którzy mieli okazję korzystać z komunikacji miejskiej w innych miastach, nierzadko poza granicami Polski, często dzielą się swoimi doświadczeniami i proponują wprowadzenie zmian w systemach taryfowych komunikacji w metropolii na wzór tych podpatrzonych w innych miastach.

Czy można w ogóle mówić o modelowym systemie taryfowym?

W literaturze fachowej najczęściej wyróżnia się następujące rodzaje taryf w transporcie zbiorowym:

- jednolita, w której opłata jest niezależna od pokonanej odległości na całym obszarze sieci komunikacyjnej;
- odcinkowa-odległościowa, w warunkach miejskich zwykle uzależniająca wzrost opłaty od liczby

przystanków, które wyznaczają początek i koniec podróży,

- odcinkowa-czasowa, gdzie opłata zależy do czasu trwania podróży (mowa tu jednak o taryfie, gdzie bilety dotyczą podróży krótszych niż godzina i odcinki czasowe mają zasięg kilkudziesięciominutowy),
- strefowa, kiedy to wzrost opłaty zależy od liczby lub rodzajów stref, w których realizowane są podróże.

Wybór danego wariantu taryfy nie jest sprawą prostą. Po pierwsze, taryfa musi być dostosowana do preferencji pasażerów. W tym celu organizatorzy komunikacji miejskiej powinni prowadzić badania marketingowe. Jeżeli wyniki badań marketingowych wskazują, że mieszkańcy opowiadają się za utrzymaniem połączeń bezpośrednich, to „uszcześliwianie” ich na siłę przesiadkami może prowadzić w końcowym rezultacie do przesiada-

nia się do samochodów osobowych. Po drugie taryfa powinna odpowiadać specyfice danego obszaru, wynikającego z układu przestrzennego miasta i w konsekwencji układu sieci komunikacyjnej. Najważniejsze są w tym przypadku średnia odległość podróży i liczba przesiadek przypadająca na 1 podróż. Jeżeli więc układ tras komunikacji miejskiej wskazuje na to, że krótsze linie z przesiadkami poprawiają efektywność, w tym także przepustowość systemu przewozów, to trzeba jednak pamiętać, że każda przesiadka stanowi dla pasażera określoną uciążliwość związaną z oczekiwaniem na kolejny pojazd. Często oznacza to także pogorszenie warunków podróży, ponieważ pasażerowie oczekujący na przystankach narażeni są na niekorzystne warunki atmosferyczne, kontynuowanie dalszej części podróży w gorszych warunkach, np. przy braku wolnych miejsc siedzących. Dochodzi także trzeci element:

integracja taryfowa umożliwiająca realizowanie całej podróży z przesiadkami na podstawie jednego biletu w atrakcyjnej dla pasażerów cenie. Taka atrakcyjna cena oznacza, że pasażer dotychczas realizujący podróż bezpośrednią i kupujący dotychczas bilet jednorazowy, po wprowadzeniu połączeń z przesiadką nie powinien płacić drożej za całą podróż (nie oznacza to, że cena biletu jednorazowego i 1-godzinnego musi być na tym samym poziomie, wystarczy, że bilety okresowe będą zachęcać do podróży z przesiadkami poprzez atrakcyjny poziom cen w stosunku do biletów jednorazowych i 1-godzinnych), a także powinien odczuwać pewną realną korzyść, np. skrócenie łącznego czasu podróży.

Ten krótki przykład wskazuje, że niezależnie od układu przestrzennego miast i aglomeracji, najefektywniej wprowadzać zmiany w układzie połączeń, z dzielnic peryferyjnych i obszarów podmiejskich do centrum miasta. Trudniej znaleźć dobre uzasadnienie dla połączeń z przesiadkami dla połączeń międzydzielnicowych, zwłaszcza gdy są to dzielnice tworzące obszar bezpośrednio przylegający do trzonu miasta lub aglomeracji. O ostatecznym wyborze rodzaju połączeń może zdecydować specyfika przebiegu trasy, poziom kongestii drogowej (czy zatłoczenia) i wreszcie

możliwości finansowe samorządów. Ten ostatni element stanowi często barierę dla integracji taryfowo-biletowej, która wymaga wsparcia transportu zbiorowego dodatkowymi środkami z budżetów samorządów.

Jak wyliczyli eksperci jeszcze przed uruchomieniem PKM, pełna integracja transportu zbiorowego w naszej metropolii, zakładająca już funkcjonowanie PKM w warunkach wspólnego biletu o bardzo atrakcyjnym dla pasażerów poziomie cen, wymagałaby wzrostu wydatków budżetowych o 67 mln zł rocznie. Ograniczona integracja, zakładająca rozwinięcie koncepcji biletu metropolitalnego i objęcie nim PKM będzie wymagać wzrostu dopłat z budżetów samorządów o około 15 mln zł rocznie.

W praktyce, uwzględniając przedstawione uwarunkowania trudno więc mówić o modelowej taryfie dla transportu zbiorowego w miastach i aglomeracjach. Najczęściej organizatorzy transportu poszukują rozwiązań optymalnych, starających się pogodzić coraz bardziej złożone oczekiwania pasażerów i możliwości dofinansowania budżetowego. Oznacza to, że w ramach jednego rozwiązania systemowego łączone są różne taryfy np. jednolita, strefowa i odcinkowa-odległościowa.

■

Zrównoważony rozwój transportu miejskiego i zarządzanie mobilnością

KRZYSZTOF GRZELEC

We wszystkich uchwalonych ostatnio dokumentach strategicznych miast i regionu przewiduje się funkcjonowanie zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego i wdrażania działań w zakresie zarządzania mobilnością. Co składa się na przyjęte założenia?

Prognozowane tendencje w funkcjonowaniu i rozwoju transportu zbiorowego w obszarze metropolii do 2030 r. zakładają: zwiększenie długości podróży w rezultacie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru metropolitalnego i wzrost udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w rzeniu metropolii oraz z i do rdzenia metropolii. Zarządzanie popytem, w ramach polityki zrównoważonej mobilności, będzie wymagać podjęcia działań prowadzących do zredukowania potrzeb transportowych mieszkańców (zmniejszenia liczby podróży), ograniczenia długości przejazdów, wzrostu udziału ekologicznych środków transportu (w tym transportu zbiorowego, rowerowego i podróży pieszych), wzrostu efektywności i dostępności transportu zbiorowego.

Zarządzanie popytem na transport będzie zorientowane na wzrost udziału niskoemisyjnych środków transportu w realizacji podróży i będzie obejmować działania oraz instrumenty wpływające na redukcję potrzeb transportowych, zmianę zachowań transportowych mieszkańców i postaw wpływające na te zachowania. Zestaw działań i instrumentów obejmować będzie zarówno działania i instrumenty „twarde” (formalno-



MARCIN CZAPNIK

-prawne, infrastrukturę, zakup pojazdów, taryfy itp.) i „miękkie” (edukację, promocję proekologicznych zachowań transportowych).

Celem zarządzania mobilnością jest tworzenie warunków dla rozwoju zrównoważonego transportu w metropolii poprzez wpływające na zachowania transportowe poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych, mieszkańców, podmiotów realizujących określone potrzeby transportowe i decydujących.

Zarządzanie mobilnością w obszarze metropolitalnym będzie oddziaływać na rozwój przestrzenny i transportowy obszaru, zachowania i instrumenty „twarde” (formalno-

racjonalizowanie liczby, długości, tras, wybór środka transportu, sprzyjającego zrównoważonemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu i ochronie środowiska naturalnego. Cele zrównoważonej mobilności w metropolii powinny zostać osiągnięte poprzez:

- planowanie przestrzenne gospodarcze i społeczne, sprzyjające zmniejszeniu liczby i długości podróży, przy co najmniej dotyczącym poziomie realizacji potrzeb transportowych;
- wybór proekologicznych środków transportu, prowadzący do zahamowania wzrostu udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w OM, na rzecz trans-

portu zbiorowego, rowerowego i podróży pieszych;

- zachęcanie pracodawców do różnicowania godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy, a w szkołach i uczelniach godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć;
- promowanie zasad zrównoważonego rozwoju i zachowań transportowych wpisujących się w te zasady;
- prowadzenie działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży wpływających na ich obecne i przyszłe zachowania transportowe;
- tworzenie warunków i płaszczyzny współpracy oraz wspiera-

nie jednostek miasta, instytucji, urzędów, placówek handlowych, usługowych, szkół, uczelni i przedsiębiorstw prowadzących do tworzenia indywidualnych dla tych podmiotów planów mobilności zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju; inicjowanie i wspieranie wydarzeń i działalności publicznej wskazującej na korzyści z zrównoważonej mobilności;

■

Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej

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

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

Współpraca:
Olgierd Wyszmorski

Projekt graficzny i skład:
MZKZG

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

16-22 września EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU



sobota 19 września '15

Bezpłatna linia 101 na historycznej trasie: Gdańsk Urząd Wojewódzki – Gdynia Dworzec Gł. PKP.

Najnowsze przegubowe autobusy ZKM w Gdańsku i PKM w Gdyni będą kursować pomiędzy Urzędem Wojewódzkim w Gdańsku i Dworcem Głównym PKP w Gdyni co 30 min w godz. 10:00 – 18:30

niedziela 20 września '15

Bezpłatna linia 004 w Gdyni na trasie: Dworzec Morski - Muzeum Emigracji – Polanka Redłowska.

Linia obsługiwana przez pojazdy zabytkowe z częstotliwością co 40 min w godz. 10:00 – 17:00

wtorek 22 września '15

Bezpłatne przejazdy autobusami, tramwajami i trolejbusami dla właściciela lub współwłaściciela samochodu osobowego legitymującego się ważnym dowodem rejestracyjnym

mzkg.org
integrujemy komunikację miejską

