

Nr 5

wrzesień 2012
nakład: 30 tys. egz.
ISSN 2083-6597egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

1 października 2012 r. mija dwadzieścia lat od rozpoczęcia funkcjonowania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Powołany w 1992 r. organizator komunikacji miejskiej jest najdłużej funkcjonującą jednostką tego typu w Polsce.

20 1992-2012 lat ZKM w Gdyni

OLGIERD WYSZOMIRSKI

1 października 2012 r. mija dwadzieścia lat od rozpoczęcia funkcjonowania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Powołany w 1992 r. organizator komunikacji miejskiej jest najdłużej funkcjonującą jednostką tego typu w Polsce. U podstaw utworzenia ZKM w Gdyni leżały trudności w zapewnieniu odpowiedniej jakości usług komunikacji miejskiej oraz konieczność dostosowania funkcjonowania transportu zbiorowego do warunków gospodarki rynkowej.

Dzisiaj, zwłaszcza ludziom młodym, trudno sobie wyobrazić niską jakość usług, jaką oferowała 20 lat temu komunikacja miejska, nie tylko w Gdyni, ale we wszystkich miastach w Polsce. Należy w tym miejscu przywołać niektóre dane ze stycznia 1992 r., charakteryzujące poziom jakości ówczesnej gdyńskiej komunikacji miejskiej:

- kursy niewykonane: 4%;
- kursy przyspieszone powyżej 3 min: 6%;
- kursy zrealizowane z wypełnieniem powyżej nominalnej pojemności pojazdów: 4%.

Dla laika przedstawione wartości mogą niewiele mówić, warto więc dodać, że obecnie w gdyńskiej komunikacji miejskiej niewykonane kursy stanowią 0,01%, a za pojazd przyspieszony uważa się taki, który odjeżdża nie 3 min wcześniej z przystanku, ale 1 min. Udział kursów przyspieszonych o więcej niż 1 min wynosi obec-



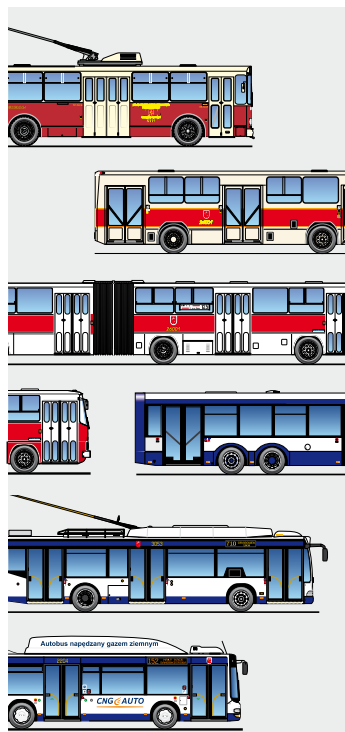
nie mniej niż 1%. Kursy zrealizowane z wypełnieniem powyżej nominalnej zdolności przewozowej praktycznie w gdyńskiej komunikacji miejskiej nie występują, poza incydentalnymi przypadkami wynikającymi z awarii lub wypadku. Wówczas, na początku lat dziewięćdziesiątych, wożenie pasażerów jak „śledzi w beczce” nie

należało do rzadkości.

Dążąc do poprawy jakości usług komunikacji miejskiej i przewidując już wówczas rolę transportu publicznego jako alternatywy dla szybko rozwijającej się motoryzacji indywidualnej, władze Gdyni podjęły decyzję o oddzieleniu funkcji organizatora komunikacji miejskiej od wykonawcy

przewozów i wprowadzeniu konkurencji w działalności przewozowej. Powołano niezależnego od przewoźnika organizatora transportu – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, który mówiąc w pewnym uproszczeniu, miał w imieniu pasażerów zatroszc-

dokończenie - s. 2



plakat s. 4 i 5

Po bilet nie tylko do kiosku

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej dbając o wygodę klientów korzystających z komunikacji miejskiej wprowadził nowe kanały dystrybucji biletów. Warto zapoznać się z najważniejszymi informacjami o każdym z nich.

EZ ■
więcej - s. 6

Europejski Dzień Trolejbusowy po raz trzeci w Gdyni

Liczba miast posiadających komunikację trolejbusową po drugiej wojnie światowej uległa w Europie zmniejszeniu. Obecnie na szerszą skalę trolejbusy wykorzystywane są w Szwajcarii, gdzie - jak w Lozannie i w Lucernie - pełnią rolę podstawowego środka transportu, Włoszech, Rumunii, Bułgarii oraz miastach dawnego Związku Radzieckiego.

MW ■
więcej - s. 7

Naucz się komunikacji!

Przypadający pomiędzy 16 a 22 września Europejski Tydzień Zrównoważonego Rozwoju Transportu Miejskiego, w ramach którego 22 września przypada Europejski Dzień Trolejbusowy oraz Europejski Dzień Bez Samochodu skłania do refleksji na temat funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego.

HK ■
więcej - s. 7

22 września 2012
Europejski Dzień Bez Samochodu



- komunikacja za darmo dla właścicieli samochodów
- bezpłatna linia 101 na trasie Gdańsk - Gdynia

20 lat Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni 1992-2012

dokończenie ze s. 1

czyć się o podniesienie jakości usług, a w interesie Miasta Gdyni zapewnić, aby dopłaty z budżetu do komunikacji miejskiej były wydawane racjonalnie.

Pierwsze działania ZKM w Gdyni zostały podporządkowane dwóm celom: podniesieniu jakości usług i zmianie taryfy.

Wzrost jakości usług komunikacji miejskiej stał się dla ZKM w Gdyni celem długookresowym. Jego osiągnięcie stało się możliwe dzięki wprowadzeniu konkurencji poprzez zatrudnienie nowych przewoźników i podziałowi ówczesnego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdyni początkowo na dwie spółki przewoźowe, a docelowo na trzy, w tym jedną świadcząca usługi przewoźowe wyłącznie trolejbusami. Nowozatrudnione przedsiębiorstwa i wyłonione w procesie restrukturyzacji miejskie spółki przewoźowe, zaczęły konkurować na rynku o możliwość realizacji zadań przewoźowych, których organizatorem był ZKM w Gdyni. Pozwoliło to na znacjonalizowanie kosztów świadczenia usług, czyli ich ustalenie na poziomie odpowiadającym warunkom konkurencji, a nie dyktowanym przez monopolistycznego wykonawcę.

W 1994 r. organizator przewoźów przejął z MKZ wydział nadzoru i kontroli przewoźów, który umożliwił skuteczne egzekwowanie zapisanych w umowach przewoźowych parametrów jakościowych. Aby zmotywować przewoźników do świadczenia usług na jak najwyższym poziomie wprowadzono system kar za niezrealizowanie przewoźów lub ich realizację na poziomie nieodpowiadającym sformułowanym w kontrakcie. Kary te nakładane są m.in. za niezrealizowanie kursów zaplanowanych w rozkładzie jazdy, niepunktualność, wykonanie kursu nieodpowiednim pojazdem (np. autobusem jednoczołnowym zamiast przegubowym), zły stan techniczny pojazdu, brak czystości w pojeździe, niska kultura zachowania kierowcy w stosunku do pasażerów. O wzroście poziomu jakości świadczą oceny komunikacji miejskiej, które co dwa lata w ramach badań marketingowych przyznają komunikacji miejskiej mieszkańcy Gdyni. W 1994 r. ocena komunikacji miejskiej (w skali ocen szkolnych od 2 – najniższa do 5 – najwyższa) wyniosła 3,39, natomiast w 2010 r. – 4,18.

Z punktu widzenia pasażerów istotną zmianą na początku funkcjonowania ZKM w Gdyni była likwidacja biletów okresowych trasowanych i rozszerzenie zakresu ważności tych biletów do minimum obszaru 1 miasta (gminy) lub sieci komunikacyjnej ZKM. Zmianom tym towarzyszyło zwiększenie atrakcyjności cenowej

biletów okresowych w stosunku do jednorazowych. Spowodowało to znaczący wzrost sprzedaży tych pierwszych. Dzisiaj udział pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych w Gdyni w segmencie osób płacących za przejazd wynosi 63%.

Dążąc do zwiększenia poziomu komfortu podróży komunikacją miejską ZKM w Gdyni zainicjował długookresowy proces wymiany taboru przez przewoźników. Stare, wyeksploatowane i awaryjne autobusy oraz trolejbusy stopniowo zaczęły zastępować nowoczesne, niskopodłogowe i proekologiczne pojazdy spełniające coraz bardziej rygorystyczne normy czystości spalin. W minionych dwudziestu latach ZKM w Gdyni konsekwentnie za najważniejszą cechę taboru komunikacji miejskiej uznał niską podłogę. Takie kryterium oceny przydatności określonych pojazdów do komunikacji miejskiej uzasadnione było przede wszystkim potrzebami osób niepełnosprawnych i podwyższeniem komfortu podróży wszystkich pasażerów.

Dzisiaj w gdynińskiej komunikacji miejskiej są eksploatowane prawie wyłącznie pojazdy niskopodłogowe. Do końca 2012 r. wszystkie autobusy i trolejbusy będą miały niską podłogę. Podstawą wysokiej jakości oferty usług dla pasażerów jest rozkład jazdy dostosowany do potrzeb i oczekiwań potencjalnych klientów. ZKM w Gdyni w tym celu realizuje badania marketingowe. Zmianie uległa także technika przygotowania rozkładów jazdy. Wprowadzono komputerowy program do ich opracowywania, a pracownicy ZKM opracowali modułowy system koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych linii, wykorzystywany obecnie niemal w całej Polsce.

Rozwój gdynińskiej komunikacji miejskiej w minionych 20 latach ma także swój aspekt przestrzenny. Uruchomiono w tym okresie 20 stacji nowych linii autobusowych i 5 stałych nowych linii trolejbusowych. Sieć trolejbusowa została przedłużona do Pustek Cisowskich, Dąbrowy i Kaczych Buków. ZKM w Gdyni, który w 1992 r. organizował komunikację na obszarze 3 miast i 2 gmin wiejskich, obecnie jest organizatorem w 4 miastach i 3 gminach wiejskich. W 2006 r. zostały uruchomione tramwaje wodne z Gdyni do Helu i Jastarni.

ZKM w Gdyni oferując zintegrowaną ofertę usług komunikacji miejskiej na obszarze 7 miast i gmin, od początku opowiadał się za integracją komunikacji miejskiej w całej metropolii, włącznie z SKM. Aktywne uczestnictwo pracowników ZKM w Gdyni w pracach nad integracją przyczyniło się do powołania

w 2007 r. Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, którego celem jest integracja komunikacji miejskiej na obszarze 14 gmin. W ramach integracji komunikacji miejskiej ZKM w Gdyni wprowadził do swojej oferty biletowej kartę elektroniczną.

Działania ZKM w Gdyni wykraczają poza wąsko pojęty zakres organizowania przewoźów. W czasach silnego oddziaływania motoryzacji indywidualnej nie tylko na sposób realizacji podróży w miastach, ale także na styl życia, konieczne jest proekologiczne edukowanie, zwłaszcza dzieci i młodzieży, prowadzące do racjonalizacji ich zachowań transportowych. Temu celowi służyły programy edukacyjne, w tym dwa o skali międzynarodowej, w których uczestniczyli dzieci, młodzież, rodzice i nauczyciele, a które zostały zrealizowane przez ZKM w Gdyni.

Dwadzieścia lat to jednak nie tylko sukcesy, ale także porażki. Do nich należy zaliczyć przede wszystkim brak uprzywilejowania pojazdów gdynińskiej komunikacji miejskiej w ruchu drogowym i niepełną integrację transportu zbiorowego w metropolii.

Na zakończenie warto nieco miejscowości planom ZKM w Gdyni na przyszłość. Planujemy sukcesywnie wprowadzanie do autobusów i trolejbusów czytników kart elektronicznych. Umożliwi to uruchomienie funkcji tzw. elektronicznej portmonetki. W ramach realizowanego projektu TRISTAR zostanie uruchomiona na wybranych przystankach elektroniczna informacja o rzeczywistych czasach odjazdów pojazdów. Chcemy do Fikakowa wprowadzić komunikację trolejbusową obsługiwaną przez trolejbusy wyposażone w napęd bateryjny, a więc nie wymagające na odcinku trasy w osiedlu budowy sieci trakcyjnej. Będziemy dążyć do wydzielania pasów ruchu dla transportu publicznego, pełnej integracji transportu w metropolii i zwiększenia liczby węzłów przesiadkowych. W kontekście tych dwóch ostatnich działań ważne znaczenie będzie miało włączenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do systemu przewoźów transportu zbiorowego na obecnym obszarze funkcjonowania ZKM w Gdyni.



plakat s. 4 i 5

Rozmowa
z prof. dr hab.
Olgierdem Wyszomirskim
Dyrektorem Zarządu
Komunikacji Miejskiej
w Gdyni



Redakcja: Panie Dyrektoro, 20 lat organizowania i zarządzania komunikacją miejską to dobry pretekst nie tylko na podsumowanie, ale i na refleksję. Proszę pozwolić, że zacznę niekonwencjonalnie od porażek, które wymienił Pan w swoim artykule zamieszczonym na naszych łamach. Dlaczego nie udało się wprowadzić w Gdyni priorytetu dla transportu publicznego?

Prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski: Ta porażka wynika z określonych uwarunkowań zewnętrznych, na które ZKM w Gdyni miał lub ma ograniczony wpływ. Trzeba pamiętać, że przez ostatnie lata Gdynia realizowała szeroko zakrojony program drogowy (wybudowano m.in. tzw. Drogę Różową, zmodernizowano ul. Janka Wiśniewskiego, rozbudowano Estakadę Kwiatkowskiego). Trudno więc było na etapie rozwoju układu drogowego podjąć wiążące decyzje, na których odcinkach dróg wprowadzić priorytet dla transportu zbiorowego. Pomimo zrealizowania gdynińskiej komunikacji miejskiej w Gdyni wskaźnik motoryzacji wynoszący ponad 500 samochodów na 1000 mieszkańców, brak priorytetu dla autobusów i trolejbusów negatywnie wpływa na jakość oferowanych usług. Niepunktualność, wydłużanie czasu oczekiwania na przystankach zniechęcając mieszkańców do korzystania z usług transportu zbiorowego. Korki na drogach zwiększają także koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej. Priorytet dla komunikacji miejskiej jest więc koniecznością. Przykłady polskich miast: Warszawy, Krakowa czy Poznania pokazują, że uprzywilejowanie autobusów w ruchu drogowym zapewnia pozytywne efekty.

A węzły przesiadkowe?
– Planowane uruchomienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej zmieni układ komunikacyjny metropolii. Kręgosłup komunikacyjny, który dotychczas tworzyła SKM rozbudowany zostanie o nową linię kolei miejskiej. Trzeba więc będzie przedfinansować priorytety w zakresie głównych węzłów przesiadkowych. Mam nadzieję, że nasze propozycje zmian, uwzględniające przede wszystkim wygodę pasażerów komunikacji miejskiej, znajdą zrozumienie projektantów.

Sukcesy, które wymienia Pan w swoim artykule są spektakularne. Odnosi się jednak wrażenie, że ZKM w Gdyni jakby wyhamował w ostatnich latach.
– To mylne wrażenie, które wynika z faktu bardzo dynamicznych zmian w latach 90. ub. wieku, doprowadzając do znacznego podniesienia jakości usług w pierwszych latach

funkcjonowania ZKM. Teraz nastąpił okres stabilizacji, chociaż przecież wprowadzamy ciągle innowacje podnoszące atrakcyjność korzystania z komunikacji miejskiej, o których napisałem w artykule. Pewne, znaczące inwestycje będą realizowane w ramach programów o metropolitalnym zasięgu, czego przykładem jest TRISTAR. Część działań, które jesteśmy gotowi realizować, chcemy uzgodnić na forum Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, po to żeby wprowadzać określone rozwiązania w sposób skoordynowany.

Co przez minione 20 lat sprawiło najwięcej kłopotów w sprawnym organizowaniu i zarządzaniu komunikacją miejską?
– Nie licząc pieniędzy na rozwój komunikacji miejskiej, których zawsze chciałoby się mieć więcej do dyspozycji, coraz więcej kłopotów sprawia nam polskie prawo, które utrudnia elastyczne funkcjonowanie jednostek użyteczności publicznej. Coraz trudniej, w warunkach wrastającej liczby biurokratycznych procedur, dostosować ofertę usług do preferencji i oczekiwań mieszkańców. Sprzeczne i trudne w interpretacji przepisy skutecznie blokują wiele przedsięwzięć, które mogłyby poprawić jakość świadczonych przez nas usług. Niestety nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zamiat poprawić pogorszyła sytuację w tym zakresie.

Jakie będą priorytety ZKM w Gdyni w najbliższych latach?
– Konsekwentnie będziemy starali się podnosić jakość oferty w taki sposób w jaki oczekują tego od nas pasażerowie. Reprezentatywne wyniki badań marketingowych wskazują, że dla mieszkańców największe znaczenie mają bezpośredniość, punktualność, częstotliwość i dostępność do usług. To wyznacza dla nas priorytety, którymi są tabor, uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu drogowym i węzły przesiadkowe. Priorytety te będą decydować o jakości usług komunikacji miejskiej.

A elektronika, informatyzacja?
– To w XXI w. naturalne uzupełnienie oferty usług. Trzeba pamiętać jednak, że dla pasażerów podstawowe znaczenie ma sama usługa przewoźowa i jej konkurencyjność w stosunku do samochodu osobowego. Gadżety – proszę mi wybaczyć to określenie – w postaci rozmaitych urządzeń elektronicznych są dzisiaj niezbędne, żeby ułatwić i usprawnić korzystanie z komunikacji miejskiej, kupić bez problemu bilet czy uzyskać informację o usługach. O jakości jednak decydują przede wszystkim te trzy elementy które wymieniłem wcześniej.

Dziękujemy za rozmowę.

mzkg.org



16-22 września 2012

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu

Dokonaj Właściwego Wyboru

16-22 września 2012

SKM promocyjna oferta SKM. Podróżujące razem osoby (grupa od 2 do 5 osób, w tym co najmniej jedno dziecko do 16 roku życia) mogą nabyć **bilet z ulgą handlową 33%** na przejazd pociągami SKM w jedną stronę lub „tam i z powrotem”

22 września 2012

Tram BUS Trol **bezpłatne przejazdy autobusami, tramwajami i trolejbusami** dla właściciela lub współwłaściciela samochodu osobowego legitymującego się ważnym dowodem rejestracyjnym

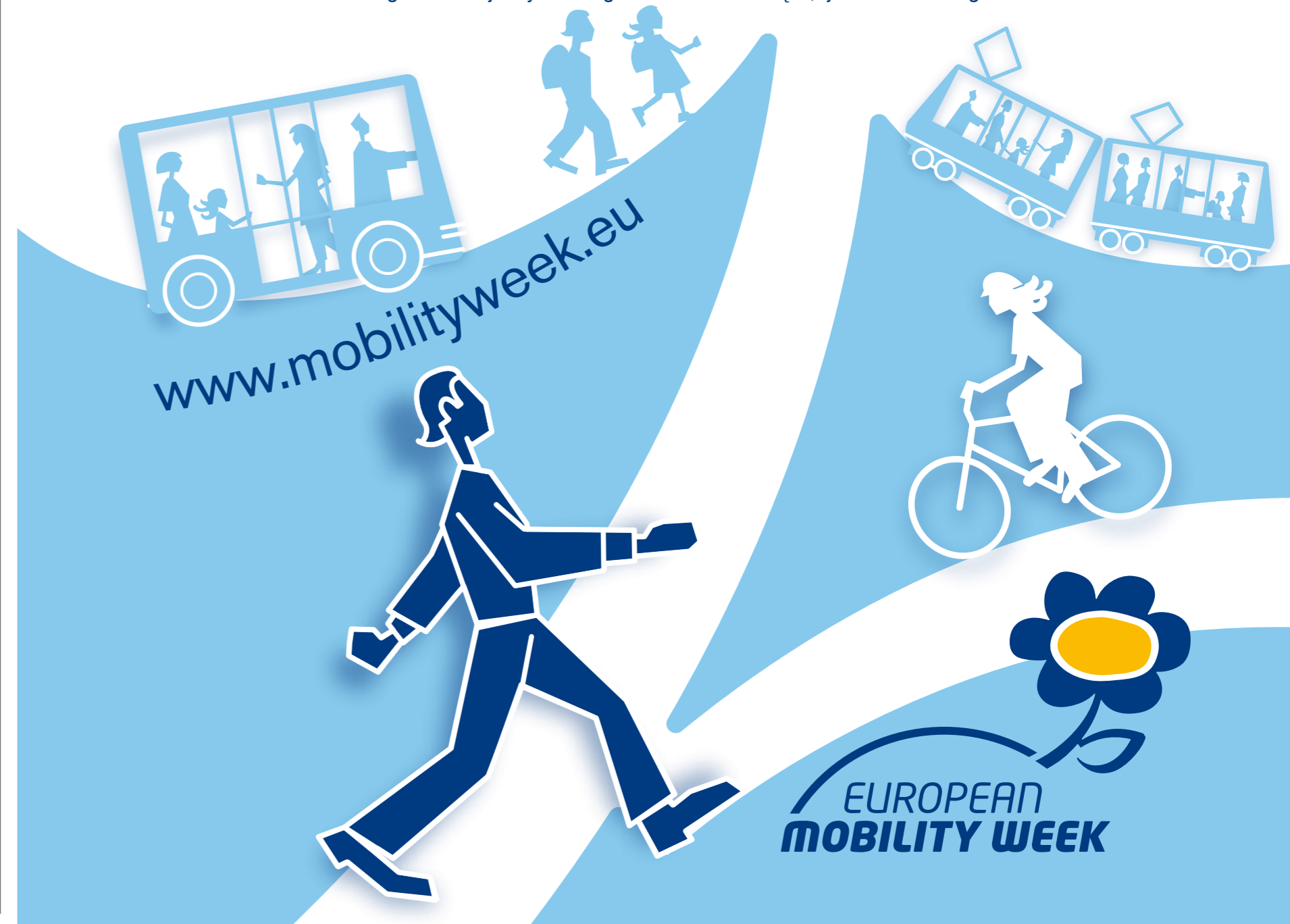
BUS **bezpłatna historyczna linia 101.** Najnowsze przegubowe autobusy ZKM w Gdańsku i PKM w Gdyni pomiędzy Gdańskiem i Gdynią będą kursować co 30 min od godz. 10.00 do 19:30

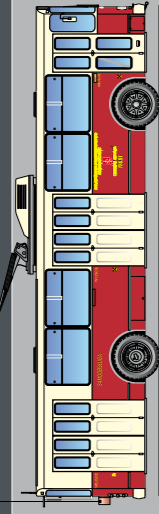
Odjazdy z Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku: 10.00, 10.30, 11.00, **11.30, 12.00, 12.30**, 13.00, 13.30, 14.00, **14.30, 15.00, 15.30**, 16.00, 16.30, 17.00, **17.30, 18.00, 18.30**

Odjazdy z Dworca Głównego PKP w Gdyni: **10.00, 10.30, 11.00**, 11.30, 12.00, 12.30, **13.00, 13.30, 14.00**, 14.30, 15.00, 15.30, **16.00, 16.30, 17.00**, 17.30, 18.00, 18.30

na zielono zaznaczono kursy wykonywane przez autobusy zasilane CNG

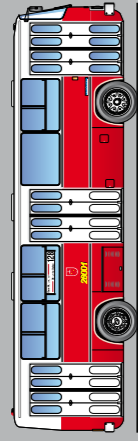
Trol **bezpłatna historyczna linia 326** w Gdyni z Grabówka do Orłowa. Zabytkowe trolejbusy będą kursować wg rozkładu jazdy ważnego w niedziele i święta, tj. co 40 min od godz. 10.00 do 18.00





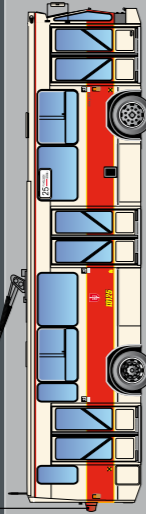
ZIU 9

1975-1998
 Trol S 森林 91 16 490
 Producent: Zawod Imiennik Uniskiego Engels
 D x S x W: 11 888 x 2 500 x 3 347 mm



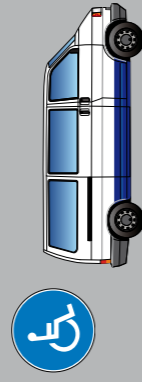
Ikarus 260

1983-2003
 BUS S 森林 100 16 000
 Producent: Ikarus Karoszeria-es Jarmugyar
 D x S x W: 11 000 x 2 500 x 3 040 mm



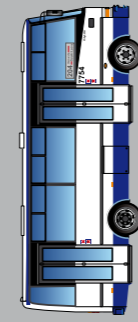
Jelcz-Berliet PR110 UE

1987-2010
 Trol SS 森林 110 17 000
 Producent: JIS Jelcz, KPNA Kapena Slupsk
 D x S x W: 12 000 x 2 500 x 3 480 mm



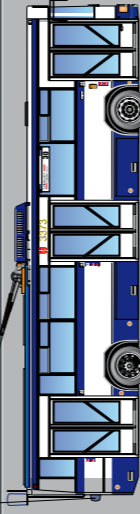
Volkswagen Transporter T4

1994-2004
 BUS - 森林 6 3 500
 Producent: Volkswagen Nutzfahrzeuge
 D x S x W: 4 707 x 1 840 x 1 940 mm



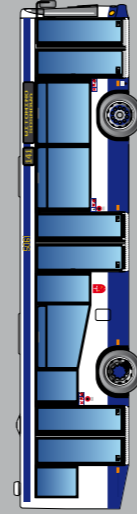
Otoval - Iveco M50T

1997-2005
 BUS M 森林 30 8 500
 Producent: Otovol Sarai
 D x S x W: 6 930 x 2 220 x 3 000 mm



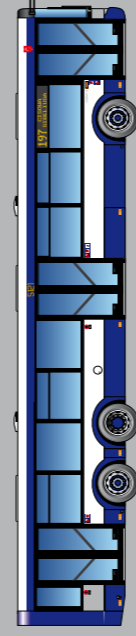
Jelcz 120MT

1988-
 Trol SS 森林 110 17 500
 Producent: ZS Jelcz, PNIKIM Gdynia
 D x S x W: 11 920 x 2 500 x 3 480 mm



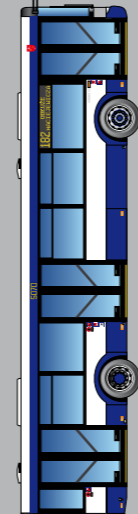
K4016 TD

1999-
 BUS SN 森林 104 18 000
 Producent: Neoplan Polska
 D x S x W: 12 000 x 2 500 x 2 950 mm



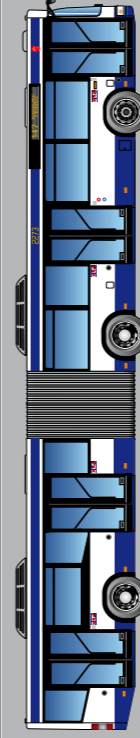
Solaris Urbino 15

2000-
 BUS WN 森林 167 25 000
 Producent: Neoplan Polska
 D x S x W: 14 590 x 2 550 x 2 850 mm



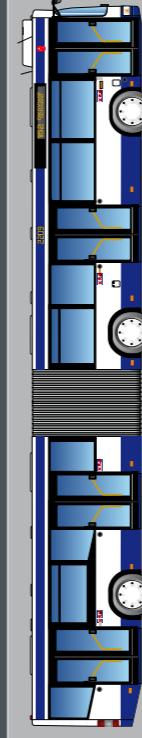
Solaris Urbino 12

2001-
 BUS SN 森林 104 18 000
 Producent: Solaris Bus & Coach
 D x S x W: 12 000 x 2 550 x 2 850 mm



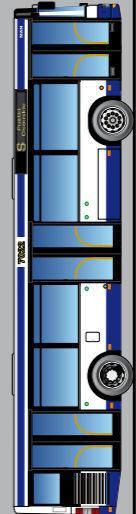
Volvo 7000A

2001-
 BUS PN 森林 175 28 000
 Producent: Volvo Bus Poland
 D x S x W: 17 944 x 2 500 x 3 050 mm



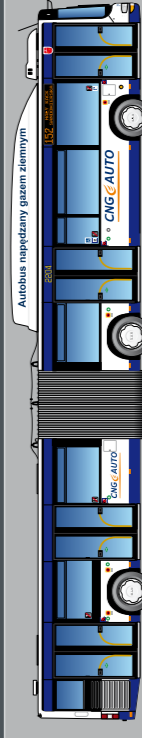
Volvo 7700A

2004-
 BUS PN 森林 175 28 000
 Producent: Volvo Bus Poland
 D x S x W: 17 944 x 2 500 x 2 962 mm



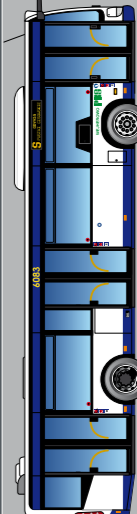
MAN NL 223

2004-
 BUS SN 森林 107 16 000
 Producent: MAN Pobjazy Uzytkowe Polska
 D x S x W: 11 950 x 2 500 x 2 758 mm



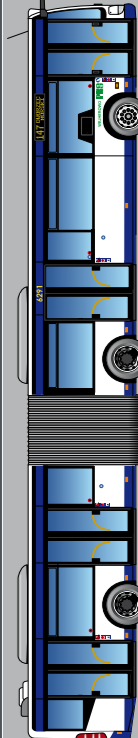
MAN Lion's City G CNG

2007-
 BUS PN 森林 161 28 000
 Producent: MAN - Star Trucks & Buses
 D x S x W: 17 980 x 2 500 x 3 370 mm



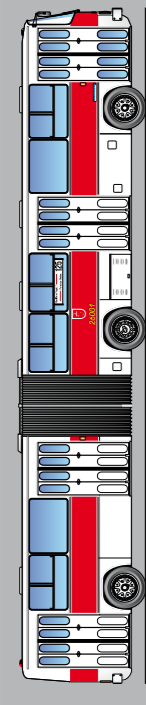
Mercedes Benz 0530 Citaro

2009-
 BUS SN 森林 106 19 000
 Producent: Mercedes-Benz/FvoBus
 D x S x W: 11 950 x 2 550 x 2 869 mm



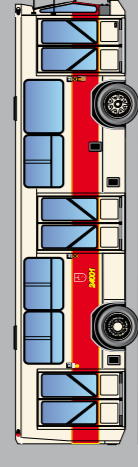
Mercedes Benz 0530 G

2009-
 BUS PN 森林 171 28 000
 Producent: Mercedes-Benz/FvoBus
 D x S x W: 17 940 x 2 550 x 2 869 mm



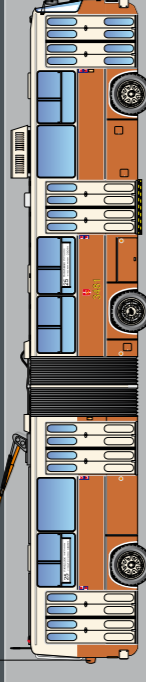
Ikarus 280

1981-2007
 BUS 森林 145 22 500
 Producent: Ikarus Karoszeria-es Jarmugyar
 D x S x W: 16 500 x 2 500 x 3 160 mm



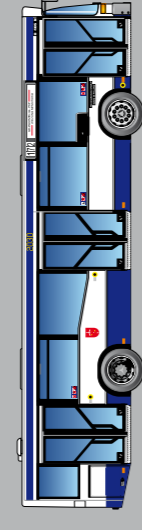
Jelcz M11

1986-2004
 BUS S 森林 100 16 000
 Producent: JIS Jelcz
 D x S x W: 11 888 x 2 500 x 3 347 mm



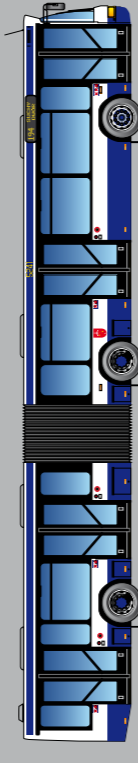
Ikarus 280E

1990-2000
 Trol P 森林 145 22 500
 Producent: Ikarus Karoszeria-es Jarmugyar
 D x S x W: 16 500 x 2 500 x 3 160 mm



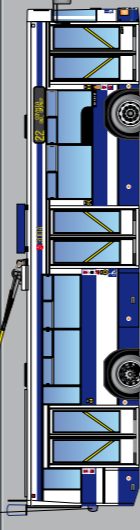
Jelcz-Mercedes 0405 N2/M122

1995-
 BUS SN 森林 102 16 000
 Producent: ZS Jelcz, Zsada Group
 D x S x W: 11 795 x 2 500 x 2 933 mm



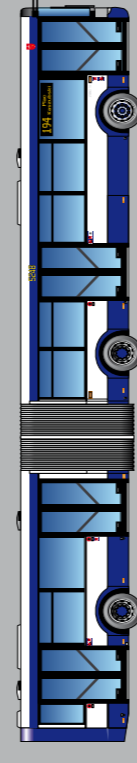
Neoplan N 4021 TD

1998-
 BUS PN 森林 173 28 000
 Producent: Neoplan Polska
 D x S x W: 17 965 x 2 500 x 2 827 mm



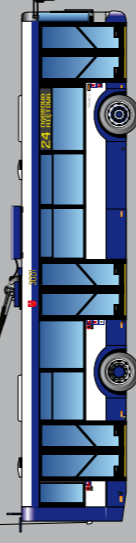
Jelcz 121E

1999-
 Trol SN 森林 109 17 500
 Producent: ZS Jelcz, PNIKIM Gdynia
 D x S x W: 11 920 x 2 500 x 3 300 mm



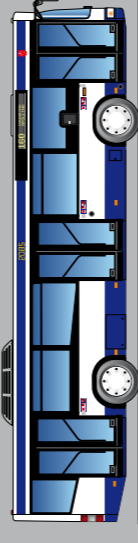
Solaris Urbino 18

1999-
 BUS PN 森林 175 28 000
 Producent: Neoplan Polska
 D x S x W: 17 900 x 2 550 x 2 850 mm



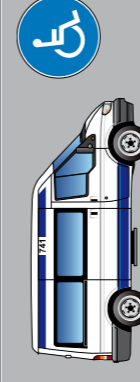
Solaris Trollino 12T

2001-
 Trol SN 森林 104 19 000
 Producent: Solaris Bus & Coach, Tibus PNIKIM
 D x S x W: 12 000 x 2 550 x 2 220 mm



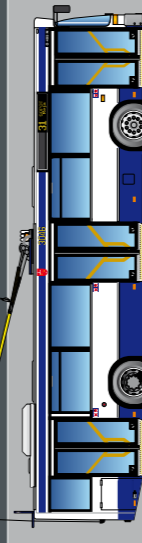
Volvo 7000

2001-
 BUS SN 森林 105 18 000
 Producent: Volvo Bus Poland
 D x S x W: 11 944 x 2 500 x 3 050 mm



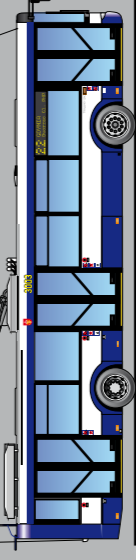
Ford Transit 280M

2002-
 BUS - 森林 4-8 3 500
 Producent: Ford Motor Company
 D x S x W: 4 863 x 1 974 x 2 385 mm



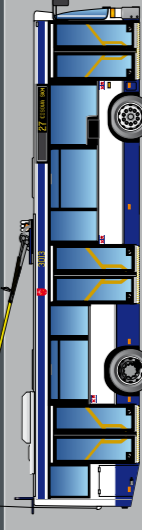
Mercedes-Benz 0405 NE

2004-
 Trol SN 森林 102 17 200
 Producent: Mercedes-Benz/PKI Gdynia
 D x S x W: 11 795 x 2 500 x 2 933 mm



Solaris Trollino 12AC

2004-
 Trol SN 森林 97 18 000
 Producent: Solaris Bus & Coach, Cegelec
 D x S x W: 12 000 x 2 550 x 3 410 mm



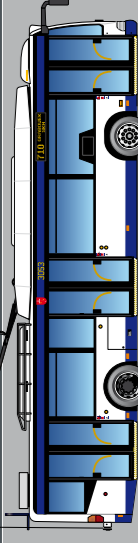
Mercedes Benz 0405NZE

2007-
 Trol SN 森林 102 17 200
 Producent: Mercedes-Benz/PKI Gdynia
 D x S x W: 11 795 x 2 500 x 2 933 mm



Solaris Trollino 12M

2009-
 Trol SN 森林 81 18 000
 Producent: Solaris Bus & Coach, Metcom
 D x S x W: 12 000 x 2 550 x 3 410 mm



Mercedes Benz 0530 AC Citaro

2012-
 Trol SN 森林 79 18 000
 Producent: Mercedes-Benz/PKI Gdynia
 D x S x W: 11 950 x 2 550 x 3 300 mm

Po bilet nie tylko do kiosku

ELŻBIETA ZWAROŃ

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej dbając o wygodę klientów korzystających z komunikacji miejskiej wprowadził nowe kanały dystrybucji biletów. Warto zapoznać się z najważniejszymi informacjami o każdym z nich.

Internet. Od 2010 r. funkcjonuje Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej (ISOKE) umożliwiający zakup biletów komunikacji miejskiej przez internet. Od marca 2011 r. za pośrednictwem tego programu można kupować bilety metropolitalne (miesięczne lub 30-dniowe oraz 72- i 24-godzinne) oraz bilety ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Posiadając kartę elektroniczną wystarczy wygodnie usiąść przed komputerem, wejść do serwisu www.mzkg.org, wykonując krok po kroku wskazówki kupić bilet. Fizyczne zapisanie biletu na kartce, który wcześniej już zostaje zapisany w systemie, następuje podczas pierwszej kontroli biletów.

Wzrost zainteresowania zakupami przez internet, sprzyja również popularności kupowania biletów. Na rys. 1 przedstawiono liczbę sprzedanych biletów metropolitalnych przez internet od marca 2011 r. do lipca 2012 r. Wyraźnie zarysowuje się tendencja wzrostowa, która tradycyjnie wyhamowuje w okresie wakacyjnym,

w którym biletów nie kupują uczniowie i studenci.

Telefon. Bilety jednorazowe można kupić za pomocą telefonu komórkowego. Zakup biletu wymaga zainstalowania aplikacji moBilet, dzięki której można bezgotówkowo, 24-godzinny na dobę kupować metropolitalne bilety jednorazowe, które są ważne na 1 przejazd w autobusach, tramwajach i trolejbusach. Można w ten sposób zaoszczędzić 0,20 zł – o tyle bowiem bilety kupione przez telefon są tańsze od ich komunalnych (papierowych) odpowiedników.

Zasada działania aplikacji moBilet jest bardzo prosta. Po dokonaniu instalacji aplikacji do telefonu i rejestracji, należy zasilić konto (indywidualne dla każdego klienta), aby kupić bilet.

Liczba sprzedawanych biletów od stycznia do lipca br. w stosunku do 2011 r. wzrosła od 1,9 do 2,7 raza. Posiadając zainstalowaną aplikację moBilet w telefonie oraz mając zasłone konto możemy kupić bilet również w innych miastach Polski, np.: w Krakowie, Warszawie, Łodzi, Lublinie, Poznaniu, Elblągu czy Olsztynie.

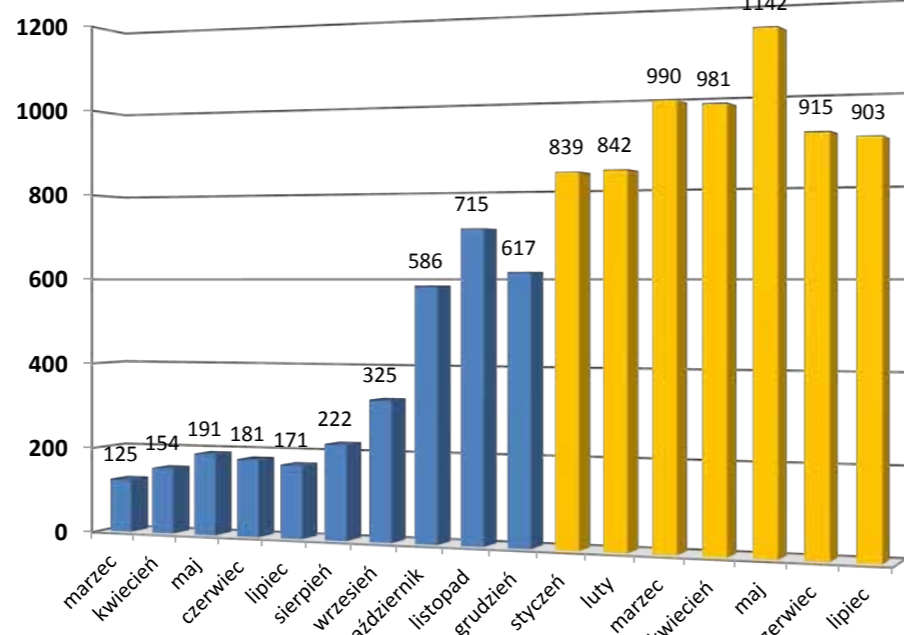
Automat biletowy. Stanowi alternatywę dla tradycyjnych punktów sprzedaży. Dzięki nim można kupić bilet (podobnie jak przez internet czy telefon) 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu.

Obecnie na terenie MZKZG automaty biletowe przystosowane są do sprzedaży wyłącznie biletów emitowanych przez ZTM w Gdańsku. Dlatego też automaty są zlokalizowane tylko na terenie Gdańska w 49 punktach, których wykaz znajduje się na stronie internetowej gdańskiego organizatora www.ztm.gda.pl.

W automacie można kupić gdańskie bilety jednorazowe, jednogodzinne czy 24-godzinne oraz bilety miesięczne lub 30-dniowe. Za bilet można zapłacić nie tylko gotówką, ale również kartą płatniczą.

Gdańskie automaty cieszą się dużym powodzeniem zarówno wśród mieszkańców jak również turystów odwiedzających Gdańsk. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych i jednogodzinnych w automatach od początku ich zainstalowania przekroczyła już 2 mln.

Przedstawione nowoczesne formy dystrybucji biletów są uzupełnieniem tradycyjnych kanałów dystrybucji. Dzięki zastosowaniu różnych kanałów dystrybucji na terenie MZKZG każdy pasażer, który chce korzystać z komunikacji miejskiej znajdzie dla siebie dogodną metodę zapłaty za bilet. My oczywiście zachęcamy do korzystania z tych nowoczesnych i tych tradycyjnych.



Rys 1. Sprzedaż biletów metropolitalnych przez internet od marca 2011 do lipca 2012 r.

TRISTAR receptą na korki w Trójmieście

KAMIL BUJAK

Na ulicach Trójmiasta spotkać można pracowników, ubranych w jasne kamizelki, którzy wykorzystując charakterystyczne, niewielkie koparki, układają instalacje światłowodową. To znak, że budowa systemu Tristar rozpoczęła się na dobre.

Tristar dla kierowców: ulatwi i... będzie karać

Tristar jest zaawansowanym technologicznie systemem zarządzania ruchem, budowanym wspólnie przez Gdańsk, Gdynię i Sopot na bazie koncepcji opracowanej przez naukowców z Politechniki Gdańskiej. Inwestycja realizowana jest w czterech etapach, a jej całkowity koszt wyniesie ponad 184 miliony zł. Kwota dofinansowania unijnego to przeszło 156 milionów zł (85% kosztów kwalifikowanych).

Najprościej rzecz ujmując Tristar będzie w stanie określić liczbę samochodów na głównych ulicach naszych miast i tak upłynić ruch, abyśmy nie musieli stać w korkach. Pomoc w tym mają specjalne czujniki montowane na skrzyżowaniach, które w elastyczny sposób sterować będą sygnalizacją świetlną i w zależności od natężenia ruchu, pozwolą na skracanie lub wydłużanie cyklu zielonego światła. Z wieloletnich badań prowadzonych w komputer pokładowy oraz urządzenie pozwalające na jego lokalizację. Na wybranych przystankach w Gdyni i w Sopocie oraz w Gdańsku – jako uzupełnienie już istniejących, postawione zostaną tablice elektroniczne pokazujące rzeczywisty czas oczekiwania na nasz autobus, trolejbus lub tramwaj. „Sercem” całego systemu będą komputery zainstalowane w dwóch centrach zarządzania ruchem: w Gdańsku Wrzeszczu,

chcąc ulicznego. Natomiast nie wszystkim uciechy wiadomości, że w ramach Tristara zaplanowano także budowę systemu rejestratorów wykroczeń drogowych, który po zakończeniu inwestycji będzie batem na piratów drogowych. System wyposażony zostanie w moduł „rozpoznawania” tablic rejestracyjnych samochodów, które przejeżdżają na czerwonym świetle i przekraczają dozwoloną prędkość. Ważnym elementem Tristara będą znaki drogowe zmiennej treści, które poinformują o liczbie wolnych miejsc na parkingu lub ostrzegą przed gołoledzią na jezdni. W dalszych etapach rozbudowy systemu, znaki drogowe zmiennej treści poinformują również kierowców o zamknięciu ulicy na skutek wypadku i możliwości objazdu.

Jeszcze w tym roku kierowcy w Gdańsku powinni odczuć pierwsze efekty pracy systemu. Zakończenie całej inwestycji planowane jest na pierwszą połowę 2014 r.

Tristar w liczbach:

- Tristar swoim zasięgiem obejmie 141 skrzyżowań w Trójmieście;
- dla potrzeb systemu ułożonych zostanie łącznie 160 km instalacji kablowej;
- w ramach Tristara przewidziano instalację:
 - 61 kamer nadzoru nad ruchem;
 - 35 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle;
 - 24 rejestratorów przekroczenia prędkości;
 - 13 stacji meteorologicznych;
 - 71 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej;
 - 22 terminali informacji pasażerskiej na ważniejszych węzłach przesiadkowych oraz w urzędach miast i centrach handlowych;
 - 675 szt. nadajników pozycji i terminali w pojazdach transportu zbiorowego.

Do końca lat 80. ubiegłego stulecia mieszkańcy polskich miast powszechnie korzystali z transportu zbiorowego. Transportem zbiorowym jeżdżono do pracy, do szkoły, na zakupy czy do kina. Organizacja tego transportu, jak i sama jakość usług po-

zostały w tym roku będzie celebrowany po raz trzeci. Warto nadmienić, że pierwszy raz obchodzono Europejski Dzień Trolejbusowy w dniu 18-go września 2010 roku, a więc dokładnie w 67. rocznicę powstania gdańskiej komunikacji trolejbusowej. Wydarzenie to odbywa się równolegle we wszystkich miastach, które same bądź poprzez swoje firmy są partnerami projektu Trolley. W tym roku Europejski dzień Trolejbusowy będzie również obchodzony w Lublinie i Tychach.

Do typowych działań w ramach Europejskiego Dnia Trolejbusowego zaliczyć można dni otwarte (m.in. w Segedynie i Brnie), imprezy towarzyszące wraz z konkursami i atrakcjami dla dzieci i młodzieży (Sal-

zburg, Parma, Gdynia), zwiedzanie zaplecza technicznego przez dzieci i młodzież, połączone z wystawą zdjęć trolejbusów (Gdynia). Niewątpliwą atrakcją jest demonstracja działania myjni w zajezdni Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni jak również przejazd trolejbusem z wykorzystaniem baterii trakcyjnej (37 takich trolejbusów spotkać można na gdańskich ulicach). Ponadto tegoroczne obchody 3. Europejskiego Dnia Trolejbusowego wzbogacą się o konkurs fotograficzny „Moje trolejbusy, moje miasto”.

Europejski Dzień Trolejbusowy staje się również coraz ważniejszym elementem Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, w ramach którego organizo-

wane są linie specjalne z wykorzystaniem taboru historycznego, co jest już swego rodzaju tradycją w Salzburgu i Gdyni. Podsumowując, organizacja obchodów Europejskiego Dnia Trolejbusowego umożliwia zaprezentowanie zalet komunikacji trolejbusowej i przedstawienie ich osobom, które na co dzień nie są użytkownikami transportu publicznego. Pozwala również na wymianę doświadczeń w zakresie działań promujących komunikację trolejbusową i pogłębianie współpracy między miastami, których system transportu wykorzystuje popularne „trajiki”, które w wielu miastach utrzymują silną pozycję rynkową.

Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Europejski Dzień Trolejbusowy po raz trzeci w Gdyni

MARCIN WOLEK

Liczba miast posiadających komunikację trolejbusową po drugiej wojnie światowej uległa w Europie zmniejszeniu. Obecnie na szerszą skalę trolejbusy wykorzystywane są w Szwajcarii, gdzie – jak w Lozannie i w Lucernie – pełnią rolę podstawowego środka transportu, Włoszech, Rumunii, Bułgarii oraz miastach dawnego Związku Radzieckiego.

Ciekawostką w szwajcarskich miastach jest to, że nadal używa się tam trolejbusowych przyczep, których najnowsze typy są nawet niskopodłogowe. Poza nimi, trolejbusy eksploatowane są w nielicznych miastach Europy Zachodniej i Środkowej. W Polsce obecnie tylko trzy miasta posiadają komunikację trolejbusową mianowicie Gdynia (dwie linie obsługują również Sopot), Lublin oraz Tychy.

Kilka lat temu, przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej posiadające trolejbusy wspólnie z Uniwersytetem Gdańskim podjęły starania zmierzające do zacieśnienia współpracy w ramach projektu europejskiego, którego celem jest dyskusja na temat zalet komunikacji trolejbusowej w warunkach rygorystycznej polityki klimatycznej Unii Europejskiej. Zakończyły się one sukcesem w roku 2010, kiedy rozpoczęto realizację projektu o nazwie Trolley. Partnerstwo obejmuje miasta, w których funkcjonuje 25% wszystkich trolejbusów i 30% linii trolejbusowych na obszarze Europy Centralnej.

Projekt Trolley realizowany jest przez konsorcjum obejmujące partnerów z krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Współpracują m.in. przedsiębiorstwa transportowe z

Salzburga (Austria), Parmy (Włochy), Eberswalde (Niemcy) oraz Segedynu, in. Szeged (Węgry), miasta takie jak Brno (Czechy) oraz Gdynia (Polska) i uczelnia wyższa (Uniwersytet Gdański). Projekt realizowany jest w ramach IV-go Regionalnego Programu INTERREG dla Europy Środkowej i współfinansowany jest ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Liderem projektu TROLLEY jest SALZBURG AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation z Austrii. Projekt TROLLEY promuje trolejbusy jako elektryczny i jednocześnie niskoemisyjny, ekonomiczny środek transportu zbiorowego w miastach dążących do zrównoważonego rozwoju. Projekt realizowany jest w okresie luty 2010 – marzec 2013, a jego głównymi celami są:

- opracowanie strategii działania dla innych miast posiadających komunikację trolejbusową,
- opracowanie innowacyjnych metod promocji komunikacji trolejbusowej jako przyjaznej dla środowiska,
- rewitalizacja i poprawa wizerunku komunikacji trolejbusowej w Europie Środkowej.

Dla tak sformułowanych celów przyjęto strukturę projektu, która obejmuje trzy zasadnicze „pakiety robocze” dotyczące:

- optymalizacji zużycia energii,
- zwiększenia niezawodności i efektywności,
- poprawy wizerunku komunikacji trolejbusowej.

 W ramach ostatniego pakietu roboczego realizowanych jest szereg działań o charakterze promocyjnym. Jednym z najciekawszych, a jednocześnie adresowanych do szerokiego grona odbiorców są obchody Europejskiego Dnia Trolejbusowego, któ-

re w tym roku będzie celebrowany po raz trzeci. Warto nadmienić, że pierwszy raz obchodzono Europejski Dzień Trolejbusowy w dniu 18-go września 2010 roku, a więc dokładnie w 67. rocznicę powstania gdańskiej komunikacji trolejbusowej. Wydarzenie to odbywa się równolegle we wszystkich miastach, które same bądź poprzez swoje firmy są partnerami projektu Trolley. W tym roku Europejski dzień Trolejbusowy będzie również obchodzony w Lublinie i Tychach.

Do typowych działań w ramach Europejskiego Dnia Trolejbusowego zaliczyć można dni otwarte (m.in. w Segedynie i Brnie), imprezy towarzyszące wraz z konkursami i atrakcjami dla dzieci i młodzieży (Sal-

zburg, Parma, Gdynia), zwiedzanie zaplecza technicznego przez dzieci i młodzież, połączone z wystawą zdjęć trolejbusów (Gdynia). Niewątpliwą atrakcją jest demonstracja działania myjni w zajezdni Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni jak również przejazd trolejbusem z wykorzystaniem baterii trakcyjnej (37 takich trolejbusów spotkać można na gdańskich ulicach). Ponadto tegoroczne obchody 3. Europejskiego Dnia Trolejbusowego wzbogacą się o konkurs fotograficzny „Moje trolejbusy, moje miasto”.

Europejski Dzień Trolejbusowy staje się również coraz ważniejszym elementem Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, w ramach którego organizo-

wane są linie specjalne z wykorzystaniem taboru historycznego, co jest już swego rodzaju tradycją w Salzburgu i Gdyni. Podsumowując, organizacja obchodów Europejskiego Dnia Trolejbusowego umożliwia zaprezentowanie zalet komunikacji trolejbusowej i przedstawienie ich osobom, które na co dzień nie są użytkownikami transportu publicznego. Pozwala również na wymianę doświadczeń w zakresie działań promujących komunikację trolejbusową i pogłębianie współpracy między miastami, których system transportu wykorzystuje popularne „trajiki”, które w wielu miastach utrzymują silną pozycję rynkową.

Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Fot. Marcin Wolek
Trolejbus przegubowy Van Hool stylizowany na nowoczesny tramwaj wprowadzony do eksploatacji w Parmie (Włochy) w maju 2012 r.



Fot. Marcin Wolek
Trolejbus przegubowy Solaris Trollino 18 w Salzburgu (Austria) w 2011 r.



Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Autobusy produkowano w tzw. krajach demokracji ludowej były bardziej awaryjne, nie było części zamiennych. Jaką więc innowacją było wprowadzenie opon bezdętkowych. Kierowca autobusu nie musiał już godzinami czekać, aż go „na oponę” z holują do zajezdni lub przwiozła z niej koło zapasowe. A jak powiadomić, że coś się zepsuło? Trzeba było szukać budki telefonicznej, prosić kolegę z innego autobusu o przekazanie „na zajezdnię” informacji o awarii pojazdu.

A kierowca autobusu – to był kiedyś gość! Przed szkolnym autobusem dzieci rzadkiem ustawiali tornistry rezerwując sobie miejsce w koleje do wejścia, a wchodziło się cicho i spokojnie, zachowywano grzecznie wewnątrz autobusu bo – następnym razem Pan Kierowca nie wpuści do wozu. Pan Kierowca miał swój zegar, swoją miarę według której oceniał, czy jeszcze ktoś do autobusu się zmieści i czy warto zatrzymać się na

Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

ISSN 2083-6597

Wydawca: Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

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

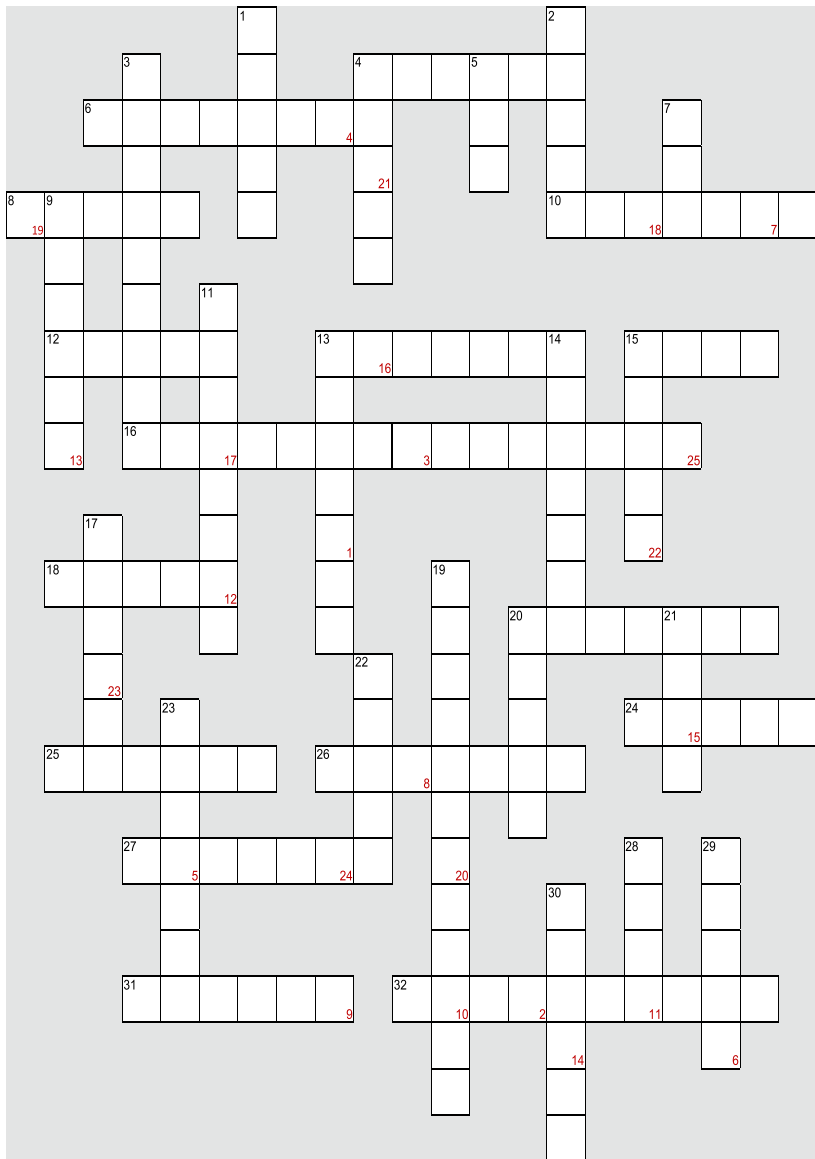
Zespół redakcyjny: Krzysztof Grzelek – red. naczelny, Kamil Bujak, Hubert Kołodziejski

Współpracownicy: Olgierd Wyszymirski

Projekt graficzny i skład: MZKZG

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkg.org. Artykułów niezamierzonych 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

Krzyżówka z nagrodami



Pionowo:

- Zakłady naprawcze taboru kolejowego w Nowym Sączu
- Inaczej kontroler
- Tramwajowa sypialnia
- Zabytkowy trolejbus obsługujący linię 326 w Gdyni
- Gaz zasilający autobusy MAN jeżdżące w sieci ZKM w Gdyni
- Ochrona pociągów SKM w Trójmieście
- Popularny autobus produkowany na Węgrzech
- Potoczna nazwa używanych w Gdańsku niemieckich tramwajów N8C
- Na szynach
- Polski autobus z Sanoka
- Środek transportu na dwóch kołach
- Autobusowa na przystanku
- Znajduje połączenia
- Np. integracyjny
- Duszące spaliny nad miastem
- Przebieg linii komunikacyjnej
- Część jezdni dla pasażerów oczekujących na tramwaj
- Inaczej schemat
- Np. 9 lub 326
- Pas ruchu przeznaczony wyłącznie dla autobusów

Poziomo:

- Zatrzymuje się na niej pociąg
- Nadaje ważność biletom jednorazowym
- Należy go „odbić”
- Spis godzin odjazdów autobusów
- Skrzyżowanie o ruchu okrężnym
- Inaczej elektryczna sieć tramwajowa lub trolejbusowa
- Uliczny
- Kupisz w nim bilet
- W pociągu lub tramwaju
- Trzeba go złożyć, aby wyrobić Kartę Miejską (eBilet)
- Zator na ulicy
- Zestawienie cen biletów
- Rowerowy lub awaryjny
- Zapassowe autobusy lub żołnierze po służbie zasadniczej
- Wystawiany przez kontrolera
- Oczekuje na nim pasażer

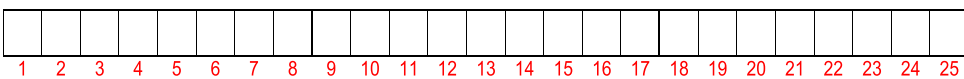
REGULAMIN

Pierwsze 30 osób, które w dniu 23 września 2012 r. od godz. 00.01 do godz. 23.59 wyślą na adres: konkurs@mzkg.org poprawne hasło otrzyma przygotowane przez MZKG upominki. Dodatkowo, pierwsze 10 osób otrzyma upominki przygotowane przez City-Nav Sp. z o.o. (twórca wyszukiwarki jakdojade.pl).

E-mail poza poprawnym hasłem musi zawierać także imię, nazwisko oraz miejsce zamieszkania (miasto). 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 25 września 2012 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.



CallPay – nowy sposób kasowania biletów



PROMOCJA CALLPAY!

Dzięki Callpay zamiast **2,80 zł** zapłacisz **1,96 zł** szczegóły na callpay.pl



CALLPAY

Wpisuję numer telefonu, dzwonię i mam już skasowany bilet. Tak wygląda krótki opis kasowania biletu za pomocą systemu CallPay, który jest drugim po moBILEcie rozwiązaniem wprowadzonym przez MZKG umożliwiającym kasowanie jednorazowych biletów metropolitalnych za pomocą telefonu komórkowego.

REJESTRACJA

Aby móc korzystać z zakupu biletów metropolitalnych przez telefon komórkowy, należy zarejestrować się w systemie CallPay. Można to zrobić za pomocą jednego z poniższych sposobów:

- pierwszy sposób to rejestracja telefoniczna, pod numerem +22 100 1 600. Podczas połączenia zostanie zdefiniowany kod PIN, którym będzie można potwierdzać transakcje. Czas rejestracji trwa ok 30 sekund. Ustalonym kodem PIN można potwierdzać wszystkie transakcje lub tylko te powyżej 50 zł
- drugi sposób rejestracji, to rejestracja przez Internet na stronie www.callpay.pl

ZASILENIE KONTA

Po dokonaniu rejestracji należy doładować darmowe konto w systemie CallPay lub wskazać rachunek bankowy, z którego będą rozliczane transakcje. Doładowanie konta odbywa się poprzez „Panel zarządzania” na stronie www.callpay.pl. Możliwe jest również zasilenie konta w standardowy sposób poprzez przelew z rachunku bankowego dokonując przedpłaty na rachunek CallPay.

System CallPay umożliwia realizację płatności za pojedynczy bilet bezpośrednio z rachunku dowolnego banku, do którego wydana jest karta płatnicza MasterCard, Maestro lub Visa. Rozwiązanie to nie wymaga dokonywania wcześniejszej przedpłaty środków na konto w systemie CallPay. Aby uruchomić tego typu płatności należy dokonać aktywacji swojej karty poprzez „Panel zarządzania” na stronie www.callpay.pl

CallPay pozwala także na przypisanie innych numerów telefonów, do jednego konta.

ZAKUP BILETU

Zakup biletu musi się odbyć natychmiast po wejściu do pojazdu. Aby zakupić bilet należy nawiązać krótkie połączenie telefoniczne, z jednym z numerów dostępnych w serwisie mzkg.org. Numery oznaczają rodzaje środków transportu – autobus, tramwaj i trolejbus – oraz rodzaj biletu – normalny lub ulgowy.

Po nawiązaniu połączenia pasażer zostanie poproszony o tonowe wpisanie nr linii, którą odbywa przejazd.

Za pomocą systemu CallPay możliwe jest zakupienie kilku biletów jednorazowych dla innych osób poprzez wykonanie kolejnych połączeń.

System CallPay nie wymaga od pasażera instalowania żadnych aplikacji w telefonie komórkowym czy pisania SMS-ów aby skasować bilet.

KONTROLA BILETÓW

Podczas kontroli pasażer zostanie poproszony o nawiązanie połączenia z numerem podanym przez kontrolera. System CallPay na próbę nawiązania połączenia może zareagować następująco:

- w przypadku pasażera, który ma zakupiony bilet, połączenie jest bezpłatne i system Callpay dokona automatycznego „rozłączenia połączenia” w taki sposób aby nie doszło do jego nawiązania. Po ok. 3 sekundach na telefon pasażera przychodzi SMS potwierdzający zakup biletu zawierający wszystkie niezbędne dane takie jak rodzaj biletu, czas zakupu, ulga
- w przypadku gdy pasażer nie ma wykupionego biletu, połączenie jest płatne dla pasażera i system CallPay odbierze połączenie i poinformuje pasażera, że nie dokonano zakupu usługi
- W przypadku gdy pasażer zakupił więcej niż jeden bilet, zobowiązany jest wykonać kolejne połączenia dla których przyjdą kolejne potwierdzenia SMS