

Przybywa kobiet kierowców

Powoli, ale jednak – wśród przewoźników Zarządu Transportu Metropolitalnego przybywa kobiet kierowców. Najwięcej pań zasiada każdego dnia za kierownicami autobusów w PKM Katowice i Sosnowiec – po 28. Nieco mniej, bo 24 – pracuje w Gliwicach. O ile w PKM-ach kobiety stanowią od 5 do 10 % załogi, o tyle w tramwajach śląskich jest ich zdecydowanie więcej.

W przypadku autobusów stosunkowo niewielka liczba kobiet kierowców to w dużej mierze zaszłość historyczna. W czasach, gdy na naszych drogach królowały popularne kiedyś Ikarusy, kobiet kierowców w zasadzie nie było. Prowadzenie takiego pojazdu wiązało się z bardzo dużym wysiłkiem fizycznym. Teraz, kiedy pojazdy mają wspomaganie kierownicy i automatyczną skrzynię biegów, prowadzenie autobusu stało się bardziej uniwersalnym zawodem. Jedną z kierowczyń jest Katarzyna Olszewska, pracująca na co dzień w PKM Sosnowiec.

– To było moje marzenie jeszcze dziecięce. Nawet nie wiem, skąd mi się to wzięło, po prostu podobały mi się autobusy. Postanowiłam zrealizować to marzenie w życiu dorosłym. Później, do pracy przyciągnęła mnie również stabilność. PKM to duża firma, praca w niej jest stabilna, mężczyźni i kobiety traktowani są tak samo, również pod kątem zarobków. No i na koniec – chęć sprawdzenia się, dlatego zdecydowałam się na pracę za kierownicą. Spodobało mi się – to jest najważniejsze – mówi Pani Katarzyna.

KOBIETY ZA PULPITEM MOTORNICZEGO

Jeśli chodzi o liczbę pracujących kobiet, nieco inaczej sytuacja wygląda w Tramwajach Śląskich. Tu kobiety, ze względu na inną specyfikę prowadzenia pojazdu, są obecne od lat i współcześnie stanowią prawie 35 % załogi motorniczych. Jedną z nich jest Edyta Surma, jeżdżąca tramwajem od prawie 7 lat. Udało nam się z nią porozmawiać w zajezdni Zawodzie, zanim

wyjechała na trasę tramwajem linii 14.

– Do udziału w kursie motorniczego zachęcił mnie mąż, kierowca autobusu. Praca w tramwajach daje dużo satysfakcji. Kobieta nie ma taryfy ulgowej, mamy te same umiejętności, co mężczyźni. Lubię po prostu jeździć, prowadzić tramwaj. Choć jadę po torach, czuję wolność – nikt nie stoi mi nad głową. Nie mam ulubionej trasy ani pojazdów – lubię tę pracę za to, że codziennie czeka nas coś innego. Zawsze możemy też liczyć na życzliwość pasażerów. Pani Edyta ceni również kwestie związane z zatrudnieniem. – Praca motorniczej czy motorniczego to również stabilność, bezpieczeństwo, wypłata zawsze na czas oraz różne dodatki.

DEFICYT KIEROWCÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

Jeśli ktoś zdecyduje się na pracę kierowcy, na brak ofert pracy, nie tylko w PKM-ach, nie może narzekać. Jak informuje Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach, ze wstępnych prognoz badania Barometr Zawodów wynika, że w województwie śląskim kierowcy autobusów będą w 2023 r. zawodem deficytowym. Za deficytowy zawód ten został uznany w 26 powiatach, z czego w 3 (w Siemianowicach Śląskich, Tychach i Zabrzu) deficyt ten został określony jako duży. Podobnie było w prognozie na obecny, 2022 r. Zawód kierowcy autobusu był uznany za deficytowy w 22 powiatach województwa, z czego w 3 (w tym w Zabrzu) był to deficyt duży.

Również w danych statystycznych, dotyczących bezrobocia rejestrowanego, wyraźnie widać, że kierowcy autobusów mogą liczyć na wiele ofert pracy. Liczba kierowców zarejestrowanych jako bezrobotni spada (z 84 wg stanu na 30 czerwca 2020 r. do zaledwie 39 w połowie 2022 r.). Rośnie za to liczba ofert pracy. W I półroczu 2020 r. zgłoszono do urzędów pracy 85 ofert pracy, zaś w I półroczu 2022 r. – aż 331. Jeśli chodzi o liczbę ofert pracy zamieszczonych na portalu CBOP (Centralna

Baza Ofert Pracy <https://oferty.praca.gov.pl>) dla zawodu kierowca autobusu, to w województwie śląskim, wg stanu na 5 października, opublikowane były 22 propozycje zawierające 153 wolne miejsca pracy.

REKRUTACJE KIEROWCÓW

Obecnie, aby zostać kierowcą autobusu w ZTM, nie trzeba od razu posiadać uprawnień do prowadzenia pojazdów. Poszczególne PKM-y oferują darmowe kursy prawa jazdy kategorii D albo możliwość ich refundacji. Aktywnie kobiet kierowców poszukuje PKM Świerklaniec. Spółka kilka tygodni temu wyemitowała film, w którym zachęca panie do wstąpienia w swoje szeregi. – Reklama skierowana jest do kobiet, które dobrze czują się za kierownicą i nie boją się wyzwań – mówi Krzysztof Dudziński, p.o. prezesa zarządu PKM Świerklaniec. – Przyszli pracownicy po przeszkoleniu mogą liczyć na stabilną i satysfakcjonującą pracę. Jak na razie zatrudniamy około 10 kobiet na ponad 200 wszystkich kierowców, ale z każdym rokiem ta liczba się zwiększa. Jesteśmy w stanie przyjąć nawet 50 kolejnych osób. Oczywiście, nie tylko kobiet – dodaje.

Na co może liczyć zatrudniony kierowca? Poza tym, że firma sfinansuje lub pomoże w sfinansowaniu kursu prawa jazdy i świadectwa kwalifikacji, pracownicy mogą liczyć na bogaty pakiet socjalny, w tym dodatkowe ubezpieczenie medyczne, czy kartę MultiSport. Regularnie, zazwyczaj raz w roku, nabór nowych motorniczych prowadzą również Tramwaje Śląskie. Kurs trwa około 3 miesięcy i jest bezpłatny. Osobom, które ukończą kurs i uzyskają uprawnienia do prowadzenia pojazdów, Tramwaje Śląskie dają gwarancję zatrudnienia.

Autor: Łukasz Zych

Artykuł pochodzi z listopadowego numeru magazynu „W Metropolii”

Możliwości i zyski z otwierania danych w transporcie. Za nami spotkanie samorządowców i ekspertów

Nowoczesne technologie w organizacji transportu zbiorowego to temat, którym Metropolia dzieliła się podczas webinaru „Otwarte dane w mieście – tu i teraz”, organizowanego podczas 21. spotkania Transportowego Obserwatorium Badawczego (TOB).

Podczas spotkania online, które odbyło się w czwartek (27 stycznia) rozmawiano o podstawowych ramach procesu otwierania danych. Pokazano również konkretne przykłady wdrożeń w Rzeszowie i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

W trakcie wystąpienia Adama Krakowczyka, dyrektora IT w Urzędzie Metropolitalnym, można było usłyszeć m.in. o Systemie Dynamicznej Informacji Pasażerskiej 2. Podawanie czasu rzeczywistego odjazdu autobusów, tramwajów i trolejbusów, to podstawowe narzędzie komunikacji z pasażerami. Dzięki przekazywanym w ten sposób informacjom, pasażerowie w razie konieczności mogą inaczej rozplanować swoją podróż w przypadku niespodziewanych zdarzeń drogowych, utrudniających ruch.

Ostatnie lata to ciągły rozwój SDIP 2. W minionym roku zamontowano 228 dodatkowych tablic z rozkładami, uruchomiono aplikację M2GOInfo, a także uruchomiono portal pasażera z „wirtualnymi tablicami SDIP”, który znajduje się pod adresem: <https://sdip.metropoliaztm.pl/>. Ponadto zoptymalizowano wyszukiwarkę połączeń i usprawniono pracę dyspozytorów.

Kolejnym działaniem Metropolii jest wprowadzenie w Mapach Google informacji o rzeczywistym czasie odjazdu autobusów, tramwajów i trolejbusów. Stało się to możliwe dzięki publikacji danych transportowych na portalu GZM Otwarte Dane i nawiązaniu współpracy z Google Polska. Istotnym elementem jest również integracja i optymalizacja danych transportowych m.in. do Google. Wcześniej propozycję zmian lub nowych informacji mogły być przesyłane przez anonimowych użytkowników. Powodowało to, że niektóre dane były nieaktualne lub niespójne. Teraz Metropolia bezpośrednio pracuje z Google Maps, aby utrzymać standard przekazywanych informacji w tym zakresie.

Istotnym elementem dla sprawnego funkcjonowania transportu są także systemy ITS. Nadanie priorytetu przejazdu pojazdom komunikacji miejskiej ma kluczowe znaczenie do zachęcenia mieszkańców do tego, by przesiedli się z indywidualnych samochodów do transportu publicznego. Dzięki wykorzystaniu wypracowanego w GZM wspólnego protokołu komunikacyjnego, możliwym będzie przyspieszenie przejazdu pojazdów ZTM zwłaszcza w godzinach szczytu. W minionym roku system był stale optymalizowany.

Podczas webinaru eksperci i uczestnicy spotkania zaznaczali, że podstawowym problemem w procesie otwierania danych jest ich duże rozproszenie, a także niewystarczająca informacja o tym jakie dane, kto i gdzie umieszcza. Dużą barierą jest wciąż czynnik ludzi – mentalność urzędników, niejednokrotnie mających obawy przed otwieraniem danych. Konieczne jest więc wzmocnienie kompetencji cyfrowych urzędów.

W spotkaniu udział wzięło prawie 130 przedstawicieli administracji państwowej i samorządowej, świata biznesu i nauki oraz beneficjentów funduszy UE w tym Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

T0B powstało przy Centrum Unijnych Projektów Transportowych w 2017 r. jako odpowiedź na potrzeby informacyjne. Zgodnie z

założeniami, tworzy możliwość rozwijania dobrych praktyk, wymiany wiedzy i doświadczeń pomiędzy różnymi interesariuszami zaangażowanymi w proces przygotowania i realizacji projektów transportowych. Wspomaga budowę systemu analitycznego oraz bieżącego monitoringu procesów rozwojowych zachodzących w kraju i efektów prowadzonej polityki transportowej w ujęciu krajowym i regionalnym.

Autobusy przestaną dublować się z tramwajami

Na prośbę prezydenta Dąbrowy Górniczej Marcina Bazyłaka przygotowuje pan nowe rozkłady jazdy tramwajów i autobusów. Słyszałem, że w godzinach szczytu tramwaje będą podjeżdżać na przystanki co 4 minuty.

Marcin Pająk*: – Tak, przy czym wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania tramwajów, proponuję zmiany w układzie linii autobusowych. Ideą, jaka przyświeca tym zmianom, jest skierowanie większej liczby autobusów na trasy, które nie pokrywają się z tramwajami.

Przykład? Dwujezdniowa aleja Zagłębia Dąbrowskiego. Osiedle Morcinka jest duże i części osób łatwiej byłoby wsiąść w autobus przy alei niż dochodzić na przystanek przy Piłsudskiego.

Przesiadka bez zbędnego oczekiwania

Czyli zamysł jest taki, by tramwaje stały się kręgosłupem komunikacji w mieście, a autobusy nie dublowały się z nimi na trasie, lecz dowoziły do nich mieszkańców?

– Dokładnie tak. To jest kwestia alei Zagłębia Dąbrowskiego, ulicy 11 Listopada, alei Majakowskiego czy osiedla Mickiewicza, skąd do tramwaju jest daleko. Stamtąd autobusy będą kursowały częściej.

Zmiany nastąpią także w dzielnicach. Zasada jest taka, że z dzielnicy będzie przynajmniej jedna lub dwie linie główne, które będą jeździły znacznie częściej niż obecnie i będą dojeżdżały do centrum. Niekoniecznie jednak tak jak teraz wzdłuż ulicy Piłsudskiego.

Będzie też część linii, które będą skomunikowane na przesiadki, np. w centrum przesiadkowym w Żabkowicach czy też w rejonie stacji w Strzemieszycach Północnych, wreszcie w Gołonogu i w centrum miasta.

Przesiadki nie są najbardziej lubianym przez pasażerów sposobem podróżowania. Jakie warunki muszą być spełnione, by stały się akceptowalne?

– Duża częstotliwość kursowania tramwajów na głównej osi miasta ma sprawić, że – czy autobus przyjedzie punktualnie czy też spóźni się z jakiegoś powodu – na przesiadkę do tramwaju w ogóle nie trzeba będzie czekać.

Jeśli chodzi o przesiadkę z autobusu do autobusu: rozkłady jazdy linii, które będą funkcjonowały na krótszej trasie, będą tak ułożone, żeby zawsze przyjeżdżały przed autobusem, który jedzie dalej.

Modernizacja infrastruktury poprawi czas przejazdu

Rozmawiamy o tramwajach kursujących w godzinach szczytu co 4-5 minut. Wyjaśnijmy od razu, jak można taką częstotliwość uzyskać.

– Dogęszczenie kursów będzie dotyczyło przede wszystkim Dąbrowy Górniczej, czyli odcinka od Huty Katowice do pętli

przy Powiatowym Urzędzie Pracy. Oczywiście trzy linie nadal będą kursowały w kierunku Będzina, Czeladzi i Sosnowca, ale tam częstotliwość będzie zależeć od tego, czego sobie te miasta zażyczą. Nie będzie to miało jednak wpływu na komunikację w Dąbrowie.

Jak więc konkretnie zostanie ułożony rozkład linii tramwajowych w mieście?

– Linia 21 co 20 minut, linia 22 w godzinach szczytu co 10 minut i linia 28 w godzinach szczytu również co 10 minut. Mamy w efekcie pięć kursów na 20 minut, czyli średnio tramwaj co 4 minuty. W godzinach szczytu do Będzina też planowane jest dogęszczenie kursów do co ok. 5 minut, bo takie też jest życzenie prezydenta tego miasta.

Co poza częstotliwością zachęci dąbrowian do podróży tramwajami?

– Modernizacja infrastruktury poprawi czas przejazdu. Obecnie to dwadzieścia kilka minut, po modernizacji zyskamy 2-3 minuty. Na tak krótkiej trasie nie da się uzyskać więcej. Może to mały kroczek, ale jednak kroczek.

Atrakcyjna częstotliwość i modernizacja infrastruktury, ale też nowe niskopodłogowe wagony.

– Myślę, że to będzie najważniejsza zmiana: nowe wagony z niską podłogą będą kursować w znacznie większej liczbie, tak żeby tramwaje starszego typu pojawiały się w mieście znacznie rzadziej.

Pociąg do Katowic z atrakcyjnym czasem przejazdu

Jeśli będziemy chcieli jechać do Katowic, dojedziemy tam metrolinią. Zakładamy jednak, że większość podróży powinna się odbywać koleją?

– Tak. Modernizacja stacji w centrum i w Gołonogu ma zabezpieczyć dodatkowe miejsce pod tory dla pociągów w ruchu metropolitalnym. Jeśli uda się uzyskać odpowiednią ofertę – żeby pociągi jeździły w kierunku Katowic nie rzadziej niż co 15 minut, a może i co 10 – większość przemieszczeń rzeczywiście będzie można oprzeć na pociągu. Pociąg do Katowic z centrum Dąbrowy jedzie raptem 20 minut i to jest bardzo atrakcyjny czas przejazdu. Ale oczywiście musi być odpowiednia liczba pociągów.

Wracamy siłą rzeczy do autobusów, którymi mieszkańcy będą mogli dojechać pod sam dworzec.

– Centrum przesiadkowe to będzie duży obiekt. Kilka stanowisk dla autobusów, duże parkingi i łatwy sposób dostania się przejściem podziemnym na perony. To powinno zachęcać do podróży pociągiem. Oczywiście autobusy spod dworca też będą jeździły dosyć często, by nie trzeba było zbyt długo czekać.

Kiedy przygotowywana przez pana siatka połączeń wejdzie w życie?

– Wszystkie zmiany będzie można wdrożyć po wybudowaniu centrów przesiadkowych i po zakończeniu modernizacji linii tramwajowych i przyległych do nich dróg. Niektóre jednak będzie można wprowadzać wcześniej, by mieszkańcy mogli się z nimi spokojnie zapoznać i by ewentualnie móc zareagować, jeżeli pojawią się jakieś postulaty czy problemy z dojazdami.

Rozmawiał Piotr Purzyński

Marcin Pająk – starszy specjalista ds. strategii w Łódzkich Kolejach Aglomeracyjnych i inspektor w Wydziale Infrastruktury Miejskiej. Jako pracownik Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej zajmuje się problematyką transportu miejskiego. Głównym celem realizowanych zadań jest opracowanie nowej siatki linii komunikacji miejskiej, która wdrożona zostanie wraz ze zmianami w układzie komunikacyjnym naszego miasta.*

Metropolia uruchomiła nową aplikację. Dzięki M2G0info możesz dokładnie zaplanować podróż

Lokalizacja wszystkich przystanków z wirtualnymi tablicami informacyjnymi z rzeczywistymi czasami odjazdu pojazdów, możliwość śledzenia ich aktualnego położenia na mapie oraz wyszukiwarka dogodnych połączeń przy planowaniu trasy – to główne cechy nowej aplikacji M2G0info. To nie wszystko, można spersonalizować sobie aplikację, by mieć łatwiejszy dostęp do informacji o połączeniach, z których często korzystamy.

Aplikacja uzupełnia komputerową wersję zmodernizowanego w pierwszym kwartale tego roku portalu Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP II). Dostępna jest w Google Play dla użytkowników smartfonów z systemem operacyjnym Android, a wkrótce trafi także do App Store dla iOS.

– Wprowadzamy nowe rozwiązanie, które ma ułatwić pasażerom korzystanie z komunikacji miejskiej – mówi Adam Krakowczyk, dyrektor Departamentu Informatyki Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

– M2G0info to pierwsza aplikacja w kraju, która śledzi na trasie wszystkie autobusy i pozwala na wyszukanie ich aktualnej pozycji na mapie. Daje ona wirtualny dostęp do tablic odjazdów autobusów, tramwajów i trolejbusów na ok. 7 tys. przystankach, obsługiwanych dziennie przez ok. 1,5 tys.

pojazdów. Zaletą aplikacji jest możliwość personalizacji dostępu do najważniejszych dla niego danych na wirtualnej tablicy przystanku. Pasażer może tak ją skonfigurować, aby wyświetlała mu tylko wskazane linie, może też stworzyć listę ulubionych przystanków – tłumaczy Adam Krakowczyk.

Przy pomocy aplikacji można wyszukać nie tylko przystanki oraz linie. Ważną funkcją jest planowanie podróży. Wystarczy wskazać na mapie punkt jej rozpoczęcia i zakończenia, wpisać adresy lub nazwy przystanków oraz planowaną godzinę rozpoczęcia trasy. Wyszukiwarka wskaże środki transportu oraz minimalny czas przesiadki.

Aplikacja ma rozbudowane funkcje informacyjne. Można się dowiedzieć o kierunku trasy pojazdu, jaki jest jego numer oraz nazwa następnego przystanku. Użytkownik może też sprawdzić aktualne komunikaty dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej. Dotyczą one m.in. informacji o objazdach, remontach oraz zmian w rozkładzie jazdy.

– Dzięki naszej aplikacji użytkownik ze smartfonem w ręce może zaplanować podróż i otrzymać wskazówki, z którego środka transportu najlepiej skorzystać, by jak najszybciej dotrzeć do celu. Nadając nazwę aplikacji, staraliśmy się w jak najkrótszych słowach ująć kwintesencję tego, co można w niej znaleźć, a jednocześnie znaleźć takie słowo, które będzie uniwersalne, zrozumiałe dla jej użytkowników z GZM, jak również dla gości, dla których aplikacja ma być ułatwieniem pobytu na naszym terenie – mówi Daria Kosmała, dyrektor Departamentu Marki i Komunikacji Marketingowej.

– Zależało nam, żeby w nazwie znalazło się odwołanie do marki, mobilność oraz wskazanie na informacyjny charakter aplikacji. Kluczowa litera „M” to Metropolia. „Go” to przemieszanie się, ruch. Nowoczesna mobilność w kontekście przemieszczania się, to sposób korzystania z różnorodnych środków komunikacji. Bardzo ważną rolę w tym systemie pełni szybki dostęp do informacji stąd oznaczenie „info” – tłumaczy Daria Kosmała.

Aplikację charakteryzuje nowoczesna szata graficzna oraz czytelny i intuicyjny interfejs. Jest on oparty o najlepsze praktyki UX, które dotyczą funkcjonalności oraz wygody korzystania z aplikacji przez użytkownika. Podczas prac informatycznych, w czerwcu br. do testowania wersji próbnej zaproszono internautów.

Aplikacja M2G0info to element szerszego systemu, nad którym od kilku miesięcy trwają prace, a jego celem jest wprowadzenie wielu nowoczesnych rozwiązań w obszarze transportu zbiorowego w GZM. Szczegóły na temat tego rozwiązania zostaną zakomunikowane wkrótce.

Właściwości aplikacji M2G0info:

Wirtualna tablica przystanku poinformuje o rzeczywistym czasie odjazdów

Możliwość wywołania wirtualnej tablicy dotyczy wszystkich przystanków komunikacyjnych na sieci, a nie tylko tych, na których tablica SDIP została fizycznie zamontowana w terenie. Po wybraniu przez pasażera przystanku z mapy lub jego wyszukaniu w pasku wyszukiwania pasażer ma możliwość dodatkowej konfiguracji treści prezentowanych na wirtualnej tablicy w zakresie numeru stanowiska oraz rzeczywistych czasów odjazdów prezentowanych linii komunikacyjnych. Dla przykładu, jeżeli z danego stanowiska odjeżdża 10 linii komunikacyjnych, a pasażera interesują tylko wybrane trzy z nich, to poprzez ich zaznaczenie pasażer wywoła niejako spersonalizowaną dla swoich potrzeb wirtualną tablicę z odjazdami tylko trzech wybranych linii.

Wskazania pozycji pojazdów na mapie

W aplikacji prezentowana jest również bieżąca lokalizacja wszystkich pojazdów na podkładzie mapy obejmującej obszar, na którym organizatorem komunikacji jest Zarząd Transportu Metropolitalnego wyskalowanej i wycentrowanej w oparciu o

współrzędne GPS. Pasażer ma możliwość podglądu bieżącej pozycji konkretnego pojazdu lub pojazdów obsługujących wskazaną przez pasażera linię. Możliwy jest również podgląd bieżącej pozycji wszystkich pojazdów na wskazanym obszarze ograniczonym jedynie możliwością czytelnej prezentacji, na ekranie urządzenia, którym posługuje się pasażer. Aplikacja umożliwia śledzenie pozycji wybranego pojazdu wraz z bieżącą informacją na jego temat: nr linii, numer boczny pojazdu, odchyłki od planowanego rozkładu jazdy – prezentowanej w minutach i w odpowiednim kolorze, uzależnionym od tego czy dany pojazd jest przyspieszony, jedzie o czasie, czy też jest opóźniony w stosunku do planowanego rozkładu jazdy. Dodatkowo przy śledzonym pojeździe prezentowana jest informacja o kierunku w jakim się porusza (w postaci strzałki przy symbolu pojazdu lub w formie opisowej, jako ostatni przystanek w realizowanym kursie), najbliższym przystanku na trasie oraz czasie jaki upłynie od ostatniego logowania pojazdu w systemie.

Wyszukiwarka połączeń wskaże jak najszybszy dojazd

Ponadto aplikacja umożliwia wyszukanie najbardziej dogodnego dla pasażera połączenia pomiędzy wskazanym punktem początkowym i końcowym (aplikacja korzysta z opracowanego wcześniej API wyszukiwarki połączeń, które działa na stronie rozkładów jazdy ZTM). Początek i koniec podróży może zostać określony w postaci punktu na mapie, adresu, jak również przystanku komunikacyjnego. Wyszukiwarka połączeń umożliwia ponadto wybór środka transportu jakim pasażer chce odbyć podróż (autobus, tramwaj, trolejbus, pociągi KŚ), minimalny czas przesiadki potrzebny na przemieszczenie się pomiędzy środkami transportu oraz wskazanie konkretnej godziny, o której podróż chcemy rozpocząć lub godziny, o której podróż ma się zakończyć.

Lista ulubionych przystanków i linii ułatwi dostęp do informacji

Jedną z funkcjonalności aplikacji jest również szybkie

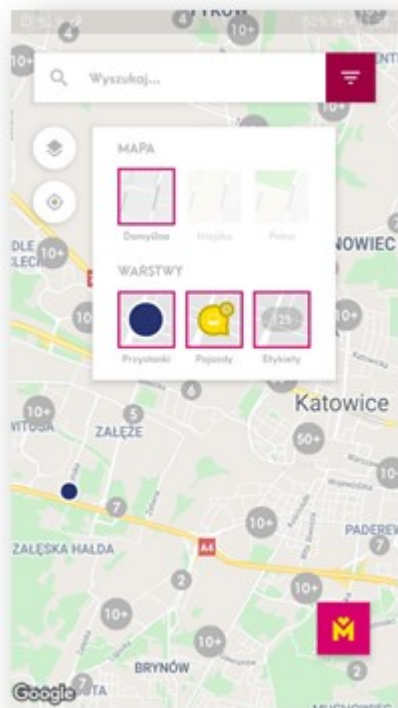
wyszukiwanie przystanków, linii komunikacyjnych oraz ich dodawanie do ulubionych. Ponadto aplikacja umożliwia prezentację redagowanych przez dyspozytorów ZTM komunikatów dotyczących danego przystanku lub linii komunikacyjnej.

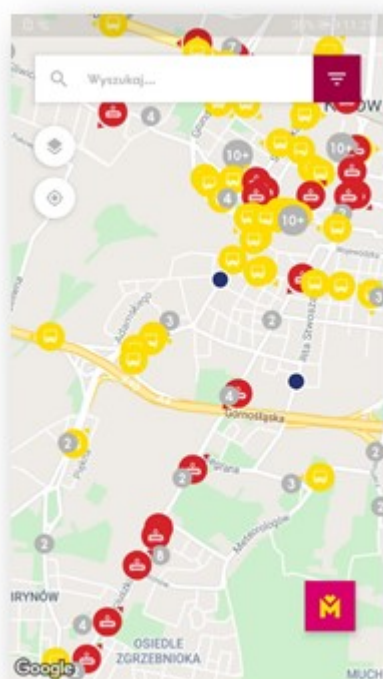
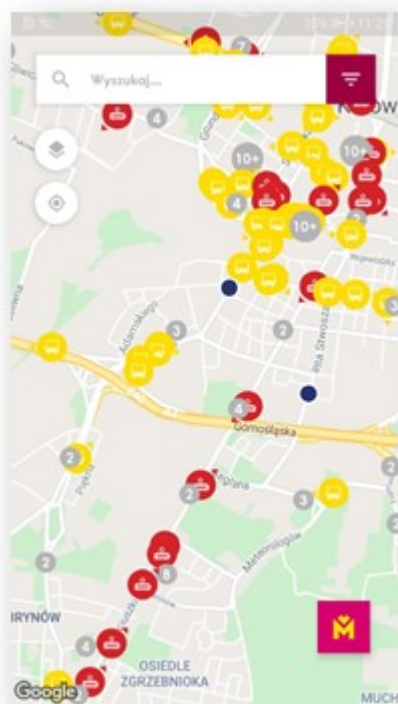
M2G0info: najważniejsze informacje

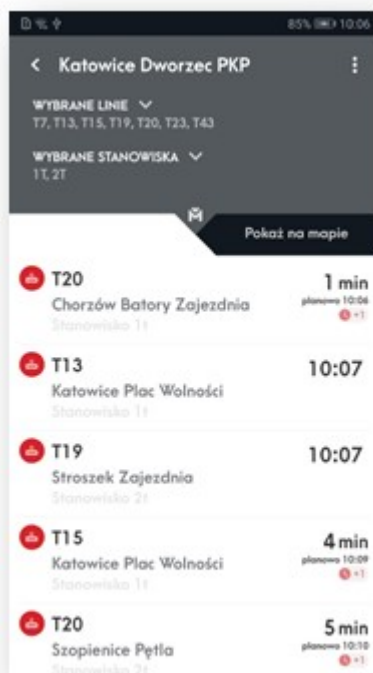
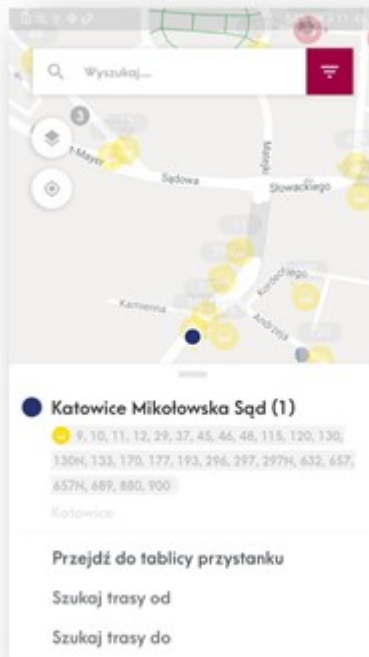
Krótką informacją dotyczącą podstawowych funkcjonalności aplikacji M2G0info. Aplikacja M2G0info umożliwia:

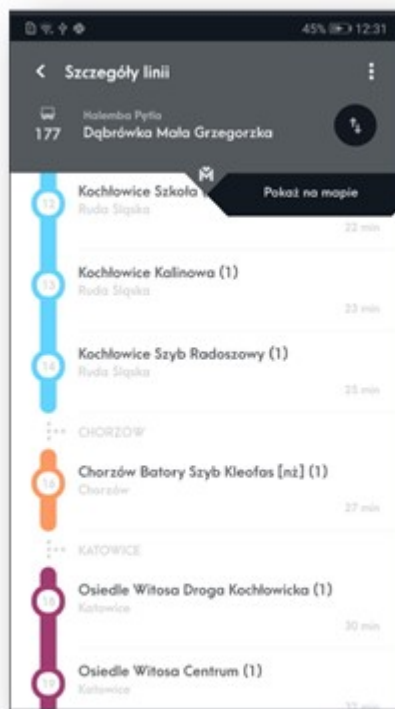
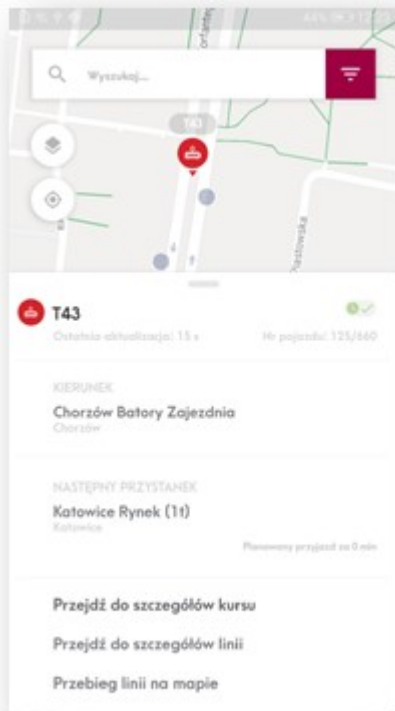
- sprawdzenie lokalizacji pojazdów (autobus, tramwaj, trolejbus) oraz przystanków komunikacyjnych na mapie,
- sprawdzenie rzeczywistego rozkładu jazdy dla wybranego przystanku lub stanowiska zlokalizowanego na terenie GZM,
- wyszukanie i prezentację informacji o wybranej linii komunikacyjnej (autobusowej, tramwajowej, trolejbusowej),
- prezentację informacji o wybranym pojeździe dotyczące: kierunku, nazwy najbliższego przystanku, planowanej godziny obsługi najbliższego przystanku, numeru pojazdu, na który składa się numer operatora i numer boczny pojazdu), godziny ostatniej aktualizacji pozycji pojazdu,
- sprawdzenie aktualnych komunikatów dotyczących bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej (informacja o objazdach, remontach lub zmianach rozkładu jazdy),
- wyszukanie w zakresie najdogodniejszego połączenia pomiędzy dowolnie wskazanymi dwoma punktami (początkiem i końcem podróży może być wskazane miejsce na mapie, aktualna pozycja, przystanek komunikacyjny, adres lub punkt POI),
- szybkie wyszukiwanie w zakresie linii komunikacyjnej oraz przystanku lub stanowiska
- dodawanie do ulubionych wybranych: przystanków oraz linii komunikacyjnych.

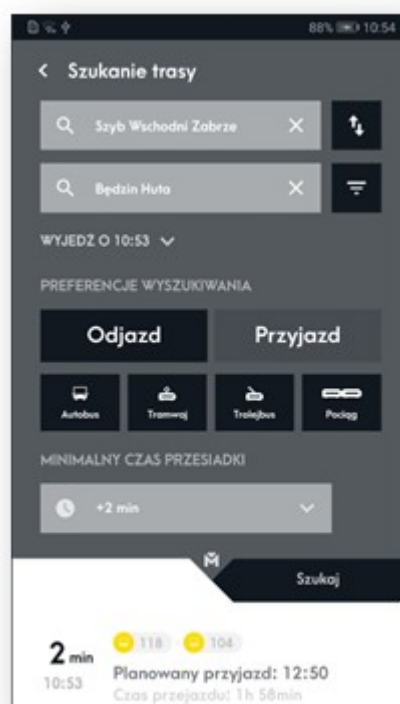
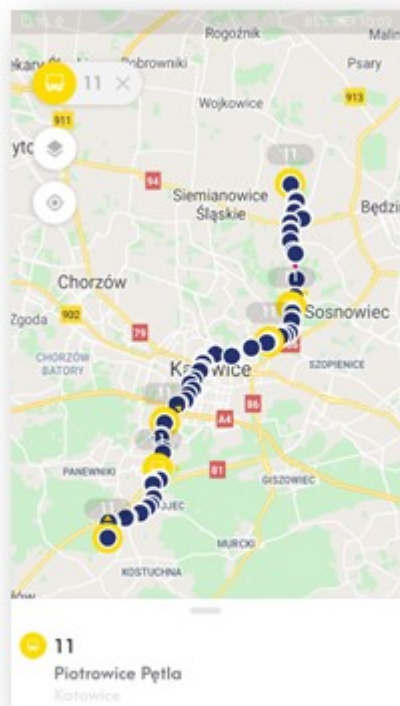
Pobierz M2GOinfo ze sklepu Google Play

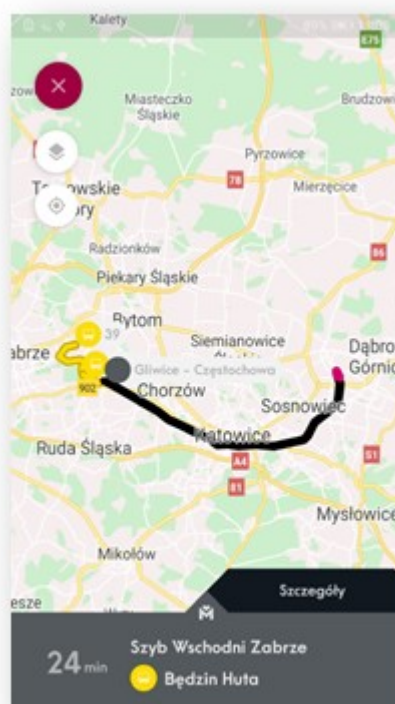
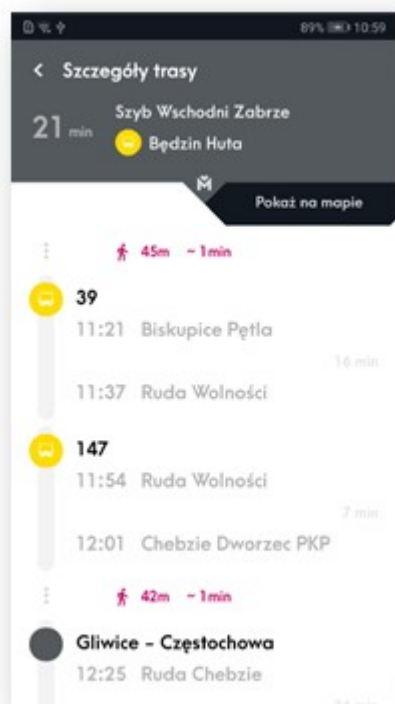


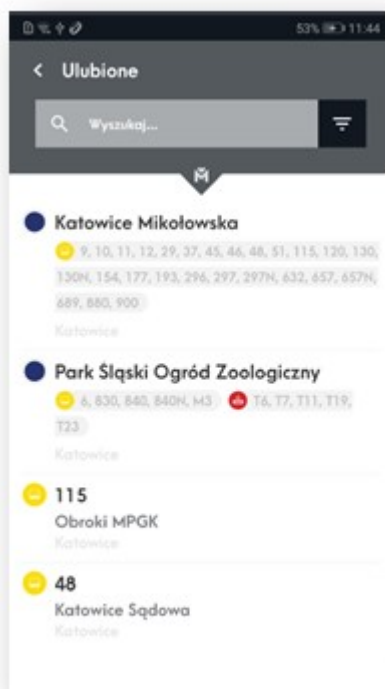














Sosnowiecki PKM z dofinansowaniem na pierwsze hybrydy plug-in

Ostatnie tygodnie to doskonałe wiadomości dla Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Sosnowcu. Po informacji o pozyskaniu ośmiu „elektryków”, z GZM przyszedł kolejny dobry wieści. Sosnowiecki PKM jest na liście dofinansowań na zakup autobusów hybrydowych plug-in.

Wiele dobrego dzieje się w sosnowieckim przedsiębiorstwie. Firma w najbliższych miesiącach wzbogaci się o 14 autobusów elektrycznych. Z kolei jeszcze w marcu Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia ogłosiła przetarg na zakup 32 autobusów elektrycznych, spośród których osiem trafi do sosnowieckiego PKM.

Ostatnie dobre wiadomości pochodzą z Urzędu Marszałkowskiego, który poinformował o wybraniu do dofinansowania kolejnych projektów PKM Sosnowiec. W ramach dwóch wniosków „Czyste niebo nad Zagłębiem” przedsiębiorstwo otrzymało dofinansowanie na zakup 16 autobusów hybrydowych plug-in. Będą to pierwsze takie pojazdy w barwach sosnowieckiego przewoźnika. Wsparcie dotyczy dwóch zadań:

Czyste niebo nad Zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu
I etap – na zakup 11 sztuk autobusów hybrydowych plus ładowarki plug in – EFRR = 20 190 177,50 zł, koszty całkowite = 23 753 150,00 zł

Czyste niebo nad Zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu
– Etap III – na 5 sztuk autobusów plus ładowarki plug in – EFRR = 9 394 412,50, koszty całkowite = 11 052 250,00 zł.

Aby doszło do realizacji projektów, musi jeszcze dojść do podpisania umowy pomiędzy PKM a GZM. – Liczę na to, że temat zamkniemy w ciągu najbliższych tygodni i będziemy się mogli zająć realizacją projektu – wyjaśnia Arkadiusz Chęciński, prezydent Sosnowca.

W tej chwili PKM Sosnowiec użytkuje 35 autobusów hybrydowych marki Volvo oraz trzy elektryczne firmy Solaris. Po realizacji wszystkich zamówień firma będzie dysponowała 25 autobusami elektrycznymi, 35 hybrydami oraz 16 hybrydami plug-in. PKM Sosnowiec rozpisał również przetarg na zakup ośmiu autobusów z silnikiem diesla. W sumie PKM Sosnowiec, którego większościowym udziałowcem jest Gmina Sosnowiec dysponuje ok. 240 autobusami.

Źródło: UM Sosnowiec



Foto: UM Sosnowiec

Portal SDIP z nowymi funkcjami. Pokazuje rzeczywisty czas odjazdu dla 7 tys. przystanków w GZM

Informacje o tym, za ile minut przyjedzie wybrany przez nas autobus, tramwaj lub trolejbus, można znaleźć już w nowej wersji portalu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Jego pilotażowa wersja została uzupełniona o funkcje, które zostały zgłoszone przez mieszkańców. Dobiegają również prace nad mobilną aplikacją, która wkrótce zostanie udostępniona. Będzie dostępna na smartfony z systemem operacyjnym Android oraz iOS.

Na drogi Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii każdego dnia wyjeżdża ponad 1500 pojazdów, które obsługują ok. 7 tysięcy przystanków. Na tych, z których korzysta największa liczba

pasażerów, od kilku lat instalowane są stacjonarne, elektroniczne tablice, pokazujące za ile minut przyjedzie dany pojazd komunikacji miejskiej ZTM. Koszt takiej inwestycji jest bardzo wysoki ze względu m.in. na konieczność przyłączenia takiej tablicy do stałego źródła zasilania. Dlatego też, aby umożliwić pasażerom dostęp do informacji dotyczących rzeczywistego czasu odjazdu autobusów, tramwajów i trolejbusów ze wszystkich przystanków w GZM, trwały prace nad rozwinięciem funkcji portalu SDIP 2. Jego unowocześniona wersja właśnie została uruchomiona i można ją znaleźć pod adresem <https://sdip.metropoliaztm.pl>.

– Metropolia konsekwentnie pracuje nad rozwiązaniami, których celem jest ułatwienie pasażerom korzystania z komunikacji miejskiej – mówi Jacek Brzezinka, członek zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, odpowiedzialny za rozwój systemów informatycznych.

– Opublikowana kilka miesięcy temu pilotażowa wersja nowego portalu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, została rozbudowana o funkcje, o których dodanie zwrócili się do nas użytkownicy. Dostaliśmy kilkadziesiąt uwag i propozycji zmian, za wszystkie chciałbym ich autorom serdecznie podziękować. Większość z nich została przez nas wprowadzona, ponieważ chcemy, by portal jak najlepiej odpowiadał na oczekiwania i potrzeby jego użytkowników. Wprowadziliśmy m.in. możliwość śledzenia wybranego pojazdu na mapie, prezentowane dane uzupełnione zostały również o numer kursu, numer boczny pojazdu i identyfikator przewoźnika – wymienia Jacek Brzezinka.

Zmodernizowany portal charakteryzuje się nowoczesną szatą graficzną oraz dużo bardziej czytelnym i intuicyjnym interfejsem w porównaniu do jego poprzednich wersji. Dotychczas uzyskanie informacji o czasie odjazdu kilku linii z jednego przystanku wymagało wieloetapowego „rozklikiwania” poszczególnych modułów.

– Po unowocześnieniu portalu, wystarczy wybrać z mapy lub wpisać w okno wyszukiwarki, znajdującej się z prawej strony ekranu, nazwę wybranego przystanku, aby zostać przekierowanym we właściwe miejsce na mapie i od razu otrzymać podgląd do wirtualnej tablicy Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Na tablicy, poza informacją o godzinach odjazdu poszczególnych linii komunikacyjnych, prezentowane są również komunikaty, które przypisane zostały do danej tablicy np. dotyczące jakości powietrza, objazdów czy utrudnień drogowych – mówi Łukasz Słania z Departamentu Informatyki GZM.

Modernizacja portalu SDIP 2, to jedno z działań podejmowanych przez GZM, którego celem jest poprawa funkcjonowania elektronicznych kanałów komunikacji z pasażerami. Integralną część portalu będzie również mobilna aplikacja, która będzie dostępna dla użytkowników systemu Android oraz iOS. Prace nad nią dobiegają końca i wkrótce zostanie opublikowana w Sklepie Play oraz AppStore.

Powstaną autobusowe linie metropolitalne. Usprawnią podróżowanie po GZM

System 30 połączeń autobusowych ZTM, dzięki którym będzie można łatwiej przemieszczać się między gminami i miastami – to autobusowe linie metropolitalne, które mają być uruchamiane już od kwietnia. Metropolia przedstawiła uzgodniony przebieg połączeń.

11.03.2021 – Linie metropolitalne-prezentacja
AKTUALIZACJAPobierz

Celem autobusowych linii metropolitalnych jest wzrost oferty

transportu publicznego w GZM. Prace nad metroliniami rozpoczęły się na przełomie marca i kwietnia 2020 r. Ponad rok trwały konsultacje i ustalenia z prezydentami, burmistrzami i wójtami na temat przebiegu linii metropolitalnych. Dużym wyzwaniem było zweryfikowanie oczekiwań samorządów pod kątem możliwości ich obsługi.

Metropolia zaprezentowała uzgodniony przebieg połączeń w czwartek (25 lutego), jednak z zaznaczeniem, że cały system będzie się wpisywał w mechanizm „samodoskonalenia”. Co 6 miesięcy Metropolia będzie dokonywała analizy połączeń z wykorzystaniem m.in. nowego systemu liczenia pasażerów, który pozwoli na uzyskanie pomiarów nawet z 99 proc. dokładnością. W tej chwili trwa postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy tego systemu. Wszystkie zbierane uwagi będą na bieżąco weryfikowane i zmiany będą dokonywane tam, gdzie będzie to najbardziej potrzebne. Taka forma pozwala na znacznie lepsze dopasowanie siatki połączeń niż jednorazowe konsultacje.

Propozycje dotyczące zaprezentowanych przebiegów metrolinii można zgłaszać na adres: metrolinie@metropoliagzm.pl. W celu dalszego doskonalenia tych połączeń, Metropolia planuje również zbudować narzędzie online z wykorzystaniem geoankiet. Odbędą się również spotkania z mieszkańcami, podczas których przeanalizowane zostaną zgłoszone sugestie.

Jak będą działać metrolinie?

Autobusy będą kursować pomiędzy największymi ośrodkami transportowymi – tam, gdzie leżą główne ciągi komunikacyjne. Pierwsze z nich, tzw. linie podstawowe, będą uruchomione w kwietniu 2021 r. Linie będą często obsługiwać duże miasta, charakteryzujące się znacznymi potokami pasażerskimi. W kolejnym etapie, planowanym do uruchomienia w połowie tego roku, wyjadą linie uzupełniające, integrujące obszary Metropolii. W ostatnim z etapów wyjadą na trasy linie, których celem będzie zwiększenie dostępności do wszystkich wcześniej wprowadzonych metrolinii.

Linie metropolitalne zwiększą dostępność komunikacji publicznej, ponadto będą w zasięgu pasażerów, dzięki innym, uzupełniającym połączeniom – ich częstotliwość zostanie dostosowana do oczekiwań klientów.

Warto podkreślić, że priorytetem dla GZM w zakresie komunikacji publicznej nadal pozostaje transport szynowy (połączenia kolejowe i tramwajowe), a jego uzupełnienie stanowi komunikacja autobusowa i trolejbusowa. Metrolinie mają poprawić dostępność komunikacyjną w Metropolii do czasu, aż powstanie sztandarowy projekt GZM, czyli Kolej Metropolitalna.

Proponowany przebieg linii metropolitalnych

Linie będą wprowadzane w trzech etapach do obecnej sieci transportowej GZM:

30 linii oznaczonych symbolem M.

21 linii podstawowych i 9 linii dowozowo-odwozowych.

Termin zamknięcia realizacji – grudzień 2021 r.

I etap projektu, 5 kwietnia 2021 r. Linie o numerach:

M1 Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze, Gliwice

M2 Katowice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza

M3 Katowice, Bytom, Chorzów, Tarnowskie Góry

M4 Sosnowiec, Katowice

M18 Gliwice, Gierałtów, Mikołów, Tychy

M24 Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze

AP Katowice, Ożarowice (Port Lotniczy)

II i III etap wdrażanego projektu, do końca 2021 r.

Linie o numerach: M10, M11, M12, M13, M14, M15, M16, M17, M19, M20, M21, M22, M23, M25, M26, M100, M102, M103, M104, M105, M106, M107, M108

Załączona prezentacja dotycząca metrolinii zostanie wkrótce zaktualizowana o informację dot. częstotliwości kursowania w okresie międzyszczytowym

Trzy lata Metropolii. Raport podsumowujący lata 2018-2020 [POBIERZ]

Rok 2020 upłynął pod znakiem pandemii koronawirusa, która wymusiła zmiany w wielu obszarach naszego życia. Mimo licznych przeciwności, objawiających się spowolnieniem w rozwoju gospodarczym oraz ograniczeniami w kontaktach międzyludzkich, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia nie tylko rozwijała projekty zainicjowane w latach ubiegłych, ale także rozpoczęła szereg nowych działań. Zapraszamy do zapoznania się z raportem podsumowującym działalność GZM w latach 2018-2020.

Podsumowanie trzech lat działalności Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii 2018-2020**Pobierz**

Dokument liczący blisko 100 stron został podzielony na dziewięć obszarów:

1. Zrównoważona mobilność miejska
2. Fundusze
3. Innowacje
4. Ochrona środowiska

5. Metropolia Mieszkańców
6. Grupy zakupowe
7. Współpraca międzynarodowa
8. Strategia i polityka przestrzenna
9. Dodatkowe informacje

W raporcie wyodrębniono projekty, które zainicjowano przed rokiem 2020, jak również te, które wystartowały w ubiegłym roku.

Wśród tych drugich wymienić można szereg działań związanych z ochroną środowiska, jak zintegrowana gospodarka odpadami, utworzenie klastrów energii czy program poprawy jakości powietrza. Nowym działaniem była również pomoc szpitalom w walce z koronawirusem, w ramach której Metropolia przeznaczyła ponad 10 mln zł dotacji na przeprowadzenie inwestycji potrzebnych do skuteczniejszej walki z COVID 19.

Wśród działań kontynuowanych z lat poprzednich, najwięcej miejsca poświęcono zagadnieniom priorytetowym dla Metropolii, związanym z komunikacją miejską, transportem szynowym oraz szerzej – zrównoważoną mobilnością.

Zachęcamy do zapoznania się z publikacją!

System policzy pasażerów i pozwoli lepiej dostosować

rozkłady jazdy

O której godzinie, gdzie i ilu dokładnie pasażerów podróżuje daną linią autobusową, tramwajową czy trolejbusową? Na te pytania pozwoli odpowiedzieć nowy system zliczania pasażerów, który zamierza uruchomić Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Ogłoszono już przetarg na dostawę, montaż i utrzymanie systemu zliczania pasażerów. Został poprzedzony dialogiem technicznym, który miał na celu m.in. zweryfikowanie możliwości technicznych dostępnych na rynku automatycznych systemów zliczania osób, korzystających z komunikacji miejskiej.

– Nowy system zliczania pasażerów pozwoli na dokładne określenie liczby podróżnych w poszczególnych miastach, a także pomiędzy danymi przystankami. Przełoży się to na lepsze dostosowanie rozkładu jazdy oraz wielkości pojazdów na poszczególnych trasach, aby odpowiadały rzeczywistym potrzebom pasażerów. Pozwoli również szybciej reagować i wprowadzać konieczne zmiany, co pokazała nam również epidemia koronawirusa w Polsce i związane z nią rządowe obostrzenia – tłumaczy Grzegorz Kwitek, członek Zarządu GZM, odpowiedzialny na transport.

Obecnie w kilkuset pojazdach są zainstalowane bramki rejestrujące wejścia i wyjścia, jednak w zależności od operatora, dane zbierane są w różny sposób. Metropolia w pierwszym etapie wykorzysta istniejącą już infrastrukturę. Ponadto w ramach integracji z systemem ITS w Tychach, GZM otrzyma informacje o liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach z wszystkich pojazdów PKM Tychy i TLT Tychy.

– Informacje o tym, ilu pasażerów korzysta z komunikacji miejskiej, są kluczowe zarówno dla racjonalnego planowania poszczególnych kursów, jak i przebiegu poszczególnych linii – mówi Lucjan Dec, dyrektor Departamentu Komunikacji i Transportu.

– Pozyskane dane wskażą nam, kiedy pojazdy są niemal puste, a w których godzinach są przepełnione. Pozwoli to nam na podjęcie działań, by kursy które tego wymagają obsługiwać taborem o większej pojemności, żeby wszyscy pasażerowie mogli bezpiecznie dojechać do wybranego celu – dodaje.

W ramach ogłoszonego postępowania przetargowego zakupione zostanie oprogramowanie (wraz z jego montażem i utrzymaniem), które umożliwi pozyskanie ujednoliconych danych oraz zgrupowanie ich we wspólnej bazie. Dalej na tej podstawie możliwe będzie prowadzenie analiz w oparciu o spójne i rzetelne wyniki w dedykowanym do tego celu oprogramowaniu. W pierwszym etapie do nowego systemu będą trafiać dane z około 300 autobusów i trolejbusów. W drugim etapie planowana jest instalacja systemu w kolejnych pojazdach realizujących przewozy na zlecenie ZTM.

GZM przeprowadziła wcześniej dialog techniczny z zainteresowanymi firmami. Dzięki temu zweryfikowane zostały możliwości techniczne dostępnych na rynku automatycznych systemów zliczania osób. Urządzenia pozwalają nawet na 99 procentową dokładność pomiarów. Co ważne wszystkie informacje, które pozyskują te systemy są zanonimizowane, oznacza to, że nie rejestrują i nie rozpoznają wizerunku pasażerów, a jedynie ruch, pozwalający określić liczbę osób wsiadających i wysiadających.

Dane dotyczące liczby pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej są istotne nie tylko z uwagi na lepsze dostosowanie rozkładów jazdy, ale również z punktu widzenia rozliczeń finansowych. Organizacja transportu publicznego to zadanie własne miast i gmin, które zostało przekazane Metropolii. Utrzymywane jest głównie ze składki zmiennej, którą gminy co roku wpłacają na ten cel. Pozyskane dane dotyczące rzeczywistej liczby pasażerów będą mogły zostać wykorzystywane do o wiele bardziej precyzyjnego obliczania składki zmiennej dla poszczególnych gmin.

Po wyposażeniu wszystkich pojazdów w bramki dodatkowym atutem wprowadzenia takiego rozwiązania będzie szybki dostęp do pozyskiwanych danych w trybie online oraz możliwość przekazywania informacji m.in. dla włodarzy miast i gmin. Zapewni to pełną transparentność w obszarze organizacji publicznego transportu.

Wyjaśniamy, dlaczego podwyżka cen biletów to konieczność

Pandemia koronawirusa bardzo mocno uderzyła w transport publiczny. Wprowadzone ograniczenia, konieczność zapewnienia dodatkowych kursów, zwiększenie częstotliwości dezynfekcji, olbrzymi spadek liczby pasażerów, a co za tym idzie – spadek dochodów ze sprzedaży biletów, pogłębiły dziurę finansową. Miasta i gminy, które również są w bardzo trudnej sytuacji, nie będą w stanie pokryć jej w całości. Musimy się tym podzielić – część brakującej kwoty uzupełnią miasta, częściowo będą musieli pasażerowie. Do tematu podchodzimy otwarcie i szczerze chcemy wyjaśnić, dlaczego podwyżka cen biletów komunikacji miejskiej, to konieczność. Jej wysokość nie jest jeszcze znana. Decyzja zostanie podjęta pod koniec tego roku, kiedy poznamy rzeczywistą stratę. Przypomnijmy, że ceny biletów są utrzymane niemal na niezmiennym poziomie od 7 lat.

Jest trochę lepiej, ale wciąż sprzedajemy prawie połowę biletów mniej niż roku temu

Pandemia koronawirusa spowodowała drastyczny spadek dochodów ze sprzedaży biletów.

W pierwszym okresie, kiedy obowiązywały najbardziej

rygorystyczne obostrzenia związane z limitami w komunikacji miejskiej (marzec – maj), odnotowaliśmy około 90-procentowy spadek dochodów z ich sprzedaży. Od czerwca sytuacja zaczęła się nieco poprawiać, ale wciąż nie jest najlepsza, bo mówimy o spadku wynoszącym ok. 30-40 procent.

Do tego dochodzą również inne dodatkowe koszty związane z koniecznością zwiększenia częstotliwości dezynfekcji pojazdów. Do tej pory kosztowało to 2,5 mln zł.

Jeśli nic się nie zmieni, szacowana strata to ok. 40 mln zł

W najczarniejszym scenariuszu szacowaliśmy, że gdyby obostrzenia z pierwszego okresu pandemii zostały utrzymane do końca roku, wówczas strata wyniosłaby ok. 100 mln zł.

Już teraz po pierwszym półroczu zaksięgowana strata wynosi ok. 20 mln zł.

Jeśli obostrzenia i wpływy z biletów utrzymają się na aktualnym i niezmiennym poziomie, szacujemy, że na koniec roku strata wynieść może nawet 40 mln zł.

W przypadku powrotu do zaostrzonych restrykcji, strata ta będzie jeszcze wzrastać.

Sytuacja miast też jest bardzo zła. Same nie sfinansują tych strat

Stajemy przed bardzo trudną decyzją. Obecna sytuacja miast również nie jest najlepsza i nie będą one w stanie pokryć całej tej różnicy.

Jest to konieczne, by zapewnić funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Dlatego tymi kosztami będziemy musieli podzielić się po równo – częściowo zostaną one uzupełnione przez miasta, częściowo będą musiały zostać uzupełnione przez pasażerów.

Nie chcemy, by podwyżka była drastyczna. Dlatego czekamy do końcówki roku

Decyzja o tym, jakiej wysokości będą to podwyżki jeszcze nie zapadły. Czekamy z nią tak naprawdę do ostatniej chwili, bo chcemy zobaczyć, jak sytuacja związana z epidemią będzie się rozwijać – czy limity w komunikacji zostaną zniesione przez rząd, a także ilu pasażerów wróci do transportu publicznego. Dlatego chcemy poczekać z tą decyzją do końca roku, by zobaczyć jaki wynik osiągniemy i ile pieniędzy rzeczywiście będzie brakować.

Czekamy z tą decyzją, ponieważ nie chcemy, żeby to były tak duże podwyżki, jakie wprowadzono w innych polskich aglomeracjach, a wyniosły one czasem kilkadziesiąt procent.

Podwyżki wprowadzono już m.in. w Poznaniu, trwają rozmowy odnośnie ich wysokości w Krakowie.

Bilety ZTM często są tańsze niż w innych aglomeracjach w Polsce

Często słyszymy, że ceny naszych biletów komunikacji miejskiej są już zbyt wysokie, ale gdy porównamy je z innymi aglomeracjami w Polsce, to okaże się, że w naszym ZTM wcale nie jest tak drogo, czasem jest taniej niż w innych miastach.

Dla przykładu: za najdłuższy bilet jednorazowy, który u nas obowiązuje na terenie całej Metropolii do 90 min od momentu skasowania – płacimy 4,4 zł w aplikacji mobilnej lub 5 zł za bilet papierowy. Natomiast w innych, dużych miastach w Polsce kosztuje on prawie dwa razy tyle – nawet 8 zł.

Ceny naszych biletów w zależności od wariantu, który wybiera pasażer, często są jednymi z tańszych w Polsce, a na pewno wpisują się w średnią.

W porównanych przez nas 10 aglomeracjach, średnia cena za bilet 90 min wyniosła ok. 5,32 zł (jeśli przyjmiemy cenę naszego biletu elektronicznego, która wynosi 4,4 zł. Oznacza to, że jest ponad złotówkę tańszy od średniej dla dużych miast w Polsce) albo ok. 5,4 zł (jeśli przyjmiemy cenę biletu

papierowego, która u nas wynosi 5 zł).

Ceny biletów niemal bez zmian od 7 lat, a koszty wzrastały. Teraz pandemia pogłębiła tę dziurę

Należy zauważyć, że ceny biletów papierowych pozostawały niemal na niezmiennym poziomie od 2013 roku, gdy okres ich ważności był znacznie krótszy od aktualnie obowiązujących.

Przypomnijmy, że wcześniej pozwalały na przejazd z możliwością przesiadek przez 15, 30 i 60 minut, natomiast od 1 stycznia 2018 roku czasy te wzrosły odpowiednio do 20, 40 i 90 minut.

Podczas zmiany taryfy w marcu tego roku, ceny biletów papierowych wzrosły o 20 groszy, natomiast elektronicznych – kupowanych za pomocą karty ŚKUP lub w aplikacjach mobilnych, zostały niezmienione i są od nich sporo tańsze (bilet na jedno miasto lub ważny przez 20 min kosztuje 3 zł, a papierowy 3,4 zł; na dwa miasta lub ważny przez 40 min – 3,6zł/ 4 zł, a na 3 i więcej miast lub ważny 90 min – 4,4 zł/5 zł)

Na koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej ma wpływ wiele dynamicznych czynników, które co roku powodują, że koszty jej utrzymania wzrastają. Chodzi np. o koszty pracy, ceny paliwa, poziom inflacji, ceny energii elektrycznej.

Koszty utrzymania w ostatnich latach wrastały, podczas gdy od 2013 roku ceny biletów pozostały praktycznie na niezmiennym poziomie. Pandemia i kolejne dodatkowe koszty z nią związane, tę dziurę jeszcze mocniej pogłębiły.

Dlatego chcąc pogodzić oczekiwania pasażerów, które związane są z tym, by transport publiczny, pomimo funkcjonujących obostrzeń, działał bez dużych ograniczeń w rozkładzie jazdy, to podwyżka cen biletów jest koniecznością.

Sprzedaż biletów to tylko 1/3 wszystkich kosztów funkcjonowania komunikacji

Musimy pamiętać, że sprzedaż biletów nie finansuje w całości

funkcjonowania komunikacji miejskiej. Wpływy z nich to zaledwie $\frac{1}{3}$ wszystkich kosztów.

Gdyby chcieć tylko ze sprzedaży utrzymywać transport publiczny, bilety musiałyby być już teraz trzy razy droższe. Ale wówczas byłaby to cena zaporowa i nie do zaakceptowania przez pasażerów.