

Komunikacyjny ranking miast. Odcinek 2: Koszalin

2017-03-17

W dzisiejszym odcinku Emil Markowiak z ZIKIT-u przedstawia jak funkcjonuje komunikacja miejska w Koszalinie. Zapraszamy do lektury!

Koszalin to liczące 108 tysięcy mieszkańców miasto w województwie zachodniopomorskim. W wyniku reformy administracyjnej w 1999 roku, straciło status stolicy województwa po ponad 24 latach, ponieważ **przed reformą w 1975 istniało już województwo koszalińskie**. Jest to również jedno z szesnastu 100-tysięcznych polskich miast, do których można z Warszawy dojechać pociągiem Pendolino. Przyjezdni z Krakowa mogą się poczuć prawie jak u siebie, ponieważ tuż przy dworcu napotkają ulicę **Krakusa i Wandy**, jedną z głównych arterii w mieście. Zapewne nie przez przypadek ulice o takiej nazwie znajdują się w Polsce tylko w Koszalinie oraz w pobliskim Kołobrzegu i Białogardzie.

Czym i dokąd?

W Koszalinie kursują wyłącznie linie autobusowe i jest ich 15. Trzy z nich (linie 6, 14 i 16) kursują z dużą częstotliwością przez cały dzień. Dodatkowo linie 2 i 11 mają zwiększoną do 15 minut częstotliwość w godzinach szczytu, a poza nim kursują co 30 minut. To właśnie **15 minut jest częstotliwością bazową dla koszalińskiej komunikacji miejskiej**. 1 marca 2016 roku została w Koszalinie przeprowadzona reforma komunikacji miejskiej (tzw. **remarszrutyzacja**), która znacząco wpłynęła na tamtejszą siatkę połączeń. Projekt zmian został przygotowany przez firmę Public Transport Consulting, należącą do znanego w branży Marcina Gromadzkiego, rzecznika Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Główna linia w mieście, numer **16 (kolor żółty)**, łączy największe koszalińskie osiedle Północ przez rejon dworca kolejowego do dzielnic południowych, gdzie znajduje się m.in. największa galeria handlowa (Atrium) i cmentarz komunalny. Linia kursuje co 15 minut we wszystkie dni tygodnia, tylko wieczorami jej częstotliwość jest zmniejszona do 20 minut, a w sobotnie i niedzielne poranki do 30 minut. Na przedstawionym zarysie miasta (źródło: Google My Maps) przedstawiono również linię **14 (kolor pomarańczowy)** i trzon trasy linii **6 (kolor niebieski)**, z pominięciem odcinków wariantowych o niższej częstotliwości.

Na powyższej mapce wyraźnie widać, że ścisłe centrum miasta (wskazane znaczkiem) jest **obsługiwane głównie na kierunku wschód-zachód**, co nie wynika bynajmniej z układu ulic. Sześć linii przejeżdża przez główne skrzyżowanie przy Rynku Staromiejskim właśnie na tym kierunku, a tylko jedna rzadko kursująca linia przejeżdża przez niego na kierunku północ-południe. **Tak przez lata kształtował się układ linii w mieście**, ponieważ miasto najpierw rozwijało się równoleżnikowo w kierunku wschodnim, a dopiero później powstało wielkie osiedle na północy i mniejsze na południu miasta. Dopiero w ostatnich latach zwiększała się na

przykład rola linii 6 (kolor niebieski) względem linii 14 (kolor pomarańczowy), co usprawniło połączenie do północnych osiedli. Główna linia 16 również omija ściśle centrum (Rynek Staromiejski), przejeżdżając za to przy dworcu kolejowym, który znajduje się na mapce w miejscu zetknięcia trzech zaznaczonych linii.

Ważną historycznie linią była w Koszalinie „jedyńka” kursująca **w śladzie tramwaju do Mielna**, który funkcjonował w latach 1913-38. W ostatnich latach autobusy na linię 1 wyjeżdżały tylko w sezonie letnim, w liczbie zaledwie kilku kursów. Również w sezonie letnim funkcjonuje przeprawa przez jezioro Jamno położone na północnym skraju miasta. Właśnie po jego drugiej stronie znajduje się nadmorskie miasto Mielno, które uzyskało prawa miejskie 1 stycznia tego roku! Operatorem przeprawy jest miejski przewoźnik MZK Koszalin i **obsługuje ją statkiem wycieczkowym „Kosałek”**, który cieszy się dużą popularnością. Pozostaje mieć nadzieję, że po awansie Mielna na administracyjnej mapie Polski być może zostanie przywrócone regularne połączenie komunikacją miejską między dwoma miastami.

W Koszalinie stosowana jest podobna do białostockiej metoda nazewnictwa przystanków, czyli podanie nazwy ulicy, po której biegnie linia, oraz nazwy przecznicy, np. Jana Pawła II / Władysława IV. Przykład dość kuriozalnej nazwy przystanku, gdzie występuje problem z odmianą nazwiska pewnego polityka i ekonomisty, został przedstawiony na fotografii:

Kolejne zdjęcie pozwala docenić, w jak komfortowych warunkach przebywają pasażerowie i kierowcy na krakowskich pętlach autobusowych:

W Koszalinie został wdrożony system „kiedyPrzyjedzie.pl” informujący pasażerów o rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Tylko na kilku głównych przystankach (Dworzec PKP, Rynek Staromiejski) zainstalowano tablice wyświetlające informacje, za ile przyjedzie autobus danej linii.

Ile zapłacić i jak zapłacić?

W ostatnich kilku latach taryfa biletowa w Koszalinie uległa znaczącym zmianom. Jeszcze dwa lata temu nie było biletów czasowych, a bilety miesięczne kosztowały 100 zł. Na podstawie planu transportowego opracowanego przez wspomnianą wcześniej firmę z Gdyni **wprowadzono bilety czasowe** (30- i 60-minutowe), a **cenę biletu miesięcznego** zmienionego na 30-dniowy **obniżono do 86 zł**. Jest to cena dużo bardziej akceptowalna dla miasta tej wielkości, tym bardziej że w Koszalinie nie ma biletu okresowego na jedną linię. W Krakowie tańszy bilet na wybrane linie zwiększa konkurencyjność komunikacji miejskiej w dojazdach do pracy względem dojazdów własnym samochodem. Bardzo atrakcyjna jest w Koszalinie cena biletu dobowego, która wynosi jedynie 8 zł.

Rozwiązaniem biletowym funkcjonującym tylko w niektórych polskich miastach są karnety, czyli bilety wieloprzejazdowe. Choć jeden przejazd zazwyczaj nie kosztuje

dużo mniej niż na bilecie jednorazowym (w Koszalinie różnica wynosi 27 groszy), to daje pasażerowi odczucie posiadania pewnego zapasu biletów. Zakup 11 biletów w cenie 10 (11-przejazdowy karnet kosztuje 29 zł, a jeden bilet 2,90 zł) daje pewien efekt psychologiczny, zresztą łatwiej jest kupić jeden karnet niż 10 biletów i potem żadnego nie zgubić. W różnych miastach funkcjonują różne sposoby korzystania z karnetów, w niektórych pojedyncze bilety odrywa się od reszty i kasuje, w innych kasuje się kolejny odcinek karnetu i odrywa dopiero po zakończonym przejeździe.

W Koszalinie **nie ma automatów biletowych, tak popularnych w Krakowie**. Wszystkie bilety jednorazowe, czasowe i dobowe sprzedają kierowcy autobusów przy wykorzystaniu kas fiskalnych. Zgodnie z tamtejszą interpretacją przepisów, taki sposób sprzedaży biletów wprowadzono w Koszalinie w 2009 roku. W przypadku braku automatów biletowych w pojazdach możliwość zakupu wszystkich rodzajów biletów u kierowcy jest z pewnością dużą wygodą dla pasażera.

Rozwiązania warte uwagi

W tej rubryce przedstawię rozwiązania ciekawe, ale niekoniecznie w kontekście ich naśladowania. Są po prostu pewną miejską specyfiką, bo **każde miasto ma to coś, co odróżnia je od innych**. Miejski Zakład Komunikacji dysponuje siecią **stacji paliw**. Często spotyka się stacje paliw w zajezdniach autobusowych, dostępne dla osób z zewnątrz, przeważnie z dość atrakcyjnymi cenami. W tym przypadku pozwoliłem sobie użyć słowa sieć, ponieważ jedna ze stacji faktycznie sąsiaduje z zajezdnią, ale druga znajduje się na pętli autobusowej na przeciwnym krańcu miasta. Stacje opatrzone są z daleka widocznymi sloganami „Tu mieszkam, tu tankuję” czy „Moje miasto, moje auto, moja stacja” i oczywiście logiem MZK. Tu chciałbym dodać, iż w mojej opinii logo miejskiego przewoźnika jest jednym z lepszych w kraju, bo genialne w swej prostocie. Są to dwie zagięte przeciwległe strzałki w obramowaniu znaku „stop”.

Teraz kwestia najważniejsza, bo powyższe **stacje paliw są głównymi punktami sprzedaży biletów**. Dużym atutem jest to, że są czynne codziennie **od 6 do 22**, co byłoby nie do osiągnięcia przy klasycznych punktach sprzedaży. Nie wiem jak czytelnicy, ale ja miałem pierwszy raz okazję **kupić bilet autobusowy na stacji paliw**.

Rozwiązaniem, które mnie bardzo zaskoczyło jest sposób wsiadania i wysiadania z pojazdów w godzinach wieczornych. Wsiadanie do autobusów pierwszymi drzwiami jest dość często spotykane (największe miasto, które je stosuje to Katowice), ale w Koszalinie obowiązuje również wysiadanie (!) tylko pierwszymi drzwiami.

Po godzinie 20 kierowca otwiera tylko pierwsze drzwi, skrupulatnie sprawdzając przy tym bilety wsiadającym pasażerom. Zapewne wynika to z względów bezpieczeństwa,

ale absolutnie nie oznacza, że Koszalin jest bardziej niebezpiecznym miastem. Po prostu taki pomysł, który wprowadzono w życie.

Autor tekstu i zdjęć: Emil Markowiak

Podsumowanie

Uzasadnienie ocen:

- 0. W Koszalinie na jedną linię o wysokiej częstotliwości przypada 36 tysięcy mieszkańców. **1 punkt.**
- 0. Bilet 30-dniowy kosztuje 86 zł. **3 punkty.**
- 0. Najtańszy bilet kosztuje 2,90 zł. **0 punktów.**
- 0. Bilet jednorazowy kosztuje 2,90 zł. **1 punkt.**
- 0. Bilet 60-minutowy kosztuje 4 zł. **1 punkt.**
- 0. Bilet 24-godzinny kosztuje 8 zł. **1 punkt.**
- 0. Nie ma biletu na 1 linię. **0 punktów.**
- 0. Możliwość kupienia biletu w pojeździe wyłącznie u kierowcy za gotówkę. **0 punktów.**
- 0. Cena biletów u kierowcy taka sama jak w stacjonarnych punktach sprzedaży. **1 punkt.**
- 0. Brak karty miejskiej oraz możliwości zapisu biletu za pomocą karty płatniczej. **0 punktów.**

Jak powstał ranking?

Poniżej prezentujemy zasady przyznawania punktów w każdej z 10 kategorii.

1. Liczba mieszkańców przypadająca na jedną linię kursującą z częstotliwością przynajmniej 3 kursów na godzinę w godzinach szczytu jak i poza szczytem:

0 punktów – brak takich linii

1 punkt – powyżej 25 tys.

2 punkty – od 21 do 25 tys.

3 punkty – od 16 do 20 tys.

4 punkty – od 11 do 15 tys.

5 punktów – do 10 tys.

2. Cena biletu na 28 dni, pozwalającego podróżować po całym obszarze miasta (niekoniecznie wszystkimi liniami), dowolnej osobie (niekoniecznie mieszkańcowi), drugi raz kupującej bilet (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę):

0 punktów - brak biletów wieloprzejazdowych;

1 punkt - od 110 zł

3 punkty - 80,00-94,99 zł

4 punkty - 65,00-79,99 zł;

5 punktów - do 64,99 zł

3. Możliwość przejechania 2 przystanków w jednym mieście (do 10 minut), za cenę do 2 zł (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę).

4. Możliwość przejechania 5 przystanków w jednym mieście (do 20 minut), za cenę do 3 zł (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę).

5. Możliwość przejechania 10 przystanków w jednym mieście, z przesiadką po 5 przystankach (20 minut jazdy, 10 minut przesiadki, 20 minut jazdy), za cenę do 5 zł (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę).

6. Możliwość nieograniczonego korzystania z komunikacji miejskiej w obrębie miasta, przez 24 godziny, w cenie do 15 zł (bez wyrabiania specjalnej karty).

7. Możliwość korzystania przez 28 dni z jednej linii (na odcinku 5 przystanków), za cenę do 60 zł.

8. Możliwość zapłacenia za przejazd (kupienia biletu) kartą płatniczą w pojeździe.

9. Możliwość zapłacenia za przejazd (kupienia biletu) w pojeździe, w cenie regularnej jednego przejazdu w jednym mieście do 40 minut (jak w punktach sprzedaży biletów/automatach stacjonarnych), za cenę do 4 zł nie posiadając specjalnej karty.

10. Możliwość bezgotówkowego płacenia (kartą miejską lub płatniczą) za przejazd, bez konieczności zachowania papierowego biletu (potwierdzenia zakupu).