

# Multimodalność transportu publicznego w Filadelfii

Filadelfia położona jest na północno-wschodnim wybrzeżu USA, w stanie Pensylwania, u ujścia rzeki Delaware do Oceanu Atlantyckiego. Za transport publiczny w tym ponad 1,5-milionowym mieście i jego okolicach odpowiada zasadniczo spółka o nazwie Southeast Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA), utrzymująca rozległy system, obejmujący autobusy, trolejbusy, tramwaje, lekką kolej miejską, metro i kolej podmiejską. Jest to jedno z zaledwie dwóch przedsiębiorstw komunikacyjnych w Stanach Zjednoczonych, które oferuje tak szeroki wachlarz usług (drugim jest spółka bostońska). Przyjrzyjmy się mu zatem bliżej.

Tekst i zdjęcia **PIOTR T. NOWAKOWSKI**



Od utworzeniu SEPTA zdecydowały władze stanowe w dniu 18 lutego 1964 roku w celu zapewnienia usług transportowych hrabstwu Filadelfia, sąsiadującym z nim hrabstwom Bucks, Montgomery i Delaware, jak też położonemu tuż za dwoma ostatnimi – hrabstwem Chester<sup>1</sup>. Dzisiaj przedsiębiorstwo należy do największych pracodawców w regionie, zatrudniając przeszło 9 tysięcy pracowników<sup>2</sup>, wśród których dominują mężczyźni (zobacz zestawienie 1) i Afroamerykanie (zobacz zestawienie 2). Chronologię rozrostu spółki przedstawia zestawienie 3.

Z komunikacji nadzorowanej przez SEPTA korzystają codziennie setki tysięcy pasażerów<sup>3</sup>. Ostatni spis ludności wskazuje, że 35,7 procenta filadelfijskich gospodarstw domowych nie ma własnego pojazdu, a 70 procent osób zatrudnionych w centrum miasta dociera do pracy transportem publicznym. Na koniec roku podatkowego 2015 obciążenie połączeń obsługiwanych przez SEPTA wyniosło ogółem 330,1 miliona osób (zobacz zestawienie 4), co daje piąty wynik w ciągu ostatniego ćwierćwie-

cza<sup>4</sup>. Blisko dwie trzecie pasażerów to kobiety (zobacz zestawienie 5).

SEPTA pokrywa obszar 3544 kilometrów kwadratowych, zamieszkały przez 4 miliony osób<sup>5</sup>. Na multimodalny system transportu publicznego w Filadelfii składają się 144 stałe trasy, mające długość 2993 kilometry. Mieści się w tym 117 linii autobusowych o łącznej długości tras 2326 kilometrów, obsługiwanych przez flotę 1390 pojazdów; 3 linie trolejbusowe – 24 kilometry i 38 pojazdów; 8 linii tramwajowych i lekkiej kolei miejskiej – 109 kilometrów i 158 pojazdów; 13 linii kolei podmiejskiej – 451 kilometrów, docierających na północ do Trenton (stan New Jersey) i na południe do Newark (stan Delaware), a wykorzystujących 412 wagonów i 153 stacje. Dodajmy do tego metro: *Market-Frankford Line* o długości 21 kilometrów i potencjale 218 wagonów, *Broad Street Line* – 16 kilometrów i 123 wagonów, wreszcie *Norristown High Speed Line* – 22 kilometry i 26 wagonów<sup>6</sup>.

## Autobusy

SEPTA obsługuje 117 linii autobusowych i blisko 15 tysięcy przystanków<sup>7</sup> w całej południowo-wschodniej Pensylwanii. Część autobusów kursuje 24 godziny na dobę (usługa *Night Owl*), choć większość zjeżdża z trasy przed nocą. Wyróżniamy tu trzy sektory: miejski (*City Division*) – ogranicza-

### ZESTAWIENIE 1. PŁEĆ PERSONELU SEPTA<sup>30</sup>

Płeć	Kobiety	Mężczyźni
Ogółem	19%	81%

### ZESTAWIENIE 2. RASA PERSONELU SEPTA<sup>31</sup>

Rasa	Murzyni	biali	Latynosi	Azjaci
Ogółem	56,61%	39,12%	2,84%	1,43%



jący się do Filadelfii, sektor zwycięstwa (*Victory Division*), zwany też *Red Arrow Division*, który obejmuje hrabstwa Chester, Delaware i Montgomery, oraz sektor przygraniczny (*Frontier Division*) – zawarty w hrabstwach Montgomery i Bucks. Pierwszy z nich obsługują autobusy oznaczone przeważnie literami (na przykład linia K z Ridge-Midvale do Arrott Transportation Center) albo liczbami jedno- bądź dwucyfrowymi (na przykład linia 2 z 20<sup>th</sup>-Johnston do Pulaski-Hunting Park), drugi i trzeci zaś – autobusy oznaczone „dziewięćdziesiątkami” (na przykład linia 92 z Exton do King of Prussia) i „setkami” (na przykład linia 118 z Newtown Square do Chester Transportation Center)<sup>8</sup>.

Pozostałe linie autobusowe wykraczają poza sektorowy podział: „dwusetki” stanowią łącznik

*Na multimodalny system transportu publicznego w Filadelfii składają się 144 stałe trasy, mające długość 2993 kilometrów. Mieści się w tym 117 linii autobusowych o łącznej długości tras 2326 kilometrów, obsługiwanych przez flotę 1390 pojazdów*

#### Po lewej

*SEPTA obsługuje 117 linii autobusowych i blisko 15 tysięcy przystanków w całej południowo-wschodniej Pensylwanii. Część autobusów kursuje 24 godziny na dobę*

z pociągami podmiejskimi, obsługiwanych przez SEPTA (na przykład linia 205 z Chesterbrook do Paoli Station), „trzysetki” oznaczają wyspecjalizowane usługi lub trasy zlecone innym podmiotom, a „czterysetki” to autobusy czarterowane przez inne podmioty, włącznie ze School District of Philadelphia<sup>9</sup>.

### ZESTAWIENIE 3. CHRONOLOGIA ROZROSTU SEPTA<sup>32</sup>

Z biegiem lat SEPTA wchodziła w posiadanie następujących firm:

- 1968 → Philadelphia Transportation Company (PTC) ⬇
- 1969 → Philadelphia Suburban Transportation Company (inaczej Red Arrow) ⬇
- 1976 → Schuylkill Valley Lines (Frontier) ⬇
- 1983 → Regional Rail (Conrail) ⬇
- 1984 → Center City Commuter Tunnel (CCCT)

### ZESTAWIENIE 4. LICZBA PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z KOMUNIKACJI OBSŁUGIWANEJ PRZEZ SEPTA<sup>33</sup>

#### Średnie obciążenie w dniu roboczym

628 tysięcy – transport miejski  
58 tysięcy – transport aglomeracyjny  
130 tysięcy – kolej podmiejska

#### Średnie roczne obciążenie

270,7 miliona – transport miejski  
22 miliony – transport aglomeracyjny  
37,4 miliona – kolej podmiejska  
330,1 miliona – ogółem



## ☛ Trolejbusy

Pierwszą w Filadelfii linię trolejbusową uruchomiono w październiku 1923 roku w południowej części miasta, a miała ona długość 9 kilometrów i korzystała z 10 pojazdów<sup>10</sup>. Spośród przeszło trzystu systemów trolejbusowych na świecie, system filadelfijski jest drugim co do długości funkcjonowania, ustępując wielkim jedynie szanghajskiemu, utworzonym w 1914 roku<sup>11</sup>. Obecnie SEPTA obsługuje trolejbusy linii 59, 66 i 75. Pierwsza i trzecia z nich łączą się z linią metra *Market – Frankford* na jej przed-

### ZESTAWIENIE 5. PŁEĆ PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z SYSTEMU OBSŁUGIWANEGO PRZEZ SEPTA<sup>34</sup>

Płeć	Kobiety	Mężczyźni
Ogółem	64,2%	35,8%

### ZESTAWIENIE 6. LINIE TRAMWAJOWE

#### Linie Subway – Surface Trolley



lokalizacja: Philadelphia, Yeadon i Darby (stan Pensylwania)

liczba linii: 5

uruchomiono: 1906

położenie: podziemna i naziemna

#### Linia 10

długość linii: 18,7 kilometra; liczba przystanków: 8;

zajezdnia: Callowhill Carhouse;

stacje końcowe: Overbrook (od zachodu), 13<sup>th</sup> Street Station (od wschodu)

#### Linia 11

długość linii: 21,4 kilometra; liczba przystanków: 10; zajezdnia: Elmwood Carhouse;

stacje końcowe: Darby (od zachodu), 13<sup>th</sup> Street Station (od wschodu)

#### Linia 13

długość linii: 18,3 kilometra; liczba przystanków: 12;

zajezdnia: Elmwood Carhouse;

stacje końcowe: Yeadon lub Darby (od zachodu), 13<sup>th</sup> Street Station (od wschodu)

#### Linia 34

długość linii: 16,3 kilometra; liczba przystanków: 10;

zajezdnia: Elmwood Carhouse;

stacje końcowe: Angora (od zachodu), 13<sup>th</sup> Street Station (od wschodu)

#### Linia 36

długość linii: 26,1 kilometra; liczba przystanków: 11;

zajezdnia: Elmwood Carhouse;

stacje końcowe: Eastwick (od zachodu), 13<sup>th</sup> Street Station (od wschodu)

#### Girard Avenue Trolley (linia 15)



długość linii: 13,5 kilometra;

liczba przystanków: 51;

zajezdnia: Callowhill Carhouse;

stacje końcowe: 63<sup>rd</sup> Street i Girard Avenue (od zachodu), Richmond i Westmoreland Streets (od wschodu);

uruchomiono: 1859, wznowiono: 2005

ostatniej stacji Arrott Transportation Center, z kolei linia 66 dociera do wspomnianej kolei podziemnej na jej końcowej stacji Frankford Transportation Center. W przeszłości zamiast trolejbusów jeździły na tych trasach tramwaje. Na linii 75 zmiana nastąpiła z kwietnia 1948 roku, a w przypadku linii 59 i 66 miało to miejsce kolejno w czerwcu 1950 roku i we wrześniu 1955 roku<sup>12</sup>.

Podobną ewolucję przeszły linie 29 i 79, lecz w lutym 2003 roku zastąpiono je autobusami z silnikiem Diesla, a w październiku 2006 roku zarząd SEPTA podjął decyzję, aby nie zamawiać dodatkowych trolejbusów na rzecz obsługi tych linii, przez co przekształciły się one trwale w połączenia autobusowe. W lipcu 2002 roku diesle wprowadzono też na trzy wspomniane wcześniej linie: 59, 66 i 75, ze względu na konieczność czasowego usunięcia przewodów trakcyjnych na potrzeby prac remontowych. Szczęśliwie jednak w kwietniu 2008 roku przywrócono na tych trasach usługi trolejbusowe<sup>13</sup>. Linia 66 oferuje również usługę nocną *Night Owl*<sup>14</sup>.

## Tramwaje

10, 11, 13, 34 i 36 to numery pięciu tramwajowych linii podziemno-naziemnych (*Subway – Surface Trolley Lines*), zwanych liniami zielonymi (*Green Lines*). Obsługują one trasy w West Philadelphia i hrabstwie Delaware, zajmują też dwa zewnętrzne tory metra *Market – Frankford*, biegnące wewnątrz śródmiejskiego tunelu o nazwie Center City Commuter Connection (z dwóch wewnętrznych torów korzysta kolej podmiejska). Tak jak w przypadku *Green Line* w Bostonie i *Muni Metro* w San Francisco, filadelfijski system tramwajów bazuje na infrastrukturze przedwojennej.

Pojazdy wyruszają w drogę przy stacji 13<sup>th</sup> Street i zatrzymują się przy kolejnych podziemnych stacjach, aż do 33<sup>rd</sup> Street. Między 15<sup>th</sup> Street a 30<sup>th</sup> Street ich trasa biegnie w tym samym korytarzu, co wspomniana *Market – Frankford Line*. Tam też, na wybranych postojach, istnieje możliwość sprawnej przesiadki między tramwajem a metrem. Podziemnymi korytarzami z 13<sup>th</sup> Street i 15<sup>th</sup> Street można się też dostać do stacji kolei podmiejskiej: Jefferson Station i Suburban Station. Z kolei stacja 30<sup>th</sup> Street, przy której zatrzymują się tramwaje i *Market – Frankford Line*, znajduje się po przeciwległej stronie ulicy niż główny dworzec kolejowy Pennsylvania Station – 30<sup>th</sup> Street. Przejście podziemne między tymi dwiema stacjami jest obecnie zamknięte.

Tramwajowa linia 10 wychodzi na powierzchnię przy 36<sup>th</sup> Street, a następnie kieruje się na północny zachód. Pozostałe cztery odbijają na południowy zachód, opuszczając tunel przed przystankiem 40<sup>th</sup> Street. Ciekawostką jest trasa linii 11, która przebiegając wzdłuż Main Street w Darby (hrabstwo Delaware), krzyżuje się bezpośrednio z torami kolejowymi należącymi do korporacji CSX, po których wiedzie transport towarowy. Jest to jedyne takie miejsce w Stanach Zjednoczonych<sup>15</sup>.

Trzy inne połączenia podziemno-powierzchniowe zastąpiono autobusami: linię 31 w 1956 roku, a linie



37 i 38 – rok później. Poza tym działa linia 15, zwana *Girard Avenue Trolley*, na której w 2005 roku wznowiono ruch tramwajowy po 13-letnim okresie obsługiwanym przez autobusy. Kursuje ona między przystankami 63<sup>rd</sup>-Girard i Richmond-Westmoreland, a jej tabor stanowią przywrócone do użytku klasyczne tramwaje typu PCC, opracowane w latach 30. ubiegłego wieku i będące pierwowzorem dzisiejszych tramwajów wysokopodłogowych. Stare wagony wyremontowano, dodając klimatyzację i usprawniając system hamulcowy<sup>16</sup>. Linia ta jako jedyna nie wchodzi w skład systemu *Subway – Surface Trolley*.

Specyfikację sześciu wspomnianych linii tramwajowych przedstawia zestawienie 6.

### Lekka kolej miejska

Obsługiwane przez SEPTA linie 101 (*Sharon Hill Line*) i 102 (*Media Line*), znane pod wspólną nazwą *Media – Sharon Hill Line*, to usługi lekkiej kolei miejskiej (zobacz zestawienie 7). Dla obu stacją końcową jest po jednej stronie 69<sup>th</sup> Street Transportation Center w Upper Darby (hrabstwo Delaware), po drugiej zaś – Media dla linii 101 i Sharon Hill dla linii 102. Ogólna długość trasy obu linii wynosi 19,2 kilometra<sup>17</sup>, jednak suma długości każdej z osobna jest większa o około 3,2 kilometra, gdyż mają one wspólny odcinek między Upper Darby a stacją Drexel Hill Junction.

Obie linie bywają określane potocznie jako *Red Arrow*, a to z tej przyczyny, że stanowią pozostałość systemu tramwajowego o tej właśnie nazwie. Linia 102 powstała w marcu 1906 roku, a 101 – w kwietniu 1913

*Obsługiwane przez SEPTA linie 101 (Sharon Hill Line) i 102 (Media Line), znane pod wspólną nazwą Media – Sharon Hill Line, to usługi lekkiej kolei miejskiej*

roku, będąc w posiadaniu Philadelphia and West Chester Traction Company<sup>18</sup>. W 1954 roku zostały one zakupione przez Philadelphia Suburban Transit Company. Były też dwa inne, teraz już niefunkcjonujące, połączenia tramwajowe *Red Arrow*, to jest 104 i 103. Pierwsze z nich zostało przejęte przez autobusy w 1958 roku, a drugie – w 1966 roku<sup>19</sup>. Z kolei nazwę uruchomionej w 1907 roku linii 100 zmie-

### ZESTAWIENIE 7. LINIE LEKKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ

#### Media – Sharon Hill Line

lokalizacja: hrabstwo Delaware (stan Pensylwania)

liczba linii: 2

ogólna liczba przystanków: 52

uruchomiono: 1906

położenie: naziemna

#### Linia 101

długość linii: 13,9 kilometra

stacje końcowe: Media (od zachodu) / 69<sup>th</sup> Street Transportation Center (od wschodu)

#### Linia 102

długość linii: 8,5 kilometra

stacje końcowe: Sharon Hill (od północy) / 69<sup>th</sup> Street Transportation Center (od południa)



## ZESTAWIENIE 8. STATYSTYKA OBCIĄŻENIA LINII METRA W FILADELFII NA TLE POZOSTAŁYCH MIAST STANÓW ZJEDNOCZONYCH<sup>35</sup>

Lp.	Miasto	Zarządca	Liczba pasażerów w 2014 r. (w milionach)
1.	Nowy Jork	New York City Transit Authority	2 758,5
2.	Waszyngton	Washington Metropolitan Area Transit Authority	271,2
3.	Chicago	Chicago Transit Authority	238,1
4.	Boston	Massachusetts Bay Transportation Authority	174,8
5.	San Francisco	Bay Area Rapid Transit District	132,3
6.	Filadelfia	Southeastern Pennsylvania Transportation Authority	96,7
7.	Nowy Jork	Port Authority of New York & New Jersey	73,6
8.	Atlanta	Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority	71,5
9.	Los Angeles	Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority	48,7
10.	Miami	Miami-Dade Transit	21,7

► niono w 2009 roku na *Norristown High Speed Line* (NHSL). Wspomniemy o niej za chwilę.

### Metro

Filadelfia ma trzeci pod względem starszeństwa system metra w Stanach Zjednoczonych, sięgając swymi początkami 1907 roku.<sup>20</sup> Starsza jest jedynie kolej podziemna w Bostonie (utworzona w 1897 roku) i Nowym Jorku (1904 rok). Metro filadelfijskie składa się z dwóch linii, zbiegających się w centrum miasta. Chodzi o *Market – Frankford Line* (MFL) i *Broad Street Line* (BSL), które stanowią szósty co do obciążenia system metra w USA (zobacz zestawienie 8). Obejmują one 53 stacje, a ich łączna długość wynosi blisko 40 kilometrów. W pobliżu wschodniej stacji końcowej linii *Market – Frankford* zbiegają się trzy

linie trolejbusowe i wiele autobusowych. Co więcej, niektóre połączenia kolei podmiejskiej zatrzymują się na stacji Fern Rock Transportation Center – ostatniej dla metra *Broad Street*.

Do tych dwóch dodajmy zasygnalizowaną wyżej *Norristown High Speed Line* (NHSL), to jest usługę tramwaju międzymiastowego o długości trasy 21,6 kilometra, kursującego pomiędzy Upper Darby (hrabstwo Delaware) i Norristown (hrabstwo Montgomery). Stanowi ona unikalną kombinację technologii transportowych. Wydzierżawiona pierwotnie jako droga kolejowa, prowadzona jest we własnym korytarzu, całkowicie wydzielonym z przestrzeni zewnętrznej, a zasilana przez tak zwaną trzecią szynę. Ma wysokopoziomowe perony, typowe dla metra lub kolei podmiejskiej, lecz obsługiwana jest na ogół kursami jednowagonowymi. Cechuje się też większą liczbą przystanków, co jest bardziej typowe dla systemów lekkiej kolei miejskiej. Z tego powodu traktowano NHSL różnie: raz jako lekką kolej, innym razem jako zwykłą kolej międzymiastową, obecnie zaś jest ona kategoryzowana przez American Public Transportation Association (APTA) jako forma metra<sup>21</sup>.

Specyfikację trzech wspomnianych linii przedstawia zestawienie 9.

## ZESTAWIENIE 9. LINIE METRA W FILADELFII

### Market – Frankford Line (inaczej Blue Line)



**lokalizacja:** Upper Darby i Filadelfia  
**długość linii:** 20,76 km;  
**położenie:** nadziemna i podziemna;

**liczba stacji:** 28;

**stacje końcowe:** 69<sup>th</sup> Street Transportation Center (od zachodu),  
Frankford Transportation Center (od wschodu);  
**uruchomiono:** 4 marca 1907 roku

### Broad Street Line (inaczej Orange Line)



**lokalizacja:** Filadelfia  
**długość linii:** 19,3 kilometra;  
**położenie:** podziemna i naziemna;

**liczba stacji:** 25;

**stacje końcowe:** AT&T Station (od południa),  
Fern Rock Transportation Center (od północy);  
**uruchomiono:** 1 września 1928 roku

### Norristown High Speed Line (inaczej P&W)



**lokalizacja:** hrabstwa Delaware i Montgomery;  
**długość linii:** 21,6 kilometra;  
**położenie:** naziemna;

**liczba stacji:** 22;

**stacje końcowe:** 69<sup>th</sup> Street Transportation Center (od południa);  
Norristown Transportation Center (od północy);  
**uruchomiono:** 22 maja 1907 roku

### Kolej podmiejska

Choć obsługiwana przez SEPTA kolej ma w nazwie „regional rail”, jest ona faktycznie koleją podmiejską, a składa się nań 13 linii ze 153 działającymi stacjami oraz torami o łącznej długości 451 kilometrów<sup>22</sup>. Każda linia określona jest nazwami stacji końcowych. Wyjątek stanowi *Manayunk/Norristown* (zobacz zestawienie 10). Rdzeniem systemu kolei jest wspomniany wcześniej czterotorowy tunel podmiejski (*commuter tunnel*), łączący trzy stacje w centrum miasta: Pennsylvania Station – 30<sup>th</sup> Street (główny dworzec kolejowy), Suburban Station i Jefferson Station. Tunel utworzono w listopadzie 1984 roku, żeby spiąć ze sobą końce dwóch oddzielnych systemów kolei podmiejskiej (*Pennsylvania Railroad* i *Reading Railroad*). Pociągi SEPTA zatrzymują się na każdej z owych trzech stacji – z wyjątkiem linii *Cynwyd*, dla której stacją końcową jest Suburban Station. Na ogół mają też one postój na stacji Tem-



ple University, umiejscowionej na krańcu kampusu uczelni oznaczonej tą nazwą.

Do dworca kolejowego Pennsylvania Station – 30<sup>th</sup> Street dociera kolej podmiejska obsługiwana przez SEPTA, pociągi dalekobieżne narodowego przedsiębiorstwa Amtrak i należąca do spółki New Jersey Transit (NJT) linia *Atlantic City* (ACL).

Skoro mowa o połączeniach międzymiastowych, wspomnijmy jeszcze o (wyjątkowo nieobsługiwanej przez SEPTA) kolei *PATCO Speedline* – metrze łączącym Filadelfię z blisko 80-tysięcznym Camden, 11-tysięcznym Haddonfield i 17-tysięcznym Lindenwold, położonymi w stanie New Jersey. Stanowiąc główną drogę łączącą południe stanu New Jersey z Filadelfią, *Speedline* ma dzienne obciążenie w wysokości średnio 37 tysięcy pasażerów<sup>23</sup> i jest jedyną usługą kolejową w Filadelfii, czynną 24 godziny na dobę. Obsługiwana jest ona przez spółkę Port Authority Transit Corporation, będącą filią Delaware River Port Authority (DRPA) – agencji ustanowionej przez władze Pensylwanii i New Jersey.

### Usługi paratranzytowe

SEPTA zapewnia usługi paratranzytowe dla osób niepełnosprawnych i seniorów, poprzez zindywidualizowany transport lokalny, to jest *Customized Community Transportation* (CCT). Wprawdzie dla tej kategorii pasażerów dostępne są też rejsowe autobusy, jednak zgodnie z ustawą zakazującą dyskryminacji osób niepełnosprawnych (*Americans with Disabilities Act*, ADA), przedsiębiorstwo oferuje porównywalne usługi dla klientów niepełnosprawnych, niemogących

*Metro filadelfijskie składa się z dwóch linii, zbiegających się w centrum miasta. Obejmują one 53 stacje, a ich łączna długość wynosi blisko 40 kilometrów*

korzystać z regularnych połączeń. Uprawnione osoby mogą podróżować kiedykolwiek i gdziekolwiek w ramach wszystkich pięciu hrabstw<sup>24</sup>.

Dostępny jest ponadto program wspólnej podróży (*Shared-Ride Program*). Stanowi on usługę „od drzwi do drzwi” i wymaga uprzedniej rezerwacji, a oferowany jest – w miarę dostępnych miejsc – filadelfijczykom w wieku od 65. roku życia wzwyż. Z usługi tej można skorzystać, by przemieścić się w obszarze Filadelfii i do jakiegokolwiek miejsca w okolicznych hrabstwach w odległości 3 mil (niespełna 5 kilometrów) od granic miasta. Koszty działania programu współfinansuje Pennsylvania Lottery<sup>25</sup>.

### Bezpieczeństwo

Prócz pracowników SEPTA Transit Police Department, w skład którego wchodzi 268 mundurowych i 13 cywilów<sup>26</sup>, za bezpieczeństwo pasażerów, personelu, wyposażenia, nieruchomości i infrastruktury odpowiada departament o nazwie System Safety & Risk Management. Jego zespół regularnie organizuje programy szkoleniowe adresowane do pasażerów wszystkich kategorii wiekowych, podczas których można się dowiedzieć o środkach bezpieczeństwa w pojazdach, na stacjach i w pobliżu torów.

Przynajmniej raz w miesiącu urzędnicy SEPTA realizują kampanie bezpieczeństwa (*Safety Blitzes*), wizytując stacje kolejowe i przystanki w celu przeglądu przepisów i środków ostrożności. Podczas trzeciej



edycji Dnia Świadomości Bezpieczeństwa „Dokonań Bezpiecznego Wyboru” (*Make the Safe Choice*) przedsięwzięcie uczyniło przewodnim motywem hasło „Respect the Train”, by tym sposobem przestrzec przed przekraczaniem torów kolejowych w niedozwolonym miejscu i lekceważeniem bramek przy przejściu przez tory, ale i przypomnieć o respektowaniu pierwszeństwa przejazdu. W środę 29 kwietnia ubiegłego roku, podczas porannego szczytu, cztery-stu pracowników agencji rozdało materiały edukacyjne i odpowiadało na pytania dotyczące bezpieczeństwa na przeszło stu stacjach, przystankach, pętlach i węzłach komunikacyjnych obsługiwanych przez SEPTA.

System Safety & Risk Management uczestniczy w lokalnych targach zdrowia i bezpieczeństwa oraz organizuje wykłady dla różnych grup wiekowych: od przedszkolaków do uczniów szkół średnich, a także kierowanych do innych kategorii słuchaczy, jak

na przykład osób niedosłyszących i niedowidzących, słuchaczy kursów nauki jazdy, specjalistów od interwencji kryzysowej i zawodowych kierowców<sup>27</sup>.

## Podsumowanie

Na koniec łyżka dziegciu w beczce miodu. Choć rozległość i multimodalność transportu publicznego w Filadelfii robi doprawdy ogromne wrażenie, fakt, że jest on współzarządzany przez przedstawicieli miasta, czterech hrabstw i władz stanowych, stanowi przyczynę silnych różnic interesów oraz wynikających stąd tarć i strajków, będących często wypadkową politycznych wiatrów<sup>28</sup>. W lipcu 2012 roku SEPTA otrzymała ze strony American Public Transportation Association (APTA) nagrodę dla najlepszego dużego przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Stanach Zjednoczonych za – jak to wyjaśnił prezes towarzystwa Michael Melaniphy – właściwe zarządzanie finansami, poświęcenie na rzecz zrównoważonego rozwoju

## ZESTAWIENIE 10. LINIE KOLEI PODMIEJSKIEJ

### SEPTA Regional Rail



**lokalizacja:** region metropolitalny Filadelfii (Delaware Valley)

**liczba linii:** 13;

**liczba stacji:** 153;

**długości linii ogółem:** 451 kilometrów

### Airport Line

**liczba stacji:** 10

**stacje końcowe:** Airport Terminals (od południa),

Temple University (od północy)

**uruchomiono:** 28 kwietnia 1985 roku

### Wilmington/Newark Line

**liczba stacji:** 22;

**stacje końcowe:** Newark (od południowego zachodu),

Temple University (od północnego-wschodu);

**zelektryfikowano:** 30 września 1928 roku

### Media/Elwyn Line

**liczba stacji:** 19;

**stacje końcowe:** Temple University (od wschodu),

Elwyn (od zachodu)

**zelektryfikowano:** 2 grudnia 1928 roku

### Paoli/Thorndale Line

**liczba stacji:** 26;

**stacje końcowe:** Temple University (od wschodu);

Thorndale (od zachodu);

**zelektryfikowano:** 11 września 1915 roku

### Cynwyd Line

**liczba stacji:** 3;

**stacje końcowe:** Cynwyd (od północnego zachodu);

Suburban Station (od południowego wschodu);

**zelektryfikowano:** 20 czerwca 1930 roku

### Trenton Line

**liczba stacji:** 15;

**stacje końcowe:** Temple University (od południowego

zachodu), Trenton (od północnego wschodu);

**zelektryfikowano:** 29 czerwca 1930 roku

### Chestnut Hill West Line

**liczba stacji:** 14

**stacje końcowe:** Chestnut Hill West

(od północnego zachodu); Temple University

(od południowego wschodu);

**zelektryfikowano:** 30 marca 1918 roku

### Warminster Line

**liczba stacji:** 17;

**stacje końcowe:** Warminster (od północy);

University City (od południa);

**zelektryfikowano:** 26 lipca 1931 roku

### West Trenton Line

**liczba stacji:** 24;

**stacje końcowe:** West Trenton (od północnego wschodu),

University City (od południowego zachodu);

**zelektryfikowano:** 26 lipca 1931 roku

### Lansdale/Doylestown Line

**liczba stacji:** 27;

**stacje końcowe:** Doylestown (od północy);

30<sup>th</sup> Street Station (od południa),

**zelektryfikowano:** 26 lipca 1931 roku

### Manayunk/Norristown Line

**liczba stacji:** 16;

**stacje końcowe:** Norristown (od północnego zachodu);

30<sup>th</sup> Street Station (od południowego wschodu);

**zelektryfikowano:** 5 lutego 1933 roku

### Chestnut Hill East Line

**liczba stacji:** 14;

**stacje końcowe:** Chestnut Hill (od północnego zachodu);

30<sup>th</sup> Street Station (od południowego wschodu);

**zelektryfikowano:** 5 lutego 1933 roku

### Fox Chase Line

**liczba stacji:** 10;

**stacje końcowe:** Fox Chase (od północnego wschodu);

30<sup>th</sup> Street Station (od południowego zachodu);

**zelektryfikowano:** 25 września 1966 roku



i wzrost liczby pasażerów. Decyzję o przyznaniu nagrody skrytykowała na łamach kwartalnika „Next City” redaktor Diana Lind, stwierdzając, iż mimo pozorów poprawy, filadelfijska spółka wciąż zmaga się z problemem nieprzejrzystości i cierpi na chroniczny brak perspektywicznego programu rozwoju. Jest to szczególnie widoczne na przykładzie kolei podmiejskiej, która doświadczyła ostrych cięć budżetowych w latach 80., wskutek czego część jej tras została przeznaczona na inne cele, co uniemożliwia ich renowację w dającej się przewidzieć przyszłości. Lind proponuje też rozważenie następujących zmian: rezygnacja z opłat za przesiadkę (powodujących zmniejszenie liczby pasażerów), usunięcie połowy przystanków autobusowych (ich duża liczba zmniejsza prędkość kursów), poprawienie jakości obsługi klienta, bardziej przejrzysta polityka informacyjna i... zmiana wiodącego sloganu spółki<sup>29</sup>. ■



**Piotr T. Nowakowski** | Doktor habilitowany nauk społecznych, dziennikarz i publicysta, adiunkt na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim Jana Pawła II

<sup>1</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, Philadelphia 2015, s. 1.  
<sup>2</sup> Tamże.  
<sup>3</sup> Tamże, str. 12.  
<sup>4</sup> Tamże.  
<sup>5</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA operating facts: fiscal year 2015*, Philadelphia 2015, str. 3.  
<sup>6</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 11.  
<sup>7</sup> Tamże.  
<sup>8</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *Buses*, <http://www4.septa.org/service/bus/> (30 grudnia 2015).  
<sup>9</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *School student fare options/procedure*, Form: SP044, Philadelphia, 1 lipca 2013, str. 1-4.  
<sup>10</sup> K.C. Springirth, *Southeastern Pennsylvania trolleys*, Charleston 2008, str. 10, 115-127.  
<sup>11</sup> A. Murray, *World trolleybus encyclopaedia*, Reading 2000, str. 8.  
<sup>12</sup> K.C. Springirth, dz. cyt., str. 10, 115-127.  
<sup>13</sup> Tamże.  
<sup>14</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *Buses* (30 grudnia 2015).



Z komunikacji nadzorowanej przez SEPTA korzystają codziennie setki tysięcy pasażerów. Ostatni spis ludności wskazuje, że 35,7 procent filadelfijskich gospodarstw domowych nie ma własnego pojazdu, a 70 procent osób zatrudnionych w centrum miasta dociera do pracy transportem publicznym

#### Po lewej

Na koniec roku podatkowego 2015 obciążenie połączeń obsługiwanych przez SEPTA wyniosło ogółem 330,1 miliona osób, co daje piąty wynik w ciągu ostatniego ćwierćwiecza

<sup>15</sup> M. Kavanagh, *Route 11*, <http://ktransit.com/transit/NAmerica/useast/philadelphia/lighttrail/phl-lr-rt11.htm> (31 grudnia 2008).  
<sup>16</sup> *Philadelphia's PCCs return to service*, „Railway Age”, 1 października 2005, t. 205, nr 10, str. 30.  
<sup>17</sup> L.W. Demery, *U.S. urban rail transit lines opened from 1980*, [http://www.publictransit.us/ptlibrary/NorthAmericaRailTransitOpenings/Railopenings\\_US\\_Updated2011.pdf](http://www.publictransit.us/ptlibrary/NorthAmericaRailTransitOpenings/Railopenings_US_Updated2011.pdf), str. 40 (15 grudnia 2015).  
<sup>18</sup> *Philadelphia suburban transit routes: concise history*, <http://www.chicago-railfan.com/phldates.html> (20 grudnia 2015).  
<sup>19</sup> Tamże.  
<sup>20</sup> J. Jackson, *Market street, Philadelphia: the most historic highway in America, its merchants and its story*, Philadelphia 1918, str. 201.  
<sup>21</sup> American Public Transportation Association, *A multimodal tour of the Delaware Valley*, Washington, 1 czerwca 2013, str. 1.  
<sup>22</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 11.  
<sup>23</sup> Delaware River Port Authority, *Request for proposals: regional transit security awareness campaign: phase IV& V*, Camden, 28 października 2014, str. 3.  
<sup>24</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 16.  
<sup>25</sup> Tamże.  
<sup>26</sup> Tamże, str. 18.  
<sup>27</sup> Tamże, str. 20.  
<sup>28</sup> G. Williams, *SEPTA Scene*, „Railpace Newsmagazine” wrzesień 2004, t. 4, nr 9, str. 16-18.  
<sup>29</sup> D. Lind, *SEPTA wins best transit award, deserves some credit (and criticism)*, „Next City”, <https://nextcity.org/daily/entry/septa-wins-best-transit-deserves-credit-criticism> (31 lipca 2012).  
<sup>30</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 17.  
<sup>31</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 17.  
<sup>32</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 1.  
<sup>33</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 12.  
<sup>34</sup> Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, *SEPTA media guide 2015*, str. 14.  
<sup>35</sup> American Public Transportation Association, *Public transportation ridership report. Fourth quarter & end-of-year 2014*, Washington 2015, str. 2.