

Nr 31

lipiec 2019
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Mercedes-Benz eCitaro



W piątek, 10 maja 2019 r., z krótką wizytą do Gdańska, a później Gdyni zawitał Mercedes-Benz eCitaro. Całkowicie elektryczny, ładowany w systemie „plug-in” – jedyny w Polsce, jeden z pięciu takich autobusów demo w Europie.

więcej - s. 2

Węzeł przesiadkowy przy stacji Gdańsk Rębiechowo



Oddano do użytkowania węzeł przesiadkowy zlokalizowany po południowej stronie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdańsk Rębiechowo, tuż przy drodze dojazdowej z Banina. W ramach inwestycji powstało 390 miejsc parkingowych i 25 stojaków rowerowych.

więcej - s. 4-5

Gdańskie Tramwaje Wodne rozpoczęły sezon



Możliwość bezpłatnego rejsu dla każdego posiadacza Gdańskiej Karty Mieszkańca – to istotna nowość w tegorocznej ofercie Gdańskiego Tramwaju Wodnego. Inauguracja sezonu, który potrwa do 30 września nastąpiła 1 maja.

więcej - s. 6



Nowe Mercedesy Citaro – już na ulicach Gdańska

BARTOSZ SZWARC

Na ulice Gdańska wyjechały już wszystkie Mercedesy Citaro C2, dostarczone w ramach kolejnej transzy, obejmującej zakup przez spółkę Gdańskie Autobusy i Tramwaje 46 nowych pojazdów. Nie jest to jednak debiut tego modelu w grodzie Neptuna – pierwsze, fabrycznie nowe autobusy Citaro rozpoczęły służbę w GAtT na przełomie 2016 i 2017 r. Ponadto, w ubiegłym roku pracę podjęło kilkanaście Mercedesów Citaro z 2009 r., które do Gdańska przyjechały z Berlina. Wspomniana transza (wartość kontraktu wynosi 79,4 mln zł) objęła dostawę fabrycznie nowych pojazdów, reprezentujących trzy różne klasy wielkości autobusów miejskich: 2 autobusy midi (Mercedes O530K C2), 18 autobusów standardowych (Mercedes O530 C2) oraz 26 autobusów przegubowych (Mercedes O530G C2). Warto dodać, że wyróżnik „C2” oznacza najnowszą generację tego modelu (dla odróżnienia od starszych wersji Citaro, produkowanych już pod koniec lat 90. XX wieku).

Autobusy midi to pojazdy o długości ok. 10,5 m, mniejsze od najpopularniejszych (standardowych), dobrze sprawdzające się na liniach o mniej licznych potokach pasażerskich oraz na trasach obejmujących ciasne, osie-

dlowe odcinki, trudne do pokonania większymi pojazdami. Dwa nowe Citaro klasy midi otrzymały numery inwentarzowe 2492 i 2493. Dołączyły tym samym do grona kilku takich samych modeli kupionych na przełomie 2016 i 2017 r. Koszt zakupu dwóch najnowszych wyniósł ok. 2,8 mln zł. Mimo mniejszego rozmiaru, podobnie jak standardowe autobusy, posiadają one troje podwójnych drzwi, co usprawnia wymianę pasażerów na przystankach. Każdy z takich pojazdów może zabrać na pokład 80 pasażerów, w tym 22 na miejscach siedzących (6 foteli dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi).

Autobusów standardowych (o długości ok. 12 m) jest w Gdańsku najwięcej. Opisywana transza objęła dostawę 18 sztuk (wartość 25,9 mln zł), które otrzymały numery taborowe 2761-2778. Standardowe Citaro C2 zabiera 90 pasażerów, z czego 28 na miejscach siedzących (8 foteli dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi).

Autobusy przegubowe (o długości ok. 18 m) na stałe wpisały się w krajobraz dużych miast i naszej metropolii. Bieżąca dostawa objęła 26 sztuk Mercedesów Citaro O530G C2 (koszt 50,6 mln zł), którym nadano numery taborowe od 2662 do 2687. Nowe nabytki dołączyły do dziewięciu Citaro tej klasy, zakupionych na przełomie 2016 i 2017 roku. Każdy z nowych „przegubów” pomieści 140

pasażerów, w tym 40 na miejscach siedzących (15 foteli dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi).

Najnowsze Citaro są bogato wyposażone. Każde z nich posiada m. in.: system klimatyzacji uwzględniający typowe dla komunikacji miejskiej częste otwieranie drzwi, automatyczne urządzenia detekcji i gaszenia pożaru w komorze silnika, gniazda USB, monitoring wizyjny, system zliczający pasażerów, przykłąk (zapewniający możliwość obniżenia boku pojazdu do 60 mm) oraz fotele i tapicerkę wyprodukowane w konstrukcji... wandaloodpornej, zapobiegającej działaniom chuliganów (rozrywanie, rozcinanie itp.). Autobusy midi oraz standardowe Citaro wyposażone są w jeden, a „przeguby” – w dwa wewnętrzne monitory LCD, wzbogacone o funkcję tzw. antyrefleksu, które służą wyświetlaniu informacji o przebiegu bieżącej trasy autobusu na mapie i przekazywaniu różnych komunikatów. Ponadto, w autobusach przegubowych umieszczono po dwa (w pozostałych po jednym) wewnętrzne wyświetlacze boczne, służące ukazywaniu szczegółowego przebiegu trasy (z wypisanymi przystankami i zaznaczoną aktualną pozycją autobusu). Każdy z nowych pojazdów wyposażony jest także w trzy elektroniczne tablice zewnętrzne, wyświetlające tekst w dobrze widocznym kolorze bursz-

tynowym.

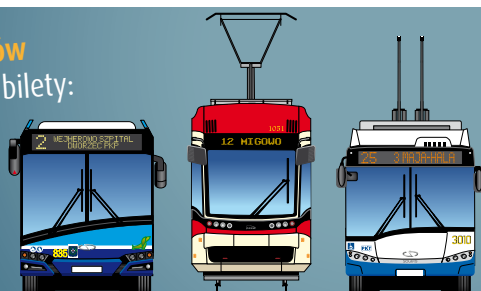
Co jeszcze warto wiedzieć o nowych Citaro? Z nowoczesnych rozwiązań można wspomnieć o module rekuperacyjnym, którego zadaniem jest odzyskiwanie energii podczas hamowania przy jednoczesnej redukcji zużycia paliwa. Spełniane są także wymagane normy emisji zanieczyszczeń, przy czym emisja spalin w nowych Citaro i tak jest znacznie mniejsza od wartości granicznych normy Euro VI. Konstruktorzy zadbałi także o dobro kierowców, z którymi konsultowano projekty tych autobusów. Prowadzący te pojazdy będą mieli do dyspozycji m. in. lodówkę, podgrzewany fotel, czujnik dymu papierosowego oraz defibrylator AED.

Gdańsk jest obecnie w trakcie największej w ostatnich latach wymiany taboru. Poza nowymi autobusami, miasto oczekuje również na dostawę dwukierunkowych tramwajów Pesa Jazz Duo, z kolei w roku 2020 na ulicach Gdańska pojawi się 48 wydzierżawionych Mercedesów Citaro. Prezes Gdańskich Autobusów i Tramwajów Maciej Lisicki zapewnił, że celem spółki jest to, aby dysponować autobusami nie starszymi niż 8 lat.

Nowe Mercedesy Citaro możemy już spotkać na różnych liniach, m.in. na 124, 148, 158, 167, 269 czy zapewniających dojazd do Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego 115 i 283.

W ofercie **telefonicznych biletów metropolitalnych** dostępne są bilety:

- **jednoprzejazdowe**
- **1-godzinne**
- **24-godzinne**
- **72-godzinne**



Mercedes-Benz eCitaro

MARCIN GROMADZKI

W 1977 r. marka Neoplan zaprezentowała autobus oznaczony N814, który był pierwszym na świecie niskopodłogowym autobusem miejskim.

Konstrukcja bazowała na sporym doświadczeniu firmy w produkcji autobusów lotniskowych, ale pomimo swojej oryginalności i ewidentnej innowacyjności... jakoś przeszła bez większego echa.

Sytuacja diametralnie się zmieniła dopiero 13 lat później, gdy rozpoczęła się seryjna produkcja autobusu Mercedes-Benz O405N. Wbrew powszechnym opiniom low-floor-sceptyków, Europa dosłownie zwarowała na punkcie niskiej podłogi – bardzo szybko stała się ona standardem.

W piątek, 10 maja 2019 r., z krótką wizytą do Gdańska, a później Gdyni, zawitał Mercedes-Benz eCitaro. Jedyny w Polsce, jeden z pięciu takich autobusów demo w Europie.

Pojazd jest całkowicie elektryczny – ładowany w systemie „plug-in” (złącze dla wtyczki Combo 2 umiejscowione po prawej stronie w kierunku jazdy nad przednim nadkolem), jednak producent zapewnia możliwość instalacji urządzeń ładowania pantografowego – w dwóch opcjach: zintegrowany z pojazdem odbierak prądu (pantograf) na dachu oraz szyny do ładowania na dachu, przystosowane do ładowania za pomocą stacjonarnego pantografu stacji ładującej.

Układ napędowy nowego eCitaro bazuje na elektrycznej osi portalowej ZF AVE 130 – z silnikami w piastach kół. Moc szczytowa silników wynosi 2 x 125 kW, a moment obrotowy – 2 x 485 Nm. Za sprawą dwukrotnego przełożenia na kołach uzyskuje się nawet moment rzędu 11 000 Nm. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowca już od samego początku ma do dyspozycji pełną siłę pociągową i odpowiednią dynamikę jazdy, także przy pełnym obciążeniu.

W prezentowanym egzemplarzu silniki zasilane są akumulatorami litowo-jonowymi o łącznej pojemności 243 kWh, podzielonymi na dziesięć modułów, z których każdy ma po około 25 kWh. Nowością konstrukcyjną jest zamontowanie sześciu modułów na wzmocnionym dachu autobusu, nad przednią osią. Cztery kolejne moduły umieszczone zostały zaś w tylnej części pojazdu, po lewej stronie.

Standardowo oferowane są dwa moduły na dachu i cztery z tyłu autobusu, czyli około 150 kWh pojemności baterii. Maksymalnie możliwa jest zabudowa 12 modułów, czyli prawie 300 kWh pojemności akumulatorów.

Dzięki zaawansowanemu systemowi chłodzenia, eCitaro utrzymuje akumulatory w odpowiedniej temperaturze, co w efekcie daje maksymalną efektywność ładowania,

wydajności i żywotność. W skrajnie wysokich temperaturach zewnętrznych układ klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej wspomaga też chłodzenie akumulatorów. Elementy emitujące ciepło są ze sobą połączone, dzięki czemu ilość energii potrzebnej do ich chłodzenia jest minimalna. Do klimatyzacji dachowej z pompą ciepła wykorzystywany jest czynnik chłodniczy CO₂, który zapewnia wyjątkową efektywność nawet w bardzo niskich temperaturach. Kolejnym ogniwem systemu ogrzewania jest pompa ciepła, zapewniająca oszczędne ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej. W celu uzyskania równomiernego

rozkładu temperatur, zastosowano tradycyjne boczne grzejniki ściennie z dmuchawą.

Już podczas ładowania w zajeźdni wewnątrz można przygotować wstępnie do pożądanej temperatury, a w razie potrzeby – nawet z pewnym nadładkiem. W ten sposób autobus, w zależności od aktualnej pory roku, rusza w trasę już odpowiednio ogrzany lub schłodzony.

W prezentowanej w Gdyni komplecie, całkowicie wyposażony eCitaro w wersji seryjnej waży około 13,44 tony. Przy dopuszczalnej masie całkowitej 19,5 t odpowiada to pojemności przewozowej wynoszącej

88 miejsc pasażerskich.

Według testu SORT2 (ciężkie warunki miejskie) eCitaro uzyskuje w lecie zasięg około 150 km. W idealnych warunkach autobus pokonuje natomiast nawet 250 km bez dola-dowania.

Mercedes-Benz eCitaro to przed-takt innowacyjnej ofensywy – zmierzającej ku szybkiej, ale przede wszystkim praktycznej elektryfikacji obsługiwanego przez autobusy lokalnego transportu publicznego w miastach i dużych aglomeracjach.

Jak zapewnia producent, postęp prac nad rozwojem technologii akumulatorów dokonuje się w tak szyb-

kim tempie, że w koncepcji eCitaro już teraz zaplanowano jego dostosowanie do przyszłej technologii baterijnej. Dotyczy to np. stosowanych obecnie akumulatorów litowo-jonowych lub akumulatorów NMC, wobec których można założyć, że ich kolejna generacja o większej pojemności, a tym samym o zwiększonym zasięgu, zostanie wdrożona do produkcji już w 2020 r. Wkrótce potem pojawi się też przegubowe eCitaro G.

Elektromobilność w naszym kraju weszła właśnie z fazy projektowej beta w wersję stabilną – seryjnej produkcji i upowszechnienia. Nie ma już odwrotu!



MZKG

Praca Motorniczego



JACEK KWIATKOWSKI
MOTORNICZY TRAMWAJÓW
CZŁONEK POMORSKIEGO STOWARZYSZENIA
SYMPTYKÓW TRANSPORTU MIEJSKIEGO



Każdy na pewno miał taki okres w dzieciństwie, w którym chciał zostać strażakiem, czy policjantem. Ja również miałem takie marzenia, ale mniej więcej w tamtym okresie kielkował również pomysł pracy za sterami tramwaju. I choć w miarę upływu czasu pojawiały się jeszcze inne pomysły na życie, to czas pokazał, że decyzję o swojej zawodowej przyszłości podjąłem już w czasach wczesnoszkolnych. Pozostało jedynie spełnić wymagania – skończyć 21 lat, posiadać prawo jazdy kategorii B oraz być niekaranym i zdrowym.

Po zgłoszeniu i pomyślnym przejściu rozmowy kwalifikacyjnej pretendenta do zawodu motorniczego kieruje się na badania – od wizyty lekarskiej u lekarza ogólnego, przez badania krwi, wzroku, czy słuchu, na badaniach psychologicznych kończąc. Wykonanie wszystkich badań zajmuje z reguły cały dzień. Gdy wyniki nie wskażą jakichkolwiek przeciwwskazań do wykonywania zawodu, można rozpocząć kurs nauki jazdy. Jest on podobny do tego na „osobówki”. Składa się z 30 godzin teorii, 30 godzin praktyki, egzaminów wewnętrznych oraz państwowych. Po zdaniu teorii i praktyki, pozostają jedynie formalności związane z odbiorem dokumentów oraz z zatrudnieniem. Po spełnieniu tych wymagań zostaliśmy motorniczymi.

Już od samego początku praca była bardzo ekscytująca, a to dlatego, że działało się dużo nowego. Motornicy poza koncentrowaniem się na technice prowadzenia tramwaju, musi też pamiętać o przestrzeganiu rozkładu jazdy. Do tego dochodził także zwracanie uwagi na to co się dzieje nie tylko wokół tramwaju, ale również w jego środku, w tym sprzedaż biletów. Sprawnością w szybkim podejmowaniu właściwych decyzji trzeba się wykazać przy reagowaniu na awarie, zmiany trasy i innych nieoczekiwanych sytuacji.

Pierwsze tygodnie pracy to także spore wyzwanie dla organizmu. Zwykle nie byłem w stanie zasnąć w ciągu dnia, jednak często po porannej zmianie zasnęłam zaraz po wejściu do domu i budziłem się późnym wieczorem. Podczas pierwszych 10-15 zmian towarzyszy nam patron, który ma za zadanie wprowadzić nas w nowe środowisko. Dzięki niemu dowiadujemy się, jakie pomyłki podczas pracy jeszcze popełniamy, jak możemy naprawić drobne usterki na miejscu i bez wsparcia techników z zajeźdni. Patron doradza także kogo i kiedy wzywać przez radiotelefon. Jest to swego rodzaju Anioł Stróż, który dba o poprawny przebieg naszych pierwszych zadań.

To, jakie konkretne mamy zadania, można odeczytać z grafiku do-

stępnego w internecie lub w zajeźdni, w dyspozytorni. Podane są tam takie informacje jak nr linii, na której będziemy jeździć, brygada, godzina oraz miejsce rozpoczęcia i końca pracy. W zależności od przydzielonego zadania, motorniczowie z porannej zmiany przejeżdżają do zajeźdni między 3 w nocy a 7 nad ranem. Po pomyślnej kontroli trzeźwości otrzymują dokumenty i rozpoczynają tzw. obsługę codzienną pojazdu. Sprawdzane są: ogólny stan wizualny tramwaju, pantograf, sprawność urządzeń, oświetlenie i wyposażenie. Jeśli coś budzi nasze wątpliwości, zgłaszamy to dyspozytorowi, który przysyła osobę z warsztatu. Jeżeli po wstępnej kontroli motorniczego nie ma żadnych uwag, można wyjechać na trasę. Zgodnie z grafikiem, motorniczowie ze zmian popołudniowych stawiają się o konkretnej godzinie w ustalonym miejscu na i dowiadują się od kolegi, który kończy pracę, czy coś się dzieje z wozem i na trasie, jakie są warunki jazdy itp. Po zjeździe do zajeźdni, przekazujemy wszystkie uwagi dotyczące tramwaju brygadzie i oddajemy wypełnione dokumenty dyspozytorowi.

Poza typowymi zmianami są jeszcze tzw. dodatki i rezerwy. Dodatki można najkrócej opisać jako dwie krótsze zmiany w ciągu dnia, w których na każdą przypadłą przejazd 2-3

okrążeń w godzinach szczytu. Rezerwy natomiast wyjeżdżają z zajeźdni w sytuacjach, kiedy któryś z tramwajów uszkodził się na trasie i nie może kontynuować przewozu.

Niezależnie od tego, jaką mamy zmianę – poranną, czy popołudniową, naszym obowiązkiem jest przysięść do pracy wyspanym i odpowiednio ubranym, mieć przygotowane bilety na sprzedaż, reagować na wezwania przez radiotelefon, stosować się do poleceń nadzoru ruchu i dyspozytora oraz raportować wszelkie usterki zauważone na trasie. O jeździe zgodnie z rozkładem nie muszę już wspominać.

To, jakie zadanie do wykonania otrzymuje motornicz, zależy od kilku czynników, na przykład na jakiego typu tramwaj został przeszkolony oraz do której zajeźdni jest przypisany. Oczywiście zdarzają się sytuacje, w których wykonuje się brygadę przypisaną do innej zajeźdni, jednak są to sporadyczne przypadki. „Młody” motornicz może otrzymać do realizacji każde zadanie, zarówno poranne, jak i popołudniowe oraz dodatki. Jeśli motornicznemu spodoba się dany tryb pracy może złożyć raport z prośbą o przydzielenie na stałe takich zmian.

Dodatkowo, tak jak w moim przypadku, chętni na zmiany popołudniowe muszą znaleźć motorniczego na

zmiany ranne i vice versa.

Najbardziej pamiętne sytuacje? Cóż, najpierw przypominają się te mroźące krew w żyłach gdy udało się uniknąć zderzenia z innym pojazdem. Najczęściej wynikało to ze zlekceważenia przez kierowców któregoś ze znaków, w wyniku czego samochód wjeżdżał na mój tor jazdy. Ale jest też oczywiście wiele sytuacji, które składają na uśmiechu. Zarty i dowcipy koleżanek i kolegów nie należą do rzadkości. Dobrze do pracy nastraja również życzliwość pasażerów. A to za odczekanie na „spóźnialskiego”, pomoc w wyborze optymalnego wariantu podróży lub wskazanie jak trafić do konkretnego miejsca w mieście. Krótko mówiąc – niby zwykłe „dziękuję”, a zawsze pracuje się przyjemniej.

Najmłodszym stażem motorniczym już nie jestem, ale również nie uważam się za kogoś, kto ma szczególnie długie doświadczenie w branży transportu publicznego. Jednak jeśli miałbym odpowiedzieć na pytanie, czy warto zostać motorniczym, to choć jest to praca odpowiedzialna i wymagająca niekiedy sporej wytrwałości, to zdecydowanie zachęcam do rozważenia pracy w tym zawodzie. Ja się zdecydowałem i jestem bardzo zadowolony z takiej, a nie innej decyzji.

ADAM RASZPUNDA



Węzeł przesiadkowy przy stacji **GDAŃSK RĘBIECHOWO**

ADAM RASZPUNDA
TEKST I ZDJĘCIA

We wtorek, 12 marca 2019 r. oficjalnie oddano do użytkowania węzeł przesiadkowy zlokalizowany po południowej stronie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdańsk Rębichowo, tuż przy drodze dojazdowej z Banina. Prace budowlane trwały od maja 2018 r.

W ramach inwestycji powstało 390 miejsc parkingowych i 25 stojaków rowerowych. Wybudowano chodniki oraz niewielki zbiornik retencyjny, który zapewni odpowiednie odwodnienie terenu. Węzeł przesiadkowy został wyposażony w system monitoringu składający się z ośmiu kamer obrotowych oraz dwóch stałych.

Parking działa na zasadzie park&ride i jest dostępny bezpłatnie, przez siedem dni w tygodniu.

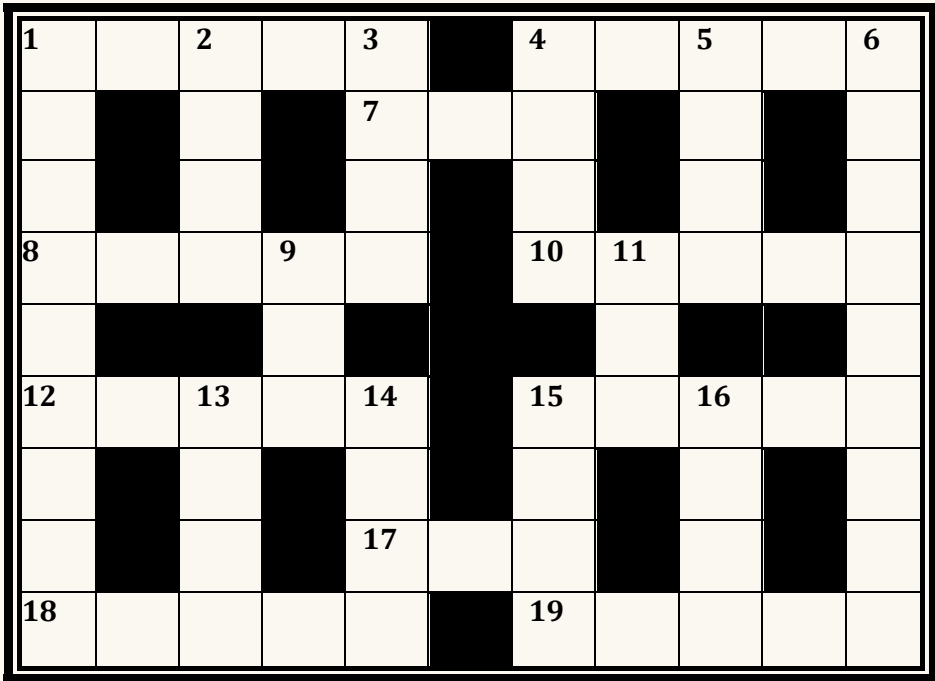
Wartość inwestycji, która została zrealizowana przy współpracy miasta Gdańska i gminy Żukowo wyniosła 9,2 mln zł, z czego ponad 5,5 mln zł to pozyskane dofinansowanie unijne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020 pod nazwą: „Węzły integracyjne: Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz oraz trasy dojazdowe do węzłów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i Szybkiej Kolei Miejskiej na terenie Gminy Miasta Gdańska”. Gmina Żukowo, planuje w tym roku rozbudować drogi dojazdowe do węzła.



KRZYŻÓWKA SYMETRYCZNA

POZIOMO:

- 1) Utrudnia poprawną komunikację na drodze
- 4) Droga komunikacyjna (inaczej)
- 7) W autobusie: багаżowy lub bezpieczeństwa
- 8) Calmus, liana z rodziny palm, o cienkich, czepnych pędach i owocach
- 10) Obrażliwie o człowieku nie-okrzesanym
- 12) Pogardliwie o człowieku sprawdzającym bilety w środkach komunikacji miejskiej
- 15) Najwyższy w masywie Maladeta, szczyt Pirenejów
- 17) Wyznaczona część jezdni oraz na lotnisku
- 18) Miasto na Malcie lub zniżka dla stałego klienta
- 19) Odtwarza różne role



PIONOWO:

- 1) W pojazdach komunikacji miejskiej sprzedawał kiedyś bilety
- 2) Między przystankami tramwajowymi Wyspiańskiego i Mickiewicza na trasie „dwójki”
- 3) Muza ze zwojem papirusowym
- 4) Na bungee lub na bank
- 5) Pomocne przy chorobie
- 6) Finansowy lub biletowy (nazwa zawodu)
- 9) Samochód osobowy z Korei Południowej
- 11) Popularna marka samochodów ciężarowych i autobusów
- 13) Poświata wokół głowy, aureola
- 14) Dawniej napad i uprowadzenie kobiety
- 15) Dawniej: uczucie niechęci, uraza
- 16) Pełny, np. dla pracownika zakładu pracy

Za przygotowanie krzyżówki dziękujemy Panu Waldemarowi Hanzenowi



ZTM GDAŃSK

Gdańskie Tramwaje Wodne rozpoczęły sezon

ZYGMUNT GOLAB
ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W GDAŃSKU

Możliwość bezpłatnego rejsu dla każdego posiadacza Gdańskiej Karty Mieszkańca – to istotna nowość w tegorocznej ofercie Gdańskiego Tramwaju Wodnego. Inauguracja sezonu, który potrwa do 30 września nastąpiła 1 maja.

Na marcowej sesji Rady Miasta Gdańska radni jednomyślnie przegłosowali projekt uchwały, dotyczącej zwiększenia uprawnień dla posiadaczy Gdańskiej Karty Mieszkańca o nową usługę. Jest nią rejs Gdańskim Tramwajem Wodnym. Zgodnie z uchwałą, każdy posiadacz Karty Mieszkańca jest uprawniony do odbycia bezpłatnego rejsu jeden raz w roku kalendarzowym, czyli w sezonie. Sezon trwa od maja do końca września.

To nie jedyna zmiana dotycząca oferty tramwaju wodnego. Kolejna dotyczy podniesienia ceny biletu na rejs. Dotychczas obowiązujące stawki ustalono w 2012 r. i do tego czasu nigdy ich nie podnoszono. Bilet za rejs kosztował 10 zł (osoba dorosła), 5 zł (dziecko). Cena za przewóz roweru również wynosiła 5 zł. Od 1 maja 2019 r. stawki te uległy zmianie: bilet na rejs dla osoby dorosłej kosztuje obecnie 20 zł, dla dziecka 10 zł. Nie zmieniła się cena za przewóz roweru – w dalszym ciągu to tylko 5 zł. Radni Miasta Gdańska jednomyślnie przyjęli nowe stawki.

Z czego wynikają pierwsze od 7 lat podwyżki?
– Koszty funkcjonowania tramwaju wodnego w 2018 r. wyniosły 2,3 mln zł – mówi p.o. dyrektora ZTM w Gdańsku, Sebastian Zomkowski. – Dochody ze sprzedaży biletów, a był to rekordowy pod każdym względem sezon, zamknęły się w kwocie 451

zł. Oznacza to, że wskaźnik pokrycia kosztów funkcjonowania tramwaju wodnego przychodami ze sprzedaży biletów wyniósł za ubiegły rok jedynie 19,4% - podkreśla Zomkowski.

Przyjęte przez Radnych Miasta Gdańska stawki mają ten wskaźnik podnieść – nawet z uwzględnieniem bezpłatnych rejsów dla posiadaczy Gdańskiej Karty Mieszkańca. Prognozuje się zmniejszenie dopłaty budżetu Miasta Gdańska do kosztów funkcjonowania tej atrakcji z 1,87 mln zł do 1,45 mln zł.

Sezon 2018 był najlepszym w historii tramwaju wodnego. Z rejsów skorzystało ponad 65 tysięcy pasażerów, na pokładach jednostek przewieziono blisko 2,5 tysiąca rowerów. Wpływ na to miała nie tylko piękna, słoneczna pogoda, ale i istotne pozytywne na szybkość realizacji rejsów, co również przełożyło się na zadowolenie pasażerów – zaznacza p.o. dyrektora ZTM w Gdańsku.

Do 2017 r. tramwaj wodny funk-

cyjniejszy statkami, mogącymi zabrać na pokład jednorazowo nawet 140 osób i 10 rowerów (na trasie do Wyspy Sobieszewskiej) – mówi Sebastian Zomkowski. – Kolejna to możliwość rezerwacji i zakupu biletów za pośrednictwem internetowego systemu sprzedaży, uruchomionego przez spółkę Żegluga Gdańska. Od zeszłego roku na pokładach jednostek istnieje też możliwość kupienia drobnych, gotowych przekąsek oraz napojów. Przy rejsach trwających ponad godzinę pasażerowie mogą posilić się oraz ugasić pragnienie, bez potrzeby zabierania na pokład własnego jedzenia. Z kolei zmniejszenie, z powodu minimalnej frekwencji pasażerów, liczby dotychczasowych przystanków na linii F6, wpłynęło pozytywnie na szybkość realizacji rejsów, co również przełożyło się na zadowolenie pasażerów – zaznacza p.o. dyrektora ZTM w Gdańsku.

Do 2017 r. tramwaj wodny funk-

cjonował w ramach realizowanego przez Miasto Gdańsk od 2012 r. programu ożywienia dróg wodnych. Zgodnie z jego założeniami wybudowano przystanki tramwaju wodnego, a same statki, funkcjonujące na liniach F5 i F6, należały do wylonionego w przetargu przewoźnika, czyli Żeglugi Gdańskiej. W 2012 r. przewieziono 11 375 pasażerów i 270 rowerów; w 2013 r. 25 794 pasażerów i 488 rowerów; w 2014 r. 31 801 pasażerów i 587 rowerów; w 2015 r. 43 885 pasażerów i 921 rowerów; w 2016 r. 47 240 pasażerów i 1225 rowerów; w 2017 r. 48 367 pasażerów i 1477 rowerów. Rok 2018 – pierwszy rok po zakończeniu programu ożywienia dróg wodnych i wprowadzeniu istotnych nowości (korekta liczby przystanków, większe jednostki, zwiększenie liczby statków i samych rejsów – to aż 65 627 pasażerów i 2 451 przewiezionych rowerów.

■

UM GDAŃSK

Projekt SOHJOA BALTIC

Rozmowa z Panią Magdaleną Szymańską z Referatu Mobilności Aktywnej Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku na temat projektu autonomicznego transportu publicznego

Redakcja: Czym jest projekt Sohjoa Baltic?

Magdalena Szymańska: W ramach projektu „Sohjoa Baltic - przejście do autonomicznego i ekologicznego transportu publicznego ostatniej mili w regionie Morza Bałtyckiego” prowadzone są badania, promocja oraz prezentacja zautomatyzowanych, poruszających się bez kierowcy elektrycznych minibusów, jako jednego ze środków transportu publicznego, a w szczególności połączeń pierwszej/ostatniej mili. Projekt Sohjoa Baltic jest finansowany z Programu Interreg Region Morza Bałtyckiego.

Jakie są cele projektu?

– W ramach projektu przeprowadzono już analizę dotyczącą prawnych aspektów autonomicznej mobilności. Obecnie partnerzy projektu prezentują zautomatyzowane busy na trasach pokazowych, bądź też przygotowują się do tego etapu. Dzięki Sohjoa Baltic w sumie sześć miast w Regionie Morza Bałtyckiego zaprezentuje autonomiczne minibusy na

trasach testowych. W toku realizacji projektu mieszkańcy miast oswajają się z możliwością wykorzystywania autonomicznych busów w transporcie publicznym, a pracownicy sektora mobilności i transportu publicznego zdobywają doświadczenie w zakresie organizacji takich rozwiązań.

Jacy są partnerzy projektu? Czy Gdańsk jest jedynym miastem w Polsce w tym projekcie?

– W skład konsorcjum Sohjoa Baltic wchodzi partnerzy z Finlandii, Estonii, Szwecji, Łotwy, Niemiec, Polski, Norwegii oraz Danii. Liderem projektu jest Uniwersytet Nauk Stosowanych Metropolia w Helsinkach. Gdańsk jest jedynym polskim miastem w konsorcjum projektowym.

Jaki jest czas trwania projektu?

– Realizację projektu zaplanowano na okres od października 2017 do września 2020 r.

Kto tworzy zespół projektowy Sohjoa Baltic w Gdańsku?

– W zespole projektowym znajdują się przedstawiciele Urzędu Miejskiego w Gdańsku, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, Zarządu Transportu Miejskiego oraz Gdańskich Autobusów i Tramwajów. Do współpracy przy realizacji projektu miasto zaprosiło też przedstawicieli organizacji stowarzyszonych czyli Ministerstwa Infrastruktury, Pomor-



skiego Urzędu Marszałkowskiego, Politechniki Gdańskiej, Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego.

Jakie są plany w Gdańsku dotyczące pojazdów pilotażowych?

– W Gdańsku planujemy przetestować zautomatyzowanego minibusu na trasie pokazowej, zamkniętej dla innych rodzajów ruchu. Dzięki GPSowi autonomiczny minibus będzie poruszać się po zaprogramowanej trasie. Będzie skanować otoczenie

oraz „wiedzieć”, kiedy zwolnić lub całkowicie się zatrzymać, jeżeli na swej drodze napotka przeszkodę. Na pokładzie minibusu podczas jazdy testowych obecny będzie operator. Taki pilotaż w Gdańsku zaplanowano na wrzesień 2019 r.

Jakie są wymogi techniczne pojazdów podczas użytkowania?

– Pojazd musi być garażowany w nocy i ładowany przez min. 8 godzin, co pozwoli mu pokonać dystans w autonomiczny minibus będzie poruszać się po zaprogramowanej trasie. Będzie skanować otoczenie

na drodze, której nie będą przecinały przejścia dla pieszych, czy skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Bus nie powinien poruszać się w odległości mniejszej niż 1,5 m od parkingu lub innych dużych obiektów, dlatego pas ruchu musi być stosunkowo szeroki. Wzdłuż trasy pojazdu, co min. 50 m muszą znajdować się tak zwane punkty lokalizacyjne, które pojazd będzie rozpoznawał. Predkość jazdy podczas prezentacji nie przekroczy 14 km/h. Ekstremalne warunki pogodowe mogą spowodować jego awaryjne zatrzymanie.

ZKM w Gdyni analizuje preferencje i zachowania transportowe mieszkańców, gdynianie oceniają komunikację miejską

MACIEJ HELBIN, JAKUB MADEJA, ANDRZEJ ZIELIŃSKI
ZARZĄD KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W GDYNI

ZKM w Gdyni przeprowadził w 2018 r. kolejne, 12. już kompleksowe badanie potrzeb przewoźnych, popytu, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni. Wyniki badań wykorzystywane są przez gdynińskiego organizatora dla planowania oferty przewoźowej. Poniżej przedstawiamy wybrane wyniki badań.

75,5% gospodarstw domowych w Gdyni dysponuje samochodem osobowym. Przeciętna liczba samochodów w gospodarstwie domowym wynosi 1,34. Dzielniami o najwyższym udziale gospodarstw z samochodem (pow. 90%) są: Pustki Cisowskie-Demptowo, Chwarzno-Wiczlino i Mały Kack. Dzielniami o najniższym udziale samochodów w gospodarstwie domowym (poniżej 60%) są: Leszczynki i Grabówek.

Dominującym kierunkiem dojazdów do pracy (69,8%) jest Gdynia. 16,8% mieszkańców dojeżdża do pracy do Gdańska, a 5,9% do Sopotu. W Gdyni najwięcej mieszkańców dojeżdża do pracy do Śródmieścia (25,3%). Średni czas dojazdu do pracy samochodem wynosi 21 min, natomiast transportem zbiorowym 40 min.

Do miejsca nauki dojeżdża 95,2% mieszkańców pow. 15 roku życia,

rowerów 2,1%. Podróżę piesze powyżej 500 m stanowią 11,4%.

Najważniejszymi przyczynami korzystania z samochodu osobowego są w kolejności:

- większa wygoda – 22,3%
- krótszy czas podróży samochodem – 20,4%;
- przewóz rzeczy lub zakupów – 11,2%.

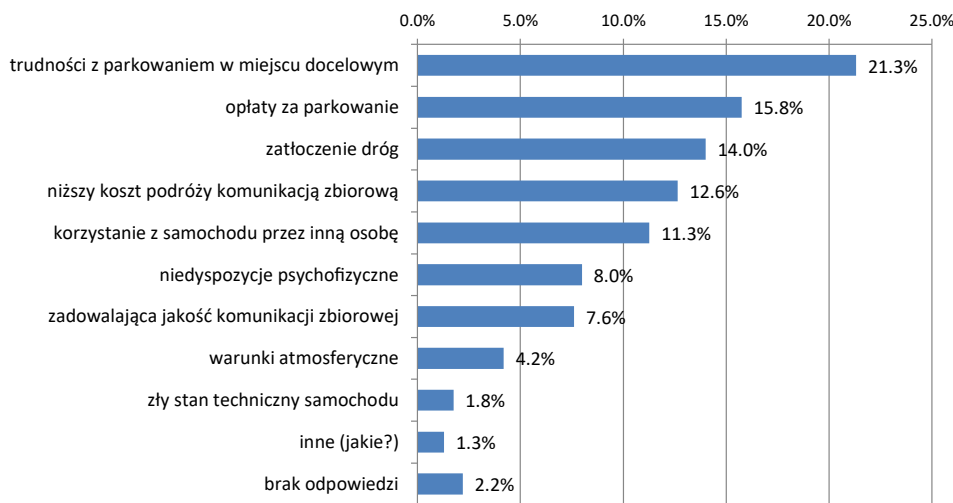
Przewóz dzieci jako przyczynę korzystania z samochodu osobowego wskazało 5,1% mieszkańców.

Najważniejszymi przyczynami korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby dysponujące samochodem są w kolejności:

- trudności z parkowaniem w miejscu docelowym – 21,3%;
- opłaty za parkowanie – 15,8%;
- zatłoczenie dróg – 14,0%.

Najważniejszymi przyczynami korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby dysponujące samochodem są w kolejności:

- trudności z parkowaniem w miejscu docelowym – 21,3%;



Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

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

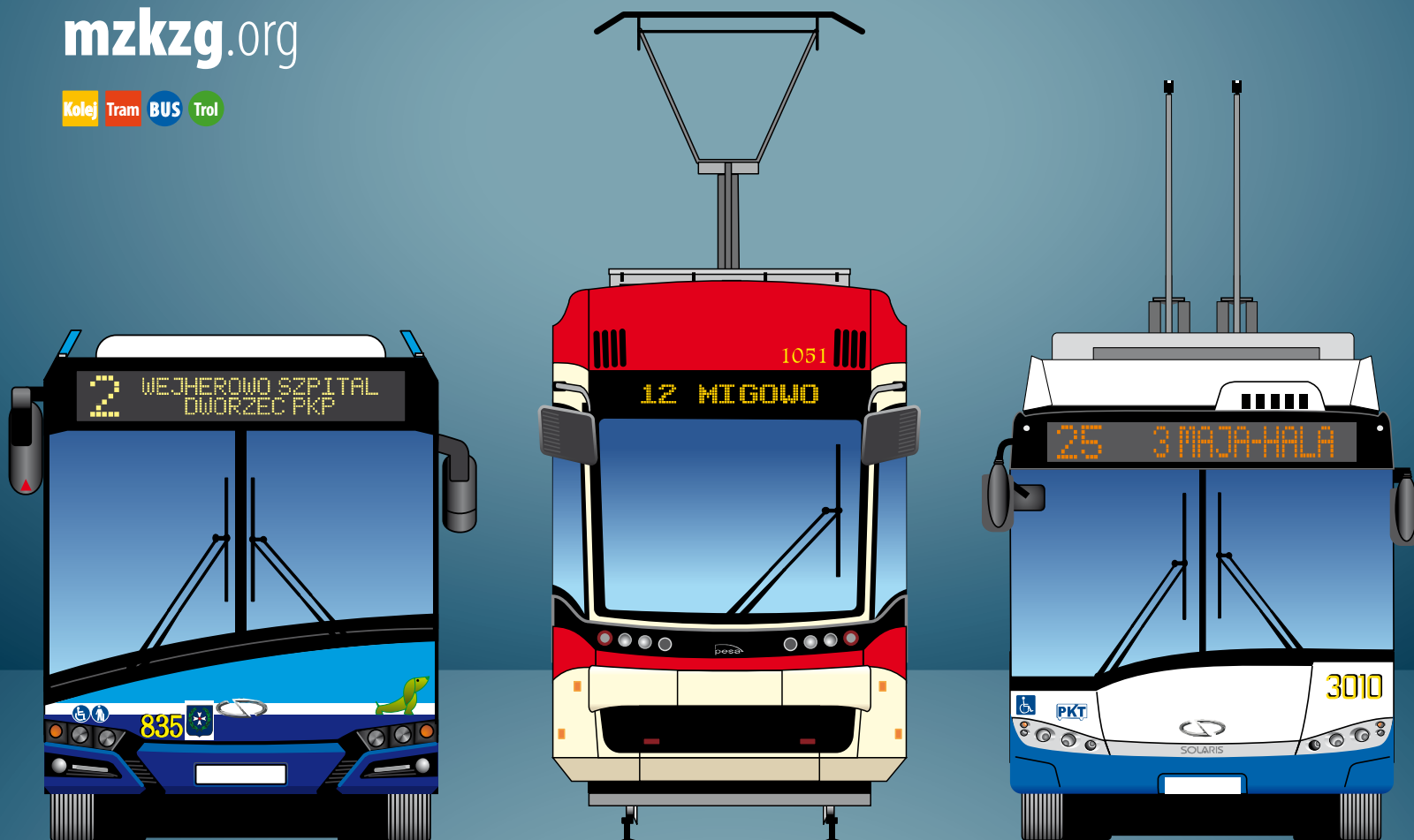
Zespół redakcyjny:
Krzysztof Gzelec - red. naczelny,
Kamil Bujak, Adam Raszpunda

Współpraca:
Olga Wyszomirska, Hubert Kalański
Projekt graficzny i skład:
MZKG

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

mzkzg.org

Kolej Tram BUS Trol



W ofercie **telefonicznych biletów metropolitalnych** dostępne są bilety:

- **jednoprzejazdowe**
- **1-godzinne**
- **24-godzinne**
- **72-godzinne**

Telefoniczne bilety metropolitalne obowiązują w autobusach, tramwajach i trolejbusach ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo oraz w pociągach SKM i PR (bilety 24- i 72-godzinne)

Więcej szczegółów na:

www.mzkzg.org

