

Nr 27

czerwiec 2018
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Z wizytą w gdańskiej zajezdni tramwajowej w Nowym Porcie



W 1899 r. w Nowym Porcie wybudowana została zajezdnia tramwajowa, przy obecnej ul. Władysława IV. Przeprowadzona przez Gdańskie Autobusy i Tramwaje (wcześniej Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku) w ostatnich latach modernizacja tej zajezdni, została zrealizowana w taki sposób, żeby w dalszym ciągu można było podziwiać jej historyczną architekturę.

więcej - s. 4 i 5

20 lat Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni



więcej - s. 6

BP Tour – nowa jakość na trójmiejskim rynku komunikacyjnym



Od 1 stycznia 2018 r. nowy przewoźnik, firma BP Tour Piotr Brewczak, wyłoniona w organizowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku postępowaniu przetargowym, realizuje przejazdy na liniach komunikacyjnych na obszarze Gdańska i w gminach sąsiednich.

więcej - s. 7



1-godzinny wspólny bilet na autobus, tramwaj i trolejbus

HUBERT KOŁODZIEJSKI

Nowy 1-godzinny przesiadkowy komunalny bilet metropolitalny

1 czerwca 2018 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wprowadził do sprzedaży nowy, 1-godzinny komunalny bilet metropolitalny. Jest to kolejny bilet elektroniczny, który można kupować i kasować przy wykorzystaniu urządzeń mobilnych za pomocą jednej z aplikacji: SkyCash, MPay, GoPay lub Jakdojade.pl. Bilet ten pozwala na korzystanie ze wszystkich autobusów, tramwajów i trolejbusów, w ramach komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo. W rezultacie pasażer może przesiadać się pomiędzy różnymi środkami transportu, zarówno w ramach oferty usług jednego organizatora transportu, jak również różnych organizatorów – ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Cena biletu 1-godzinnego pełnopłatnego na linie zwykłe wynosi 3,80 zł (1,90 zł ulgowy), a na linie zwykłe, pospieszne i nocne 4,80 zł (2,40 zł ulgowy).

Korzyści dla pasażerów wynikające z wprowadzenia nowego wspólnego biletu

Do najważniejszych korzyści wynikających z wprowadzenia nowego 1-godzinnego komunalnego biletu metropolitalnego można zaliczyć możliwość:

- zastąpienia dwóch biletów jednonaprzędowych, w przypadku konieczności realizacji podróży z przesiadaniem się – jednym biletem, co daje wymierne oszczędności około 3 zł – można kupić jeden bilet za 3,80 zł zamiast dwóch biletów po 3 zł (1-przejazdowych telefonizacyjnych biletów metropolitalnych) lub 3,20 zł (biletów 1-przejazdowych ZTM w Gdańsku lub ZKM w Gdyni lub MZK Wejherowo),
- przesiadania się na podstawie wspólnego 1-godzinnego biletu metropolitalnego pomiędzy pojazdami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo,
- zastąpienia papierowego 1-godzinnego biletu ZTM w Gdańsku lub ZKM w Gdyni metropolitalnym 1-godzinnym biletem elektronicznym w tej samej cenie, który można kupić i kasować za pośrednictwem urządzeń mobilnych (telefonów),
- korzystania w wejherowskiej komunikacji miejskiej z biletu 1-go-

dzinnego – dotychczas taki bilet w ofercie MZK Wejherowo nie występował.

Inne bilety metropolitalne dostępne przez urządzenia mobilne

Za pośrednictwem urządzeń mobilnych (telefonów) można kupować także inne rodzaje biletów metropolitalnych: 1-przejazdowe komunalne oraz 24- i 72-godzinne. Kolejowo-komunalne metropolitalne bilety 24- i 72-godzinne upoważniają do przejazdów autobusami, tramwajami i trolejbusami oraz pociągami PKP SKM w Trójmieście (w tym na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej) i Przewozów Regionalnych/POLREGIO.

Sprzedaż elektronicznych biletów metropolitalnych szybko rośnie. W 2017 r. MZKZG sprzedał ponad 1,6 mln tylko samych biletów 1-przejazdowych, tj. o 93% więcej niż rok wcześniej. W ostatnim miesiącu pasażerowie kupili ponad 200 tys. tych biletów, co świadczy o utrzymywaniu się bardzo wysokiej dynamiki sprzedaży. Dzięki swoim atrybutom nowy metropolitalny bilet 1-godzinny ma szansę powtórzyć ten sukces.



Tramwaj wodny
więcej s. 8

MZKZG

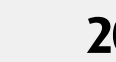
Nowy 1-godzinny bilet telefoniczny
obowiązuje w pojazdach: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo

Kolej Tram BUS Trol **mzkzg.org**

Bilety metropolitalne na urządzenia mobilne

od 1.06.2018

Bilety jednorazowe i czasowe

			Normalny	Ulgowy
1 -przejazdowy	Telefoniczny na linie zwykłe	 +  + 	3,00 zł	1,50 zł
	Telefoniczny na linie zwykłe, pospieszne i nocne	 +  + 	4,00 zł	2,00 zł
1 -godzinny	Telefoniczny na linie zwykłe	 +  + 	3,80 zł	1,90 zł
	Telefoniczny na linie zwykłe, pospieszne i nocne	 +  + 	4,80 zł	2,40 zł
24 -godzinny	Komunalny	 +  + 	15 zł	7,50 zł
	Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów	 +  +  +  +  + 	20 zł	10 zł
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	 +  +  + 	23 zł	11,50 zł
72 -godzinny	Komunalny	 +  + 	30 zł	15 zł
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	 +  +  + 	46 zł	23 zł

Bilety telefoniczne MZKZG dostępne w aplikacjach mobilnych:



Za pośrednictwem aplikacji goPay, jakdojade.pl, moBiLET, mPay oraz SkyCash możliwy jest zakup jednorazowych biletów metropolitalnych.
Za pośrednictwem aplikacji goPay, jakdojade.pl, SkyCash i mPay możliwy jest zakup 1-godzinnych, 24- i 72-godzinnych biletów metropolitalnych.

Nowości taborowe w Metropolii

KAMIL BUJAK

Bieżący oraz przyszły rok, pod względem taborowym, przyniosą znaczące zmiany w transporcie publicznym na Trójmiejskim Obszarze Metropolitalnym. Na ulice i tory wyjadą nowe i komfortowe pojazdy, zastępując te najbardziej wysłużone. Badania preferencji transportowych mieszkańców wskazują, że jednym z czynników decydujących o wyborze samochodu w realizacji podróży miejskiej jest większa wygoda. Aby środki transportu publicznego

mogły skutecznie konkurować z samochodami osobowymi nie wystarczy, aby były czyste i punktualne, lecz muszą oferować coś znacznie więcej. Dlatego standardem w fabryce nowych pojazdów komunikacji miejskiej, kupowanych przez miasta, są takie elementy wyposażenia jak: klimatyzacja, monitoring, niska podłoga, nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, czy porty USB. Poniżej prezentujemy pojazdy z największych rozstrzygniętych przez samorządy przetargów na dostawę taboru.

Tramwaje
15 lutego 2018 r. spółka Gdań-

skie Autobusy i Tramwaje podpisała z bydgoską Pesą umowę na dostawę 15 dwukierunkowych tramwajów Jazz Duo. Pierwsze z nich pojawią się na torach pod koniec bieżącego roku i dołączą do pięciu tego typu pojazdów eksploatowanych w Gdańsku od 2014 r. Każdy z zamówionych tramwajów pomieści 200 osób, w tym 32 na miejscach siedzących. Co jest jeszcze rzadko spotykane, pojazdy wyposażone są w defibrylatory. Wartość kontraktu z Pesą opiewa na ponad 138 mln zł. Zakup nowych tramwajów jest jednym z zadań Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap IV A, na który miało zostać dofinansowanie unijne w łącznej wysokości 268 mln zł.

Autobusy
Oprócz tramwajów gdańska komunikacja miejska zyska 46 nowych autobusów Mercedes Citaro. Wśród nich 26 będzie przegubowych, 18 standardowych długości oraz 2 midibusy. Każdy z nich, w cenach netto, kosztuje odpowiednio 1,582 mln zł, 1,173 mln zł oraz 1,156 mln zł. Jedną z zalet autobusów jest odzyskiwanie energii hamowania poprzez moduł rekuperacyjny umieszczony przy akumulatorach, co przyczynia się do znacznej redukcji zużycia paliwa, a tym samym emisji dwutlenku

węgla, wpływając korzystnie na środowisko. Nowe pojazdy wyjadą na ulice wiosną przyszłego roku.

Trolejbusy
We wrześniu na ulicach Gdyni i Sopotu powinny pojawić się pierwsze trolejbusy Solaris, zakupione w ramach projektu „Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru”, który uzyskał dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Przedmiotem 95-milionowego kontraktu z wielkopolskim producentem jest dostawa 30 pojazdów, w tym 16 przegubowych. Każdy z nich wyposażony będzie w alternatywny napęd pomocniczy z wydajnymi bateriami litowo-tytanowymi, co umożliwi pokonywanie tras bez sieci trakcyjnej o długości do 50 km. Dodatkowo w ramach projektu zakupionych zostanie 21 zestawów baterii litowo-jonowych, które zastąpią niklowo-kadmowe akumulatory starszej generacji w eksploatowanych obecnie trolejbusach. Nowe pojazdy, w ramach systemu monitoringu wyposażone będą między innymi w tzw. kamery lusterkowe, ułatwiające kierowcom obserwację przestrzeni podczas wsiadania i wysiadania pasażerów na przystankach.

Pociągi
Wzrost jakości usług odczuwają też pasażerowie korzystający z kolei. Samorząd Województwa Pomorskiego rozstrzygnął przetarg na dostawę 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zamówienie za kwotę 123 mln zł brutto zrealizuje nowosądecki NEWAG, który dostarczy pociągi z rodziny Impuls. Są to pojazdy z jednorazowym wnętrzem, wyposażone między innymi w monitoring wnętrza, klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej, system zliczania pasażerów oraz dostęp do internetu bezprzewodowego. Zamówione składają się z przegubów, do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się – przewidziano w nich pochylnie, wysuwane stopnie, szerokie przejścia, a także miejsca do przewozu wózków inwalidzkich i rowerów. Nowe pociągi obsługiwać będą docelowo linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Zanim jednak dojdzie do jej elektryfikacji, Impulsy zobaczymy na głównym ciągu kolejowym Słupsk – Trójmiasto – Malbork – Elbląg. Pierwsze dwie jednostki mają zostać dostarczone do 10 grudnia bieżącego roku, dwie kolejne do 30 czerwca 2019 r., natomiast ostatnia – do końca września przyszłego roku.

Budowa ul. Nowej Bulońskiej Północnej w Gdańsku rozpoczęta

ADAM RASZPUNDA

Ruszyły prace budowlane drogowo-tramwajowej trasy, która połączy południowe dzielnice Gdańska z linią kolejową Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Inwestycja ta stanowi przedłużenie otwartej w 2015 r. linii tramwajowej łączącej Siedlce i Piecki-Migowo. Trasa rozpocznie się na skrzyżowaniu ul. Bulońskiej i ul. Myśliwskiej, prowadząc w kierunku południowym. Po drodze przetnie ul. Stolema i połączy się w Jasieniu z ul. Kartuską. Trasa będzie kończyć się węzłem przesiadkowym w re-

jonie skrzyżowania ulic Warszawskiej i Jabłoniowej.

Umowę na budowę linii tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ul. Nowej Bulońskiej Północnej, opiewającą na kwotę 191,7 mln zł, podpisano 17 kwietnia 2018 r. Za jej realizację odpowiada wyłonione w przetargu konsorcjum firm NDI z Sopotu i hiszpańskiej Balzola. Zgodnie z warunkami przetargu inwestycja ma być oddana do 31 lipca 2019 r.

Zakres inwestycji
Nowa Bulońska Północna to ulica klasy „Z” o długości ok. 2,7 km, która połączy Jasień i Ujeścisko-Łostowice

z „Moreną” i dzielnicami tzw. „Dolnego Tarasu”. W ramach inwestycji zrealizowana zostanie budowa m.in.:

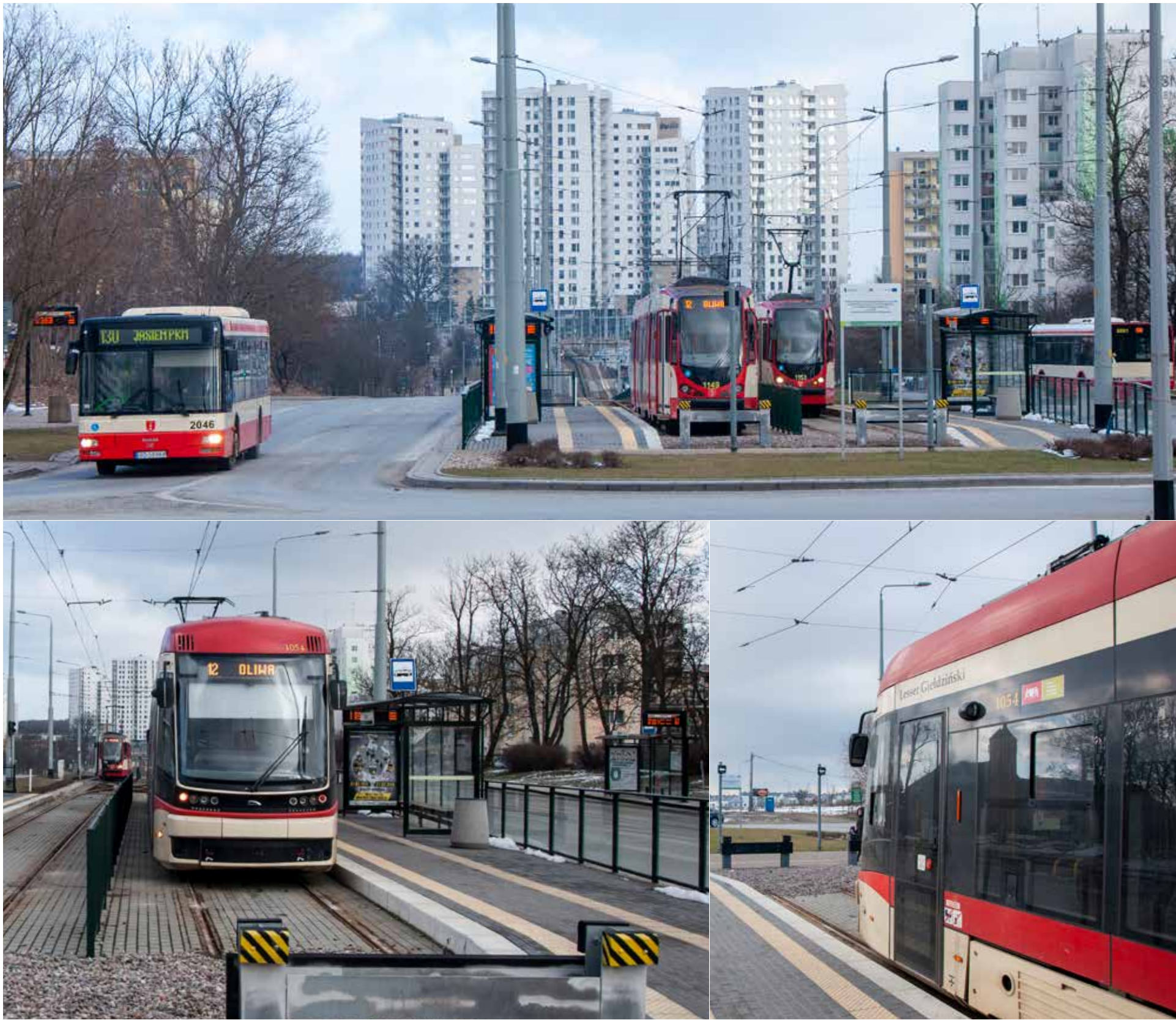
- dwutorowej linii tramwajowej o długości 2,6 km wraz z odwodnieniem, siecią trakcyjną, sterowaniem i ogrzewaniem rozjazdów oraz przystankami tramwajowymi: „Nowa Politechniczna”, „Łąbedzia”, „Stolema”, „Zabornia”;
- tramwajowo-autobusowego węzła integracyjnego „Ujeścisko” wraz z parkingiem dla samochodów osobowych i rowerów;
- tramwajowo-autobusowego węzła przesiadkowego „Zabornia”;
- budynku stacji prostownikowej

wraz z wyposażeniem;

- odcinków ulic (budowa lub przebudowa) w tym między innymi: Myśliwskiej, Nowej Wólkowej, Stolema, Kartuskiej i Limbowej;
- sygnalizacji świetlnej do sterowania ruchem z uwzględnieniem systemu TRISTAR;
- dróg/ścieżek rowerowych i pasów dla rowerów;
- zadaszonych parkingów rowerowych na przystankach tramwajowych oraz na węźle integracyjnym „Ujeścisko”;
- chodników i ciągów pieszych;
- obiektów mostowych (drogowe-

go, tramwajowego) nad potokiem Siedleckim

GPKM IVA
Budowa ul. Nowej Bulońskiej Północnej jest częścią Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etap IVA. Projekt ten w 2017 r. uzyskał dofinansowanie ze środków unijnych w wysokości 286 mln zł. Całkowita wartość projektu wynosi 560 mln zł i poza budową ul. Nowej Bulońskiej Północnej obejmuje m.in. budowę trasy tramwajowej Nowa Warszawska, remont torowiska na Stogach, zakup tramwajów oraz montaż nowych wiat przystankowych i tablic systemu informacji pasażerskiej.





Z wizytą w gdańskiej zajezdni tramwajowej w Nowym Porcie

HUBERT KOŁODZIEJSKI
FOTOGRAFIE: MZKG

W 1899 r. w Nowym Porcie wybudowana została zajezdnia tramwajowa, przy obecnej ul. Władysława IV. Stanowiła ona wówczas siedzibę przedsiębiorstwa rozwijającego i eksploatującego tramwaje elektryczne w Gdańsku. Oprócz siedziby na terenie zajezdni zlokalizowano 5-torową halę przeznaczoną do obsługi tramwajów, dodatkowy budynek, który do niedawna pełnił jeszcze rolę lakierni, podstację trakcyjną oraz dyżurkę. Oczywiście znajdowało się tam również 6 torów przeznaczonych do postoju tramwajów oraz układ torowy umożliwiający obsługę i poruszanie się pojazdów szynowych po zajezdni. Zajezdnia może dzięki temu pełnić też rolę – niedostępną dla pasażerów – pętli tramwajowej. Obecnie stanowi ona „dom” dla 46 tramwajów.

Zajezdnia szczęśliwie przetrwała wojnę, a w okresie gospodarki socjalistycznej została przebudowana w niewielkim zakresie. Przeprowadzona przez Gdańskie Autobusy i Tramwaje (wcześniej Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku) w ostatnich latach modernizacja tej zajezdni, została zrealizowana w taki sposób, żeby w dalszym ciągu można było podziwiać jej historyczną architekturę.

Rozpoczęte w 2016 r. roboty budowlane zostały podzielone na 3 zadania:

- modernizację hali głównej zajezdni i hali „kuźni”,
- przebudowę pomieszczeń warsztatowo-magazynowych – w części bocznej przy hali głównej,
- modernizację ogrzewania w budynkach zajezdni tramwajowej (likwidacja kotłowni parowej i podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej) wraz z remontem pomieszczenia węzła cieplnego.

Nie wszystkie rezultaty remontu można dostrzec patrząc na zajezdnię z zewnątrz, a właśnie roboty wykonane wewnątrz zajezdni w największym stopniu przyczyniły się do poprawy warunków pracy pracowników i obsługi technicznej tramwajów. Zmodernizowano wszystkie kanały obsługowo-naprawcze, wymieniono posadzki hali głównej i kuźni z wykonaniem odwodnienia, odnowiono tynki, wymieniono całą instalację elektryczną, a przede wszystkim – wymieniono węzeł cieplny i zapewniono ogrzewanie kanałów i głównej hali zajezdni. Jak prezentuje się zajezdnia po modernizacji można zobaczyć na dołączonych do niniejszego artykułu zdjęciach.



20 lat Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni

KRZYSZTOF GRZELEC

1 stycznia 1998 r. zostało powołane przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni. Firma powstała w rezultacie wydzielenia nowego podmiotu z Przedsiębiorstwa Komunikacji Autobusowej i Trolejbusowej w Gdyni.

Przesłanką wydzielenia przedsiębiorstwa trolejbusowego była konieczność organizacyjnego rozdzielania traktacji elektrycznej od spalinowej, w sposób umożliwiający dokładną analizę kosztów komunikacji trolejbusowej i autobusowej oraz stworzenie dla trolejbusów warunków do samodzielnego funkcjonowania na rynku usług komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Utworzenie PKT jako niezależnej firmy miało stanowić podstawę dla strategicznej decyzji o zasadności utrzymywania traktacji elektrycznej w Gdyni.

Przed zarząd firmy postawiono zadanie gruntownej przebudowy przedsiębiorstwa, w tym ustalenia jego pozycji rynkowej, poprawy wizerunku trolejbusów wśród mieszkańców i opracowania efektywnej strategii odtwarzania taboru. Zadanie o tyle trudne, że firma rozpoczęła funkcjonowanie w znacznie mniej sprzyjających warunkach w porównaniu do 2018 r. Polska nie była jeszcze wówczas członkiem Unii Europejskiej, nie korzystała ze środków unijnych w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury oraz taboru komunikacji miejskiej w takim stopniu jak dzisiaj. Priorytetami wyboru przewoźników na rynku były niskie koszty eksploatacyjne, parametry ekologiczne traktowane jako istotne, ale o znaczeniu drugoplanowym. Minione 20 lat dowiodło, że decyzja o rozdzieleniu dwóch traktacji była w pełni uzasadniona i przewidywana zmianę priorytetów w kształtowaniu systemów transportowych UE. Zapowiadana przez obecny rząd realizacja polityki elektromobilności nie tylko tworzy z gdynijskiej komunikacji trolejbusowej rdzeń komunalnego transportu miejskiego, ale też otwiera zupełnie nowe perspektywy

rozwojowe przed PKT.

W okresie dwudziestu lat funkcjonowania PKT w Gdyni można wskazać na swoje kamienie milowe w rozwoju tej firmy:

- tworzenie nowoczesnej struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa w latach 1998-2004;
- realizacja projektów rozwoju komunikacji trolejbusowej w latach 2004-2013;
- przeniesienie firmy do nowej siedziby przy ul. Zakręt do Oksywi w Gdyni Leszczynkach;
- opracowanie koncepcji konwersji autobusów na trolejbusy;
- wprowadzenie do obsługi pierwszych trolejbusów wyposażonych w napęd baterijny, niezależniacy te pojazdy od zasilania z sieci trakcyjnej;
- analizy możliwości rozszerzenia oferty o usługi przewozowe świadczone autobusami elektrycznymi.

PKT w Gdyni zatrudnia 387 pracowników, w tym 246 kierowców, z których 24% stanowią kobiety. Przedsiębiorstwo dysponuje 93 trolejbusami, w tym 4 zabytkowymi funkcjonującymi na liniach sezonowych ZKM w Gdyni. Średni wiek taboru wynosi obecnie ok. 10 lat. Udział trolejbusów wyposażonych w napęd baterijny stanowi 53% stanu inwentarzewego. Zarząd i pracownicy techniczni PKT, przy pomocy ekspertów z Politechniki Gdańskiej i Uniwersytetu Gdańskiego, w ramach projektów unijnych, prowadzą badania, w tym testy eksploatacyjne, których celem jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie, w jakim zakresie trolejbusy z niezależnym napędem baterijnym mogą być eksploatowane na liniach organizowanych przez ZKM w Gdyni. Z kolei pracownicy ZKM, analizując na których liniach, ze względu na charakterystyki eksploatacyjne zasilania baterijnego, trolejbusy mogą być eksploatowane w sposób niezagrażający realizacji rozkładu jazdy.

Biorąc pod uwagę planowany rozwój elektromobilności przyszłość gdynijskiej traktacji elektrycznej ma być się więc w różowych kolorach (żeby nie było nieporozumień trolejbusy zostaną w barwach biało-niebieskich).



O najważniejsze działania w najbliższej przyszłości pytamy Prezesa PKT w Gdyni dr. Piotra Małolepszego

Redakcja: Panie Prezesie proszę przyjąć gratulacje z okazji 20-lecia funkcjonowania Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni. Jakich nowości w komunikacji trolejbusowej mogą się w najbliższym czasie spodziewać mieszkańcy Gdyni i Sopotu?

Piotr Małolepszy: Dziękuję bardzo. 20 lecie spółki PKT to szczególna okazja do gratulacji dla wszystkich naszych pracowników, za dobrą i rzetelną pracę. Co do nowości, to na naszych ulicach proszę spodziewać się nowych trolejbusów wyprodukowanych przez polską firmę Solaris. Flotę PKT do wiosny 2019 r. zasilą 16 pojazdów przegubowych oraz 14 standardowych (jednoczłonowych). Ponadto, dzięki zaplanowanej modernizacji w 21 trolejbusach, polegającej na wymianie baterii wraz z dostosowaniem aparatury energoelektronicznej, znacznie zwiększy się ich zasięg. Park taborowy PKT wzbogaci się zatem o 30 pojazdów czwartej generacji. Te najnowocześniejsze pojazdy wyposażone będą tak jak dotychczas w klimatyzację, kamery monitoringu, a także odpowiadające najnowszym standardom systemu informacji pasażerskiej i oczywiście baterie trakcyjne, umożliwiające regularne kursy poza siecią trakcyjną.

Rozwój napędów bateryjnych umożliwia eksploatację trolejbusów bez zasilania z sieci na coraz dłuższych odcinkach tras. Jak Pan przewiduje, o jakich długościach będziemy mówić za 5-10 lat?

– W Gdyni od 2012 r. wprowadzono bardzo innowacyjne rozwiązanie, stosowane dotychczas na niewielką skalę przez kilka zachodnich miast. Na myśli mam regularne kursy poza siecią trakcyjną, realizowane z wykorzystaniem trolejbusów wyposażonych w alternatywny napęd baterijny. Bateria oparta na ogniwach litowych zainstalowana w trolejbusie czyni go hybrydą trolejbusu oraz autobusu elektrycznego, gdyż dzięki alternatywnemu napędowi trolejbus może odłączyć się od sieci i kursować niezależnie od infrastruktury. Obecnie posiadamy 7 takich pojazdów: 3 umożliwiające wyjazd do 15 km poza sieć, 1 do 20 km oraz 3 do 30 km. 4 kwietnia br. Prezydent Miasta Gdyni podpisał z firmą Solaris umowę na dostawę 30 trolejbusów, w tym debiutujących na ulicach naszego miasta 16 przegubowych trolejbusów bateryjnych. Ponadto, jak już wspominałem, 21 pojazdów z obecnego taboru zostanie zmodernizowanych poprzez wymianę baterii niklowo-kadmowych na baterie oparte na ogniwach litowych. To oznacza, że wiosną 2019 r. w taborze PKT będzie aż 58 trolejbusów wyposażonych w najnowocześniejsze baterie, umożliwiające regularne wyjazdy liniowe poza sieć trakcyjną. Aktualnie w Gdyni trolejbusy bateryjne mogą przejechać maksymalnie do 30 km bez podłączenia do sieci. Natomiast przy tak intensywnym rozwoju technologii bateryjnych trudno przewidzieć o jakim zasięgu będziemy rozmawiać za 5 – 10 lat. Wszystko wskazuje na to, że będzie on znacznie większy.

PKT jest bardzo dobrze przygotowane pod względem kadrowym i infrastrukturalnym do rozwoju komunikacji o napędzie elektrycznym. Myślicie Państwo o zakupie autobusów elektrycznych?

– Tak, gdyż dzięki wieloletniemu doświadczeniu w eksploatacji i naprawach pojazdów o napędzie elektrycznym Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni jest przygotowane do świadczenia usług nie tylko trolejbusami, ale również innymi pojazdami zeroemisyjnymi, w tym także autobusami elektrycznymi.

BP Tour – nowa jakość na trójmiejskim rynku komunikacyjnym

JERZY DOBACZEWSKI

Od 1 stycznia 2018 r. nowy przewoźnik, firma BP Tour Piotr Brewczak, wyłoniona w organizowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku postępowaniu przetargowym, realizuje przejazdy na liniach komunikacyjnych na obszarze Gdańska i w gminach sąsiednich. Są to: w Pruszczu Gdańskim linie: 107, 132, 200, 205, 207, 232, N5, w Kolbudach linie: 174, 255, 256, 574, w Sopocie linie: 126 i 171, 122, 143 i w Żukowie linie: 126 i 171 (ta ostatnia kursuje także po Gdyni).

Przez cały 2017 rok firma BP Tour przygotowywała się do realizacji zadania od strony technicznej, co oznaczało między innymi zakup nowych autobusów. 35 pojazdów marki Mercedes-Benz Conecto LF oraz Citaro najnowszej generacji wyposażonych jest m.in. w klimatyzację, miejsca dedykowane osobom niepełnosprawnym oraz szereg innych udogodnień dla pasażerów, m.in. innowacyjny system informacji pasażerskiej, czy porty USB, umożliwiające doładowanie urządzeń mobilnych. Pojazdy spełniają również rygorystyczne normy emisji spalin Euro 6.

Z logo BP Tour zobaczymy w sieci ZTM Gdańsk, następujące autobusy:

15 Mercedesów Conecto (rok produkcji: 2017, liczba miejsc: 98 (28 siedzących + 69 stojących), długość: 12 m), 22 autobusy Mercedes Conecto G (rok produkcji: 2017, liczba miejsc: 143 (43 siedzących + 100 stojących), długość: 18 m oraz jeden Mercedes Citaro (rok produkcji: 2017, liczba miejsc: 85 (26 siedzących + 59 stojących), długość: 10,5 m). Liczba za-kontraktowanych wozokilometrów na okres trwania umowy wynosi 21,9 mln zł. Umowa dopuszcza obsługę przez BP Tour również innych linii, w zależności od potrzeb ZTM.

Co zmieniło się dla pasażerów połą-czeń międzygminnych od stycznia tego roku? Na pewno pasażerowie

pozytywnie odczuli zmianę jakości usług. Dotychczasowi operatorzy dysponowali co prawda nowoczesną flotą, ale BP Tour „wysrubował” jakość w postaci zaawansowanych technicznie pojazdów, aktualnie z najwyższej półki. Stąd nie budzą zdziwienia trafiające do ZTM pozytywne opinie pasażerów, którzy cieszą się, że podróżują do swoich miejscowości tabor-em nowoczesnym i niezawodnym.

BP Tour to nie tylko najnowocześniejsze autobusy, to również niewidoczne na zewnątrz zaplecze techniczne, dbające o właściwy stan techniczny pojazdów. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia do przetargu, w sposób precyzyjny

określono wymagania dotyczące zaplecza technicznego. Nowo powstała zajezdnia spełnia je w 100 procentach. Posiada nie tylko kanały przeglądowe o wymaganych w SIWZ parametrach, ale również szereg urządzeń diagnostycznych, niezbędnych do serwisowania nowoczesnej floty autobusowej, m.in. urządzenia rolkowe do sprawdzania hamulców, urządzenia szarpakowe do sprawdzania zawieszenia, nowoczesne odstożniki i filtry ścieków. Warsztat, objęty całkowitym monitoringiem, powstał w wyniku adaptacji budynku dawnego magazynu, który przeszedł generalny remont. Część biurowa mieści się również w budynku po generalnym remoncie i mieści nowoczesne wyposażenie socjalno-bytowe. W takim otoczeniu pracuje się o wiele lepiej i wydajniej.

Nowy operator na trójmiejskim rynku, oprócz spełnienia norm dotyczących samych pojazdów oraz ich zaplecza technicznego, został zobowiązany umową do zatrudnienia wszystkich kierowców na umowę o pracę. To jeden z żelaznych punktów umowy, nie podlegający negocjacji. Jeśli wśród zatrudnionych przez BP Tour kierowców znajdą się obokrajowcy, będzie od nich wymagana znajomość języka polskiego na poziomie co najmniej średniozaawansowanym. Ci, którzy nie spełnią tego warunku, a więc nie będą umieli porozumieć się z pasażerem, nie będą mogli usiąść za kierownicą autobusu. Podsumowując: BP Tour to nowoczesna flota, nowoczesne zaplecze i doświadczeni kierowcy, co daje gwarancję wysokiej jakości usług przewozowych, na czym skorzystają pasażerowie komunikacji miejskiej, podróżujący w komfortowych warunkach, zgodnych z europejskimi normami jakości. Z pewnością Gdańsk, jak i gminy, które obsługuje nowy operator, nie będą się musiały wstydzić za jakość wykonywanych przez nową spółkę usług.



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 Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kołodziejki

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:
MKZG

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.

POMYSŁ NA WEEKEND: może rejs po Martwej Wiśle?

ZYGMUNT GOŁĄB

O czym myśleli dawni gdańscy żeglarze, płynąc Martwą Wisłą na bezkresne morskie wody? Co widzieli z pokładu swoich jednostek, nim minęli granice portu? Jakże żegnały ich budynki? Jakże wspomnienia zabierali ze sobą żegnając się na długie tygodnie czy miesiące z ukochanym miastem? Próbę odpowiedzi na te i inne pytania można podjąć po wejściu na pokład tramwaju wodnego. W ciągu ostatnich kilku lat charakterystyczne statki, które można spotkać na Martwej Wiśle czy Motławie, stały się jedną z najciekawszych i najbardziej lubianych atrakcji turystycznych w Gdańsku.

Gdańsk od strony wody to nie tylko inna perspektywa znanych na co dzień miejsc, ale przede wszystkim oderwanie się od codzienności. Rejs po Motławie czy Martwej Wiśle nawiązuje do liczących setki lat tradycji żeglugowych Grodu Neptuna. To wszystko składa się na unikalną atrakcję, jaką jest gdański tramwaj wodny – mówi Alicja Kraska, zastępca dyrektora ZTM w Gdańsku ds. handlowych.

Tegoroczny sezon tramwaju wodnego rozpoczął się 1 maja i potrwa do 30.09.2018 r. Linie F5 (Żabi Kruk – Westerplatte – Brzeźno) oraz F6 (Targ Rybny – Narodowe Centrum Żeglarstwa – Sobieszewo) obsługują dwa statki pasażerskie Żegluga Gdańskiej: SONICA i SONICA I. Mają możliwość jednorazowego zabrania na pokład 50 osób i 5 rowerów.

Między 1 maja a 22 czerwca rejsy tramwajem wodnym odbywają się w weekendy, święta oraz wyznaczone dni w liczbie 6 rejsów dziennie (jeden rejs – pojedyncze przeplyniecie statkiem pomiędzy przystankiem pierwszym a ostatnim). Liczba ta ulegnie zwiększeniu po zakończeniu roku szkolnego i związanej z tym zmianie rozkładów rejsów.

Ceny za bilety pozostają na dotychczasowym poziomie. Bilet normalny kosztuje 10 zł, ulgowy 5 zł, przewóz roweru również 5 zł.

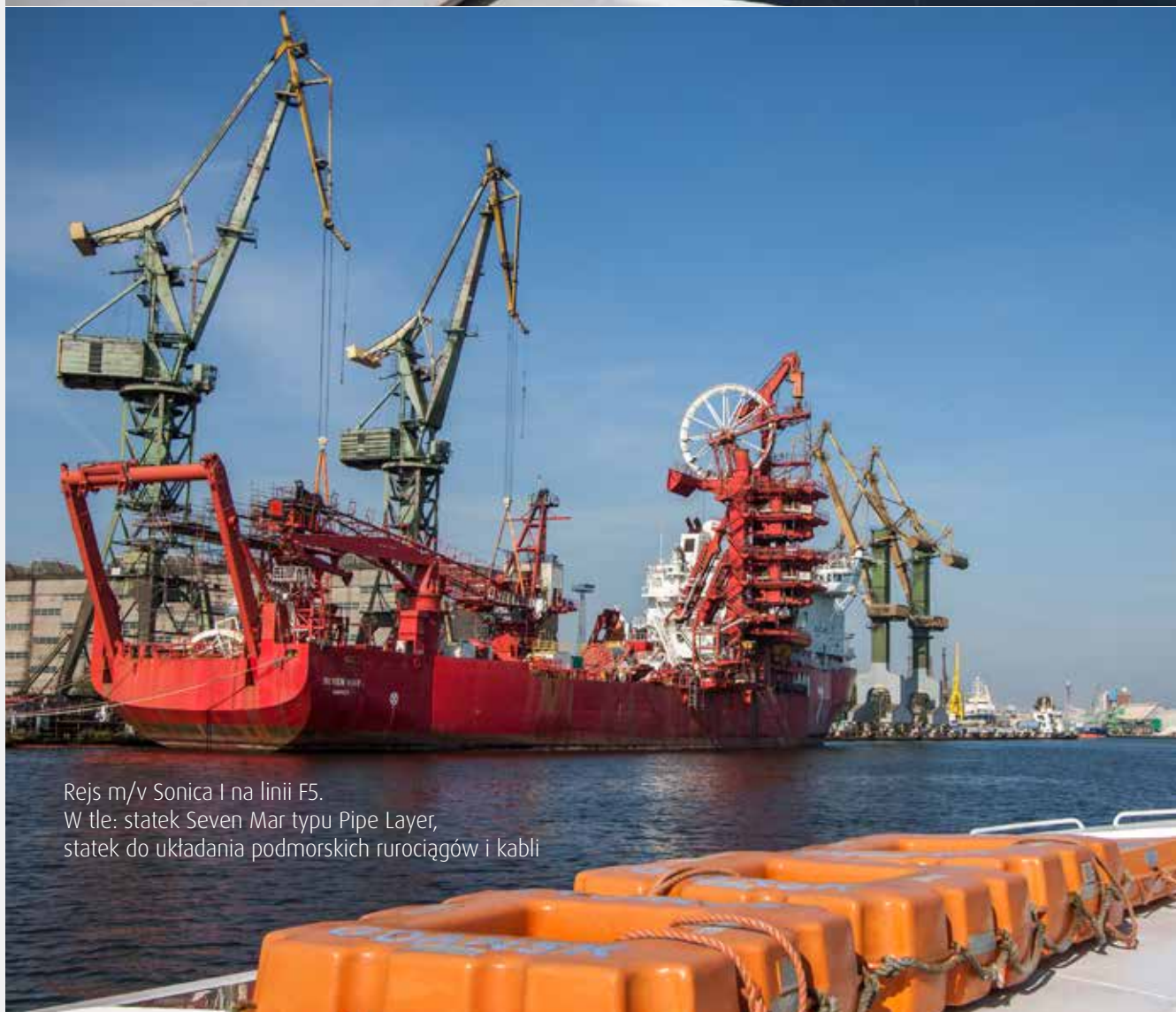
Nowością w tym roku jest możliwość rezerwacji i zakupu biletu za pośrednictwem systemu sprzedaży, uruchomionego przez spółkę Żegluga Gdańska, który jest dostępny pod linkiem www.zegluga.pl/rejsy-ztm. Można zarezerwować maksymalnie 50% miejsc na statku dla danego rejsu, tj. do 25 miejsc dla pasażerów i 3 rowerów dla statków „SONICA” lub „SONICA I”. Zakupu biletów na wyznaczone w rozkładzie rejsy można dokonywać najpóźniej w dniu poprzedzającym rejs do godziny 23:59. Uwaga: bilet jest ważny tylko na wybrany rejs z gwarancją miejsca na przystanku początkowym (dla linii F5: Żabi Kruk, Brzeźno; dla linii F6 Targ Rybny, Sobieszewo).

– Warto podkreślić, że tramwaj wodny cieszy się z roku na rok coraz większym zainteresowaniem mieszkańców i turystów – zaznacza Alicja Kraska podając imponujące statystyki. W 2012 r. przewieźliśmy 11 375 osób i 270 rowerów, w roku 2013: 25 794 osób i 488 rowerów, w roku 2014: 31 801 osób i 587 rowerów, w roku 2015: 43 885 osób i 921 rowerów, w roku 2016: 47 240 osób i 1225 rowerów, a w roku 2017: 48 367 osób i 1477 rowerów. W okresie 6 lat liczba pasażerów zwiększyła się ponad czterokrotnie.

– Tegoroczna oferta nieco różni się od tego, do czego dotychczas byli przyzwyczajeni mieszkańcy i turyści – mówi Alicja Kraska. – Chodzi nie tylko o możliwość internetowej sprzedaży biletów, możliwość zakupu przekąsek na pokładzie jednostek, ale i częstotliwość rejsów oraz wielkość statków, które zmieniają się po zakończeniu roku szkolnego, ale o szczegółach opowiem innym razem – dodaje tajemniczo wicedyrektor ZTM.



Rejs m/v Sonica I na linii F5.
W tle m.in. Brama Mariacka i Żuraw



Rejs m/v Sonica I na linii F5.
W tle: statek Seven Mar typu Pipe Layer,
statek do układania podmorskich rurociągów i kabli