

Nr 30

grudzień 2018
nakład: 30 tys. egz.
ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Elektromobilność szansą dla trolejbusów w miastach



Nic nie jest w stanie zatrzymać już elektromobilnej karuzeli, w której pierwsze skrzypce grają elektrobusy bateryjne. Staje się to już wręcz standardem, że większość miast dysponuje lub będzie dysponować autobusami o napędzie elektrycznym, zasilanymi energią zgromadzoną w akumulatorach.

więcej - s. 3

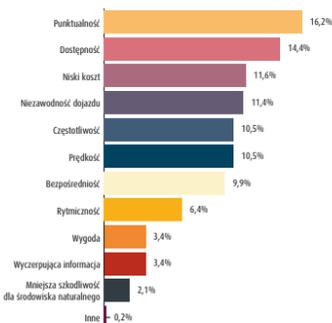
Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w MZKZG



Jak co roku, w każdą sobotę przypadającą pomiędzy 16 a 22 września MZKZG przygotował dla mieszkańców metropolii szereg atrakcji.

więcej - s. 4-5

Komunikacja w Sopocie oczami mieszkańców



więcej - s. 6

1 grudnia bieżącego roku wszystkie kursy trolejbusowej linii 31, funkcjonującej w stałym wariantcie na trasie Gdynia Kacze Buki – Sopot Reja, przedłużone zostały do Ergo Areny. Do usytuowanej na granicy Gdańska i Sopotu hali widowiskowo – sportowej pojazdy dojeżdżają w Sopotcie ulicami: 3 Maja, Władysława IV i Władysława Łokietka. W obie strony na tym odcinku pokonują łącznie ponad 5 km bez podłączenia do sieci trakcyjnej.

Wyposażenie trolejbusów w baterie trakcyjne wykreowało nowe możliwości w zakresie rozwoju komunikacji trolejbusowej. Od 2015 r., trolejbusy linii 21 zajeżdżają na Skwer Kościuszki – do przystanku Przystań Żegluga. Trolejbus składa pantografy przy Infoboksie na ul. Świętojańskiej, następnie pokonuje dwukilometrowy odcinek „na bateriach”, po czym ponownie podłącza się do sieci na pierwszym przystanku na ul. 10 lutego. Rok później trolejbusy dotarły do osiedla Fikakowo w Wielkim Kaku. Uruchomienie linii 29 w tamtym rejonie miasta, obsługiwanej pojazdami z napędem pomocniczym, stanowiło swego rodzaju kompromis z mieszkańcami, którzy sprzeciwiali się postawieniu na ulicach Fikakowa słupów trakcyjnych.

W ciągu kilku najbliższych miesięcy do zajezdni trolejbusowej w Gdyni dostarczane będą sukcesywnie nowe pojazdy wyprodukowane przez firmę Solaris – łącznie na ulice trafi 16 przegubowych i 14 standardowej długości trolejbusów. W ramach tego samego projektu, baterie w 21 obecnie eksploatowanych pojazdach zastąpione zostaną bardziej wydajnymi zasobnikami litowo-jonowymi. Wspomniana inwestycja, zakładająca zakup nowych i modernizację starszych trolejbusów istotnie zwiększy jakość gdyńskiego transportu zbiorowego i pozwoli na stopniowe wdrażanie zmian zaplanowanych przez gdyński Urząd Miasta i Zarząd Komunikacji Miejskiej. Od 1 grudnia, na wniosek Urzędu Miasta w Sopotcie, wszystkie kursy wspomnianej linii 31 (z wyjątkiem jednego wykonywanego przez trolejbus przechodzący na linię 21) realizowane są do Ergo Areny. W najbliższym czasie zwiększona zostanie także częstotliwość kursów linii 29. Przegubowe trolejbusy zostaną zaangażowane natomiast do obsługi linii 27, której trasa zostanie nieco zmodyfikowana. Zamiast kursować, jak ma to miejsce obecnie, w ciągu al. Zwycięstwa, pojazdy zostaną skierowane w obu kierunkach ulicami obok C.H. Riwiera, Hali Sportowo – Widowiskowej Gdynia Arena oraz kompleksu biurowców Łużycka Of-



Miasto Gdynia rozwija komunikację trolejbusową

KAMIL BUJAK

rice Park. Jako nowość, w przyszłym roku dwa trolejbusy przegubowe zobaczymy też na linii 181 z Gdyni Kaczych Buków do pętli Sopot Reja.

Dzięki dostawom i modernizacjom pojazdów możliwe będzie również uruchamianie nowych linii trolejbusowych. Wśród nich jest linia 34, którą zaplanowano w relacji Demptowo – Węzeł Franciszki Cegielskiej, ulicami: Skarbka, Kartuska, Morską, Podjazd, 10 lutego i Władysława IV.

Zakładane inwestycje Gdyni w tabor elektryczny nie kończą się na wymienionych wyżej zakupach. Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej, w ramach programu

Gepard, ogłosiło w październiku przetarg na dostawę sześciu sztuk pojazdów bezemisyjnych. Nowe środki transportu, o długości ok. 12 m, będą stanowiły coś na wzór hybrydy trolejbusu i autobusu elektrycznego (będą musiały posiadać obie homologacje). Wyposażone zostaną w efektywne energetycznie baterie oparte na ogniwach elektrochemicznych (akumulatorach) litowo-tytanowych. Zasobniki te ładowane będą podczas jazdy z trolejbusowej sieci trakcyjnej, a także podczas postoju na zajezdni. W porównaniu do obecnie eksploatowanych trolejbusów, w zamawianych elektrobusach bateria trakcyjna będzie podstawowym źródłem zasilania, natomiast sieć napowietrzna – pomocniczym.

Przewiduje się, że nowe elektrobusy dedykowane zostaną do obsługi linii 170, obecnie funkcjonującej na trasie Pogórze Dolne Złota – Plac Kaszubski, a docelowo przedłużonej do Węzła Franciszki Cegielskiej ulicami Świętojańska i Piłsudskiego. Na odcinku od Węzła Franciszki Cegielskiej do Węzła Ofiar Grudnia pojazdy poruszać się będą z pantografami podłączonymi do trakcji. Natomiast pozostałą część trasy, do Pogorza Dolnego pokonają „na bateriach” – w każdym kursie w obie strony łącznie 12,6 km.

Radosnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz Szczęśliwego Nowego 2019 Roku
Czytelnikom Przystanku Metropolitalnego
życzy

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej



Bezgotówkowe płatności za przejazdy

faza testów w komunikacji miejskiej

MATERIAL ZTM W GDAŃSKU

Na początku października rozpoczęła się faza trwających 12 miesięcy testów Open Payment System – innowacyjnego systemu płatności za przejazdy komunikacji miejskiej, opracowanego przez spółkę Mennica Polska. W 15 pojazdach obsługujących trasy linii autobusowych 110

i 210 zamontowano 23 urządzenia mobilne, umożliwiające zakup biletów jednorazowych, pełnopłatnych i ulgowych, przy pomocy zbliżeniowej karty płatniczej. **Zacznijmy od tego, czym jest Open Payment System?**
– Sposób działania innowacyjnego

OPS można opisać hasłem - „wybierz, zbliż i jedź”. Wybór biletu na ekranie inteligentnego terminala znajdującego się na pokładzie pojazdu komunikacji miejskiej, a następnie przyłożenie zbliżeniowej karty płatniczej do czytnika, równoznaczne jest z nabyciem i skasowaniem biletu i uzyskaniem uprawnień do przejazdu. Istotną nowością OPS jest nadanie zbliżeniowym kartom bankowym podwójnej funkcji - pełni one jednocześnie rolę środka płatniczego oraz identyfikatora płatności w przypadku kontroli. Analogicznie za przejazd zapłacić można smartfonem obsługującym technologię HCE lub NFC – mówi Jacek Siemski, Dyrektor Działu Handlowego Płatności Elektronicznych Mennicy Polskiej.

To oznacza, że zakup biletu w elektronicznej formie, za pomocą zbliżeniowej karty płatniczej, jest jeszcze szybszy niż ten w biletomacie. Bezpieczeństwo każdej transakcji jest zgodne ze standardami organizacji płatniczych VISA i Mastercard. Gwarantuje to użytkownikom, czyli pasażerom komunikacji miejskiej, zarówno najwyższą jakość, jak i bezpieczeństwo. Zbliżeniowa karta płatnicza w pełni zastępuje tradycyjny bilet papierowy.

Jak podaje Mennica Polska, system wykorzystujący technologię

płatności zbliżeniowych, cieszących się w Polsce coraz większą popularnością, to odpowiedź na trendy rynkowe. Polacy polubili ten rodzaj płatności, jest więc szansa, że polubią również ten sposób płacenia za bilety. Jak podkreśla spółka Mennica Polska, o wyjątkowości Open Payment System stanowi jego architektura. Umożliwia dostosowanie systemu do specyfiki danego ośrodka miejskiego. Pozwala na integrację i rozliczanie usług publicznych, dostarczanych przez różnych operatorów transportu, rozwiązuje problem różnic taryfowych, a tym samym zwalnia podróżnego z obowiązku ich znajomości. To oznacza, że bez względu na to, jakim środkiem transportu porusza się podróżny, do opłacenia przejazdu wystarczy mu jedynie zbliżeniowa karta płatnicza.

Urządzenia zainstalowane w autobusach umożliwią zakup wyłącznie biletów normalnych i ulgowych jednorazowych na jeden przejazd. Ponieważ Open Payment System jest wygodny dla podróżujących nie znających obowiązujących taryf, ani nie mających czasu na znalezienie punktów sprzedaży tradycyjnych biletów (czyli m.in. turystów), testy odbywają się na liniach 110 i 210. Na tych liniach, funkcjonujących pomiędzy Lotniskiem im. Lecha Wałęsy

a centrum miasta, jest wielu przyjezdnych, okazujących pasażerów, korzystających z biletów jednorazowych.

Testy Mennicy Polskiej odbywają się w ramach budowy jednolitego i zintegrowanego systemu biletowego dla całego województwa pomorskiego. System organizuje spółka InnoBaltica, stanowiąca podmiot powołany przez Miasto Gdańsk, Miasto Gdynia, samorząd województwa pomorskiego, przy współpracy z gdańskimi uczelniami wyższymi - Politechniką Gdańską, Uniwersytetem Gdańskim oraz Gdańskim Uniwersytetem Medycznym.

InnoBaltica prowadzi również obecnie oddzielne testy funkcjonalności i sposobów płatności za bilety. W wybranych środkach komunikacji miejskiej na terenie Pomorza pojawiły się urządzenia umożliwiające łączność ze smartfonami pasażerów. Stanowi to początek testów systemu pozwalającego na pełną integrację sprzedaży biletów różnych przewoźników na Pomorzu. Stanem docelowym ma być sytuacja, w której pasażer, za pośrednictwem jednego nośnika biletu zapłaci za przejazd różnymi środkami komunikacji na terenie województwa – także za przejazdy pociągiem oraz połączenia transgraniczne, np. promowe do Szwecji.



To dopiero był sezon!

Tramwaj Wodny przewiózł w tym roku ponad 65 tys. osób!

MATERIAL ZTM W GDAŃSKU

Rekordowa liczba ponad 65 tysięcy pasażerów oraz blisko 2,5 tysiąca rowerów - to podsumowanie tegorocznego sezonu funkcjonowania Gdańskiego Tramwaju Wodnego. Zarówno Zarząd Transportu Miejskiego, jak i spółka Żegluga Gdańska, będąca operatorem jednostek, mogą zaliczyć sezon letni 2018 r. jako rekordowy i wyjątkowo udany pod każdym względem.

– Piękna, słoneczna pogoda, wysoka temperatura, woda, dobre humory, kompetentna obsługa, ogólnie pojęty komfort – to recepta nie tylko na udane wakacje, ale i na rejs tramwajem wodnym. Atrakcją ta, ciesząc się rosnącym powodzeniem od wielu już lat, w tym roku wbiła się na niespotykany dotąd poziom i funkcjonowała z rozmachem, który dobrze wróży na przyszłość. Zmiany w funkcjonowaniu jednostek i samej organizacji rejsów oraz sprzedaży biletów przełożyły się na rekordową frekwencję – mówi Jerzy Dobaczewski, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.

Przypominamy: do 2017 r. tramwaj wodny działał w ramach realizowanego przez Miasto Gdańsk od 2012 r. programu ożywienia dróg wodnych. Zgodnie z jego założeniami wybu-

dowano przystanki tramwaju wodnego, a same statki, funkcjonujące na liniach F5 i F6, należały do wyłonionego w przetargu przewoźnika, czyli Żeglugi Gdańskiej Sp. z o.o. W 2018 r., już po zakończeniu programu ożywienia dróg wodnych, zarówno w funkcjonowaniu tramwaju, jak i organizacji samych rejsów, zmieniło się wiele – wszystko z myślą o pasażerach.

– Tegoroczna oferta różniła się w sposób znaczący od tego, do czego dotychczas byli przyzwyczajeni mieszkańcy i turyści – mówi Alicja Kraska, z-ca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego ds. Handlowych. Chodzi nie tylko o częstotliwość rejsów, czy liczbę i wielkość statków, ale również o możliwość internetowej sprzedaży biletów i zakupu przekąsek na pokładzie jednostek – dodaje Kraska.

Tegoroczny sezon – jak co roku – trwał 5 miesięcy, od początku maja do końca września. Między 1 maja a 22 czerwca – a więc w czasie roku szkolnego - rejsy odbywały się wyłącznie w weekendy, święta oraz wyznaczone dni. Linie F5 (Zabi Kruk - Westerplatte- Brzeźno) oraz F6 (Targ Rybny – Narodowe Centrum Żeglarswa-Sobieszewo) obsługiwały dwa

statki pasażerskie Żeglugi Gdańskiej: SONICA i SONICA I, mające możliwość jednorazowego zabrania na pokład 50 osób i 5 rowerów. Oba statki podwoiły częstotliwość wykonywania rejsów z 3 do 6 dziennie.

Kolejna zmiana nastąpiła po zakończeniu roku szkolnego i rozpoczęciu wakacji. Obie jednostki: Sonica I oraz Sonica II zostały skierowane do obsługi linii F5. Dzięki temu na trasie linii F5 liczba rejsów wzrosła aż do 12 dziennie. Na linię F6, do Wyspy Sobieszewskiej, wypłynęła duża jednostka o nazwie „Elżbieta”, zabierająca na pokład aż 140 osób i 10 rowerów. „Elżbieta” codziennie wykonywała 6 rejsów (jeden rejs – pojedyncze przepłynięcie statkiem pomiędzy przystankiem pierwszym a ostatnim).

– Nowością w tym roku, wyjątkowo pozytywnie przyjętą przez pasażerów, była możliwość rezerwacji i zakupu biletów za pośrednictwem systemu sprzedaży, uruchomionego przez spółkę Żegluga Gdańska. System oferował możliwość zakupu elektronicznego na maksymalnie 50% miejsc na statku dla danego rejsu, tj. Westerplatte- Brzeźno) oraz F6 (Targ Rybny – Narodowe Centrum Żeglarswa-Sobieszewo) obsługiwały dwa

przystanków na linii F6, wpłynęło pozytywnie na wyznaczone w rozkładzie rejsów i zadowolenie pasażerów. Co się nie zmieniło? Ceny biletów. Od 2012 roku bilet dla osoby dorosłej na jeden rejs to 10 zł, dla dziecka – 5 zł i za rower również 5 zł.

Biorąc powyższe pod uwagę – plus, jako bonus, wyjątkowo upalne i słoneczne lato - nie dziwi tegoroczna statystyka. Z rejsów na liniach F5 i F6 skorzystało aż 65 627 pasażerów, na pokładach jednostek przewieziono 2 451 rowerów. Dla porównania: rok 2012 (start programu ożywienia dróg wodnych) przyniósł liczbę 11 375 osób i 270 rowerów; rok 2013: 25 794 osób i 488 rowerów; rok 2014: 31 801 osób i 587 rowerów; rok 2015: 43 885 osób i 921 rowerów; rok 2016: 47 240 osób i 1225 rowerów; rok 2017: 48 367 osób i 1477 rowerów.

– Analizujemy dane dotyczące tegorocznego sezonu i wszystkich aspektów funkcjonowania Gdańskiego Tramwaju Wodnego. Doświadczenia z tego roku na pewno pozwolą nam w przyszłości na zwiększenie wygody pasażerów oraz bezustanne podnoszenie jakości podróży tramwajem wodnym - podsumowuje Jerzy Dobaczewski.

– Intuicyjny layout, łatwość obsługi, a także ogromna wygoda, to niezaprzeczalne atuty internetowego systemu sprzedaży biletów – mówi Jerzy Dobaczewski. To oraz większa pojemność jednostek praktycznie wykluczyły sytuacje znane z lat ubiegłych, kiedy pasażerowie, chcący wsiąść na pokład jednostek na przystankach innych niż początkowe, z powodu braku miejsc musieli obejść się smakiem – zaznacza Dobaczewski.

Kolejna zmiana dotyczyła możliwości zakupu na pokładzie jednostek drobnych, gotowych przekąsek oraz napojów. Przy rejsach trwających ponad godzinę pasażerowie mogli posilić się oraz ugasić pragnienie, bez potrzeby zabierania na pokład dodatkowej „walówki”. Z kolei zmniejszenie, z powodu minimalnej frekwencji pasażerów, liczby dotychczasowych

Elektromobilność szansą dla trolejbusów w miastach



CZESZY KAMIŃSKI
POLSKITRANSPORTPUBLICZNY.PL

Nic nie jest w stanie zatrzymać już elektromobilnej karuzeli, w której pierwsze skrzypce grają elektrobusey i trolejbusy. Staje się to już wręcz standardem, że większość miast dysponuje lub będzie dysponować autobusami o napędzie elektrycznym, zasilanymi energią zgromadzoną w akumulatorach. E-busy chwalone są za niskie zużycie energii, brak emisji spalin i redukcję hałasu, ale pojawiają się też coraz silniejsze głosy o ich wadach. Są to przede wszystkim: bardzo wysoki koszt zakupu w stosunku do autobusu z silnikiem diesla, kosztowna wymiana baterii po kilku latach eksploatacji i relatywnie mały zasięg, który próbuje się zwiększać poprzez lokalizację na pętlach dość drogiej ładowarek pantografowych. Żywe baterie trzeba zutylizować, co stano-

wi kolejny wydatek. Czy jest tańszy sposób na elektromobilną modę na zeroemisyjne autobusy, która ogarnęła cały świat transportu zbiorowego?

Ważnym pod uwagę kluczowe słowo, powielane przez większość środowisk zajmujących się elektromobilnością – autobus zeroemisyjny. Według Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317), autobusem zeroemisyjnym jest również trolejbus (jest zasilany energią elektryczną). Skupny się więc na tym, pomijamy często środek transportu.

Trolejbus jest pojazdem zasilanym elektrycznie z napowietrznej sieci trakcyjnej. Dzięki rozwojowi technologii, trolejbusy coraz częściej wyposażane są w baterie pozwalające na wymianę baterii po kilku latach eksploatacji i relatywnie mały zasięg, który próbuje się zwiększać poprzez lokalizację na pętlach dość drogiej ładowarek pantografowych. Żywe baterie trzeba zutylizować, co stano-

wi kolejny wydatek. Czy jest tańszy sposób na elektromobilną modę na zeroemisyjne autobusy, która ogarnęła cały świat transportu zbiorowego? Ważnym pod uwagę kluczowe słowo, powielane przez większość środowisk zajmujących się elektromobilnością – autobus zeroemisyjny. Według Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317), autobusem zeroemisyjnym jest również trolejbus (jest zasilany energią elektryczną). Skupny się więc na tym, pomijamy często środek transportu.

Trolejbus jest pojazdem zasilanym elektrycznie z napowietrznej sieci trakcyjnej. Dzięki rozwojowi technologii, trolejbusy coraz częściej wyposażane są w baterie pozwalające na wymianę baterii po kilku latach eksploatacji i relatywnie mały zasięg, który próbuje się zwiększać poprzez lokalizację na pętlach dość drogiej ładowarek pantografowych. Żywe baterie trzeba zutylizować, co stano-

wi kolejny wydatek. Czy jest tańszy sposób na elektromobilną modę na zeroemisyjne autobusy, która ogarnęła cały świat transportu zbiorowego? Ważnym pod uwagę kluczowe słowo, powielane przez większość środowisk zajmujących się elektromobilnością – autobus zeroemisyjny. Według Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317), autobusem zeroemisyjnym jest również trolejbus (jest zasilany energią elektryczną). Skupny się więc na tym, pomijamy często środek transportu.

Trolejbus jest pojazdem zasilanym elektrycznie z napowietrznej sieci trakcyjnej. Dzięki rozwojowi technologii, trolejbusy coraz częściej wyposażane są w baterie pozwalające na wymianę baterii po kilku latach eksploatacji i relatywnie mały zasięg, który próbuje się zwiększać poprzez lokalizację na pętlach dość drogiej ładowarek pantografowych. Żywe baterie trzeba zutylizować, co stano-

wi kolejny wydatek. Czy jest tańszy sposób na elektromobilną modę na zeroemisyjne autobusy, która ogarnęła cały świat transportu zbiorowego? Ważnym pod uwagę kluczowe słowo, powielane przez większość środowisk zajmujących się elektromobilnością – autobus zeroemisyjny. Według Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317), autobusem zeroemisyjnym jest również trolejbus (jest zasilany energią elektryczną). Skupny się więc na tym, pomijamy często środek transportu.

Podsumowując, trolejbusy w Europie i na świecie są nieco zapomnianym środkiem transportu publicznego. Wydaje się jednak, że mogą być bardziej funkcjonalne niż autobusy elektryczne. Dzięki wykorzystaniu już istniejącego zasilania można trolejbusową sieć trakcyjną budować przy mniejszych kosztach, ograniczając jej lokalizację do krótszych odcinków. Zamiast budowania kosztownych stacji ładowania pantografowego na pętlach wystarczy rozwinąć sieć z wybranym odcinkiem trasy. Poprzez częste ładowanie z sieci trakcyjnej można wykorzystywać baterie o niskiej pojemności, co zdecydowanie obniża koszt zakupu i jej podstację. Testy przyniosły bardzo pozytywne wyniki i teraz praski przewoźnik chce rozbudować sieć trolejbusową dla kolejnych



Zabytkowy autobus Krupp L4500D z 1938 r. na linii 401, pl. Konstytucji 3 Maja w Sopocie



Autobus MAN Lion's City G CNG na linii 101, przystanek Gdańsk Śródmieście SKM



Autobus Mercedes Citaro G na linii 101, ul. Świętojańska w Gdyni

MZZKG

MZZKG

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w MZKZG 16-22 września 2018

Za nami kolejne obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, który co roku przypada w dniach 16 do 22 września. Ideą tego wydarzenia jest zwrócenie uwagi na niekontrolowany wzrost liczby samochodów osobowych na ulicach miast i jego konsekwencje w postaci pogarszającej się jakości powietrza, czasu traconego na stanie w korkach, a także wypadków drogowych. Jednocześnie Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu jest dobrą okazją do promowania ekologicznej komunikacji miejskiej i rowerowej oraz przemieszceń pieszych. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, tradycyjnie w każdą sobotę przypadającą pomiędzy 16 a 22 września, przygotował dla mieszkańców metropolii szereg atrakcji.

W tym roku, ze względu na prace budowlane, trasa linii 101 musiała zostać skrócona i zamiast kończyć bieg przy Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku, kończyła się na przystanku „Gdańsk Śródmieście SKM”. W sobotę, 22 września, do obsługi linii 101 wyjechały 3 autobusy Mercedes Conecto G udostępnione przez Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. i tyle samo Man-ów Lion's City G, zasilanych sprężonym gazem ziemnym, udostępnionych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Korzystając z autobusów linii 101 można było dotrzeć do pozostałych atrakcji – linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, które co prawda kursowały na krótszych trasach, ale i tak gwarantowały niesamowite wrażenia – ponieważ były obsługiwane zabytkowym taborem.

I tak: na tramwajowej linii 01 funkcjonującej w Gdańsku na trasie Oliwa Pętla Tramwajowa – Jelitkowo można było przejechać się zabytkowymi tramwajami: Bergmannem z 1927 r. oraz Ringiem z 1930 r., będącymi własnością GAI.T.

W Gdyni zabytkowy trolejbus ZiU-682B, czyli popularny Ziutek obsługiwał linię 301 funkcjonującą na trasie Gdynia Dworzec Gł. PKP – Plac Kaszubski – Gdynia Dworzec Gł. PKP. Jeżeli ktoś chciał porównać komfort podróży odbywanej zabytkowym trolejbusem z podróżą odbywaną najnowszym trolejbusem z napędem bateryjnym mógł się przesiąść z linii 301 do linii 201, funkcjonującej na trasie Gdynia Dworzec Gł. PKP – Skwer Kościuszki – Gdynia Dworzec Gł. PKP. Trolejbusy obsługujące linie 201 i 301 były udostępnione przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni.

W Sopocie atrakcją tego dnia był autobus Krupp L4500D z 1938 r. kursujący na linii 401 na trasie Sopot Reja – Sopot PKP – Sopot Reja. Kursujący w Dniu bez samochodu w 2017 r. najstarszy w naszej metropolii autobus należący do P.A. Gryf z Żukowa pomalowany był na kolor żółty. W tym roku przewoźnik przemaalował autobus w barwy charakterystyczne dla popularnych w latach międzywojennych autobusów pocztowych Krupp.

Cieszymy się, że tak dużo osób przybyło, aby zobaczyć i przejechać się pojazdami na uruchamianych tego dnia liniach. Dziękujemy serdecznie wszystkim pasażerom, którzy skorzystali z naszej oferty.



Hostessy rozdają upominki w autobusie 101



Zabytkowy autobus Krupp L4500D z 1938 r. na linii 401, pętla Sopot Reja



Trolejbus Solaris Trollino 12M na linii 201, skwer Kościuszki w Gdyni

MZZKG

MZZKG

MZZKG

Komunikacja miejska w Sopocie oczami mieszkańców

KRZYSZTOF GRZELEC

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej zrealizował wiosną 2018 r. badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Sopotu. Badania prowadzone były z losowo dobranymi mieszkańcami w przedziale wiekowym 16-75 lat.

Celem badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Sopotu jest identyfikacja i analiza potrzeb transportowych i popytu oraz preferencji i zachowań transportowych.

Praktyczny cel badań związany jest z wykorzystaniem ich wyników do kształtowania oferty przewozowej, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców Sopotu, w sposób umożliwiający zrealizowanie celów polityki zrównoważonej mobilności.

Poniżej prezentujemy wybrane wyniki badań.

Udział gospodarstw domowych z samochodem w Sopocie wyniósł 65%. Na 1 gospodarstwo domowe przypada 0,81 samochodu. Czterema najważniejszymi przyczynami wyboru samochodu w podróży są: większa wygoda – 21% respondentów, krótszy czas podróży samochodem – 18%, brak konieczności oczekiwania – 10% i brak konieczności przesiadania – 9%.

86% pracujących mieszkańców Sopotu dojeżdża do miejsca pracy, co stanowi 47% ogółu mieszkańców miasta. 4,5% mieszkańców pracujących dociera do miejsca pracy dochodząc pieszo na odległość powyżej 1 km. Około 5% pracuje w miejscu zamieszkania.

Dominującymi kierunkami dojazdów mieszkańców Sopotu do pracy są w kolejności Gdańsk, Sopot i Gdynia. Łącznie na obszarze Sopotu pracuje 25% mieszkańców dojeżdżających do pracy. Średni czas dojazdu do miejsca pracy samochodem wynosi 22 min, natomiast transportem publicznym 36 min. Głównymi kierunkami dojazdów do miejsca nauki są w kolejności: Gdańsk, Sopot i Gdynia. Przeciętny czas dojazdu do miejsca nauki mieszkańców Sopotu samochodem wynosi 20 min, natomiast transportem publicznym 26 min.

Średnia dzienna liczba podróży realizowanych w dniu powszednim przez mieszkańców Sopotu wynosi 1,32. Mężczyźni realizują przeciętnie dziennie 1,27 podróży, kobiety 1,36.

Struktura podróży wg sposobu przemieszczania się w dniu powszednim wykazuje, że dominującym środkiem transportu jest samochód – 57%. Z transportu publicznego korzysta 31% mieszkańców Sopotu. 8% realizuje podróż pieszo pow. 1 km, a 4% rowerem w celach innych niż pozarekreacyjne (rys. 1).

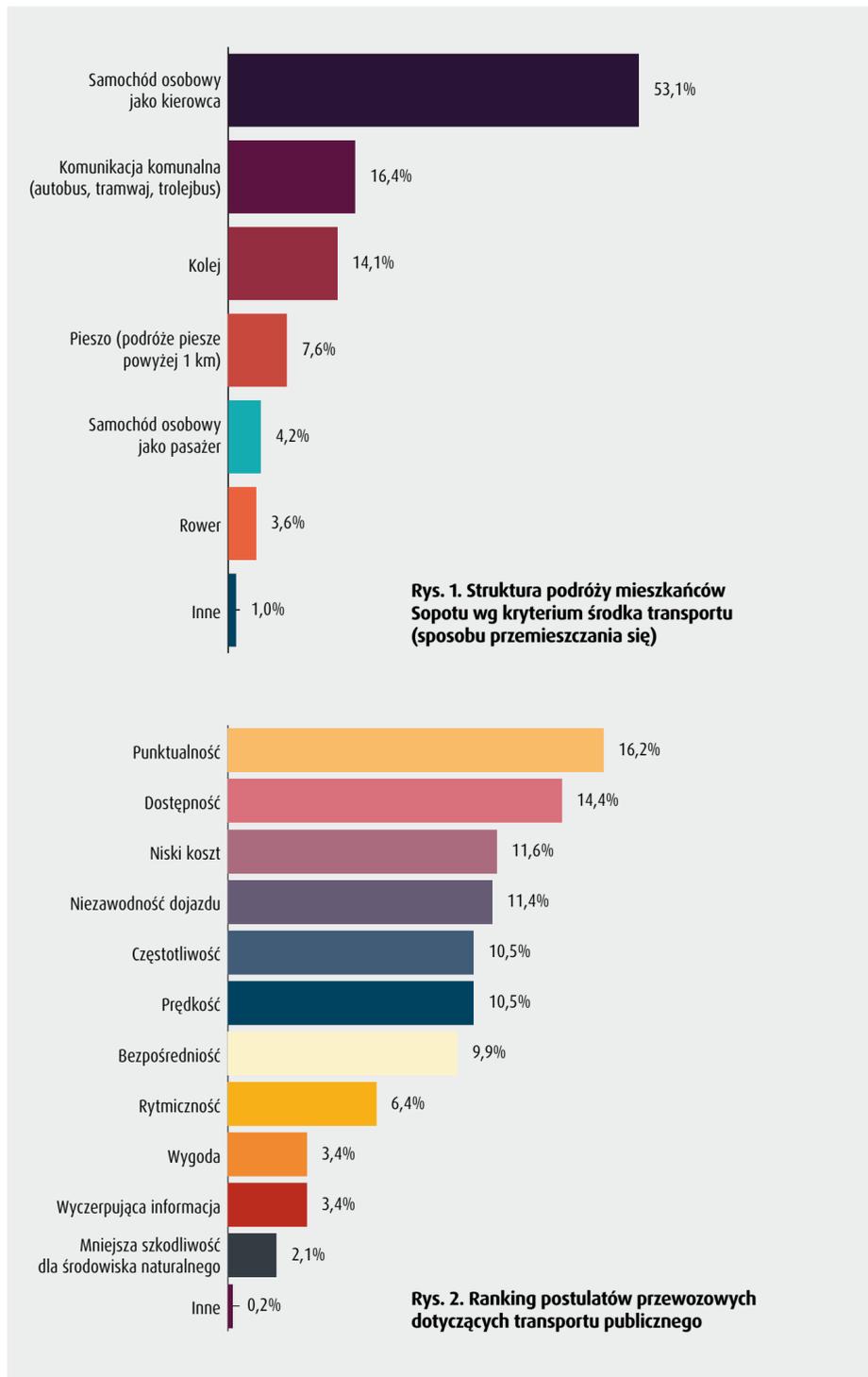
Największy odsetek mieszkańców Sopotu oczekuje możliwości zajęcia w pojeździe transportu publicznego przeważnie miejsca siedzącego (35%). 26% oczekuje zawsze miejsca siedzącego, 4,3% dopuszcza jazdę w warunkach zatłoczenia.

Ponad połowa (55%) mieszkańców Sopotu preferuje połączenia bezpośrednie o niskiej częstotliwości powyżej 15 min, nad połączeniami z przesiadkami o wysokiej częstotliwości (około 10 min) – 25% zwolenników takich połączeń.

Najważniejszym atrybutem transportu publicznego dla mieszkańców Sopotu jest punktualność. Trzema kolejnymi postulatami są: dostępność, niski koszt i niezawodność dojazdu (rys. 2).

Średnia ocena transportu publicznego w Sopocie wyniosła w skali ocen od 2 (najniższa) do 5 (najwyższa) – 3,97, co odpowiada ocenie dobrej.

80% mieszkańców oceniło, że komunikacja trolejbusowa pozytywnie wpływa na wizerunek miasta.



Rys. 1. Struktura podróży mieszkańców Sopotu wg kryterium środka transportu (sposobu przemieszczania się)

Rys. 2. Ranking postulatów przewozowych dotyczących transportu publicznego

Nowe trolejbusy na ulicach Gdyni

ADAM RASZPUNDA

Na ulice Gdyni powracają przegubowe trolejbusy. W wyniku przeprowadzonego przetargu Gdynia kupiła 30 nowych trolejbusów, z czego 16 to pojazdy przegubowe Trollino 18 o długości 18 metrów. Pojazdy te wyprodukowała firma Solaris Bus & Coach S.A. z podpoznańskiego Bolechowa.

Nowe trolejbusy będą wyposażone w klimatyzację, będą dostępne dla osób z dysfunkcjami ruchu, a dzięki

dużym i wyraźnym wyświetlaczom i wewnętrznym kamerom, zwiększy się bezpieczeństwo pasażerów.

Trolejbusy przegubowe wracają na gdyńskie ulice po 16 latach. Ostatni przegubowy trolejbus Ikarus 280E został wycofany z użytku pod koniec 2002 r.

Pierwszy z opisanych trolejbusów testowany był w październiku i listopadzie na ulicach Gdyni. Jednak już niedługo będą eksploatowane na regularnych liniach gdyńskiej komunikacji miejskiej.



ADAM RASZPUNDA

Wyzwanie na miarę XXI wieku:

Organizacja ruchu podczas Złotu Związku Harcerstwa Polskiego Gdańsk 2018

ZYGMUNT GOŁĄB

11 dni i aż 15 tys. harcerzy wraz z kadrą, podróżujących kilkudziesięcioma autobusami komunikacji miejskiej, codziennie przewożących harcerzy do i z miasta na Wyspę Sobieszewską. Kilka miesięcy po zakończeniu złotu czas na podsumowanie największego – od czasów Euro 2012 – wyzwania logistycznego, z jakim zmierzył się gdański Zarząd Transportu Miejskiego.

Przypomnijmy: trwający 11 dni zlot (6-16 sierpnia 2018 r.) był największym, jubileuszowym zlotem z okazji setnej rocznicy utworzenia Związku Harcerstwa Polskiego. Miasto Gdańsk na ten okazję przygotowało na Wyspie Sobieszewskiej teren liczący blisko 100 hektarów. Tu, w tysiącach namiotów, zamieszkali harcerze, zarówno z Polski jak i z zagranicy, wraz z kadrą. Oprócz wspaniałego zielonego terenu i sprzyjającej w tym roku pogody na harcerzy czekała specjalnie wybudowana droga, infrastruktura sanitarna, a nawet mobilne markety do zrobienia zakupów.

Potężnym wyzwaniem logistycznym, szczególnie w kontekście prowadzącego na wyspę mostu pontonowego, stało się zapewnienie sprawnego, płynnego transportu harcerzy do i z Gdańska. By odczuli największego operatora, spółkę Gdańskie Autobusy i Tramwaje, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku rozpisal przetarg na świadczenie usług przewozowych okazjonalnych na terenie miasta Gdańska i gmin sąsiednich w związku z organizacją w Gdańsku na Wyspie Sobieszewskiej Złotu ZHP. Ideą było, by uzupełnić transport zewnętrznymi podmiotami, dysponującymi nowoczesnymi, niskopodłogowymi, klimatyzowanymi autobusami, ponieważ trasa dojazdu liczyła kilkadziesiąt kilometrów.

Zainteresowani mogli składać

oferty na obsługę 25 zadań autobusowych. Tylko na 5 z 25 zadań została złożona oferta – realizacją zainteresowała się spółka PKS Gdańsk. Wynika to m.in. z sytuacji na polskim rynku pracy, na którym brakuje kierowców. W trakcie następnej próby udało się zakontraktować realizację kolejnych zadań przez spółkę PKS Gdańsk. Pozostałe wspólnie zrealizowali operatorzy ZTM: spółka GAIT oraz BP Tour.

W efekcie do dyspozycji harcerzy podstawiono 40 autobusów komunikacji miejskiej. W pierwszym dniu złotu przejazd harcerzy ze śródmieścia do centrum akredytacyjnego przy Amber Expo wsparła SKM we współpracy z ZTM. Harcerze spod Amber Expo dojechali na Sobieszewkę dzięki uruchomionemu w dniu ich przyjazdu połączeniu wahadłowemu na tym odcinku, co umożliwiło szybki dowóz. Codziennie kilkadziesiąt auto-

busów, w dyskretnie asyście Centrali Ruchu ZTM, Nadzoru Ruchu GAIT i BP Tour przejeżdżało przez most pontonowy w obie strony, przewożąc harcerzy do i z Gdańska. Wymusiło to zmiany w częstotliwości jego otwierania. Podczas trwania złotu zmniejszono ją: w dni powszednie most był otwierany o godzinach 9, 13 i 19, a w dni wolne od pracy zaplanowane dodatkowe otwarcie na godzinę 21. Złot wymusił także zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w dniach 01-16 sierpnia 2018 r., pomiędzy przystankami „Sobieszewo Wyspa” i „Przegalina” autobusy linii 212 pojechały ulicą Przegalińską, z obsługą wszystkich przystanków na trasie. Czasowo zawieszony ruch turystyczny i wzmożony ruch samochodowy na ul. Przegalińskiej.

Organizator komunikacji miej-

skiej musiał zmierzyć się z kilkoma zagrożeniami, np. brakiem wystarczającej obsady kierowców do obsługi dodatkowych kursów, co jest związane z trudną sytuacją na rynku pracy w całej Polsce. Sytuacji nie poprawiło opóźnienie w oddaniu do użytku realizowanej inwestycji, którą jest most wantowy na Wyspie Sobieszewskiej. Zagrożeniem była również pogoda – organizator komunikacji musiał przewidzieć skutki kataklizmów pogodowych, jak np. ulewne deszcze i przygotować drogę ewakuacyjną z terenu obozu i wyspy, zarówno harcerzy jak i mieszkańców Sobieszewki. Na to wszystko nałożyła się 758 edycja Jarmarku św. Dominika i związane z tym zwiększony ruch turystyczny i wzmożony ruch samochodowy w Gdańsku.

Pomimo tych wszystkich trudności, ZTM doskonale poradził sobie

z organizacją ruchu harcerzy. To była ciężka praca nie tylko kierowców, ale i pracowników ZTM, których na czas złotu oddelegowano na Wyspę Sobieszewską celem kierowania tam ruchem. Skale przedsięwzięcia, jego zakres i uruchomienie celem jak najlepszej organizacji narzędzia i środki, można przyrównać tylko do tego, co działo się w Gdańsku 6 lat wcześniej, podczas organizacji Euro 2012.

ZTM szczególne podziękowania kieruje do mieszkańców Wyspy Sobieszewskiej, dla których sierpień 2018 r. był szczególnym czasem. Za dwa lata Gdańsk zorganizuje zlot europejski z jeszcze większą liczbą harcerzy z Polski i zagranicy. Tegoroczne doświadczenia oraz wszelkie zgłoszone przez mieszkańców uwagi będą punktem wyjścia do przygotowania i polepszenia oferty w 2020 r.



ZTM W GDANSKU

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@mzkgz.org
Internet: www.mzkgz.org

Zespół redakcyjny:
Krzysztof Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Adam Raszpunda

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski, Hubert Koloździecki

Projekt graficzny i skład:
MZKGZ

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkgz.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.

Czy znasz naszą Metropolię? Konkurs z nagrodami

Prezentujemy trzy fotografie przedstawiające miejsca na obszarze naszej Metropolii.

Pierwsze 30 osób, które w dniu 20 grudnia 2018 r. od godz. 20:00 przyśle na adres: konkurs@mzkg.org poprawą odpowiedź na pytanie:

Gdzie wykonano fotografie? otrzyma zestaw gadżetów promocyjnych MZKG

W odpowiedzi należy podać miasto i nazwę miejsca (dzielnicy albo ulicy albo obiektu), które zostało uwidocznione na fotografii.

E-mail poza poprawną odpowiedzią musi zawierać także imię, nazwisko oraz adres zamieszkania uczestnika zabawy.

Brak którejkolwiek z tych informacji skutkuje nieważnością zgłoszenia.

W przypadku otrzymania maili wysłanych o tym samym czasie, o ich kolejności decydować będzie kolejność odebrania przez MZKG poczty elektronicznej.

Przesłanie maila jest równoznaczne z wzięciem udziału w konkursie i akceptacją regulaminu.

Szczegółowy regulamin konkursu jest dostępny na stronie internetowej www.mzkg.org.

Osoby, które otrzymają upominki zostaną o tym powiadomione za pomocą poczty elektronicznej.

Upominki będzie można odbierać w terminie od 27 grudnia 2018 r. do 18 stycznia 2019 r., **w siedzibie MZKG w Gdańsku przy ul. Sobótki 9,**

od poniedziałku do piątku w godzinach od 7:30 do 15:30. W przypadku nieodebrania nagród w wyznaczonym terminie nagrody przepadają.

Dane osobowe zostaną wykorzystane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wyłącznie w celu weryfikacji osób nagrodzonych.

Jedna osoba może otrzymać wyłącznie jeden zestaw upominków.



1



2



3