

Analiza połączeń komunikacji miejskiej na trasie linii kolejowej Szczecin Główny – Police na podstawie badań własnych

Analysis of public transport on the route running along the railway line Szczecin Główny – Police on the basis of research own



Karol F. Abramek

dr hab. inż.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki, Katedra Eksploatacji Pojazdów Samochodowych

kabramek@zut.edu.pl



Paweł Regulski

mgr inż.

regulski85@gmail.com

Streszczenie: W artykule przedstawiono analizę wybranych linii komunikacji miejskiej przebiegających wzdłuż linii kolejowej Szczecin Główny – Police. Zbadano czas przejazdu komunikacją miejską między stacjami i przystankami kolejowymi. Porównano czas przejazdu pociągiem pasażerskim i pojazdami komunikacji miejskiej. Ponadto dokonano porównania planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu pojazdami komunikacji miejskiej. W sposób ogólny określono liczbę pasażerów komunikacji miejskiej.

Słowa kluczowe: Kolej; Komunikacja miejska; Czas przejazdu

Abstract: The article presents an analysis of selected public transport lines running along the railway line Szczecin Główny – Police. Examined journey time by public transport between the railway stations and stops. Compared to the travel time by train and passenger public transport vehicles. In addition, a comparison of planned and actual travel times of public transport vehicles. In a general manner specified number of passenger public transport.

Keywords: Rail; Public transport; Travel time

Linia kolejowa nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński przebiega przez kilkanaście dzielnic Szczecina, na której występuje znaczna liczba stacji i przystanków. Od 1 października 2002 roku regularny ruch pociągów pasażerskich został całkowicie wstrzymany. Obecnie linia jest zamknięta dla ruchu na odcinku Police – Trzebież. Na odcinku Szczecin Turzyn – Police istnieje ruch pociągów towarowych. Regularne połączenia pasażerskie na trasie Szczecin – Police stanowią autobusy miejskie. Przebieg linii kolejowej umożliwia wykorzystanie jej w celu usprawnienia komunikacji miejskiej na trasie Szczecin – Police. Historia i znaczenie linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police Odcinek linii kolejowej ze Szczecina do Polic wybudowano pod koniec XIX wieku. Pełniła ona dwie funkcje [1]:

- miejskiej obwodnicy (na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Drzewo),
- kolei podmiejskiej (na pozostałym odcinku).

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku

nastąpił intensywny rozwój motoryzacji i spadek kolejowych przewozów pasażerskich. Upadły duże zakłady przemysłowe, a w szczególności huta i papiernia znajdujące się w pobliżu linii kolejowej do Trzebieży. Infrastruktura kolejowa ulegała stopniowej degradacji. Po 2000 roku nastąpiło zmniejszenie liczby połączeń pasażerskich, a w 2002 roku całkowita ich likwidacja. Obecnie na odcinku Szczecin Turzyn – Police kursują pociągi towarowe. W ciągu ostatnich kilkunastu lat linia nie była modernizowana. Przeprowadzane były jedynie bieżące remonty. Większość przystanków kolejowych jest w złym stanie. Kursujące pociągi pasażerskie były słabo zintegrowane z systemem komunikacji miejskiej. Przejazd pociągiem wymagał zakupu odrębnego biletu. Bilety komunikacji miejskiej były nieważne. Zły stan infrastruktury powodował zmniejszenie prędkości pociągów. Komunikacja miejska stawała się coraz bardziej konkurencyjna w stosunku do zbyt wolnych pociągów i zdewastowanych przystanków osobowych. Na trasie Szczecin Główny

– Police bezpośrednie połączenie komunikacją miejską występuje tylko w nocy. Ponadto pomiędzy niektórymi dzielnicami Szczecina pasażerski transport kolejowy może usprawnić połączenia komunikacji miejskiej.

Metodyka i analiza badań

Badania zostały przeprowadzone w październiku i listopadzie 2016 roku w dni robocze w godzinach popołudniowego szczytu przewozowego. Polegały one na zbadaniu czasu przejazdu, określeniu liczby pasażerów środków komunikacji miejskiej w warunkach rzeczywistej eksploatacji. Połączenia komunikacji miejskiej są obsługiwane przez jednego przewoźnika tramwajowego i kilku autobusowych w ramach wspólnej taryfy. Badaniu podlegały połączenia pomiędzy wszystkimi stacjami i przystankami osobowymi wzdłuż linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police oraz połączenia z wybranymi stacjami i Dworcem Głównym w Szczecinie. Tab. 1 przedstawia analizowane kory-

Tab. 1. Analizowane korytarze komunikacji miejskiej

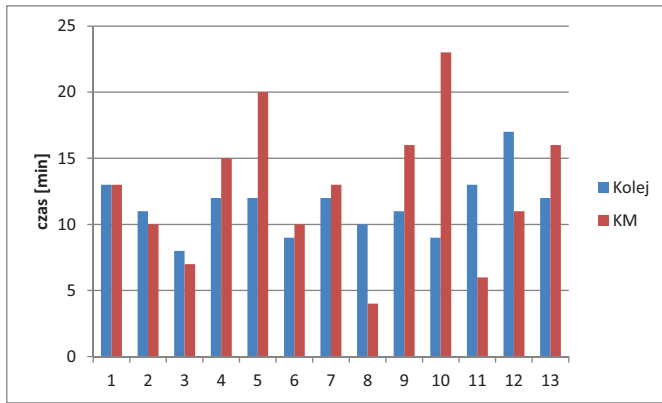
Lp	Rodzaj i numer linii	Odcinek trasy (nazwy przystanków)
1	Linia autobusowa nr 61	Owocowa Dworzec Dąbrowskiego
2	Linia tramwajowa nr 11 Linia tramwajowa nr 7	Dąbrowskiego Plac Kościuszki Plac Kościuszki Turzyn
3	Linia tramwajowa nr 7	Turzyn Karłowicza
4	Linia tramwajowa nr 7 Linia autobusowa nr 67	Karłowicza Poniatowskiego Poniatowskiego Traugutta
5	Linia autobusowa nr 67 Linia tramwajowa nr 12	Traugutta Kołątąja Kołątąja Dworzec Niebuszewo
6	Linia tramwajowa nr 12 Linia autobusowa nr 69	Dworzec Niebuszewo Niemcewicz Niemcewicz Rugiańska
7	Linia autobusowa nr 69 Linia autobusowa nr 58	Rugiańska Pasterska Komuny Paryskiej Żelazna
8	Linia autobusowa nr 59	Żelazna Paproci
9	Linia autobusowa nr 59 Linia tramwajowa nr 6	Paproci Zajezdnia Gołęczin Zajezdnia Gołęczin Lipowa
10	Linia tramwajowa nr 6 Linia autobusowa nr 102	Lipowa Goław Goław Zamknięta
11	Linia autobusowa nr 102	Zamknięta Skolwin Dworzec
12	Linia autobusowa nr 102	Skolwin Dworzec
	Linia autobusowa nr 107	Police Mścięcino Krzyżówka Police Mścięcino Krzyżówka Police Palmowa
13	Linia autobusowa nr 107 Linia autobusowa nr 102	Police Palmowa Police Mścięcino Krzyżówka Police Mścięcino Krzyżówka Police Dworzec

Tab. 2. Analizowane korytarze komunikacji miejskiej na wybranych odcinkach

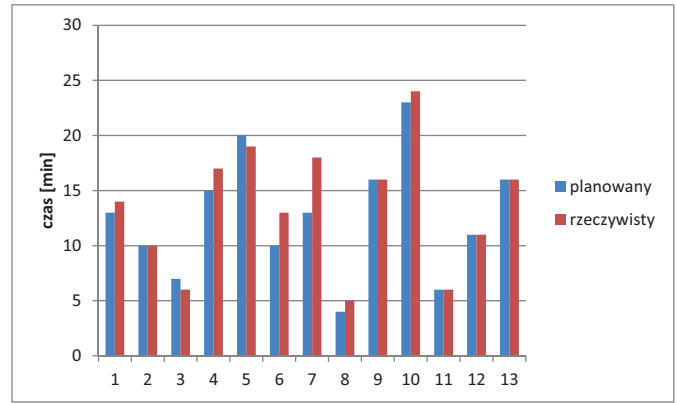
Lp	Rodzaj i numer linii	Odcinek trasy (nazwy przystanków)
1	Linia tramwajowa nr 9	Plac Zawiszy Turzyn
2	Linia tramwajowa nr 3 Linia tramwajowa nr 12	Dworzec Główny Kołątąja Kołątąja Dworzec Niebuszewo
3	Linia tramwajowa nr 6 Linia autobusowa nr 102	Dworzec Główny Goław Goław Police Dworzec

tarze komunikacji miejskiej. Analizowane korytarze komunikacji miejskiej na wybranych odcinkach przedstawia tab. 2. Przy wyborze stacji Szczecin Turzyn, Szczecin Niebuszewo oraz Police uwzględniono liczbę mieszkańców [3, 7] i możliwość budowy centrów przesiadkowych. Porównano planowany czas przejazdu z rzeczywistym czasem przejazdu środków komunikacji miejskiej. Ponadto przedstawiono porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z 2001 roku z obecnym planowanym czasem przejazdu środkami komunikacji miejskiej. Planowany czas przejazdu pociągiem został określony na podstawie rozkładu jazdy z 2001 roku [2], a planowany czas przejazdu środkami komunikacji miejskiej na podstawie aktualnego rozkładu jazdy [8]. Obecnie parametry eksploatacyjne analizowanego odcinka linii kolejowej są gorsze w porównaniu do stanu z 2001 roku. Zgodnie z „Załącznikiem 2.1(A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT Regulaminu przydzielania tras pociągów (...) 2016/2017” [5] maksymalna prędkość drogowa oscyluje obecnie w granicach 30-80 km/h z dodatkowymi ograniczeniami prędkości do 20 km/h ujętymi w „Wykazie Ostrzeżeń Stałych na terenie Zakładu Linii Kolejowych Szczecin ważnym od 11 grudnia 2016 r.” Na podstawie rozkładu jazdy z 2001 roku maksymalna prędkość drogowa linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police wynosiła 50 km/h. Odtworzenie parametrów eksploatacyjnych do stanu z roku 2001 pozwoli uzyskać następujące czasy przejazdu. Planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia z centrum osiedla do stacji lub przystanku kolejowego pomiędzy wszystkimi stacjami i przystankami linii kolejowej łączącej Szczecin Główny z Policami na niektórych odcinkach jest krótszy od planowanego czasu przejazdu środkami komunikacji miejskiej. Największa różnica występuje na odcinku Szczecin Goław – Szczecin Glinki, na którym planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia wynosi 9 min, a środkami komunikacji miejskiej 23 min. Najmniejsza różnica występuje na odcinku Szczecin Niebuszewo – Szczecin

Drzetowo, gdzie planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia wynosi 9 min, a środkami komunikacji miejskiej 10 min oraz na odcinku Szczecin Drzetowo – Szczecin Żelechowo, na którym planowany czas przejazdu pociągiem wynosi 12 min, a środkami komunikacji miejskiej 13 min. Na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Pomorzany planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia oraz planowany czas przejazdu środkami komunikacji miejskiej jest taki sam i wynosi 13 min. Planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia z centrum osiedla do stacji lub przystanku kolejowego pomiędzy wszystkimi stacjami i przystankami linii kolejowej łączącej Szczecin Główny z Policami na niektórych odcinkach jest dłuższy od planowanego czasu przejazdu środkami komunikacji miejskiej. Największa różnica występuje na odcinku Szczecin Gliniki – Szczecin Skolwin, gdzie planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia wynosi 13 min, a środkami komunikacji miejskiej 6 min. Najmniejsza różnica występuje na odcinku Szczecin Pomorzany – Szczecin Turzyn, gdzie planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia wynosi 11 min, a środkami komunikacji miejskiej 10 min oraz na odcinku Szczecin Turzyn – Szczecin Pogodno, gdzie planowany czas przejazdu pociągiem wynosi 8 min, a środkami komunikacji miejskiej 7 min. Porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek przedstawia tab. 3. Rys. 1 przedstawia graficzne porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek. Planowany czas przejazdu znacząco nie różni się od rzeczywistego czasu przejazdu środkami komunikacji miejskiej. Największa różnica jest na odcinku Szczecin Drzetowo – Szczecin Żelechowo, na którym planowany czas przejazdu wynosi 13 min, a rzeczywisty czas przejazdu wynosi 18 min. Na odcinkach Szczecin Pomorzany – Szczecin Turzyn, Szczecin Gołęczino – Szczecin



1. Graficzne porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek



2. Graficzne porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek

Goćław, Szczecin Glinki – Szczecin Skolwin, Szczecin Skolwin – Szczecin Mścięcino, Szczecin Mścięcino – Police planowany i rzeczywisty czas przejazdu są takie same. Porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek przedstawia tab. 4. Rys. 2 przedstawia graficzne porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek.

W badaniu połączeń z wybranymi stacjami i Dworcem Głównym w Szczecinie na odcinkach Szczecin Główny – Szczecin Turzyn, Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia jest dłuższy niż planowany czas przejazdu komunikacją miejską, natomiast na odcinku Szczecin Główny – Police planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia jest krótszy niż planowany czas przejazdu komunikacją miejską. Największa różnica występuje na odcinku Szczecin Główny – Police, na którym planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia wynosi 51 min, a planowany czas przejazdu komunikacją miejską 71 min. Najmniejsza różnica występuje na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo, gdzie planowany czas przejazdu pociągiem z uwzględnieniem czasu dojścia wynosi 23 min, a planowany czas przejazdu komunikacją miejską 20 min. Porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na

wybranych odcinkach przedstawia tab.

5. Rys. 3 przedstawia graficzne porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na wybranych odcinkach.

Planowany czas przejazdu i rzeczywisty czas przejazdu środkami komunikacji miejskiej na odcinkach Szczecin Główny – Szczecin Turzyn, Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo, Szczecin Główny – Police nie różni się znacząco. Największa różnica występuje na odcinku

Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo, na którym planowany czas przejazdu wynosi 20 min, a rzeczywisty czas przejazdu 23 min. Najmniejsza różnica jest na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Turzyn, gdzie planowany czas przejazdu wynosi 9 min, a rzeczywisty czas przejazdu 8 min. Porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na wybranych odcinkach przedstawia tab. 6. Rys. 4 przedstawia graficzne porównanie planowanego i rzeczywistego

Tab. 3. Porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek

Lp	Odcinek trasy	Planowany czas przejazdu pociągiem	Czas dojścia do centrum osiedla do stacji kolejowej (przystanku)	Planowany czas przejazdu komunikacją miejską	Liczba przesiadek na trasie komunikacji miejskiej
1	Szczecin Główny – Szczecin Pomorzany	3 min	10 min	13 min	0
2	Szczecin Pomorzany – Szczecin Turzyn	3 min	8 min	10 min	1
3	Szczecin Turzyn – Szczecin Pogodno	3 min	5 min	7 min	0
4	Szczecin Pogodno – Szczecin Łętko	2 min	10 min	15 min	1
5	Szczecin Łętko – Szczecin Niebuszewo	4 min	8 min	20 min	1
6	Szczecin Niebuszewo – Szczecin Drzetowo	3 min	6 min	10 min	1
7	Szczecin Drzetowo – Szczecin Żelechowo	3 min	9 min	13 min	1
8	Szczecin Żelechowo – Szczecin Gołęcino	2 min	8 min	4 min	0
9	Szczecin Gołęcino – Szczecin Goćław	3 min	8 min	16 min	1
10	Szczecin Goćław – Szczecin Glinki	4 min	5 min	23 min	1
11	Szczecin Glinki – Szczecin Skolwin	4 min	9 min	6 min	0
12	Szczecin Skolwin – Szczecin Mścięcino	5 min	12 min	11 min	1
13	Szczecin Mścięcino – Police	4 min	8 min	16 min	1

czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na wybranych odcinkach.

W celu określenia liczby pasażerów środków komunikacji miejskiej zastosowano trzy przedziały liczbowe:

- poniżej 50 osób,
- od 50 do 100 osób,

- powyżej 100 osób.

W badaniu dotyczącym połączeń komunikacji miejskiej wszystkich stacji i przystanków wzdłuż linii kolejowej najczęściej liczba pasażerów wynosi od 50 do 100 osób. Najrzadziej liczba pasażerów wynosi powyżej 100 osób. Badania dotyczące połączeń komuni-

kacji miejskiej na odcinkach Szczecin Główny – Szczecin Turzyn, Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo, Szczecin Główny – Police wykazały, że najczęściej liczba pasażerów wynosi od 50 do 100 osób. Nie wykazano liczby pasażerów powyżej 100 osób. Badania dotyczące rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej oraz liczby pasażerów ze względu na liczbę wykonanych pomiarów mają wyłącznie charakter poglądowy.

Wnioski

Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, że planowany czas przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia z centrum osiedla do stacji lub przystanku kolejowego na niektórych odcinkach jest krótszy w porównaniu do planowanego czasu przejazdu środkami komunikacji miejskiej zarówno pomiędzy wszystkimi stacjami i przystankami wzdłuż linii kolejowej łączącej Szczecin Główny z Policami jak również na jej wybranych odcinkach. Potwierdza to, że połączenie kolejowe na rozpatrywanym odcinku ma potencjał, ale do sukcesu przedsięwzięcia wymagany jest szereg działań towarzyszących. W celu uruchomienia pociągów pasażerskich niezbędny jest remont infrastruktury kolejowej w zakresie torów, peronów stacji i przystanków. Potrzebna jest integracja taryfowa z komunikacją miejską oraz skierowanie do obsługi połączenia nowoczesnego taboru. Uwzględniając ograniczoną dostępność transportu kolejowego w mieście należy rozważyć budowę centrów przesiadkowych w pobliżu stacji Szczecin Turzyn i Szczecin Niebuszewo. Umożliwia to Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego [4]. W przypadku dworca kolejowego w Policach należy rozważyć budowę centrum przesiadkowego likwidując część torów stacyjnych. Liczba pasażerów w środkach komunikacji miejskiej jest duża i korzystne byłoby włączenie ruchu pociągów pasażerskich w sieć połączeń komunikacji miejskiej. Planowany i rzeczywisty czas przejazdu środków komunikacji miejskiej nie różni się znacząco. W 2001 roku na trasie Szczecin Główny – Police w godzinach porannego i po-

Tab. 4. Porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek

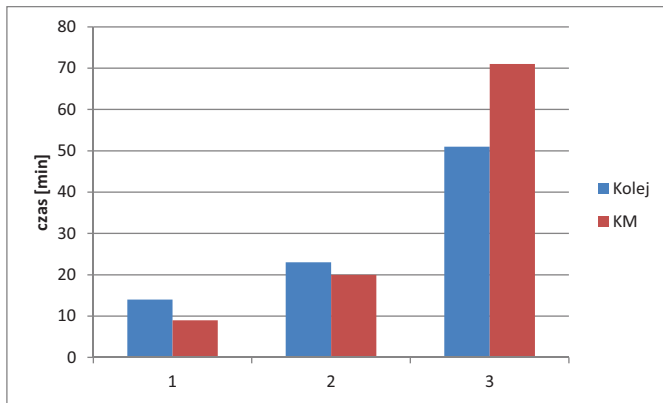
Lp	Odcinek trasy	Planowany czas przejazdu komunikacją miejską	Rzeczywisty czas przejazdu komunikacją miejską	Liczba przesiadek na trasie komunikacji miejskiej
1	Szczecin Główny – Szczecin Pomorzany	13 min	14 min	0
2	Szczecin Pomorzany – Szczecin Turzyn	10 min	10 min	1
3	Szczecin Turzyn – Szczecin Pogodno	7 min	6 min	0
4	Szczecin Pogodno – Szczecin Łęčno	15 min	17 min	1
5	Szczecin Łęčno – Szczecin Niebuszewo	20 min	19 min	1
6	Szczecin Niebuszewo – Szczecin Drzetowo	10 min	13 min	1
7	Szczecin Drzetowo – Szczecin Żelechowo	13 min	18 min	1
8	Szczecin Żelechowo – Szczecin Gołęcino	4 min	5 min	0
9	Szczecin Gołęcino – Szczecin Godław	16 min	16 min	1
10	Szczecin Godław – Szczecin Glinki	23 min	24 min	1
11	Szczecin Glinki – Szczecin Skolwin	6 min	6 min	0
12	Szczecin Skolwin – Szczecin Mścięcino	11 min	11 min	1
13	Szczecin Mścięcino – Police	16 min	16 min	1

Tab. 5. Porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej na wybranych odcinkach z uwzględnieniem liczby przesiadek

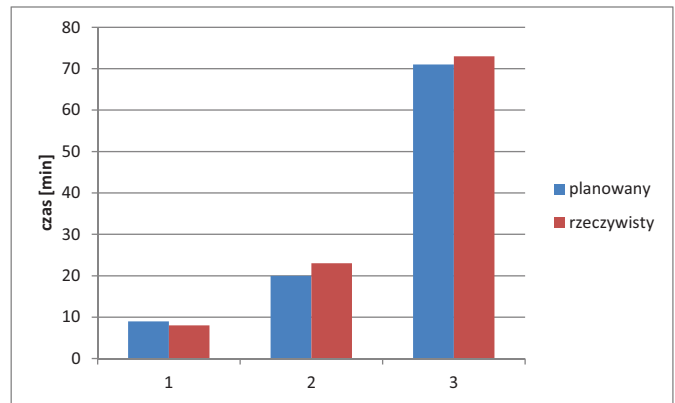
Lp	Odcinek trasy	Planowany czas przejazdu pociągiem	Czas dojścia z centrum osiedla do stacji kolejowej (przystanku)	Planowany czas przejazdu komunikacją miejską	Liczba przesiadek na trasie komunikacji miejskiej
1	Szczecin Główny – Szczecin Turzyn	6 min	8 min	9 min	0
2	Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo	15 min	8 min	20 min	1
3	Szczecin Główny – Police	43 min	8 min	71 min	1

Tab. 6. Porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na wybranych odcinkach

Lp	Odcinek trasy	Planowany czas przejazdu komunikacją miejską	Rzeczywisty czas przejazdu komunikacją miejską	Liczba przesiadek na trasie komunikacji miejskiej
1	Szczecin Główny – Szczecin Turzyn	9 min	8 min	0
2	Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo	20 min	23 min	1
3	Szczecin Główny – Police	71 min	73 min	1



3. Graficzne porównanie planowanego czasu przejazdu pociągiem osobowym z uwzględnieniem czasu dojścia i środkami komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na wybranych odcinkach



4. Graficzne porównanie planowanego i rzeczywistego czasu przejazdu środków komunikacji miejskiej z uwzględnieniem liczby przesiadek na wybranych odcinkach.

południowego szczytu przewozowego pociągi osobowe kursowały co godzinę [2]. Uwzględniając szacunkowo ograniczenia infrastrukturalne linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police jak i ekonomikę pociągi osobowe mogłyby kursować z częstotliwością co 20 min w okresie szczytu przewozowego, a poza nim co 30 min. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej na trasie Szczecin Główny – Police w celu uruchomienia pociągów jest w dalszej perspektywie rozwiązaniem korzystnym, ponieważ może poprawić funkcjonowanie komunikacji miejskiej, odciążać ruch samochodowy i zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej w celu uruchomienia pociągów pasażerskich ze Szczecina Głównego do Polic przewiduje również projekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej [6]. Szczecińska Kolej Metropolitalna ma być między innymi uzupełnieniem sieci transportu publicznego na obszarze miasta Szczecina. Wprowadzenie w projekcie jednego biletu metropolitalnego jest zbieżne z proponowaną integracją taryfową z komunikacją miejską. ◀

[5] www.plk-sa.pl (25.04.2017)

[6] www.sitksszczecin.org.pl (25.04.2017)

[7] www.szczecin.stat.gov.pl (25.04.2017)

[8] www.zditm.szczecin.pl (10.12.2016)

Częstochowa: MPK podpisało umowę z Pesą na dostarczenie 10 nowych twistów

BR, Dziennik Zachodni, 16.01.2018

W zajezdni tramwajowej częstochowskiego MPK podpisano umowę na zakup 10 nowoczesnych tramwajów. Dostarczy je bydgoska firma Pesa, która już wcześniej wyprodukowała dla Częstochowy 7 twistów. Kolejne dziesięć sztuk to także twisty, ale unowocześnione. Tramwaje będą kosztowały 73 milionów zł. W umowie jej zapis o jej poszerzeniu o kolejnych pięć sztuk, gdyby miastu udało się pozyskać na zakup środki unijne. Pesa dostarczy unowocześnione twisty, które będą miały wmontowane ekrany reklamowe i biletomaty. - Przy okazji tej umowy udało się nam dojść z firmą Pesa do porozumienia i będziemy mogli zamontować Wi-fi i biletomaty w jeżdżących już twistach, nie tracąc przy tym gwarancji - podkreśla prezydent Krzysztof Matyjaszczyk.

Katowice będą miały elektryczne autobusy. Przetarg na 10 autobusów rozstrzygnięty, wygrały firmy Ursus i Solaris

Justyna Przybytek, Dziennik Zachodni, 12.01.2018

Katowicki PKM rozstrzygnął przetarg na zakup 10 autobusów elektrycznych. Pięć jednoczłonowych dostarczy Ursus, a pięć przegubowych – Solaris. Nowe autobusy, pierwsze elektryczne we flocie katowickiego przewoźnika, mają wyjechać na ulice miasta jeszcze we wrześniu tego roku. Do 2020 roku PKM Katowice planuje zakup 20 autobusów elektrycznych. Przetarg na zakup pierwszej partii - 10 autobusów z napędem elektrycznym - ogłoszono już w czerwcu ubiegłego roku. Dostawcę pojazdów przegubowych wybrano jeszcze w grudniu, natomiast w styczniu – jednoczłonowych. I tak pięć autobusów elektrycznych krótkich dostarczy do Katowic firma Ursus, natomiast pięć długich – Solaris (...).

Są pieniądze na nowe pociągi. Dojadą także do Słupska

Wojciech Frelichowski, Dziennik Bałtycki, 16.01.2018

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego przeznaczy 133 mln zł na nowe pociągi. Mają m.in. jeździć ze Słupska do Trójmiasta. Zarząd Województwa Pomorskiego zdecydował, że niedługo zostanie rozpisany przetarg na zakup pięciu nowoczesnych pociągów elektrycznych z opcją rozszerzenia zakupu o kolejne trzy składki (...). Pojazdy skierowane będą na linię Słupsk - Trójmiasto - Malbork - Elbląg. Połączenie zostało wprowadzone w grudniowym rozkładzie jazdy. O wyborze konkretnego producenta zadecyduje przetarg. Pojazdy będą wyposażone m.in. w klimatyzację oraz sieć wi-fi i mają rozwijać prędkość do 160 km/h (...).

Są dwa kolejne nowe autobusy Solaris w Sieradzu

pg, Dziennik Łódzki, 15.01.2018

Dwa kolejne nowe polskie autobusy marki Solaris wyjechały na ulice Sieradza. Dołączyły do czterech solarisów kupionych przez miasto. Dzięki dofinansowaniu z Unii sieradzkie MPK będzie miało osiem takich pojazdów. Dwa nowe autobusy dotarły do sieradzkiego przedsiębiorstwa tuż przed Nowym Rokiem. Są w pełni zautomatyzowane, dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Z udogodnień dla pasażerów warto wymienić biletomaty oraz możliwość ładowania elektronicznych urządzeń mobilnych. Inwestycja jest prowadzona pod szyldem „Zakup i wymiana autobusów w MPK Sieradz Sp. z o.o. w celu osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności miejskiej”. Całkowita wartość projektu, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, opiewa na kwotę 7,9 mln zł. Dofinansowanie z Unii Europejskiej to 5,4 mln zł.

Materiały źródłowe

[1] Łopuch M., „Szczecin, Jasienica, Trzebież... Historia Szczecińskiej Kolei Podmiejskiej” Zeszyty Szczecińskie – Zeszyt 11 wyd. Publisher’s 2003

[2] Sieciowy rozkład jazdy pociągów wyd. KOW Warszawa (2001 – 2002)

[3] www.bip.um.szczecin.pl (25.04.2017)

[4] www.gis.um.szczecin.pl (10.12.2016)