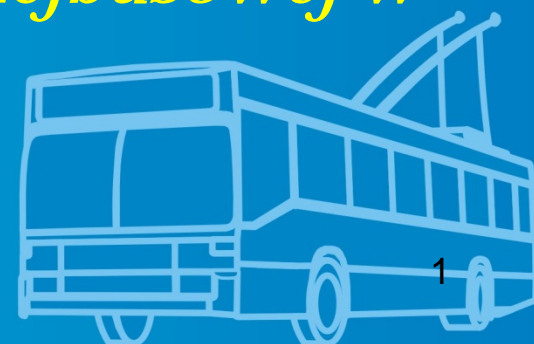


MODERNIZACJA SIECI TROLEJBUSOWEJ W GDYNI

Dr Piotr Małolepszy Prezes Zarządu

mgr inż. Mikołaj Bartłomiejczyk Główny Energetyk

*Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w
Gdyni Sp. z o.o.*



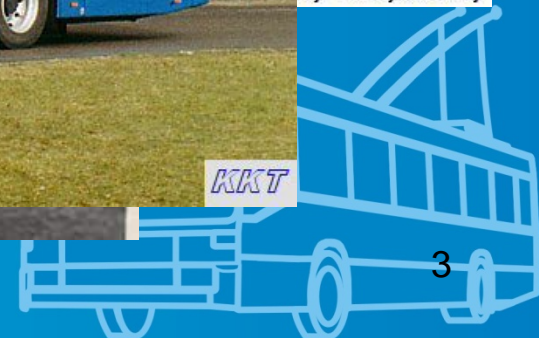
Rys historyczny komunikacji trolejbusowej w Gdyni

Pierwsze przymiarki do uruchomienia elektrycznego środka transportu miejskiego w Gdyni nastąpiły w 1930 r.

Komunikacja trolejbusowa w Gdyni została uruchomiona w 1943 roku, 18 września.



Rys historyczny komunikacji trolejbusowej w Gdyni



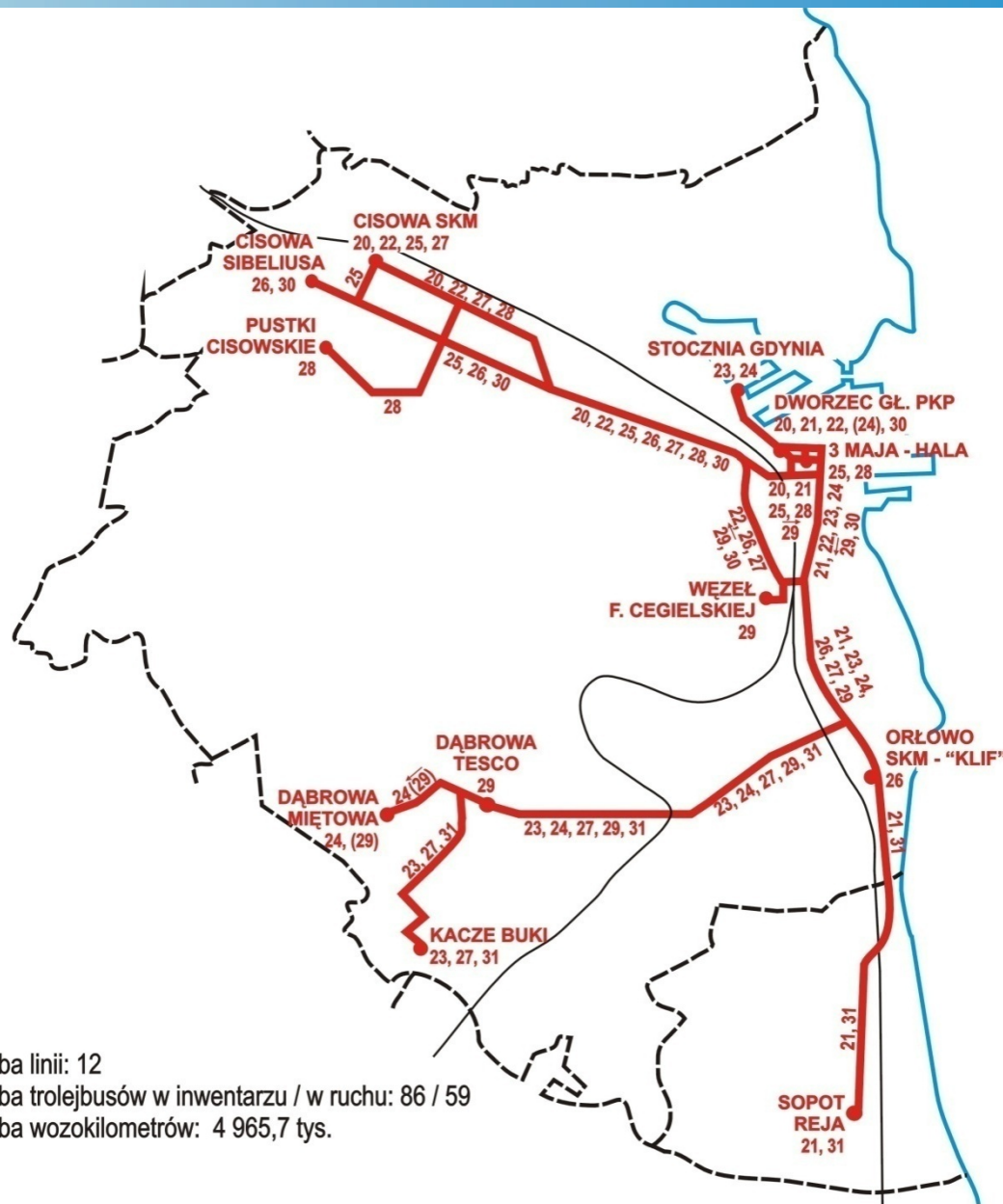
Stan obecny komunikacji trolejbusowej

Obecnie eksploatowanych jest 12 linii trolejbusowych na sieci o łącznej długości 45 km.

PKT Gdynia zatrudnia ok. 400 osób, w tym 250 kierowców.

Park taborowy składa się z 83 pojazdów

Liczba linii: 12
Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 86 / 59
Liczba wozokilometrów: 4 965,7 tys.



Park taborowy

Przedsiębiorstwo komunikacji trolejbusowej eksploatuje obecnie następujący park taborowy:

Trolejbusy niskopodłogowe:

- 1. Solaris Trollino 12T – 4 szt.*
- 2. Solaris Trollino 12AC – 16 szt.*
- 3. Mercedes O405NE – 25 szt.*
- 4. PNTKM/Jelcz 121MT – 1 szt.*

Trolejbusy wysokopodłogowe:

- 1. Jelcz Pr 110E – 10 szt.*
- 2. Jelcz 120MTE – 24 szt.*
- 3. Saurer 4TIILM – 1 szt.*

Razem: 81



Jelcz PR 110 E

- Szeregowo bocznikowy silnik o mocy 110 kW
- Napięcie zasilania 600 V
- Rezystorowy układ rozruchu
- Hamowanie ED w układzie skompensowanym



Mercedes MB405N2

- *zbudowany na bazie używanego nadwozia autobusowego*
- *silnik trakcyjny i część aparatury elektrycznej pochodzi z wycofanego z eksploatacji trolejbusu*





Solaris Trollino 12 AC

- *Indukcyjny silnik o mocy 175 kW*
- *Napięcie zasilania 600 V*
- *Falownikowy układ rozruchu (IGBT)*
- *Hamowanie odzyskowe*



Saurer 4TIILM

Silnik szeregowy **100 kW**

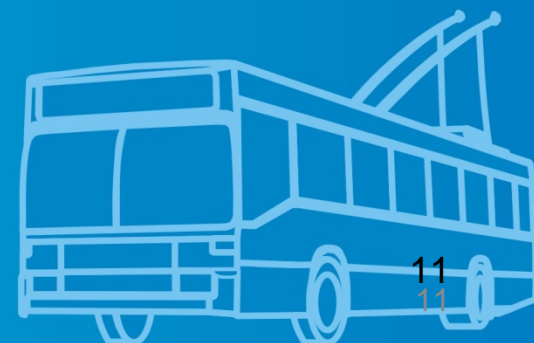
Napięcie baterii **72 V**

Zasięg jazdy bateryjnej **2 km**



Stan obecny – podstacje zasilające i sieć trakcyjna

- *Trolejbusowa sieć trakcyjna jest zasilana napięciem 600 V= z podstacji trolejbusowych*
- *Podstacje zasilanie są napięciem 15 kV z publicznej sieci energetycznej*
- *Spółka PKT utrzymuje ok. 90 km sieci trakcyjnej*
- *PKT Gdynia eksploatuje 6 podstacji trolejbusowych (w tym jedną na terenie Sopotu)*
 - *Północna (1992)*
 - *Grabówek (1943)*
 - *Dworzec (1943)*
 - *Redłowo (1944)*
 - *Chwaszczyńska (1989)*
 - *Sopot (1947)*



Środki unijne w okresie 2004-2006

*Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. zrealizowało, jako beneficjent końcowy, projekt „**Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni**” na realizację, którego otrzymało współfinansowanie z Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Dofinansowanie wynosiło 50% wartości kosztów kwalifikowanych.*

*Całkowita wartość projektu wynosi **53 950 339 zł**.*

Numer i nazwa Priorytetu Programu Operacyjnego:

1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów

Numer i nazwa Działania w ramach Priorytetu Programu Operacyjnego:

1.6 Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach

Przedmiot projektu:

- budowa nowej zajezdni trolejbusowej w Gdyni,*
- budowa nowych linii trolejbusowych o długości 10,6 km,*
- budowa nowej pętli trolejbusowej w Kaczych Bukach,*
- zakup 10 nowych trolejbusów niskopodłogowych.*



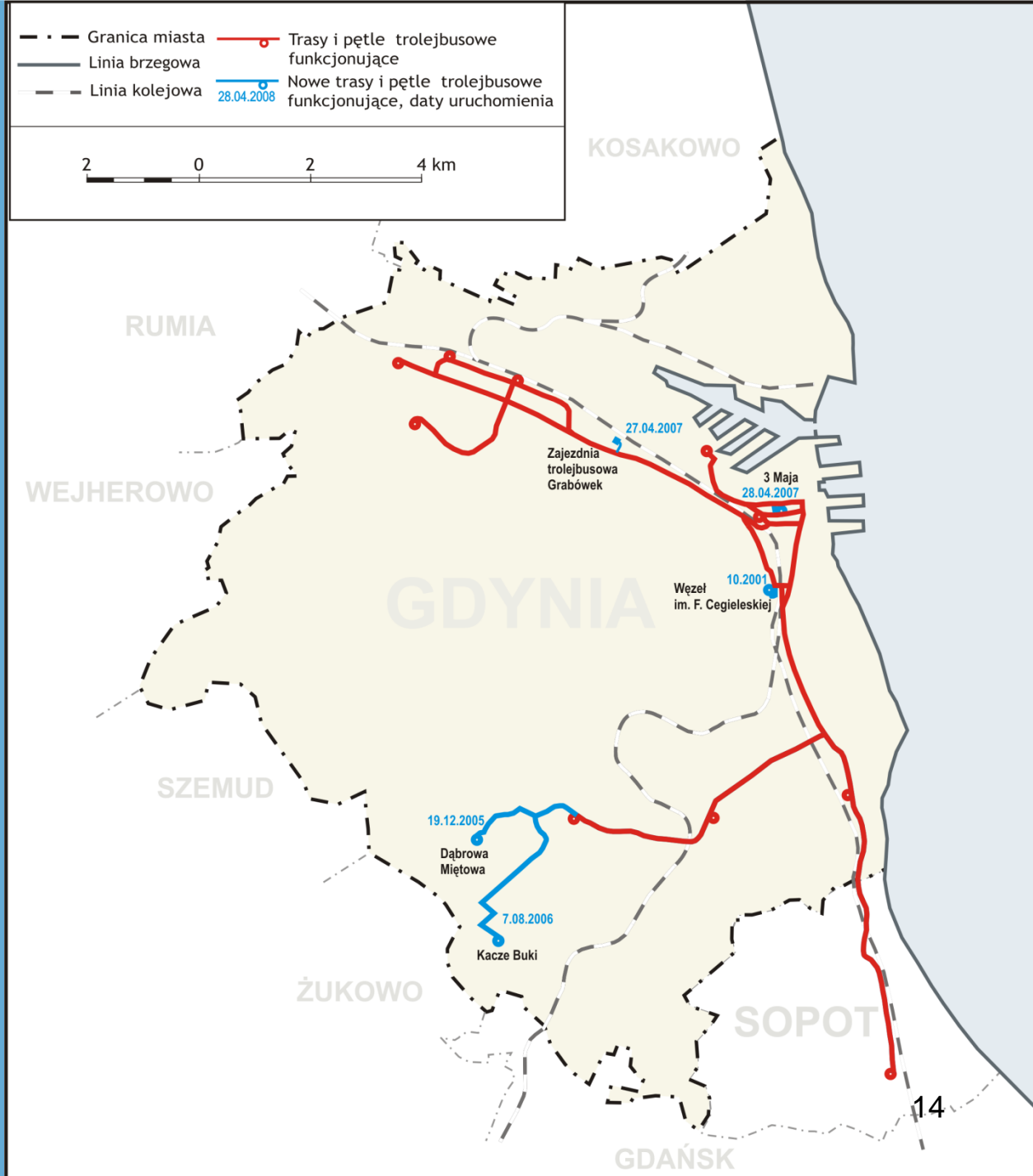


Nowe trasy trolejbusowe

Komunikacja trolejbusowa została wprowadzona do obsługi trzech osiedli:

Dąbrowy, Dąbrówki i Kaczych Buków.

Uruchomiono 2 nowe połączenia.







Środki unijne w perspektywie finansowej 2007-2013

Źródła finansowania:

- 1. Szczebel krajowy – Programy Operacyjne – np. Infrastruktura i Środowisko*
- 2. Szczebel samorządowy – Regionalne Programy Operacyjne*

Gdynia otrzymała środki finansowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego. Projekt „Rozwój proekologicznego transportu zbiorowego na Obszarze Metropolitalnym Aglomeracji Gdańskiej”.



Środki unijne w perspektywie finansowej 2007-2013

Poziom dofinansowania – 70%.

Koszt całkowity projektu – 78 mln zł.

Zakres projektu:

- *remont infrastruktury, w tym sieci trakcyjnej na odcinku od Urzędu Miasta do pętli Sopot Reja*
- *remont układu zasilania*
- *zakup 25 nowoczesnych, energooszczędnych, niskopodłogowych trolejbusów*



Plany rozwoju – Plan rzeczowy

<i>Lp</i>	<i>Nazwa etapu</i>	<i>Rozpoczęcie</i>	<i>Zakończenie</i>
<i>1</i>	<i>Przebudowa sieci trakcyjnej w ciągu ulic Al. Zwycięstwa w Gdyni-Al. Niepodległości w Sopocie wraz z pętlą trolejbusową przy ul. Reja</i>	<i>Kw.III 2010r.</i>	<i>Kw. III 2011r.</i>
<i>2</i>	<i>Budowa nowej podstacji trakcyjnej – Wielkopolska</i>	<i>Kw.IV 2010r.</i>	<i>Kw.IV 2010r.</i>
<i>3</i>	<i>Budowa Centrum zdalnego sterowania podstacji wraz ze zdalnym sterowaniem odłącznikami na sieci trakcyjnej</i>	<i>Kw.IV 2010r.</i>	<i>Kw.IV 2010r.</i>
<i>4</i>	<i>Modernizacja 5 podstacji trakcyjnych tj.:Północna, Grabówek, Redłowo, Chwaszczyńska i Sopot</i>	<i>Kw.IV 2010r.</i>	<i>Kw.IV 2011r.</i>
<i>5</i>	<i>Budowa nowej podstacji trakcyjnej – Sopot Reja</i>	<i>Kw.II 2011r.</i>	<i>Kw.II 2011r.</i>
<i>6</i>	<i>Budowa nowych dwóch podstacji trakcyjnych dla zastąpienia obecnej podstacji Plac Konstytucji (Dworzec Gdynia Główna) oraz podstacji Tadeusza Wendy</i>	<i>Kw.III 2011r.</i>	<i>Kw.IV 2011r.</i>
<i>7</i>	<i>Zakup 25 niskopodłogowych trolejbusów</i>	<i>Kw.II 2010r.</i>	<i>Kw.IV 2011</i>



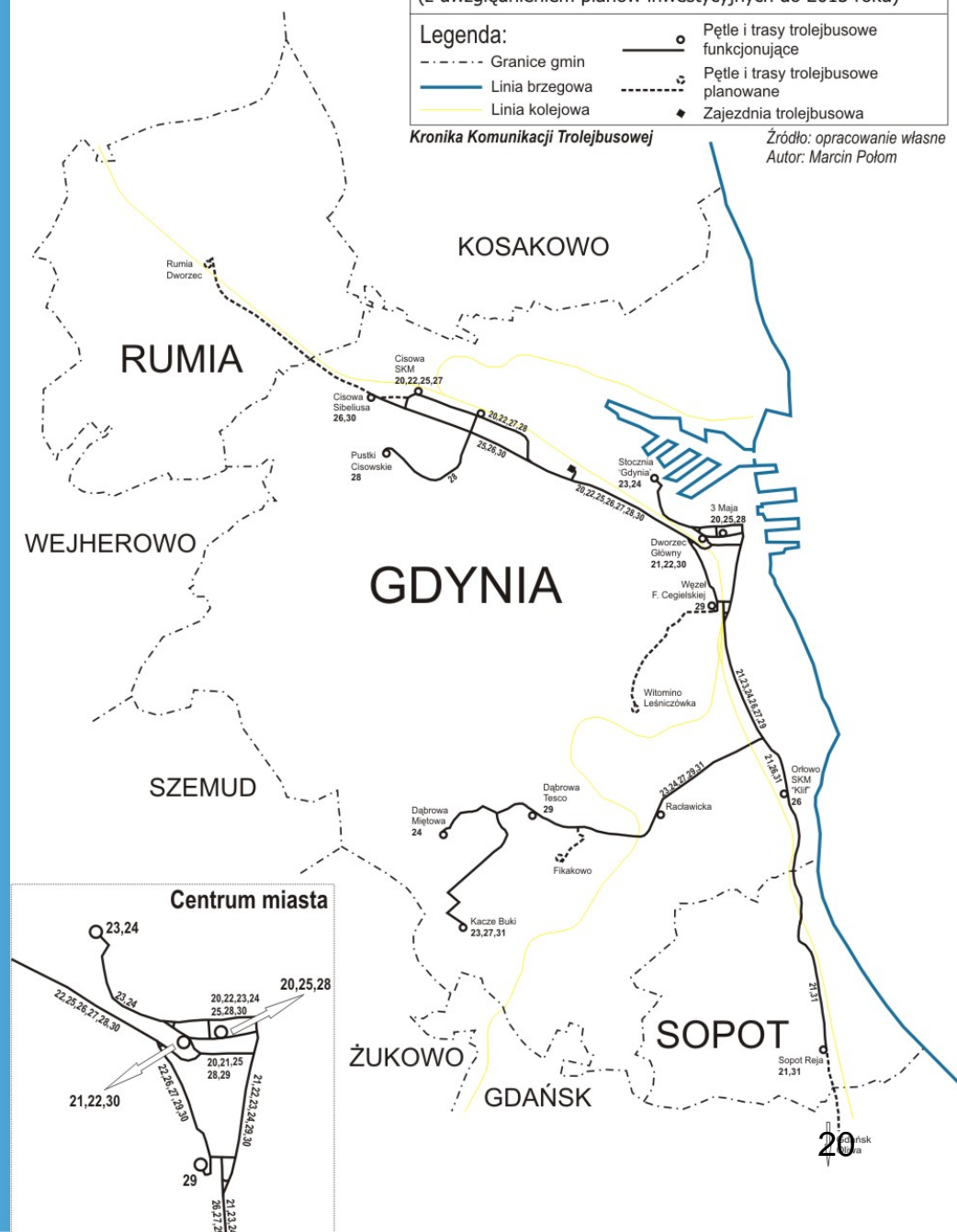
Perspektywa finansowa 2007-2013, plany po 2013 roku

Komunikacja trolejbusowa w Gdyni kwiecień 2007 rok (z uwzględnieniem planów inwestycyjnych do 2013 roku)

Legenda:	
--- Granice gmin	○ Pętle i trasy trolejbusowe funkcjonujące
— Linia brzegowa	○ Pętle i trasy trolejbusowe planowane
— Linia kolejowa	◆ Zajezdnia trolejbusowa

Kronika Komunikacji Trolejbusowej

Źródło: opracowanie własne
Autor: Marcin Połom



Dziękuję za uwagę

