

Nr 32

wrzesień 2019
nakład: 30 tys. egz.

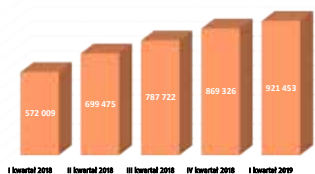
ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Coraz chętniej kupujemy bilety przez aplikacje mobilne



Bilet jednorazowy, jak również wszystkie pozostałe bilety telefoniczne, można kupić poprzez którąkolwiek z pięciu aplikacji, które bez trudu możemy zainstalować na naszych smartfonach: GoPay, jakdojade.pl, moBilet, mPay oraz SkyCash.

więcej - s. 3

Tramwaj na Stogi



Jak bardzo jest nam potrzebna linia tramwajowa na Stogi mogliśmy odczuć, gdy została wyłączona z eksploatacji. Na szczęście już niedługo będziemy mogli ponownie odbyć podróż tramwajem na, zdaniem wielu, najładniejszą gdańską plażę.

więcej - s. 6

1981. Uruchomienie komunikacji miejskiej w Wejherowie



7 września 1981 r. na trasę wyruszył pierwszy autobus komunikacji miejskiej w Wejherowie. W tym okresie w Wejherowie mieszkało blisko 40 tysięcy osób i było to jedno z największych miast w Polsce pozbawione komunikacji miejskiej.

więcej - s. 7



Gdyński autobus GMC T-43 na ul. Świętojańskiej (koniec lat 30. XX w.)

OLGIERD WYSZOMIRSKI

Współczesny stan gdyńskiej komunikacji miejskiej kształtowany jest przez dbałość o możliwie najwyższy poziom oferty przewozowej. Ważne znaczenie dla jakości świadczonych usług ma układ linii oraz wykorzystywany tabor autobusowy i trolejbusowy. Wprowadzane przez operatorów pojazdy najlepszych marek zwiększają atrakcyjność podróży, a gdyńską komunikacją miejską. Przyszłość gdyńskiej komunikacji wyznacza podnoszenie wymagań ekologicznych i eksploatacyjnych, czego przejawem jest rozwój komunikacji trolejbusowej. Ponadto planowane jest wprowadzenie do eksploatacji nowoczesnych elektrobusesów nie korzystających z sieci trakcyjnej.

O wzroście konkurencyjności gdyńskiej komunikacji miejskiej ma też decydować rosnąca liczba tzw. buspasów. Dzięki nim w określonych relacjach podróży w przyszłości szybciej powinno się dojechać komunikacją miejską niż samochodem osobowym.

1929-39

Za początek komunikacji miejskiej w Gdyni przyjmuje się wrzesień 1929 r., kiedy to powstały pierwsze linie komunikacji komunalnej obsługiwane przez Miejskie Towarzystwo

Komunikacyjne.

Zajezdnia MTK mieściła się przy ul. Gdańskiej 29 (obecnie al. Zwycięstwa, róg ul. Harcerskiej). Na początku lat 30. obsługiwane były przede wszystkim główne ciągi komunikacyjne. Komunikacja miejska docierała na Oksywie, do Chyloni oraz przez granicę do Sopotu. Autobusy MTK zapewniały także dojazd do rozwijającego się portu i Mola Pasażerskiego. W 1934 r. zaczęły kursować do Witomina, a następnie do Babich Dołów. W połowie 1939 r. funkcjonowało 10 linii miejskich. W eksploatacji były najpierw autobusy marki Brockway, a następnie Büssing, Saurer oraz GMC.

Po zajęciu Gdyni przez okupanta MTK uległo likwidacji. Komunikację miejską w Gdyni uruchomiło przedsiębiorstwo Danziger Elektrische Strassenbahn AG z Gdańska, które w późniejszym czasie zmieniło nazwę na Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen. Przedsiębiorstwo to na zajezdni autobusową przystosowało obiekty targów gdyńskich przy ul. Derdowskiego 1.

1940-49

W czasie wojny funkcjonowały tylko podstawowe połączenia komunikacyjne. Początkowo eksploatowano sprowadzone z Gdańska autobusy Büssing 900N z przyczepami, które zastąpiono, w związku z brakami pa-

liwa autobusami napędzanymi gazem świetlnym. Braki paliwa i rosnące potrzeby przewozowe skłoniły kierownictwo VDG do budowy w Gdyni sieci trolejbusowej. 18 września 1943 r. uruchomiono linię trolejbusową z Chyloni do Urzędu Miasta, którą wkrótce przedłużono do Orłowa. Obsługiwały ją trolejbusy Henschel AEG z przyczepami. Do końca wojny tabor trolejbusowy uzupełniony został o używane pojazdy JaTb2, Fiat Breda, Alfa Romeo i Tallero.

Po zakończeniu wojny powołano Miejski Zakład Komunikacji w Gdyni. Na trasy zaczęły wyjeżdżać mniej lub bardziej przystosowane do przewozu osób pojazdy, w tym ciężarówki GMC, wyposażone w drabinę dla pasażerów. W 1946 r. ponownie uruchomiono komunikację trolejbusową. Pierwszą linię, na trasie pl. Kaszubski – Urząd Miasta, obsługiwały trolejbusy marki Henschel. Do końca dziesięciolecia nadal ściągano wraki autobusów i trolejbusów porzucone w okolicach miasta. W 1949 r. wprowadzono do eksploatacji 13 nowych trolejbusów marki Vetra.

Pod koniec 1949 r. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia, powstałe z połączenia w 1946 r. przedsiębiorstw komunikacyjnych z Gdańska (MZK), Gdyni (MZK) i Sopotu (MKS), eksploatowały 45 trolejbusów i 40

autobusów. Funkcjonowały 4 linie autobusowe oraz 3 linie trolejbusowe.

1950-59

W 1951 r. MZK GG zostało przekształcone w przedsiębiorstwo państwowe pn. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia. W dekadzie lat 50. uruchomiono 3 linie trolejbusowe i 5 autobusowych. Ponadto powstała nocna komunikacja trolejbusowa.

W 1950 r. na ulice miasta wyjechało 10 nowych miejskich autobusów marki Mavag TR5 produkcji węgierskiej, które po krótkim czasie przekazano do innych miast. Ważną rolę w obsłudze komunikacyjnej w tym dziesięcioleciu pełniły autobusy Büssing i Leyland. W połowie lat 50. nastąpiła dostawa 15 autobusów produkcji krajowej – Star 52. Od 1958 r. zaczęto eksploatować autobusy miejskie polskiej produkcji – San H-01 i węgierskiej produkcji – Ikarus 601, a od 1959 r. dwie pierwsze czechosłowackie Škody 706 RTO. Po krótkim okresie eksploatacji Ikarusy zostały zastąpione sprowadzonymi z południa Polski w ramach ujednolicenia taboru Škodami 706 RTO i Sanami H-01. Od 1958 r. na ulice miasta zaczęły wyjeżdżać nowoczesne czechosłowackie trolejbusy Škoda 8Tr.

dokończenie - s. 2

16-22 września**Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu**

16 września rozpoczyna się Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, który tradycyjnie zakończy się, przypadającym 22 września, Dniem Bez Samochodu. W okresie tym szczególną uwagę zwracamy na problemy związane z kongestią drogową i wynikającym z niej zanieczyszczeniem powietrza, zachęcając jednocześnie do większej aktywności pieszej, a także korzystania z ekologicznych środków transportu, w tym transportu publicznego.

szczegóły s. 4-5

90 lat komunikacji miejskiej w Gdyni

1929-2019

dokończenie ze s. 1
fotografie: Archiwum ZKM Gdynia
(Ze zbiorów prywatnych)

1960-69

W latach 60. powstało 7 nowych linii autobusowych. Ponadto w latach 1967-68 gdyniński oddział WPK GG przejął od oddziału gdańskiego obsługę 3 linii na terenie Sopotu i Gdańska. W połowie dekady nocna komunikacja autobusowa zastąpiła trolejbusową.

W 1960 r. do obsługi linii autobusowych wprowadzono dwie kolejne nowe Skody 706RTO i pierwsze cztery Jelcze 043, wyprodukowane w naszym kraju na licencji czechosłowackiej Skody. W 1961 r. zaczęło kursować 6 Sanów H-01, przystosowanych, podobnie jak Jelcze 043, do

Komunikacja autobusowa w tej dekadzie przeżywała prawdziwy rozkwit. Uruchomiono 26 nowych linii autobusowych, w tym 6 w Rumi, Redzie, Sopocie i gminie Kosakowo. Cztery spośród nich zastąpiły zlikwidowane linie trolejbusowe. Ponadto przejęte zostały 3 kolejne linie gdańskie, które powróciły do gdańskiego zakładu WPK z końcem dekady.

Komunikacja trolejbusowa zaczęła przeżywać regres. W pierwszej kolejności zlikwidowano linie do Oksywi. Pod koniec lat 70. trolejbusy kursowały tylko na 3 liniach.

Liczba trolejbusów spadła w 1976 r. do 50 pojazdów. Poszukując nowych rozwiązań technicznych, wyprodukowano pierwszy polski trolejbus na nadwoziu Jelcza-Berlieta PR100 oraz dwa kolejne prototypy: Skodę SM11 i Jelcza PR110. Zanim

no kursowanie 3 linii zawieszonych w poprzedniej dekadzie. Oddano do eksploatacji nowe trasy. W 1983 r. uruchomiono pierwszą autobusową linię pospieszną, wyznaczając jej trasę z Gdyni do Rumi.

Z początkiem lat 80. wprowadzono do eksploatacji ostatnie autobusy Jelcz PR110.

W 1981 r. rozpoczęły się sukcesywne dostawy przegubowych Ikarusów 280, a w 1983 r. standardowych Ikarusów 260. Kolejnym typem taboru wprowadzonego do eksploatacji w gdynińskiej komunikacji miejskiej w latach 1986-89 były Jelcze M11 – autobusy o zmodyfikowanym nadwoziu Jelcza PR110, z silnikiem i na podwoziu Ikarusa. W taborze trolejbusowym prym wiodły pojazdy produkcji radzieckiej ZIU 9. Poza nimi do eksploatacji wprowadzano sukcesywnie Jelcze PR110. Liczba trolejbusów przekroczyła 100 pojazdów.

W 1989 r., w związku z likwidacją WPK w Gdańsku, obsługą komunikacyjną Gdyni zajęło się nowo powołane przedsiębiorstwo państwowe pn. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

1990-99

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w 1990 r. zostało skomunalizowane, a rok później

nych, oraz midibusowych. Trasy linii midibusowych objęły niedostępne dla standardowych autobusów ulice osiedlowe. Duże znaczenie w rozwoju komunikacji autobusowej miało przedłużenie tras niektórych linii.

W dekadzie lat 90. nastąpił także rozwój komunikacji trolejbusowej. Powstały 3 nowe linie, w tym jedna do osiedla Pustki Cisowskie, do którego wybudowano sieć trakcyjną.

W 1992 r. nastąpiła ostatnia dostawa 4 przegubowych autobusów Ikarus 280. Przełom w taborze autobusowym nastąpił w 1996 r., kiedy to przewoźnicy komunalni wprowadzili do eksploatacji 60 pierwszych niskopodłogowych standardowych autobusów Jelcz-Mercedes M122MB/O405N2, wzorowanych na niemieckich Mercedesach O405N2. Poza tymi pojazdami dla przewoźników komunalnych miasto w latach 1998-99 zakupiło jeszcze 17 przegubowych autobusów Neoplan N4021td. Kilka nowych i kilkadziesiąt używanych autobusów wprowadzili do gdynińskiej komunikacji przewoźnicy państwowi i prywatni.

W komunikacji trolejbusowej w latach 90. pojawiły się przegubowe Ikarusy 280. Partia 9 sztuk została wyprodukowana w Gdyni w oparciu o eksploatowane wcze-

do Leszczyniek. Wybudowanie nowej zajezdni trolejbusowej możliwe było dzięki pozyskaniu środków unijnych w ramach pierwszego projektu budowy komunikacji trolejbusowej, współfinansowanego przez Unię Europejską. Nastąpiły zmiany w strukturze podaży. Zwiększył się udział przewoźników prywatnych do 20% pracy eksploatacyjnej, dzięki prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych oraz wejściu na rynek nowych podmiotów.

Nastąpił dalszy rozwój komunikacji autobusowej. Uruchomiono 12 nowych linii autobusowych, w tym midibusowych w granicach Gdyni, przekraczających granice Gdyni oraz poza Gdynią. Obszar obsługi zwiększył się o 2 kolejne gminy: Gminę Wejherowo i Szemud.

2010-2019

Cechą charakterystyczną drugiej dekady XXI w. jest wydatowny rozwój komunikacji trolejbusowej. Uruchomiono 3 nowe linie trolejbusowe, w tym 2 sezonowe. Trasy 4 linii wydłużono. Trolejbusy wprowadzono do wspólnej obsługi linii autobusowej.

Od 2012 r. trolejbusy, dzięki wykorzystaniu środków Unii Europejskiej i przebudowie używanych autobusów na trolejbusy, są już niskopodłogowe. Jedną linią sezonową jest obsługiwana przez wysokopodłogowe pojazdy zabytkowe.

Wizytówką Gdyni stały się nowoczesne trolejbusy z dodatkowym napędem bateryjnym. W latach 2010-19 ich liczba wzrosła z 2 do 68, co zapewniło im prawie trzy czwarte udziału w strukturze taboru trolejbusowego. 58 spośród tych pojazdów może pokonywać bez sieci trakcyjnej odległość co najmniej 15 km. 16 z nich stanowią wprowadzone do eksploatacji w 2019 r. pojazdy przegubowe, pierwsze fabrycznie nowe w gdynińskiej komunikacji trolejbusowej. Nowoczesne pojazdy z dodatkowym napędem bateryjnym umożliwiły obsługę obszarów, które nie są wyposażone w sieć trakcyjną. Z końcem 2016 r. linię trolejbusową, pełniącą do tego czasu marginalną rolę w gdynińskiej komunikacji miejskiej, skierowano do osiedla Fikakowo nie wyposażonego w sieć trakcyjną. Osiedle to zyskało bezpośrednie połączenie z centrum miasta. Trolejbusy wykorzystujące wewnętrzne źródło energii jadą od głównej ulicy z siecią trakcyjną do nowej pętli. Obecnie spośród 13 stałych linii trolejbusowych, trolejbusy wykorzystują w 2019 r. w regularnej obsłudze komunikacyjnej napęd baterijny na 6 liniach, licząc linię autobusową z udziałem trolejbusów, wykonujących na niej w dni powszednie co trzeci wozokolemetr.

W omawianej dekadzie powstało 9 linii autobusowych, w większości jednak uzupełniających podstawową ofertę przewozową. Wprowadzone zostały do eksploatacji kolejne autobusy marki MAN, Mercedes i Solaris. Wydatnie zwiększył się udział autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym, eksploatowanych przez PKM. Ich liczba wzrosła z 5 do 31, w tym 16 przegubowych. Do końca 2019 r. operatorzy komunalni wprowadzą do ruchu 55 nowych autobusów marki MAN, zasilanych olejem napędowym.



1943. Trolejbus Henschel, nr inw. 201, w dniu inauguracji komunikacji trolejbusowej w Gdyni (18.09.1943 r.)



Lata 80. XX w. Autobusy Ikarus 280, na placu przed Dworcem Głównym PKP

przekształcone w zakład budżetowy pn. Miejski Zakład Komunikacyjny w Gdyni. W 1992 r. nastąpiła zasadnicza reforma organizacji komunikacji miejskiej w Gdyni. Powołano Zarząd Komunikacji Miejskiej, z zadaniem szeroko pojętej organizacji usług komunikacji miejskiej.

W gdynińskiej komunikacji miejskiej, organizowanej od 1992 r. przez Zarząd Komunikacji Miejskiej, uruchomiono 9 nowych linii autobusowych w granicach Gdyni, 7 przekraczających granice miasta oraz 5 funkcjonujących na obszarach innych gmin. Wśród nowych linii powstał segment linii pospiesz-

szej autobusy. W Gdyni w latach 90. produkowany był także trolejbus Jelcz. Początkowo wykorzystywano nadwozia PR110, a potem – nadwozia 120M. W 1999 r. powstał w Gdyni pierwszy trolejbus niskopodłogowy, wykorzystując nadwozie autobusu Jelcz M121. W 1997 r. zakończono eksploatację trolejbusów produkcji radzieckiej ZIU. Tabor trolejbusowy zdominowały Jelcze.

2000-2009

W 2000 r. przeniesiono bazę autobusową PKM z Redłowa na Kacze Buki. Zajezdnia trolejbusowa na adach innych gmin. Wśród nowych linii powstał segment linii pospiesz-

Coraz chętniej kupujemy bilety przez aplikacje mobilne

BARTOSZ SZWARC

Bilety metropolitalne na urządzenia mobilne

		Normalny	Ulgowy	od 01.09.2018
1 -przejazdowy	Telefoniczny na linie zwykłe	3,00 zł	1,50 zł	GoPay
	Telefoniczny na linie pospieszne i nocne	4,00 zł	2,00 zł	
1 -godzinny	Telefoniczny na linie zwykłe	3,80 zł	1,90 zł	jakdojade
	Telefoniczny na linie zwykłe, pospieszne i nocne (ZKM w Gdyni)	4,20 zł	2,10 zł	
24 -godzinny	Telefoniczny na linie pospieszne i nocne	4,80 zł	2,40 zł	mPAY
	Komunalny	15,00 zł	7,50 zł	
72 -godzinny	Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów	20,00 zł	10,00 zł	moBiLET
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	23,00 zł	11,50 zł	
72 -godzinny	Komunalny	30,00 zł	15,00 zł	skycash
	Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów	46,00 zł	23,00 zł	

Rozwój technologii oraz upowszechnianie dostępu do Internetu sprawia, że coraz więcej codziennych spraw załatwić możemy drogą elektroniczną. I choć każdy z nas ma pełne prawo być tradycjonalistą, np. pozostając przy drukowanych książkach i nie sięgając po tzw. e-booki (a choć dopiero mogą powiedzieć zapaleni kolekcjonerzy bileτών), trudno nie zauważyć wygody, jaka kryje się w załatwianiu różnego rodzaju formalności czy dokonywaniu płatności za pośrednictwem sieci. Zjawisko to dostrzegane jest również i w transporcie zbiorowym, dzięki czemu, od wielu lat, zakup biletu na autobus, pociąg czy samolot, bez odwiedzania kasy biletowej, nie stanowi problemu. W tym artykule przyjrzymy się na nowo biletom metropolitalnym emitowanym przez MZKZG, lecz z uwzględnieniem wykorzystania aplikacji mobilnych w ich nabywaniu. Przypomnijmy też przy okazji, jakie rodzaje bileτών jednorazowych oraz czasowych (1-, 24- i 72-godzinnych) oferuje MZKZG.

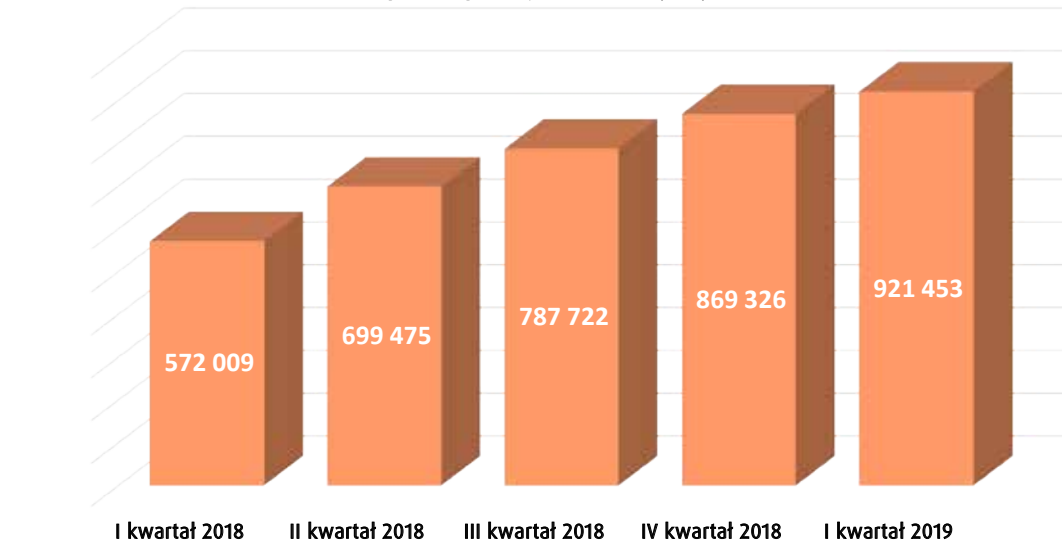
Bilet jednorazowy, jak sama nazwa wskazuje, uprawnia nas do jednego przejazdu (linią ZKM w Gdyni lub ZTM w Gdańsku lub MZK Wejherowo). Istotne jest różniczenie bileτών jednorazowych ważnych wyłącznie na liniach zwykłych oraz bileτών ważnych na wszystkich liniach (zwykłych, pospiesznych i nocnych). Oba rodzaje bileτών można zakupić zarówno w formie tradycyjnej (papierowej), jak i poprzez aplikacje mobilne. Jak widzimy w taryfie, zakup biletu w formie telefonicznej, finansowo jest dla nas nieco korzystniejszy. Zainteresowaniem biletom telefonicznym jednorazowym wykazuje wyraźną tendencję wzrostową – w okresie od stycznia 2018 r. do kwietnia 2019 r. sprzedano ich 4 178 041 sztuk, przy czym sprzedaż w styczniu ubiegłego roku wyniosła ok. 185 tys. sztuk; w marcu 2019 r. przekroczyła 331 tys. sztuk. Bilet jednorazowy, jak również wszystkie pozostałe bilety telefoniczne, można kupić poprzez cokolwiek z pięciu aplikacji, które bez trudu możemy zainstalować na naszych smartfonach: GoPay, jakdojade.pl, moBiLET, mPAY oraz SkyCash. Przez wspomniany okres (styczeń 2018 r. – kwiecień 2019 r.) pasażerowie najchętniej wybierali aplikację SkyCash (ok. 55% sprzedanych bileτών) oraz jakdojade.pl

(ok. 25% sprzedanych bileτών). Dla porównania, bileτών jednorazowych metropolitalnych w formie papierowej sprzedano 11 508 szt. (w okresie styczeń 2018 r. – kwiecień 2019 r.); zatem bilety jednorazowe telefoniczne stanowiły aż 99,7% wszystkich bileτών jednorazowych metropolitalnych sprzedanych w tym okresie.

Bilet jednorazowy uprawnia nas do nieograniczonej liczby podróży (i przesiadek) liniami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo; w ciągu godziny od momentu nadania ważności. Metropolitalne bilety jednorazowe, podobnie jak jednorazowe, dzielą się na: ważne wyłącznie na liniach zwykłych oraz ważne na liniach zwykłych, pospiesznych i nocnych. Co istotne, metropolitalne bilety jednorazowe dostępne są jedynie w aplikacjach mobilnych, co oznacza, że nie można ich kupić w formie papierowej. Przykładowo, metropolitalny bilet jednorazowy umożliwia przejazd np. gdynińską linią S z Gdyni do Sopotu, a następnie kontynuację podróży gdańską linią 117 do Jelitkowa – o ile cała nasza podróż mieści się w okresie 1 godziny od momentu nadania biletemu ważności. Inny przykład stanowić może podróż linią 171 do Chwaszczyna z przesiadką na linię 191 jadącą w kierunku Kolekcowa. W każdym jednak przypadku czas całej podróży nie może przekroczyć 60 minut. Jest to rozwiązanie znacznie korzystniejsze (przede wszystkim pod względem finansowym) niż kasowanie za każdym razem biletu jednorazowego. Bilet jednorazowy jest „najmłodszym” biletom dostępnym w ofercie MZKZG – wprowadzono go 1 czerwca 2018 r. Dane nt. sprzedaży dowodzą, że decyzja o wzbogaceniu oferty o taki bilet była trafna. W czerwcu 2018 r., czyli pierwszym miesiącu obowiązywania, sprzedano łącznie 11 544 szt.; w grudniu sprzedaż osiągnęła poziom 39 661 szt., a w marcu b. r. przekroczyła poziom 50 tys. (50 262 szt.) i nadal rośnie. W okresie czerwiec 2018 r. – kwiecień 2019 r. sprzedano w sumie ponad 387 tys. sztuk bileτών jednorazowych. Najwięcej bileτών sprzedano z wykorzystaniem aplikacji jakdojade.pl (ok. 43% sprzedanych bileτών) oraz SkyCash (ok. 37%).

Bilet 24-godzinny występuje w trzech rodzajach: komunalny, kolejowo-komunalny dwóch organi-

Sprzedaż metropolitalnych bileτών jednorazowych przez aplikacje mobilne (szt.)



zatorów oraz kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów. Wszystkie trzy rodzaje bileτών możemy kupić: w wersji papierowej, elektronicznej (poprzez Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej, który służy także do ładowania bileτών okresowych na karty miejskie) oraz we wspomnianych aplikacjach mobilnych (bez różnicy cenowej). Bilet komunalny obowiązuje w pojazdach wszystkich trzech operatorów komunalnych; oznacza to, że po nadaniu mu ważności, przez okres 24 godzin możemy swobodnie podróżować pojazdami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Bilet kolejowo-komunalny dwóch organizatorów obowiązuje w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej i Polregio (pociąg „Regio”) oraz w pojazdach jednego, wybranego przez nas organizatora (ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo). Bilet kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów również obowiązuje w podanych wyżej pociągach oraz pojazdach komunikacji miejskiej wszystkich wspomnianych organizatorów. Na analogicznych zasadach funkcjonuje bilet 72-godzinny (dostępny w takich samych formach jak jego 24-godzinny odpowiednik), choć w jego przypadku nie jest dostępny wariant kolejowo-komunalny dwóch organizatorów. Co ważne, wspomnianymi pociągami SKM i Regio, na podstawie bileτών metropolitalnych, przemieszczać się możemy na liniach

kolejowych w obszarze MZKZG, którego krańce wyznaczają stacje: Luzino, Cieplewo, Reda Rekowo, Borkowo, Babi Dół (dotyczy pociągów jadących do/ z Kościerzyny).

W okresie styczeń 2018 r. – kwiecień 2019 r. sprzedano łącznie 314 782 szt. bileτών metropolitalnych 24- i 72-godzinnych, przy czym bilety telefoniczne stanowiły 41 545 szt. (tj. ok. 13,2%). I choć odsetek ten zdaje się nie sprawiać wielkiego wrażenia, zauważalny jest jego wzrost – od 7,5% w I kwartale ubiegłego roku do 16,0% w I kwartale bieżącego roku. Warto dodać, że wzrost sprzedaży bileτών 24- i 72-godzinnych zanotowano w „wakacyjnym” kwartale (lipiec – wrzesień 2018 r.) – sprzedano wówczas aż 76 571 szt. tych bileτών (z czego 11 426 szt. w formie telefonicznej). Oznacza to, że biletami tymi szczególnie zainteresowani są odwiedzający Trójmiasto turyści. Można także zaryzykować hipotezę, że po bilety te chętnie sięgają pasażerowie, którzy nie korzystają z regulaminu z komunikacji publicznej (w związku z czym nie są zainteresowani instalowaniem aplikacji oraz nie posiadają bileτών miesięcznych), ale okazjonalnie potrzebują się do niej przesiąść (np. z powodu pozostawienia samochodu w warsztacie).

W przypadku samych bileτών telefonicznych 24- i 72-godzinnych najczęściej korzystano z jakdojade.pl (ok. 52% sprzedanych bileτών) i SkyCash (ok. 38%).

Analizowane dane można zestawić także ze statystykami sprzedaży własnych bileτών organizatorów komunikacji miejskiej. Z zestawienia tego wynika, że jednorazowe bilety metropolitalne (papierowe i telefoniczne) stanowiły, w ciągu całego 2018 r., ok. 9,5% wszystkich bileτών jednorazowych (metropolitalnych oraz własnych: gdańskich, gdynińskich i wejherowskich) sprzedanych na terenie MZKZG. Z kolei bilety metropolitalne czasowe (1-, 24- i 72-godzinne we wszystkich formach) stanowiły ok. 4,5% wszystkich bileτών czasowych sprzedanych w MZKZG w 2018 r.

Pożytek płynący z aplikacji mobilnych odczuwalny jest szczególnie wtedy, kiedy w pobliżu nas nie ma żadnego czynnego punktu sprzedaży. Kupując w takiej sytuacji bilet telefoniczny, odnosimy szereg korzyści: możemy wybrać bilet dla nas najkorzystniejszy, nie musimy wyszukiwać „drobnych”, a przy okazji odcinamy także kierowców komunikacji miejskiej, których głównym zadaniem jest bezpieczne i punktualne prowadzenie pojazdu, a nie sprzedaż bileτών. Przypomnijmy, że wszelkie szczegółowe informacje na temat taryf bileτών metropolitalnych, uprawnień do przejazdów ulgowych, aplikacji do zakupów bileτών, jak również punktów sprzedaży bileτών papierowych, znajdują się na naszej stronie internetowej: www.mzkzg.org.

16-22 września

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu

16 września rozpoczyna się Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, który tradycyjnie zakończy się, przypadającym 22 września, Dniem Bez Samochodu. W okresie tym szczególną uwagę zwracamy na problemy związane z kongestią drogową i wynikającym z niej zanieczyszczeniem powietrza, zachęcając jednocześnie do większej aktywności pieszej, a także korzystania z ekologicznych środków transportu, w tym transportu publicznego.

Z tej okazji, w weekend przypadający w czasie ETZT, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, miasta Gdańsk, Gdynia i Wejherowo oraz działający w ich imieniu organizatorzy komunikacji miejskiej – Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo, zapraszają mieszkańców do skorzystania z licznych atrakcji.

Sobota, 21 września 2019 r.



Gdańsk-Sopot-Gdynia

Z inicjatywy Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, uruchomione zostaną bezpłatne autobusy na „kultowej” linii 101 kursującej z Gdyni do Gdańska. Linia 101 (w niektórych latach oznaczana również jako „A”) funkcjonowała, z krótką przerwą, od zakończenia wojny aż do początku lat 90 XX w. Do czasu uruchomienia pociągów elektrycznych w pierwszej połowie lat 50. ubiegłego stulecia linia ta stanowiła główny „kręgosłup” komunikacyjny Trójmiasta. Traktowana była priorytetowo – wyjeżdżały na nią zawsze najnowsze autobusy, a jej częstotliwość wynosiła nawet 8 minut.

Reaktywowana na jeden dzień linia 101 obsługiwana będzie 6 najnowszymi autobusami przegubowymi, udostępnymi nieodpłatnie dzięki uprzejmości Gdańskich Autobusów i Tramwajów oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Pojazdy odjeżdżać będą z Dworca Głównego PKP w Gdyni oraz wyjątkowo - ze względu na prace drogowe w bezpośrednim sąsiedztwie Urzędu Marszałkowskiego/Wojewódzkiego – z przystanku Gdańsk Śródmieście. Odjazdy zaplanowano w godzinach 10.00 – 19.40, w odstępach 30-minutowych. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej tradycyjnie przygotował dla pasażerów drobne upominki.

Szczegóły: www.mzkzg.org

Gdańsk

W sobotę, 21 września Urząd Miasta Gdańska wraz z Zarządem Transportu Miejskiego zapraszają na piknik „Chodź z nami, będziesz EKO”, który odbędzie się w godz. 10-14 przy budynku ECS błonia za salą BHP, wjazd od strony ul. ks. Jerzego Popiełuszki. W tegorocznej edycji gdańska impreza ma wydźwięk typowo ekologiczny. Organizatorzy zaplanowali między innymi zabawę polegającą na wypełnianiu podstawionego autobusu plastikowymi butelkami, warsztaty z wykonywania różnych rzeczy z materiałów z odzysku, a także rozdawanie cebulek kwiatowych. Oprócz tego w ramach programu przewidziano spotkanie z policją, strażą miejską, pokazy strażackie, liczne atrakcje i konkursy dla dzieci. Osoby zainteresowane tematem komunikacji miejskiej z pewnością ucieszy możliwość przejażdżki zabytkowymi pojazdami i zabawa w symulatorze autobusowym. Na festynie będzie też możliwość oddawania krwi w mobilnym punkcie, a także wsparcia Hospicjum ks. Dulikiewicza w Gdańsku.

Szczegóły: www.ztm.gda.pl

Gdynia

Urząd Miasta w Gdyni serdecznie zaprasza mieszkańców miasta i naszej metropolii na odbywający się na Skwerze Kościuszki w godz. 11-18 festyn „Dzień Elektromobilności”. Główną atrakcją wydarzenia będzie możliwość przetestowania, jako kierowca, samochodów elektrycznych Opel Ampera. W programie przewidziano również przejażdżki elektrycznym hulajnogami, skuterami oraz możliwość sprawdzenia rowerów Cargo. Dodatkowo zaplanowano wystawę trolejbusów, zabawę escape trolley, grę miejską, a także liczne konkursy z nagrodami i atrakcje dla dzieci z udziałem animatorów.

Na festyn dojechać będzie można z Placu Konstytucji bezpłatnym autobusem linii 901, obsługiwanym przez zabytkowy pojazd Krupp LD 2,5H z 1938 r. (odjazdy z Placu Konstytucji od 10:48 do 17:48, co 30 min.).

W tym roku obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Gdyni połączone będą z obchodami 90.lecia uruchomienia komunikacji miejskiej w tym mieście. W sobotę, 21 września, przewoźnicy gdyniskiej komunikacji miejskiej – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej (baza na Kaczych Bukach), Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej (baza na Pogórzu Dolnym) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej (baza na Grabówku) zachęcają do bezpłatnego zwiedzania zajezdni. Dojechać tam będzie można z Placu Konstytucji następującymi, bezpłatnymi liniami organizowanym przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni:

- 902 w relacji Plac Konstytucji – Kacze Buki (zajezdnia PKM) (odjazdy z Placu Konstytucji 10:28 oraz od 10:48- do 16:18, co 30 min., odjazdy z Kaczych Buków od 11:15 do 17:15, co 30 min.);
- 903 w relacji Plac Konstytucji – Grabówek SKM (obok zajezdni PKT) (odjazdy z Placu Konstytucji od 10:48 do 17:48, co 30 min., odjazdy z przystanku Grabówek SKM od 11:25 do 17:25, co 30 min.);
- 905 w relacji Plac Konstytucji - zajezdnia PKA na Pogórzu Dolnym (odjazdy z Placu Konstytucji od 10:48 do 17:18, co 30 min., odjazdy z zajezdni PKA od 11:27 do 16:27, co 30 min. i dodatkowy kurs o 17:02);

Na liniach tych zobaczymy atrakcyjne pojazdy zabytkowe, które przed włączeniem na zadania wezmą udział w uroczystej paradzie w centrum miasta.

Szczegóły: www.zkmgdynia.pl

Wejherowo

W sobotę, 21 września Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. otwiera drzwi bazy autobusowej przy ulicy Tartacznej i zaprasza do zapoznania się z jego pracą. W celu zapewnienia łatwego dotarcia na ulicę Tartaczna firma uruchomi w tym dniu specjalną linię autobusową o nazwie „Wejherowo Wita”, która dowiezie i odwiezie Pasażerów w godzinach od 10:00 do 13:00.

Szczegóły: www.mzkwejherowo.pl



MZKZG

22 WRZEŚNIA DZIEŃ BEZ SAMOCHODU

właściciele
samochodów
mogą jeździć
transportem
miejskim
za darmo!

Tradycyjnie w Dniu bez Samochodu każdy właściciel lub współwłaściciel samochodu osobowego, legitymujący się ważnym dowodem rejestracyjnym, skorzystać będzie mógł z bezpłatnych przejazdów autobusami, tramwajami i trolejbusami. Przywilej ten obejmie pasażerów komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MKZ Wejherowo.

22 września również pasażerowie Szybkiej Kolei Miejskiej i Polregio (Przewozy Regionalne), na podstawie dowodu rejestracyjnego swojego samochodu, mogą bezpłatnie korzystać z kolei na obszarze województwa pomorskiego.

101

Gdańsk Śródmieście SKM – Gdynia Dworzec Gł. PKP

Rozkład obowiązuje w dniu 21.09.2019

Gdańsk Śródmieście SKM	↓	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
Brama Wyżynna	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	
Dworzec Główny	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	
Brama Oliwska (n/z)	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	
Uniwersytet Medyczny	10:09	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	
Opera Bałtycka	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:41	
Teatr Miniatura/Radio Gdańsk	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:43	
Jaśkowa Dolina	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:46	
Galeria Bałtycka	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:48	
al. Wojska Polskiego	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:50	
Abraham	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:52	
Biblioteka Główna U.G.	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:53	
Hala "Olivia"	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:54	
Oliwa - Petla Tramwajowa	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:56	
Opacka (n/z)	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	18:59	
Górskiego	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:00	
Kasztanowa	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:01	
Smolna (n/z)	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:02	
Sopot Reja	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:04	
3 Maja	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:05	
Sopot PKP - Niepodległości	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:06	
Bohaterów Monte Cassino	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:07	
Goyki	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:39	18:09	18:39	19:08	
Malczewskiego	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:40	18:10	18:40	19:09	
Wejherowska	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:41	18:11	18:41	19:10	
Kamienny Potok SKM	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:43	18:13	18:43	19:12	
Bernadowska (n/z)	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:44	18:14	18:44	19:13	
Kolibki	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:46	18:16	18:46	19:15	
Orłowo SKM - "Kili"	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:47	18:17	18:47	19:16	
Orłowo SKM - Orłowska	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:48	18:18	18:48	19:17	
Nawigatorów	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:49	18:19	18:49	19:18	
Zwycięstwa - Wielkopolska	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:51	18:21	18:51	19:20	
Redłowo SKM - Park Technologiczny	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:53	18:23	18:53	19:22	
Centrum Nauki Experiment	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:55	18:25	18:55	19:24	
Harcerska	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:56	18:26	18:56	19:25	
Urząd Miasta - Świętojańska	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:58	18:28	18:58	19:27	
Traugutta	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	17:59	18:29	18:59	19:28	
Żwirki i Wigury	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:00	18:30	19:00	19:29	
Skwer Kościuszki - InfoBox	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:02	18:32	19:02	19:31	
Skwer Kościuszki - InfoBox	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:04	18:34	19:04	19:33	
3 Maja	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:05	18:35	19:05	19:34	
Gdynia Dworzec Gł. PKP	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:06	18:36	19:06	19:35	

101

Gdynia Dworzec Gł. PKP – Gdańsk Śródmieście SKM

Rozkład obowiązuje w dniu 21.09.2019

Gdynia Dworzec Gł. PKP	↓	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
3 Maja		10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32
Centrum Handlowe Batory		10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33
Skwer Kościuski - InfoBox		10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35
Wybickiego		10:06	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36
Zwirki i Wigury		10:07	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37
Traugutta		10:08	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38
Wzgórze Św. Maksymiliana SKM		10:11	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41
Wzgórze Św. Maksymil. - Kapliczka		10:12	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42
Harcerska		10:13	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
Centrum Nauki Experiment		10:14	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44
Redłowo SKM - Park Technologiczny		10:15	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:46	17:16	17:45	18:15	18:45
Zwycięstwa - Wielkopolska		10:17	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:48	17:18	17:47	18:17	18:47
Nawigatorów		10:18	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:49	17:19	17:48	18:18	18:48
Orłowo SKM - Orłowska		10:19	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:50	17:20	17:49	18:19	18:49
Orłowo SKM - "Kilif"		10:21	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:52	17:22	17:51	18:21	18:50
Kolibiki		10:22	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:53	17:23	17:52	18:22	18:51
Bernadowska (n/2)		10:24	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:55	17:25	17:54	18:24	18:53
Kamienny Potok SKM		10:25	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:56	17:26	17:55	18:25	18:54
Wejherowska		10:27	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:58	17:28	17:57	18:27	18:56
Malczewskiego		10:28	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	16:59	17:29	17:58	18:28	18:57
Bohaterów Monte Cassino		10:30	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:01	17:31	18:00	18:30	18:59
Sopot PKP - Niepodległości		10:32	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:03	17:33	18:02	18:32	19:01
3 Maja		10:34	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:05	17:35	18:04	18:34	19:03
Sopot Reja		10:35	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:06	17:36	18:05	18:35	19:04
Smolna (n/2)		10:36	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:07	17:37	18:06	18:36	19:05
Hospicjum (n/2)		10:37	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:08	17:38	18:07	18:37	19:06
Nadwodna		10:38	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:09	17:39	18:08	18:38	19:07
Górskiego		10:39	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:10	17:40	18:09	18:39	19:08
Opacka (n/2)		10:41	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:12	17:42	18:11	18:41	19:10
Oliwi Petla Tramwajowa		10:43	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:14	17:44	18:13	18:43	19:12
Hala "Olivia"		10:45	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:16	17:46	18:15	18:45	19:14
Biblioteka Główna U.G.		10:46	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:17	17:47	18:16	18:46	19:15
Abrahama		10:47	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:18	17:48	18:17	18:47	19:16
Wojska Polskiego		10:49	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:20	17:50	18:19	18:49	19:18
Galeria Bałtycka		10:53	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:24	17:54	18:23	18:53	19:22
Jaskowa Dolina		10:56	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:27	17:57	18:26	18:56	19:25
Teatr Miniatura / Radio Gdańsk		10:59	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:30	18:00	18:29	18:59	19:28
Opera Bałtycka		11:01	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:32	18:02	18:31	19:01	19:30
Centrum Onkologii (n/2)		11:02	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:33	18:03	18:32	19:02	19:31
Uniwersytet Medyczny		11:03	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:34	18:04	18:33	19:03	19:32
Brama Oliwska (n/2)		11:05	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:36	18:06	18:35	19:05	19:34
Dworzec Główny		11:07	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:38	18:08	18:37	19:07	19:36
Brama Wyznania		11:09	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:40	18:10	18:39	19:09	19:38
Gdańsk Śródmieście SKM		11:11	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:42	18:12	18:41	19:11	19:40

Tramwaj na Stogi

MICHAŁ BRANCEWICZ
POMORSKIE STOWARZYSZENIE SYMPATYKÓW
TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Jak bardzo jest nam potrzebna linia tramwajowa na Stogi mogliśmy odczuć, gdy została wyłączona z eksploatacji. Na szczęście już niedługo będziemy mogli ponownie odbyć podróż tramwajem na, zdaniem wielu, najładniejszą gdańską plażę. Po nowym torowisku jeździć będą najnowsze gdańskie składy – Pesa Swing i Jazz. Zanim będziemy korzystać z uroków podróży nowymi tramwajami, sięgnijmy do historii.

Trasa tramwajowa na Stogi ma już ponad 90 lat. Plany połączenia tej dzielnicy Gdańska transportem szynowym sięgają 1906 r., kiedy rozpoczęto roboty ziemne wzdłuż planowanej trasy tramwajowej. Prace przerwane zostały w latach 1916-17 z powodu sytuacji gospodarczej spowodowanej działaniami wojennymi. Komunikacja miejska bazowała w tym okresie na statkach oraz autobusach. Duże zainteresowanie mieszkańców i przybywających licznie do Gdańska żołnierzy spędzaniem czasu na urokliwej plaży, a także starania lokalnych działaczy spowodowały podjęcie decyzji o budowie linii tramwajowej.

Zbudowanie w całości dwutorowej linii zajęło jedynie 3,5 miesiąca. Tak krótki termin realizacji wynikał z przeprowadzenia dużej ilości prac ziemnych w latach 1906-17. Do obsługi linii operator zakupił 24 wagony motorowe i 10 doczep. Wagony wyprodukowała rodzima fabryka DWF (Danziger Waggonfabrik AG - Gdańska Fabryka Wagonów). Tramwaje

obsługiwała zajezdnia przy dzisiejszej ul. Łąkowej. Przyjęła się potoczna nazwa wagonu, która jest w użyciu do dziś – „Bergman”. Eksploatowano je do 31 marca 1973 r. Jeden z wagonów zbudowanych specjalnie z myślą o tej trasie jest sprawny po dziś dzień – można go spotkać w wakacje i podczas rozmaitych świąt, w czasie których uruchamiane są linie obsługiwane historycznym taborem. Ponadto zakupiono wagon „odkurzacz” do utrzymywania torowiska w czystości i szlifierkę torową. Wagony te zostały zakupione z myślą o trasie na Stogi lecz pojawiały się także na innych trasach.

Otwarcie linii na Stogi nastąpiło 1 lipca 1927 r. Do pętli na Stogach została skierowana linia 4 (Plac Hanzy - Dworzec Główny - Targ Węglowy - Długa - Długie Ogrody - Przeróbka - Stogi Plaża). Po wojnie ze względu na nieprzejezność trasy wysłano do obsługi Stogów autobusy. Tramwaje powróciły dopiero 1 maja 1948 r. – była to linia nr 9 (Targ Węglowy – Stogi Plaża). Okresowo zdarzało się, że trasa tramwajowa nie była dostępna (m.in. przez 3 lata w latach 80. ub. wieku z powodu remontu Mostu Siennickiego i przez kilka miesięcy w latach 2014/15, podczas remontu odcinka do ul. Sucharskiego). Czasowo tramwaje kursowały także po tymczasowym moście saperskim.

W ramach remontu trasy, poza wymianą wyeksploatowanego torowiska i infrastruktury zasilającej trakcję włączono nowe przystanki do systemu Tristar (przystanki wyposażono w elektroniczne tablice informujące o planowanym czasie odjazdu pojazdów komunikacji miejskiej). Dodatkowo wyremontowano drogi, chodniki i sieć wodno-kanalizacyjną.



MICHAŁ BRANCEWICZ

Rola różnych środków transportu zbiorowego w metropolii okiem miłośnika

CZESŁAW KAMIŃSKI
POMORSKIE STOWARZYSZENIE SYMPATYKÓW
TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Każda rozwinięta metropolia może pochwalić się bogatą siatką połączeń komunikacyjnych. Do jej stworzenia potrzebne są różne pojazdy, które mają swoje ściśle przypisane role. Na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej są to: kolejowe zespoły trakcyjne (elektryczne i spalinowe), tramwaje, trolejbusy i autobusy. Dlaczego mamy do czynienia z tak różnorodną ofertą przewozową i jakie czynniki mają wpływ na wybór konkretnych środków transportu zbiorowego? Można je poszegregować według możliwości przewozowych i szybkości podróży.

Kolej miejska jest najszybszym

i najbardziej wydajnym środkiem transportu w metropoliach. Jej rzadko rozmieszczone przystanki pozwalają na osiągnięcie wysokiej prędkości komunikacyjnej, co w połączeniu z odpowiednią częstotliwością daje szansę na przewiezienie dużych potoków pasażerskich. W naszym regionie rolę tę spełnia Szybka Kolej Miejska, obsługująca podstawowy korytarz na linii Lębork – Gdańsk, a także, wspólnie ze spółką Przewozy Regionalne, linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Tramwaj, czyli „uliczny pociąg” jest często wykorzystywanym środkiem transportu w zurbanizowanych obszarach miejskich. Pozwala na osiągnięcie zadowalającej prędkości komunikacyjnej, w szczególności w sytuacji odseparowania infrastruktury torowej od ruchu ulicznego. Tramwaj z powodzeniem może

pełnić rolę premetra na obszarach, do których nie dociera kolej miejska. W Trójmieście pojazdy te kursują jedynie w Gdańsku, choć kiedyś były też brane pod uwagę plany odtworzenia linii tramwajowej do Sopotu. Autobus jest najmniej wymagającym środkiem transportu zbiorowego pod kątem wyposażenia w dedykowaną infrastrukturę, lecz jednocześnie też najmniej wydajnym. W dużych metropoliach na świecie wyróżnić można dwa rodzaje systemów komunikacji autobusowej:

– pospieszne linie autobusowe BRT (Bus Rapid Transit) – przebiegające głównymi korytarzami transportowymi między węzłami przesiadkowymi, wydzielonymi komunikacyjnej, w szczególności w sytuacji odseparowania infrastruktury torowej od ruchu ulicznego. Tramwaj z powodzeniem może

pełnić rolę premetra na obszarach, do których nie dociera kolej miejska. W Trójmieście pojazdy te kursują jedynie w Gdańsku, choć kiedyś były też brane pod uwagę plany odtworzenia linii tramwajowej do Sopotu. Autobus jest najmniej wymagającym środkiem transportu zbiorowego pod kątem wyposażenia w dedykowaną infrastrukturę, lecz jednocześnie też najmniej wydajnym. W dużych metropoliach na świecie wyróżnić można dwa rodzaje systemów komunikacji autobusowej:

– pospieszne linie autobusowe BRT (Bus Rapid Transit) – przebiegające głównymi korytarzami transportowymi między węzłami przesiadkowymi, wydzielonymi komunikacyjnej, w szczególności w sytuacji odseparowania infrastruktury torowej od ruchu ulicznego. Tramwaj z powodzeniem może

pełnić rolę premetra na obszarach, do których nie dociera kolej miejska. W Trójmieście pojazdy te kursują jedynie w Gdańsku, choć kiedyś były też brane pod uwagę plany odtworzenia linii tramwajowej do Sopotu. Autobus jest najmniej wymagającym środkiem transportu zbiorowego pod kątem wyposażenia w dedykowaną infrastrukturę, lecz jednocześnie też najmniej wydajnym. W dużych metropoliach na świecie wyróżnić można dwa rodzaje systemów komunikacji autobusowej:

– pospieszne linie autobusowe BRT (Bus Rapid Transit) – przebiegające głównymi korytarzami transportowymi między węzłami przesiadkowymi, wydzielonymi komunikacyjnej, w szczególności w sytuacji odseparowania infrastruktury torowej od ruchu ulicznego. Tramwaj z powodzeniem może

pełnić rolę premetra na obszarach, do których nie dociera kolej miejska. W Trójmieście pojazdy te kursują jedynie w Gdańsku, choć kiedyś były też brane pod uwagę plany odtworzenia linii tramwajowej do Sopotu. Autobus jest najmniej wymagającym środkiem transportu zbiorowego pod kątem wyposażenia w dedykowaną infrastrukturę, lecz jednocześnie też najmniej wydajnym. W dużych metropoliach na świecie wyróżnić można dwa rodzaje systemów komunikacji autobusowej:



1981 Uruchomienie komunikacji miejskiej w Wejherowie

ADAM MEHRING
POMORSKIE STOWARZYSZENIE SYMPATYKÓW
TRANSPORTU MIEJSKIEGO

7 września 1981 r. na trasę wyszedł pierwszy autobus komunikacji miejskiej w Wejherowie. W tym okresie w Wejherowie mieszkało blisko 40 tysięcy osób i było to jedno z największych miast w Polsce pozbawione komunikacji miejskiej. W tym czasie autobusy miejskie obsługiwały już znacznie mniejsze miasta, w tym między innymi, liczące mniej niż 10 tysięcy mieszkańców, Człuchów. Dlaczego więc komunikacja miejska w Wejherowie powstała tak późno? Na tę sytuację złożyło się kilka czynników.

W Wejherowie, mimo rozwoju demograficznego, potrzeby transportowe mieszkańców nie odpowiadały ówczesnym warunkom uzasadniającym uruchomienie

komunikacji autobusowej. Miasto położone w malowniczej pradolinie, ma wydłużony kształt. Wzdłuż osi miasta, niemalże jego środkiem przebiega linia kolejowa. Przedłużona do Wejherowa w 1957 r. linia kolei elektrycznej, mająca na terenie miasta trzy przystanki, zapewniała sprawny transport bez konieczności uruchamiania dowozowych linii autobusowych, na obsługę których brakowało autobusów w „rozdzielni” centralnych planistów gospodarki socjalistycznej”. Większość potrzeb transportowych miasta związana była z podróżami do miejsc pracy w relacji Wejherowo – Trójmiasto, które realizowane były pociągami miejskiej kolei elektrycznej. Jednak w latach 70. rozwój Wejherowa spowodował

powstawanie miejsc zamieszkania oddalonych od przystanków SKM i wzrost udziału potrzeb transportowych, których realizacja zamykała się w obrębie miasta.

Uruchomienie produkcji nowoczesnych (jak na ówczesne standardy) autobusów miejskich w Jelczu oraz Sanoku, umożliwiło uruchomienie komunikacji w kolejnych miastach, między innymi w Starogardzie Gdańskim, Lęborku, a także we wspominanym wcześniej Człuchowie, a w wielu miastach posiadających już komunikację miejską umożliwiło wymianę najstarszych pojazdów. Niestety Wejherowo po raz kolejny nie zmieściło się w planie władz centralnych.

Pod koniec lat 70. władze miasta

zdecydowały o budowie nowego szpitala. Nowa lecznica powstała na wzgórzach, w północnej części Wejherowa. Taka lokalizacja spowodowała konieczność zapewnienia sprawnego dojazdu, zwłaszcza jeśli będziemy pod uwagę to, że do szpitala przyjeżdżają ludzie starsi, schorowani i niepełnosprawni. Fakt ten uznawany jest za jedną z istotniejszych przyczyn podjęcia decyzji o uruchomieniu w Wejherowie komunikacji miejskiej. Niektórzy historycy twierdzą, że nie bez znaczenia jest też fakt, że przełom lat 70. i 80. był, w szczególności na Wybrzeżu, okresem niepokoju społecznych. W związku z tym władza „ludowa” musiała pokazać, że potrafi zadbać o potrzeby ludności. Podobna sytu-

acja miała miejsce dekadę wcześniej w Starogardzie Gdańskim.

Kolejny „kamień milowy” w rozwoju wejherowskiej komunikacji miejskiej miał miejsce w 1991 r., gdy w rezultacie reformy samorządowej władze miasta Wejherowa utworzyły, w oparciu o skomunalizowany wcześniej majątek Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku, zakład budżetowy Miejski Zakład Komunikacji w Wejherowie. Ale to już inna historia...



Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku
Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej

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

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

Współpraca:
Olgierd Wysomiński, Hubert Kalański

Projekt graficzny i skład:
MZKG

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



KRYSTIAN DUBANIEWICZ

ZIELONE torowiska tramwajowe

CZARY KAMIŃSKI
POMORSKIE STOWARZYSZENIE SYMPATYKÓW
TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Zielone, trawiaste torowiska tramwajowe, dzięki swej barwie są niezwykle przyjazne dla oka odbiorcy. Dodają wiele estetyki betonowej, miejskiej zabudowie, wszczepiają naturę w infrastrukturę komunalną wykorzystując „utraconą” powierzchnię torów tramwajowych zlokalizowanych wzdłuż istotnych ciągów komunikacyjnych miast. W ostatnich latach coraz głośniejsze mówi się o ich zaletach, które skłaniają kolejne miasta do tworzenia zielonych torowisk. Najczęściej wymienianymi argumentami za „sadzeniem” zielonych torowisk są:

- redukcja drgań i hałasu przejeżdżających tramwajów;
- pochłanianie miejskich zanieczyszczeń i spalin samochodowych;
- zatrzymywanie wody i redukcja lokalnych podtopień;
- tworzenie swoistego mikroklimatu i obniżanie temperatury otoczenia w upalne dni.

Te zalety przekonują coraz większą liczbę projektantów i urbanistów, że teren zielony w mieście nie musi znajdować się na wydzielonym obszarze, jak parki, ale może być w pełni integralnym elementem tkanki miejskiej, co popierają również działacze na rzecz ekologii.

Torowiska obsadzone roślinami można podzielić wg kryteriów wykorzystanej roślinności i sposobu obsadzenia torowisk.

Najczęściej do tworzenia zielonych torowisk stosuje się trawę - najbardziej estetyczną i przyjemną dla oka. Torowisko staje się wtedy jednolitym zielonym dywanem wzbogacającym miejską zabudowę w kolory natury. Taki pas zieleni, po którym jeżdżą

tramwaje spotkamy np. w gdańskim Jelitkowie. Rzadszym rozwiązaniem natomiast jest zasadzenie tzw. rozchodnika, odporniejszego na niekorzystne warunki. Tramwaj przejeżdża wtedy po łące pełnej kolorowych kwiatów.

Pod względem sposobu obsadzania torowisk jedynym stosowanym w Polsce rozwiązaniem jest zasypianie ziemią całej przestrzeni między szynami, aż do poziomu główek szyn. Wymaga to jednocześnie zapewnienia odpowiedniej izolacji samych szyn przed tzw. prądami błądzącymi (utrzymywanymi przed wilgotny grunt). Taki sposób realizacji zielonych torowisk może powodować zmniejszenie bezpieczeństwa, gdyż zachodzące na powierzchnię szyn zazwyczaj wilgotne żdźbła trawy mogą powodować poślizgi pojazdów. Zabezpieczeniem przed rozrastaniem się traw jest ich regularne koszenie. Wśród minusów trzeba również wymienić utrudnienie odpowiedniego serwisowania torów poprzez brak dojścia do mocowań szyn (są ukryte w trawie), a także potrzebę intensywnej pielęgnacji trawnika (podlewanie i nawożenie).

Niestosowanym w Polsce, ale wartym uwagi rozwiązaniem z UE jest tworzenie zielonego torowiska przy odkrytych szynach (aż od mocowań). Trawa jest wtedy położona bardzo nisko i nawet długo niekoszona nie zachodzi na główki szyn i nie powoduje zagrożenia poślizgiem. Dzięki położeniu także torowisko wymaga dużo mniejszych nakładów pielęgnacyjnych i finansowych, przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich walorów estetycznych. Dzięki odsłoniętym mocowaniom szyn pracownicy ds. utrzymywania torowisk mają ułatwiony serwis elementów torów. Tego typu torowiska spotkamy m.in. w Wiedniu, Bremie, czy Koloni.

Podsumowując, zielone torowiska są bardzo interesującymi elementami miejskiej infrastruktury tramwajowej, które pozytywnie wpływają na odbiór mieszkańców i innych użytkowników transportu publicznego. Są ekologicznymi i przyjemnymi dla oka obiektami, które istotnie odróżniają się od typowej miejskiej zabudowy. Dzięki szeregowi zalet są coraz to szerzej stosowane na wielu trasach tramwajowych w całej Polsce.

IV Pomorski Zlot Kolekcjonerów Biletów 19.10.2019 r.

Zbierasz bilety komunikacji miejskiej lub kolejowej? A może dopiero zaczynasz interesować się tym tematem? W takim razie nie może Cię zabraknąć na zlocie kolekcjonerów biletów!

W sobotę 19.10.2019 r. w godzinach 9:00-14:00 odbędzie się IV Pomorski Zlot Kolekcjonerów Biletów. Spotkamy się w Sopotce – Galerii Kultury Multimedialnej (ul. Tadeusza Kościuszki 14, 81-704 Sopot – galeria znajduje się na II piętrze budynku dworca Sopot).

Wydarzenie jest otwarte dla wszystkich zainteresowanych, a udział w nim jest bezpłatny. Można dołączyć do wymiany biletowej w każdym momencie trwania zlotu.

Wydarzenie jest dedykowane wszystkim zainteresowanym zbieraniem biletów związanych z transportem zbiorowym. Będzie to idealna okazja nie tylko do wymiany i uzupełnienia swoich zbiorów, ale także do nawiązywania kontaktów z innymi kolekcjonerami z Pomorza. Na wydarzenie zaproszone są oczywiście osoby także spoza województwa pomorskiego.

III Pociąg do wiedzy! Konkurs wiedzy o komunikacji miejskiej 29.10.2019 r.

Masz wiedzę o komunikacji miejskiej? Chcesz się sprawdzić, ile wiesz w porównaniu z innymi?

Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego zaprasza do udziału w trzeciej edycji konkursu wiedzy o pomorskiej komunikacji miejskiej **pt. „III Pociąg do wiedzy”, który odbędzie się 29 października 2019 r. (wtorek).** Konkurs będzie podzielony na grupy wiekowe (w oddzielnych turach: poniżej 8 lat; 8-11 lat; 12-17 lat; 18 lat i więcej).

Zapisy dla wszystkich chętnych: 5-25 października 2019 r.

Udział w konkursie jest bezpłatny. Wszystkie informacje, w tym regulamin konkursu, zostaną na bieżąco udostępnione na stronie internetowej PSSTM <http://psstm.org.pl/> przed rozpoczęciem zapisów (w październiku 2019 r.)

Konkurs odbędzie się w siedzibie PSSTM przy al. Grunwaldzkiej 5 w Gdańsku.