

Nr 38

sierpień 2021
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Nowe zasady korzystania z hulaj-nóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch



Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym, wprowadzająca przepisy dotyczące m.in. poruszania się hulajnogami elektrycznymi, weszła w życie 20 maja bieżącego roku.

więcej s. 2

PKM. Coraz bliżej elektryfikacji



Przedstawiciele Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, wraz z władzami samorządowymi Pomorza, 30 kwietnia podpisali umowę z poznańską spółką „Torpol”. Jej przedmiotem jest realizacja inwestycji pn. „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza III – elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Firoga”.

więcej s. 3

Bezpieczny Świat w skali 1:87



Rozmowa z Jackiem Pranczk, kierowcą z MZK Wejherowo. Jego hobby są modele pojazdów drogowych, a szczególnie autobusów.

więcej s. 6 i 7

50 lat komunikacji miejskiej w Kosakowie



ZE ZBIORÓW PRYWATNYCH ZBIGNIEWA JĘDRZEJAKA

OLGIERD WYSZOMIRSKI

Komunikacja miejska w Kosakowie zaczęła funkcjonować z dniem 1 czerwca 1971 r. Uruchomione zostały wówczas dwie nowe linie autobusowe nr 145 i 146. Pierwszej z nich wyznaczono trasę z pl. Kaszubskiego w Gdyni do Kazimierza, drugiej do Rewy. Trasy obu linii prowadziły ulicami Jana z Kolna, Marchlewskiego (obecnie Janka Wiśniewskiego), Nasypową, Bosmańską, Zieloną i Plk. Dąbka do Pogorza Górnego i dalej do Kosakowa. Następnie ich trasy rozchodziły się: linii 145 przez Dębogórze do Kazimierza, natomiast linii 146 przez Pierwoszyńno i Mosty do Rewy.

Na linii 145 było wykonywanych we wszystkie dni tygodnia łącznie tylko kilka kursów rano, popołudniu i wczesnym wieczorem. Linia 146 funkcjonowała natomiast od rana do późnego wieczora, w dni powszednie w szczytach przewozowych z częstotliwością co 30 min, poza szczytami co 90 min. W dni świąteczne była natomiast obsługiwana z częstotliwością co 90 min, zwiększoną przeciętnie do 45 minut w godz. 7–16.

W 1972 r., z dniem 4 kwietnia, wraz z oddaniem do użytku w Gdyni przebudowanej ul. Wincentego Gruny (obecnie Unruga) zmieniono trasy obu linii. Od ul. Nasypowej skiero-

wano je tą ulicą i dalej fragmentem ul. Puckiej, tzw. Serpentyną (obecnie Czernickiego).

Trzecią w kolejności linią komunikacji miejskiej, której trasa objęła Kosakowo, była linia nr 160, prowadząca z Redy Ciechocina przez Rumię do Kazimierza, w Redzie ulicami Pucką i Gdańską, natomiast w Rumi - Grunwaldzką pod Dworzec, Starowiejską i I Dywizji Wojska Polskiego. Linia zaczęła funkcjonować 8 grudnia 1973 r. Autobusy tej linii, podobnie jak linii 145, zwracały na poszerzonym fragmencie drogi do Pierwoszyńna, za skrzyżowaniem z drogą prowadzącą z Dębogórze. W wybranych kursach zaplanowano zajazdy autobusów linii 160 pod Bazy B i C Centrali Produktów Naftowych w Chyloni przez pl. Dworcowy, ulicę Chylońską i Pucką do Pogorza Górnego i dalej przez Kosakowo, Pierwoszyńno i Mosty do Rewy. W dni powszednie w porannym szczycie do obsługi linii skierowano cztery autobusy, uzyskując 17-minutową częstotliwość.

Kolejnym ważnym wydarzeniem w rozwoju komunikacji miejskiej w Kosakowie było uruchomienie nowej linii autobusowej nr 165. Nastąpiło to 18 maja 1974 r. Trasę linii wyznaczono spod Dworca PKP w Chyloni przez pl. Dworcowy, ulicę Chylońską i Pucką do Pogorza Górnego i dalej przez Kosakowo, Pierwoszyńno i Mosty do Rewy. W dni powszednie w szczytach przewozowych na linii zapewniono 30 minu-

tową częstotliwość, poza szczytami i w dni świąteczne – 60-minutową. Jeszcze w tym samym roku na teren Kosakowa wprowadzono linię autobusową 128, funkcjonującą do tego czasu z pl. Kaszubskiego w Gdyni do Pogorza Górnego ulicami Migaly, pl. Konstytucji (powrót Jana z Kolna), Marchlewskiego, Nasypową, Bosmańską, Zieloną i Plk. Dąbka. Trasa tej linii 28 sierpnia 1974 r. została wydłużona do Suchego Dworu. Zapewniono na niej częstotliwość w dni powszednie w szczytach przewozowych co 30 min, poza szczytami i w dni świąteczne co 60 min.

Rok później została uruchomiona następna nowa linia autobusowa, obsługująca Kosakowo. Linia nr 173 zaczęła funkcjonować 14 lipca 1975 r. na trasie Rondo Wzgórze Nowotki w Gdyni (obecnie Wzgórze Świętego Maksymiliana) – Dębogórze ulicami Świętojańską, pl. Kaszubski, Jana z Kolna (z powrotem pl. Konstytucji i Migaly), Marchlewskiego, Nasypową, Gruny, Pucką do Pogorza i dalej przez Kosakowo do nowej pętli przy ul. Słonecznikowej w Dębogórze. Na linii zaczął kursować jeden autobus z częstotliwością co 90 min od rana do późnego wieczora, wykonując najpierw 12 par kursów, zarówno w dni powszednie, jak i świąteczne. W 1976 r., z dniem 7 października, dodana została jeszcze jedna całotygodniowa para kursów, którą można uznać za komunikację nocną, ponieważ autobus wyruszał z Ronda

Na fotografii:
Autobus gdyńskiej komunikacji miejskiej Jelcz Car 043, nr inw. 23497 w Dębogórze na linii 173. Za kierownicą Zbigniew Jędrzejak (1982 r.)

Wzgórze Nowotki o godz. 23.23.

W 1977 r., z dniem 3 stycznia, trasę linii 165 wycofano spod Dworca PKP w Chyloni, ograniczając ją do nowej pętli u zbiegu ulic Puckiej i Krzywoustego przed przejazdem kolejowym. Natomiast z dniem 18 kwietnia ograniczono trasę linii 173 do relacji pl. Kaszubski w Gdyni – Dębogórze. W tym samym roku, z dniem 20 maja, po włączeniu części ul. Marchlewskiego do zamkniętego obszaru portu handlowego, trasy linii 145, 146 i 173 poprowadzono przez nową łącznicę Estakady Kwiatkowskiego do ul. Gruny. Z kolei z dniem 29 czerwca podwojono na linii 146 częstotliwość kursowania autobusów w dni powszednie w okresach poza szczytami przewozowymi, z 90 do 45 minut.

W 1983 r., z dniem 7 marca, przestała funkcjonować linia 145. Do Kazimierza przedłużono linię 173. W nowym rozkładzie jazdy linię tę obsługiwały 2 autobusy, wykonując w dni powszednie 20 par kursów, w tym dwie pary – tylko do Dębogórze, ze zróżnicowaną częstotliwością, największą, nawet co 30 min, w go-

dokończenie na s. 4 i 5

Nowe zasady korzystania z hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch

ADAM RASZPUNDA

Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym, wprowadzająca przepisy dotyczące m.in. poruszania się hulajnogami elektrycznymi, weszła w życie 20 maja bieżącego roku. Zawiera ona trzy definicje klasyfikujące urządzenia do przemieszczania się:

- hulajnoga elektryczna – pojazd napędzany elektrycznie, dwuosowy z kierownicą, bez siedzenia i pedałów;
- urządzenie transportu osobistego (UTO) – pojazd napędzany elektrycznie z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące);
- urządzenie wspomagające ruch – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka).

Hulajnoga po drodze dla rowerów

Od 20 maja hulajnogą elektryczną należy jeździć drogami dla rowerów. Jeśli takich nie ma, to można korzystać z ulicy, na której jeździ obowiązuje ograniczenie prędkości do maksimum 30 km/h lub, w drodze wyjątku, chodnikiem – wtedy kierując hulajnogą elektryczną powinien ustępować pierwszeństwa pieszym, nie może utrudniać im ruchu i jest zobowiązany do jazdy z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.

Maksymalna prędkość 20 km/h

W nowych przepisach ograniczono maksymalną prędkość poruszania się hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego do 20 km/h. Dotyczy to jednak ruchu po drodze dla rowerów albo jezdni. Porusza-

jąc się chodnikiem, należy prędkość ograniczyć do tempa przemieszczania się pieszych.

Strefy z ograniczoną prędkością. Wyznaczone miejsca parkingowe

W ustawie określono zasady parkowania hulajnóg elektrycznych i UTO – na chodniku „w miejscu do tego przeznaczonym” lub jak najbliższej zewnętrznej krawędzi chodnika, najbardziej oddalonej od jezdni i równoległe do tej krawędzi (np. wzdłuż ścian budynków), z zachowaniem przejścia 1,5 m dla pieszego.

Wiele miast, w tym Gdańsk, Gdynia i Sopot, postanowiło dodatkowo uregulować możliwość korzystania z hulajnóg elektrycznych poprzez wyznaczenie stref z ograniczoną prędkością poruszania się oraz parkingów. W Gdańsku strefę, w której wprowadzono ograniczenie prędkości do 12 km/h, wyznaczono na obszarze Głównego Miasta, w obrębie dzielnic Śródmieście wraz z Wyspą Ołowianką i północną częścią Wyspy Spichrzów, tj. obszaru ograniczonego ulicami: Okopową, Podwale Staromiejskie, Grodzką, Wartką, Na Stępcie, Szafarnia i Podwale Przedmiejskie. W Sopocie zaprojektowano dwie strefy z ograniczoną prędkością. Pierwszą wyznaczono na obszarze Dolnego Sopotu, ograniczonego ulicami: Chopina, Ceynowy, Al. Niepodległości i morzem oraz na całości Parku Północnego, Parku Południowego i w ciągu nadmorskim – maksymalna prędkość obowiązująca w tej strefie to 12 km/h. Druga strefa, z ograniczeniem prędkości do 10 km/h, obejmuje ciąg al. Mamuszki i al. Wojska Polskiego.

W porozumieniach zawieranych przez Miasta z operatorami hulajnóg elektrycznych wskazano miejsca postojowe dla pojazdów współdzielonych oraz założono premiowanie użytkowników, którzy odstawią je do punktów wyznaczonych przez miasto. Celem jest uporządkowanie

miejskiej przestrzeni i zobowiązanie wypożyczających do odpowiedzialnego użytkowania hulajnóg. W Gdańsku ma powstać docelowo 230 parkingów, co łącznie da 2 376 ogólnodostępnych miejsc do parkowania hulajnóg. W Gdyni ma powstać docelowo 350 parkingów. W Sopocie wyznaczono 25 parkingów, co daje około 80 miejsc do parkowania hulajnóg. Dodatkowo w Sopocie wyłączono możliwość zwrotu tych pojazdów w ciągu ul. Boh. Monte Cassino, Placu Przyjaciół Sopotu, Placu Zdrojowego i Skweru Kuracyjnego oraz na molo.

Zakaz jazdy hulajnogą elektryczną dla dzieci do 10. roku życia

Użytkownicy hulajnóg elektrycznych i UTO, którzy nie skończyli 18. roku życia, muszą posiadać kartę rowerową lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T. Zakaz poruszania się nimi (nawet pod opieką osoby dorosłej) mają dzieci do lat 10 – wyjątek stanowi poruszanie się, pod nadzorem osoby dorosłej, po strefie zamieszkania. Powyżej 18. roku życia do jazdy hulajnogą elektryczną i UTO nie są wymagane żadne uprawnienia.

Kary za łamanie przepisów

Za niestosowanie się do przepisów znowelizowanej ustawy Prawo o ruchu drogowym przewidziano kary. Za jazdę po chodniku z prędkością wyższą niż charakterystyczna dla pieszych grozi grzywna lub nagana. W praktyce może to być od 20 do 5 000 zł, a o wysokości kary decyduje policjant.

Grzywna będzie groziła również za jazdę elektryczną hulajnogą pod wpływem alkoholu, czy środków odurzających. Niewłaściwie zaparkowane hulajnogi można będzie odholować na koszt właściciela. Wówczas za samo odholowanie trzeba będzie zapłacić do 123 zł i do 23 zł za każdy dzień postoju na wyznaczonym parkingu.



ADAM RASZPUNDA

Pomorska Kolej Metropolitalna Coraz bliżej elektryfikacji

BARTOSZ SZWARC

Przedstawiciele Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, wraz z władzami samorządowymi Pomorza, 30 kwietnia uroczystie podpisali umowę z poznańską spółką „Torpol”. Jej przedmiotem jest wyczekiwana przez mieszkańców realizacja inwestycji pn. „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza III – elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Firoga”. Firma „Torpol” złożyła najkorzystniejszą ofertę (wartość zamówienia podstawowego 48 850 755,96 zł brutto), pokonując tym samym 10 pozostałych oferentów. Przypomnijmy, że w ramach projektu PKM zbudowano linię nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz–Gdańsk Osowa) oraz krótką linię łącznicową nr 253 (umożliwiającą zjazd z linii 248 na linię 201 w kierunku Żukowa). Nim omówimy projekt elektryfikacji, wróćmy na moment do historii tego wyjątkowego przedsięwzięcia.

Otwarta latem 2015 r. linia kolejowa z Gdańska Wrzeszcza do Gdańska Osowy szybko zdobyła sympatię i zainteresowanie pasażerów. Dzięki połączeniu (w Rębiechowie) z zarządzaną przez PKP PLK linią nr 201 (Nowa Wieś Wielka–Inowrocław–Bydgoszcz–Kościerzyna–Gdynia), stała się ważnym korytarzem komunikacyjnym Trójmiasta. Trasa ta jest udogodnieniem nie tylko dla mieszkańców Trójmiasta. Dzięki nowemu połączeniu, rdzeń metropolii stał się zdecydowanie łatwiej dostępny dla osób dojeżdżających z powiatu kartuskiego i kościerskiego.

Z racji braku trakcji elektrycznej, po linii 248 od początku kursują spaliny autobusy szynowe SKM i POLREGIO (pojazdy PESA SA133/136 i NEWAG SA137/138). Trasa PKM była jednak planowana jako zelektryfikowana. Dlaczego więc trakcji nie zawieszono przy okazji budowy? Biorąc pod uwagę, że pociągi kursujące po trasie PKM nie kończą biegu w Gdańsku Osowie, tylko wykorzystują linię 201 (w kierunku Gdyni, czy też Żukowa, Kartuz i Kościerzyny), zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe, oczywiste jest, że projekt elektryfikacji spełni swój cel pod warunkiem podłączenia do sieci obu linii (201 i 248) oraz linii łącznicowej (253). Konieczne więc stało się takie zaplanowanie inwestycji obu zarządców (PKM i PKP PLK), by w podobnym czasie zelektryfikować wszystkie wymienione linie. Elektryfikacja korytarza transportowego Bydgoszcz–Kościerzyna–Gdynia jest w harmonogramie inwestycji narodowego zarządcy na najbliższe lata, a przedstawiciele PKP PLK i PKM pozostają we współpracy i stałym kontakcie.

Realizowana przez PKM inwestycja elektryfikacyjna ma być gotowa do 2023 roku. Co interesujące, projekt zakłada także wybudowanie przystanku Gdańsk Firoga, między już istniejącymi: Gdańsk Port Lotniczy i Gdańsk Matarnia. Będzie on służył nie tylko okolicznym mieszkańcom,



lecz także licznie zatrudnionym w tej okolicy pracownikom sektora IT. Jak można dostrzec na wizualizacji, nowy przystanek będzie utrzymany w kolorystyce i stylizacji nawiązującej do pozostałych obiektów PKM, jednak z trudnymi do przeoczenia akcentami o tematyce informatycznej.

Przy okazji warto przypomnieć, że w związku z perspektywą intensywnych robót na linii z Kościerzyny do Gdyni, zachodzi ryzyko czasowych zawieszeń ruchu pociągów i uruchamiania komunikacji zastępczej. Stało

się to okazją ku temu, by zaplanować budowę tzw. bajpasa kartuskiego, który przynajmniej częściowo może zminimalizować utrudnienia, stanowiąc swego rodzaju kolejowy objazd. Inwestycja będzie polegała na zrewitalizowaniu fragmentu przedwojennej linii z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły (linia 234, odcinek od Gdańska Kiełpinka), a także fragmentu linii kolejowej nr 229 (Stara Piła–Gliniec). Pomorska Kolej Metropolitalna zrealizuje odbudowę 1,5-kilometrowego odcinka z Kiełpinka do Kokoszek,

natomiast przywróceniem przejezdności szlaku z Kokoszek do Glinicza (ok. 15 km) zajmą się Polskie Linie Kolejowe. Do wykonania „swojej” części przedsięwzięcia PKM wybrała gdyńską firmę „Torhamer”. PKP PLK podpisały z kolei umowę z konsorcjum firm „Torhamer” i „Rajbud”. Funkcjonowanie bajpasa pomoże w zapewnieniu ciągłości połączeń Kartuz z Gdańskiem, przy niezmienionej częstotliwości kursowania.

Elektryfikacja linii PKM, jak również linii 201, wpisuje się w działania

na rzecz jakości usług transportu kolejowego w naszym województwie. Przedsięwzięcie przyczyni się do podniesienia jakości podróży, dzięki zastosowaniu bardziej pojemnych, szybszych, elektrycznych, przyjaznych środowisku pociągów. Realizowane inwestycje podniosą również dostępność trasy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej dla pociągów ponadlokalnych (np. połączeń ze Słupskiem i Tczewem). Kto wie, może kiedyś linią PKM pojedziemy pociągiem spółki PKP Intercity?

POMORSKA KOLEJ METROPOLITALNA S.A.

POMORSKA KOLEJ METROPOLITALNA S.A.

dokończenie ze s. 1

dzinach szczytów przewozowych. W dni świąteczne liczba kursów była ograniczona do 13 par z myślą o eksploatacji jednego pojazdu. W tym samym roku, z dniem 21 lipca, zostały uruchomione pierwsze dwie linie sezonowe do obsługi tzw. ruchu plażowego w okresie wakacji letnich. Były to linie nr 301 i 304. Pierwsza z nich funkcjonowała na trasie: Rumia Dworzec PKP - Rewa, ulicami Starowiejską i I Dywizji Wojska Polskiego do Kazimierza i dalej przez Pierwoszyno i Mosty. Trasa linii 304 prowadziła z pl. Kaszubskiego w Gdyni, identycznie jak linii 146, także do Rewy. Obie linie nie były uruchamiane w każde wakacje letnie do 1990 r., kiedy to zakończyły, z dniem 13 lipca, swoje funkcjonowanie.

W 1984 r., z dniem 1 stycznia, została uruchomiona pierwsza linia nocna do Kosakowa pod numerem 438. Trasa linii prowadziła z Gdyni Wielkiego Kacka ulicami Wiczlińską, Chwaszczyńską, Wielkopolską, al. Zwycięstwa, Świętojańską, pl. Kaszubski, Jana z Kolna (powrót Migali), pl. Konstytucji, Marchlewskiego, łącznicą Estakady Kwiatkowskiego, Gruny, Pucką do Pogorza Górnego i dalej przez Kosakowo, Pierwoszyno i Mosty do Rewy. Linia 438 funkcjonowała do końca maja 1993 r. 1 czerwca zastąpiła ją linia nr 400 funkcjonująca na trasie: Gdynia Płyta Redłowska - Rewa, ulicami Powstańców Śląskich, Cylikowskiego, Redłowską, al. Zwycięstwa, Świętojańską, pl. Kaszubski, Jana z Kolna, pl. Konstytucji, Wójta Radtkego, Świętojańską, 10 Lutego, Podjazd (powrót Dworcowa, pl. Konstytucji, Dworcowa, 10 Lutego), Morską, Estakadą Kwiatkowskiego, Marchlewskiego, łącznicą Estakady Kwiatkowskiego, Unruga, Śmidowicza, Arciszewskich, Plk. Dąbka, Bosmańska, Zieloną, Plk. Dąbka do Pogorza Górnego i dalej przez Kosakowo, Pierwoszyno i Mosty. Po niespełna trzech miesiącach trasę linii w kierunku Rewy uproszczono w centrum Gdyni, skierowując ją z pl. Konstytucji przez ul. Dworcową bezpośrednio do ul. Podjazd, z pominięciem ulic Wójta Radtkego, Świętojańskiej i 10 Lutego.

W 1984 r. nastąpiła jeszcze inna ważna zmiana w obsłudze komunikacyjnej Kosakowa. 11 lutego na trasie z pl. Kaszubskiego w Gdyni do Suchego Dworu uruchomiono nową linię autobusową nr 194, ulicami Jana z Kolna (powrót pl. Konstytucji i Migali), Marchlewskiego, łącznicą Estakady Kwiatkowskiego, Kwiatkowskiego i Plk. Dąbka. Linia ta zastąpiła w obsłudze Suchego Dworu linię 128, której trasę ograniczono do Starego Obłuzu. Częstotliwość kursowania autobusów do Suchego Dworu wzrosła w dni powszednie najpierw do 13 min w godzinach szczytów przewozowych, 17 min poza tymi godzinami i 26 min w dni świąteczne, a później do jeszcze wyższego poziomu. Zmniejszona została w 1990 r., z dniem 12 grudnia, po wybudowaniu pętli w Pogorzu Górnym i ograniczeniu trasy autobusów linii 194 w większości kursów do tej pętli. W rezultacie, w dni powszednie, w godzinach szczytów przewozowych Suchy Dwór zaczął być obsługiwany, już nie co 8–9 min, tylko co 27–34 min.

W 1985 r., z dniem 21 lipca, obsługą komunikacyjną objęte zostały Mechelinki. Do wybudowanej w tej miejscowości pętli została skierowana linia 165 na zasadzie zajazdów z Mostów. Zajazdy odbywały się w obu kie-

runkach. Linia była obsługiwana przez jeden autobus. Po wprowadzeniu zajazdów do Mechelinek częstotliwość jego kursowania została zmniejszona z 60 do 74 min. Kursy były wykonywane w dni powszednie od 5.30 do 17 i dni świąteczne od 7 do 17.

W 1990 r., z dniem 23 kwietnia, do Kosakowa wprowadzone zostały dwie nowe linie, nr 81 i 82. Pierwsza z nich zastąpiła w relacji do Kazimierza zlikwidowaną w związku z tym linię 160. Jej trasę, rozpoczynającą się pod Dworcem PKP w Rumi, wyznaczono ulicami Starowiejską i I Dywizji Wojska Polskiego. Linię 82 skierowano natomiast z pętli przy ul. Górniczej w Rumi pod Dworzec PKP i dalej ulicami Starowiejską i Dębogórską do Dębogórzki Wybudowania. Obie linie funkcjonowały do 30 września 1991 r. 1 października zostały one zastąpione jedną linią pod numerem 86 z Rumi Dworca PKP, ulicami Starowiejską, Wybickiego, Derdowskiego i Dębogórską do pętli w Dębogórzki i z powrotem tą ulicą i ul. I Dywizji Wojska Polskiego do Kazimierza. W drodze z Kazimierza do Dworca PKP w Rumi trasa linii nie obejmowała już Dębogórzki Wybudowania. Wybrane kursy na linii 86 zaplanowano z pętli przy ul. Górniczej w Rumi. Linię obsługiwał jeden autobus z częstotliwością co 48 min. Od 1 czerwca 1994 r. linię 86 wycofano z Kazimierza, pozostawiając ją na trasie do Dębogórzki Wybudowania, co pozwoliło na nieznaczny wzrost częstotliwości jej obsługi. Po kilku latach, 1 marca 2002 r. wprowadzono

w Dębogórzki na linii 86 pierwsze zajazdy na ul. Mostową.

W 1991 r., z dniem 15 kwietnia, ograniczono funkcjonowanie linii 165 w dni powszednie tylko do godzin porannego szczytu przewozowego. W rozkładzie jazdy tej linii zaplanowano tylko 3 pary kursów. W rezultacie do obsługi Mechelinek skierowano linię 146, na której zaplanowano zajazdy autobusów tej linii do pętli położonej w tej miejscowości. W 1994 r., z dniem 1 czerwca w rozkładzie jazdy linii 165 pozostawiono już tylko 2 pary kursów.

W 1992 r., z dniem 3 czerwca, wydłużona została ponownie trasa linii 173, tym razem z Kazimierza do Rumi. Linia zaczęła funkcjonować w relacji: Gdynia pl. Kaszubski - Rumia pl. Kaszubski, z częstotliwością co 50–55 min w dni powszednie w szczytach przewozowych i co 105 min poza tymi szczytami oraz w soboty i niedziele. W tym samym roku, z dniem 1 sierpnia, do gminy Kosakowo skierowano nową linię 105, wyodrębnioną z gdyńskiej linii 125, która zaczęła funkcjonować na trasie z Gdyni Redłowa, z pętli przy ul. Powstania Styczniowego, do Kosakowa pętli przy ul. Rzemieślniczej, ulicami Legionów, Redłowską, al. Zwycięstwa, Władysława IV, Jana z Kolna, pl. Konstytucji, Dworcowa (powrót 10 Lutego), Podjazd, Morską, Estakadą Kwiatkowskiego, Janka Wiśniewskiego, Łącznicą Estakady, Unruga i Czernickiego w Gdyni. Na linii tej zapewniono we wszystkie dni tygodnia częstotliwość co 30 min. Jej

funkcjonowanie początkowo ograniczono do godzin 8–17.

W 1994 r., z dniem 1 czerwca, trasę linii 173 wydłużono po raz kolejny, tym razem aż do Gdyni Chyloni Dworca PKP. W rezultacie trasa linii rozpoczynała się i kończyła w Gdyni, obejmując po drodze obszar Kosakowa i Rumi. W rozkładzie jazdy zaplanowano we wszystkie dni tygodnia w dominującym okresie czasu rytmiczną częstotliwość co 60 min. Już po trzech miesiącach, z dniem 1 września, w krótkim okresie porannego szczytu przewozowego włączono do obsługi linii czwarty autobus, uzyskując w relacji z Gdyni Chyloni Dworca PKP w Gdyni częstotliwość co 30 min.

W tym samym 1994 roku, z dniem 1 lipca, po czterech latach, wznowione zostało, funkcjonowanie linii sezonowych, przeznaczonych do obsługi tzw. ruchu plażowego, głównie w soboty, niedziele i święta, przy czym nowością było ich funkcjonowanie tylko przy ładnej pogodzie, uznawanej za plażową. Jako pierwsza zaczęła funkcjonować linia 346 na trasie dawnej linii 304, czyli z pl. Kaszubskiego w Gdyni do Rewy. Linia ta, identycznie jak jej poprzedniczka dublowała linię 146, ale w wariantcie bez zajazdów do Mechelinek. W 1996 r., z dniem 29 czerwca, jej miejsce zajęła linia 365, z założenia zaczęła funkcjonować linia 346 na trasie dawnej linii 304, czyli z pl. Kaszubskiego w Gdyni do Rewy. Linia ta, identycznie jak jej poprzedniczka dublowała linię 165, z Gdyni Chyloni Dworca PKP do Rewy, z zajazdem na pętlę w Pogorzu Dolnym i bez zajazdu do Mechelinek. Wakacyj-

ną komunikację sezonową z Rumi Dworca PKP do Rewy wznowiono dopiero w 2002 r., z dniem 24 lipca, w postaci pospiesznej linii M, na zmienionej trasie w stosunku do linii 304, bo z uwzględnieniem w Rumi osiedla Janowo, ulicami Starowiejską, Dąbrowskiego, Gdańską, Dębogórską i I Dywizji Wojska Polskiego. Dalej trasa linii prowadziła, identycznie jak swego czasu linii 304, przez Kazimierz, Pierwoszyno i Mosty. Dopiero w 2010 r., z dniem 26 czerwca, linię M skierowano z Kazimierza, nie najkrótszą drogą do Pierwoszyzna, lecz przez Dębogórzki i Kosakowo.

W 1995 r., z dniem 6 maja, nastąpiły pewne trudne do zaakceptowania przez mieszkańców Kosakowa zmiany w kursowaniu autobusów na linii 146. W dni powszednie w godz. 8–14 linia ta przestawała funkcjonować. W jeszcze większym zakresie jej funkcjonowanie zostało ograniczone w soboty, niedziele i święta. W soboty wcześniej rano był wykonywany tylko jeden kurs i potem autobusy 146 zaczęły kursować dopiero po godz. 18. W niedziele natomiast rano nie zaplanowano żadnego kursu na linii 146, tak że zaczynała ona funkcjonować dopiero od godz. 18. W miejsce linii 146 kursował, z częstotliwością co 60 min autobus linii 165, z Pogorza Górnego do Rewy, w obie strony przez Mechelinki. W 1996 r., z dniem 10 kwietnia, przywrócono wcześniej obowiązującą obsługę komunikacyjną Kosakowa, tj. zawieszono kursy na linii 146 i ograniczono funkcjonowanie linii 165 w dni

Komunikacja miejska w Gminie Kosakowo

lipiec 1975 r.



powszednie znowu tylko do godzin porannego szczytu przewozowego na trasie z Chyloni Krzywoustego do Rewy. W większym zakresie linia 165 zaczęła funkcjonować dopiero w 1999 r., z dniem 1 kwietnia. W nowym rozkładzie zaplanowano kursy, poza porannym szczytem przewozowym, już nie w zastępstwie linii 146, w dni powszednie w godz. 9–14 i 17.30–20.30.

W 1998 r., z dniem 1 marca, przestała przejściowo funkcjonować w Kosakowie komunikacja nocna. Trasa linii 400 została ograniczona do Pogorza Górnego.

W 2003 r., z dniem 1 września, ponownie na terenie gminy Kosakowo, uruchomiona została linia 145, tym razem jako midibusowa. Odstępstwem w okresie letnich wakacji

w Dębogórze przy ul. Słonecznikowej. W wybranych kursach autobus zawracał w Mechelinach, nie dojeżdżając do Rewy. Wariantową obsługą objęto także ul. Rzemieślniczą w Kosakowie. Po trzech miesiącach, z dniem 1 grudnia 2003 r., wycofano się z większości zmian wprowadzonych na linii 165. Podstawowym wariantem trasy stała się relacja z pętli na Pogórze Dolnym przez Mechelinki do Rewy. Pętla w Chyloni zaczęła być obsługiwana kilkakrotnie w ciągu dnia powszedniego. Na trasie linii zabrakło ul. Rzemieślniczej w Kosakowie. Wprowadzone zostały trzy przerwy w ciągłości funkcjonowania linii.

Na linii 146 przez cały czas utrzymywano w zasadzie stałe standardy częstotliwości. W rozkładzie jazdy wprowadzonym 15 grudnia 2003 r.,

poczynając się na Węzle Franciszki Cegielskiej w Gdyni. Na terenie gminy Kosakowo poprowadzoną ją z Pogorza Górnego przez Kosakowo do Dębogorza Słonecznikowej i dalej przez Kosakowo, Pierwoszyń, Mosty i Mechelinki do Rewy. W drodze powrotnej z Rewy trasa obejmowała tylko Mosty, Pierwoszyń, Kosakowo i Pogórze Górne. W rozkładzie jazdy zaplanowano dwa kursy, w tym jeden na trasie z Węzła Franciszki Cegielskiej i drugi – z Pogorza Górnego. Początkowo linia funkcjonowała na terenie Kosakowa całorocznie we wszystkie dni tygodnia, później w mniejszym wymiarze czasowym. W 2016 r. została przejściowo wycofana z gminy Kosakowo. W jej miejsce, z dniem 24 czerwca, uruchomiono nową linię nocną N65 z Pogorza

nicznego autobusów na parking przy Terminalu Promowym. W rezultacie przystanek końcowy na Obłużu został ustanowiony na początku łącznicy Estakady Kwiatkowskiego w kierunku Terminala.

W 2013 r., z dniem 9 listopada, wydłużono trasę linii 86, wprowadzając w dwóch kursach zajazdy do Dębogorza Słonecznikowej. Jednocześnie pewnej zmianie uległa też trasa linii na rumskim odcinku. W wybranych kursach skierowaną ją z ul. Górniczej do Dworca PKP w Rumi ulicami Sobieskiego, Towarową, Zbychowską i Grunwaldzką. Na nowej trasie linii w obsłudze Dębogorza zapewniono mniej więcej 60 minutową częstotliwość.

W 2014 r., z dniem 8 listopada, istotnej zmianie uległa trasa linii 165. W większości kursów poprowadzono ją ponownie przez ul. Plk. Dąbka w Gdyni do pętli Obłuże Maciejewicza. Do pętli Chylonia Krzywoustego autobus tej linii skierowano tylko dwukrotnie w ciągu dnia powszedniego. Obsługą linii objęto Mechelinki. Na trasie linii pojawiło się Dębogórze, podobnie jak Mechelinki, na zasadzie zajazdów w wybranych kursach. W następnym roku, z dniem 1 września, wprowadzono cztery kursy do Dębogorza Wybudowania i ul. Mostowej, wykonywane zamiast do Rewy. Dwa lata później, z dniem 19 czerwca, w związku z wydatnym wzrostem częstotliwości kursowania autobusów na linii 146, w obsłudze Rewy pozostawiono tylko jeden poranny kurs. Pozostałe kursy wyznaczono na trasie do Dębogorza Słonecznikowej i do Kazimierza. Tę ostatnią miejscowość obsługiwano mniej więcej w co drugim kursie autobusu.

W 2015 r., z dniem 1 września, została uruchomiona nowa linia autobusowa nr 265 na trasie z pętli Obłuże Maciejewicza w Gdyni, ul. Plk. Dąbka do Pogorza Górnego i Szkołą do Suchego Dworu. Dalej trasę linii wyznaczono przez Pogórze Górne do Kosakowa Urzędu Gminy. Linia ta powstała jako szkolna, funkcjonująca w dni nauki w godzinach porannych i popołudniowych. Za jej główne zadanie uznano przewóz dzieci do i z nowego gimnazjum w Kosakowie.

Istotne zmiany w obsłudze komunikacyjnej gminy Kosakowo nastąpiły 1 września 2020 r. Objęły one linie 146, 165 i 173. Na pierwszej z nich zmniejszono częstotliwość kursowania autobusów w dni powszednie w godzinach popołudniowych szczytu przewozowego do 30 minut, po to żeby zapewnić skoordynowane odjazdy z autobusami linii 173, które w tym okresie zaczęły kursować, zamiast co 60 minut, także co 30 min. Dzięki temu uzyskano rytmiczne odjazdy autobusów obu linii z pl. Kaszubskiego do Kosakowa co 15 minut. Dodatkowe kursy na linii 173 zaplanowano nie na całej trasie, tylko z pl. Kaszubskiego w Gdyni do Kazimierza. Zasadniczej zmianie uległa trasa linii 165. Wprowadzono ją obu kierunkach na ul. Derdowskiego. Zmniejszono liczbę wariantów trasy linii, wycofując ją ostatecznie z obsługi Rewy i Gdyni Chyloni. Podstawową trasę linii wyznaczono ze Starego Obłuża, pętli przy ul. Maciejewicza, do Dębogorza, pętli przy ul. Słonecznikowej. Część kursów zaplanowano do Kazimierza, a część skrócono do Kosakowa. Jako podstawowy standard częstotliwości przyjęto 60 min. W godzinach szczytów, na skróconej do Kosakowa trasie uzyskano wyższą częstotliwość.

W 50-letnim okresie funkcjonowania komunikacji miejskiej w Kosakowie zadania przewozowe wykonywali różni przewoźnicy. W latach 70. i prawie do końca lat 80. jedynym przewoźnikiem było Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Po jego likwidacji zastąpiło go Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne przekształcone w Miejski Zakład Komunikacyjny. W 1992 r. organizatorem usług komunikacji miejskiej w Kosakowie stał się Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, który zaczął zatrudniać do obsługi gminy nowych operatorów, w tym prywatnych. 1 czerwca 1994 r. w obsłudze Kosakowa pojawili się: Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej - spółka gminy Gdynia, powstała w wyniku restrukturyzacji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego i prywatny przewoźnik Krzysztof Czerwiński, eksploatujący jeden pojazd. W dalszej kolejności swoje usługi zaczęli świadczyć inni przewoźnicy: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej - także spółka gminy Gdynia oraz prywatni operatorzy: Przewozy Autobusowe GRYF z Kartuz (obecnie z Żukowa), PKS Gdynia, PKS w Gdańsku, Irex 3 z Gdyni z siedzibą w Świętochłowicach i ostatnio BP Tour z Gdańska, zarejestrowany w Bełżycach koło Lublina. Obie spółki miejskie funkcjonują nieprzerwanie, natomiast operatorzy prywatni – okresowo, stosownie do wyników przetargów organizowanych przez ZKM, które są podstawą ich zatrudnienia.

W obsłudze komunikacyjnej Kosakowa wykorzystywane były autobusy różnych marek i typów. W 1971 r. zainaugurowały ją Jelcze MEX i Jelcze CAR. W pierwszym dniu na jedynym zadaniu całodziennym na linii 146 jeździł nowy Jelcz MEX nr inw. 2217. W 1972 r. zadanie całodziennie na tej linii wykonywała nowa Skoda Karosa SM 11 nr inw. 3008 (nr 26308 po przenumerowaniu), eksploatowana przez kierowców Leszka Jurkowskiego i Kazimierza Żuralskiego. W 1975 r. w dni powszednie do obsługi pary zadań szczytowych skierowano na kilka lat autobus Jelcz CAR nr inw. 23446 z przyczepą 27046, prowadzony przez Ryszarda Jorkowskiego. Na początku lat 80. obsługę linii 146 i 165 przejęły przegubowe Ikarusy 280. Linię 165 obsługiwał przypisany do niej Ikarus nr 26092, za którego kierownicą siedział Paweł Dzienisz. W obsłudze linii 173 dominował standardowy Ikarus 280 nr inw. 28001, po kilku latach zastąpiony przez autobus Jelcz M11 nr 24020, oba kierowane przez Wiesława Adamczyka. Kursował też przegubowy Ikarus 280, nr inw. 26086, ze Zbigniewem Florkowskim za kierownicą. Natomiast na początku bieżącego stulecia do eksploatacji w Kosakowie wprowadzono przegubowe pojazdy niskopodłogowe marki Neoplan, Solaris, MAN i Mercedes. Te ostatnie w wersji Citaro, należące pod względem technicznym do czołówki światowej, zdominowały obsługę linii 146 w 2018 r. Są one eksploatowane przez prywatnego operatora – PKS Gdynia. Poza linią 146 autobusy przegubowe, marki Solaris i MAN, są eksploatowane na liniach 173 i 194. Pozostałe linie obsługują głównie autobusy standardowe, chociaż umowy przewozowe z operatorami dopuszczają eksploatację midibusów na liniach 86 i 165.

Autor dziękuje panom Adolfowi Labuhnowi i Danielowi Myszkowi za przekazane informacje i materiały.



ZE ZBIORÓW PRYWATNYCH ADOLFA LABUHNA

Autobus Ikarus 280, nr inw. 26092 na linii 165, podczas uroczystego wprowadzenia komunikacji miejskiej do Mechelin w gminie Kosakowo. Przed autobusem stoją m.in.: dyrektor Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdyni Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku Adolf Labuhn (z kwiatami), za dyrektorem ówczesny kierownik Działu Eksploatacji Zdzisław Maksymowicz oraz pierwszy z prawej kierowca autobusu Paweł Dzienisz (21 lipca 1985 r.)

była eksploatacja na tej linii autobusu standardowego, zamiast midibusu. Jej trasę wyznaczono z Suchego Dworu przez Pogórze Górne, Kosakowo do Dębogorza i z pętli przy ul. Słonecznikowej przez ul. Rzemieślniczą w Kosakowie do Mostów, Mechelin i Rewy. W zamyśle powstała jako pierwsza linia wewnętrzna w gminie Kosakowo. Na linii kursował w dni powszednie jeden pojazd z częstotliwością co 120 min w godz. 7–20. W następnym roku, z dniem 1 kwietnia, wprowadzono przerwę w funkcjonowaniu linii w godz. 9–11 i ograniczono jej funkcjonowanie do godz. 19. Przed rozpoczęciem i po zakończeniu oraz w przerwie kursowania na linii 145, pojazd był eksploatowany na linii 165. W tym samym roku, z dniem 4 października, przerwa została wydłużona do 12.30 i zaplanowana druga półtoragodzinna przerwa od godz. 15, z myślą o eksploatacji pojazdu na linii 165. Po niespełna 7 latach, z dniem 1 lutego 2010 r., linia 145 w jej ówczesnym kształcie została zlikwidowana.

Uruchomieniu linii 145 towarzyszyła zmiana trasy linii 165. Poprowadzoną ją z Rewy przez ul. Plk. Dąbka do Obłuża pętli przy ul. Maciejewicza. Pętla w Chyloni przy ul. Krzywoustego była obsługiwana tylko w jednym kursie, podobnie jak w nowym wariantcie trasy linii - pętla

w dni powszednie w szczytce porannym zaplanowano kursowanie trzech autobusów co 30–35 min, w szczytce popołudniowej - czterech co 30 min, między szczytami przewozowymi i po południowym szczytce – dwóch co 60 min. W soboty i niedziele na linii obowiązywała częstotliwość co 60 min. Odczuwalny wzrost częstotliwości na linii 146 nastąpił dopiero w 2017 r., z dniem 19 czerwca. W dni powszednie w szczytach przewozowych, kiedy to na linii kursowało 6 autobusów, wprowadzono 20 minutowe odstępy pomiędzy ich odjazdami, przy czym w rozkładzie szkolnym zaplanowano dodatkowy kurs w szczytce porannej. Między szczytami i po szczytce popołudniowej trzy autobusy zapewniały częstotliwość co 30–50 min. Wieczorami i w weekendy dalej obowiązywała częstotliwość co 60 min, zapewniana przez dwa pojazdy. Z czasem w dni powszednie zwiększono częstotliwość między szczytami do mniej więcej rytmicznej – co 30 minut, ale w związku z tym ograniczono ją w szczytce popołudniowej - przenieśliśmy do 24 minut, co pozwoliło na zmniejszenie liczby autobusów do pięciu.

W 2008 r., z dniem 1 stycznia, przywrócono komunikację nocną w gminie Kosakowo. Do Rewy wydłużona została trasa linii N94 roz-

Górnego po dotychczasowej trasie linii N94 do Rewy. Linię N94, na której zaplanowano tylko jeden kurs przed północą, przedłużono w 2019 r., z dniem 20 lipca, do Suchego Dworu.

W 2010 r., z dniem 20 listopada, linia 105 została przedłużona z pętli przy ul. Rzemieślniczej do Mostów i Mechelin. Na linii zachowano częstotliwość kursowania autobusów co 30 min, ale stopniowo zwiększano liczbę kursów, wcześniej rozpoczynając i później kończąc funkcjonowanie linii. W 2013 r., z dniem 18 listopada, wprowadzono pierwsze zajazdy autobusów linii 105 do osiedla Złote Piaski. W miarę upływu czasu zwiększano liczbę zajazdów. Pewną innowacją na omawianej linii była zmiana jej trasy w śródmieściu Gdyni. 25 lipca 2017 r. wycofano ją z odcinka ul. Władysława IV pomiędzy ulicami 10 Lutego i Jana z Kona oraz z tej ostatniej ulicy, pl. Konstytucji i ul. Dworcowej, skierowując ją przez ul. 10 Lutego do ul. Podjazd. Tym samym w centrum Gdyni ujednoliconą została trasa linii w obu kierunkach.

W 2011 r., z dniem 23 czerwca, zmieniono trasę linii sezonowej 365. Wycofano ją z pętli w Chyloni przy ul. Krzywoustego. Nową trasę linii wyznaczono z Obłuża Centrum. Ze względu na brak możliwości postoju autobusu na przystanku Obłuże Centrum zaplanowano przejazd tech-

Bezpieczny Świat w skali 1:87

ROZMOWĘ PRZEPROWADZIŁ I WYKONAŁ FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI



Na łamach „Przystanku Metropolitalnego” często gości osoby związane z transportem zbiorowym, które rozwijają różnorodne zainteresowania. W dzisiejszej odsłonie cyklu wywiadów naszym rozmówcą jest Jacek Pranczk, kierowca z wieloletnim stażem, obecnie zatrudniony w Miejskim Zakładzie Komunikacji Wejherowo. Jego hobby są modele pojazdów drogowych, a szczególnie autobusów. Aby piękniej je wyeksponować, tworzy dioramy. Powstają one w piwnicznej pracowni gościńskiego domu, przed którym rozmówca wita nas z uśmiechem na twarzy i z modelami w dłoniach.

Redakcja: Dzień dobry, ma Pan dookoła tak piękne okoliczności przyrody, szemrzącą rzekę i zielone drzewa tuż za płotem, a wolny czas spędza Pan w piwnicy wśród zapachu farb modelarskich?

Jacek Pranczk: Otóż muszę Pana rozczarować – wolny czas spędzam nie tylko wśród modeli, ale również w przydomowym ogrodzie, który też wymaga sporo troski.

No ale jednak Pana najważniejszą pasją są autobusy, prawda?

– Bez wątpienia, ale nie spędzam na realizacji tej pasji każdej wolnej chwili. Myślę, że gdyby uśrednić czas poświęcany hobby, to miesięcznie nie wyszłoby tego więcej niż dziesięć, może piętnaście godzin. Staram się znajdować zdrowy balans między różnymi aktywnościami.

Jest Pan kierowcą w wejherowskim MZK, można więc powiedzieć, że pasja jest u Pana przedłużeniem, czy rozwinięciem pracy zawodowej. Z pasjonatami często bywa odwrotnie – hobby

jest odskocznią od codziennych zajęć. Nie męczy to Pana – autobusy w pracy, autobusy w domu...?

– W ogóle mnie to nie męczy, może dlatego, że ja po prostu lubię autobusy. Zarówno te duże, jak te małe. A co ciekawe, to zawsze tak było, od kiedy pamiętam.

Jak Pan trafił do branży transportowej? Były jakieś tradycje rodzinne?

– Tradycja rodzinna była jednopokoleniowa – mój Tata jeździł w PKS-ie. Już w dzieciństwie bardzo mi się podobały autobusy, które prowadził – Jelcz na licencji Skody, tak zwany ogórek, Autosan, a później Jelcz PR 110D Lux. Ale ja sam nie od razu podążyłem tą drogą. Najpierw wyuczyłem się na stolarza, a o jeżdżeniu nie myślałem, bowiem mam wadę wzroku – astygmatyzm. By spróbować namówił mnie brat, który też jest kierowcą w PKS-ie. Zrobiłem więc prawo jazdy na samochody osobowe, potem na ciężarówkę i w końcu się

udało – zacząłem jeździć autobusami. Pamiętam dokładnie kiedy – 14 sierpnia 2009 roku.

A swoje autobusy też Pan tak dokładnie pamięta?

– Oczywiście! Na kursie przygotowującym do egzaminu na prawo jazdy kategorii D jeździłem Mercedese O 303. A w pracy, to na początku przez chwilę była Setra 215 UL, w charakterystycznych zielonych barwach – kursy do Sasina. Potem była linia numer 11, na której wówczas kursowały autobusy dostarczane przez Przedsiębiorstwo Autobusowe „Gryf”. Ja jeździłem na MANie 202 NL. Był też bardzo krótki epizod ze Scanią Irizar PB, którą jechałem na matę poślizgową. Ale właściwie przez większość czasu w PKS-ie jeździłem Mercedesami 405.

A miał Pan może jakiś swój szczególnie ulubiony autobus?

– Najlepiej prowadziło mi się Mercedesy z rocznika 2009 i Mercedesa Citaro C2. Później, kiedy już jeździłem na linii numer 12, miałem swoje

go ulubionego Solarisa, tak zwanego berlińczyka, o którego dbałem jak o własny samochód.

Czy taka praca – jeżdżenie właściwie w kółko po tych samych trasach, czy to w PKS-ie, czy w MZK, nie znużyła Pana przez te wszystkie lata?

– Stanowczo nie. Ja po prostu lubię jeździć autobusami, w ogóle uwielbiam jeździć! Może to dziwne, ale jeżdżenie autobusem w pracy daje mi taką samą przyjemność jak prywatne przejażdżki w wolnych chwilach. Bywa trudniej, gdy zdarzają się w pracy niesympatyczne sytuacje, bo przecież nigdzie nie jest idealnie. Ale z drugiej strony, są również zaskakująco miłe przypadki.

Może opowie Pan o którymś z takich wydarzeń?

– Zdarzyło się to, kiedy jeździłem na linii R, jeszcze wtedy jako kierowca uczony i nadzorowany przez bardziej doświadczoną koleżkę, a był nim wówczas Arek Jagielski. Na przystanku Centrum Nauki

Experyment zapomniałem uruchomić przykłąk autobusu i widzę, że jedna z pasażerek, która już wysiadła, wraca i idzie w stronę kabiny krzycząc już z daleka – „Panie kierowco, panie kierowco!”. Arek na to do mnie – „Oj, chyba będzie ochran”. Kiedy pani już podeszła do nas usłyszeliśmy takie słowa: „Panie kierowco, pierwszy raz, jak jeżdżę autobusami, a jeżdżę od wielu lat, zdarzyło mi się by kierowca tak łagodnie hamował i ruszał. Bardzo za to dziękuję”. Nie zawsze jednak bywa tak miło, bo też nie wszyscy pasażerowie zdają sobie sprawę, że za szarpnięcia autobusu nie zawsze w pełni odpowiada kierowca. Trudno bowiem o płynną jazdę, gdy już autobus ma swoje lata, a niektóre podzespoły są mocno wyeksploatowane. Ostrzejsze manewry bywają też wymuszane przez innych uczestników ruchu, którzy nie zawsze przestrzegają przepisów drogowych. **W przypadku modeli autobusów nie ma na szczęście takich problemów. Od czego zaczęła się zatem**

Pana przygoda, a pewnie na początku była to głównie zabawa, z miniaturowymi pojazdami?

– Zaczęło się w czasach dziecięcych. Kiedyśmy jeździli do Babci i tam się bawili, to ja zawsze musiałem być „kierowcą”, który wozi ludzi. Nie ważne, czy to była jazda rowerem, czy ciągnięcie wózka dwukołowego, ja zawsze prowadziłem pojazd. A potem, trzydzieści sześć lat temu, kiedy miałem dziesięć lat, za ciężko zarobione pieniądze kupiłem miniaturowego Forda Transita.

Może Pan zdradzić, w jaki sposób dziesięcioletni Jacek Pranczk zarobił pieniądze i gdzie kupił swój pierwszy model?

– Pieniądze zarobiłem przy zbiorze truskawek w Luzinie. Przed zakupami

składki na komitet rodzicielski i inne przyjemności postanowiłem wydać w sklepie modelarskim w Gdańsku Oliwie. Z ciężkim sercem wydałem niemałą kwotę na bilet kolejowy, a kiedy dojechałem na miejsce okazało się, że sklep został przeniesiony jeszcze dalej, gdzieś na ulicę Marynarki Polskiej. A ja nawet pojęcia nie miałem gdzie to jest. Nie było wówczas wszystkich tych internetowych ułatwień – plan miasta trzeba było kupić. A, że na autobus już mnie stać nie było, to poszedłem piechotą. Długi to był spacer, nogi bolały, a w dodatku na miejscu dowiedziałem się, że to hurtownia, a nie sklep i jej pracowniczka odmówiła mi sprzedaży pojedynczego modelu! Tego już było dla mnie za wiele – oświadczy-

blotach, na półkach, a Pan postanowił inaczej eksponować swoje pojazdy – dlaczego?

– Mnie gabloty nie interesują. Uważam, że na makiecie modele prezentują się dużo lepiej. Są prawdziwsze, gdy się je umieści w miejskim, czy wiejskim kontekście pejzażowym, gdy do prezentacji doda się światło. Zgaszę na chwilę światło, by mógł się Pan przekonać jakie znaczenie dla makiety ma światło.

Faktycznie, wrażenie jest niesamowite. Bardzo zależy Panu na wrażeniu autentyczności?

To dla mnie ważne. Proszę spojrzeć tutaj – jeździłem tym autobusem Mercedes, a także stojącymi obok samochodami osobowymi. Jeśli odczytałby Pan tablice rejestracyjne i je

karke 3D wykonanie potrzebnych elementów, które wzbogacą wnętrze pojazdu. Z drugiej strony udaje mi się czasami wykorzystać to, co mam pod ręką. Drzewa robię z wysuszonych i utrwalonych lakierem gałązek rozchodnika, który rośnie w moim ogrodzie.

Czy planuje Pan stworzenie w swojej piwnicy kilku, może nawet kilkunastu mniejszych makiet, czy raczej będzie to jedna większa całość?

– Docelowo chciałbym stworzyć dużą, całościową dioramę ukazującą część Wejherowa. Znajdą się na niej m. in. dworzec kolejowy i autobusowy, baza PKS oraz otoczenie, włącznie z drogami, przystankami, osiedlami, torami kolejowymi i kościołem

go jeszcze potrwa praca nad ostateczną wersją wejherowskiej makiety?

– To trudne, bo nie narzucam sobie żadnego terminu i pracuję swoim tempem. To ma być przyjemność, a nie przymus. Dłaczego miałbym się spieszyć? No i trzeba pamiętać o finansach – mam ograniczony budżet na realizację pomysłu. Wierzę jednak, że kiedyś go sfinalizuję i będę mógł go zaprezentować w całości.

Dziękując za rozmowę i gości-nę – tego właśnie Panu życzymy. Będziemy czekać na wiadomość o zakończeniu prac, tak byśmy mogli przekazać czytelnikom „Przystanku Metropolitalnego” fotograficzną relację z uroczystości wielkiego otwarcia dioramy.



złotówki trzeba było jednak wymienić na tak zwane bony towarowe, które były środkiem płatniczym w sklepie Baltony. A w nim właśnie był wspomniany wcześniej mój Ford.

A kolejne modele? Też z Baltony?

– Niekoniecznie z Baltony. Pamiętam jak kiedyś Ojciec zabrał mnie ze sobą do Niemiec. Pojechaliśmy do Hamburga Berlietem PR 110 Deluxe, wynajmowanym przez firmę „Cedron” z Wejherowa. I tam kupiłem moje pierwsze BMW w skali 1:24, model firmy Revell. Po powrocie do Polski okazało się, że samochodzikowi brakuje szyb. Trzeba się więc było wykazać inwencją i jakoś je samemu wyprodukować.

Wygląda na to, że rynek modelarski nie był jeszcze wówczas w Polsce bardzo rozwinięty i trzeba się było nieźle nagimnastykować by cokolwiek zdobyć?

– Proszę Pana, przedstawiam Panu przykład takiej właśnie gimnastyki. Byłem wtedy już w szkole zawodowej i za pracę na praktykach dostawałem jakieś groszowe wynagrodzenie. To co mi zostawało po opłaceniu

łem stanowczo, że nie wyjdę stamtąd, póki nie kupię tego, po co taki kawał drogi przywędrowałem! Widząc desperację w moich oczach, zadzwoniła do swojego szefa i zreferowała mu zajście. Ten zaś litościwie zgodził się, by sprzedała mi model... niemieckiej karetki pogotowia – Volkswagena LT. Jak na razie nie wspominał Pan ani jednego modelu autobusowego. Który był pierwszy w Pana zbiorach?

– To był MAN 202, ale ten ze starszą wersją „budy”. To było jakieś 16 lat temu. Niestety nie pokażę go Panu, bo sprzedałem ten model. Teraz w Pana pracowni widać już całe mnóstwo autobusów. Wie Pan ile ich dokładnie jest, czy rachuba pogubiła się już dawno temu?

– Samych autobusów mam sto osiemdziesiąt. Do tego dochodzi jakieś dwieście ciężarówek i pięćset samochodów osobowych. To co jest rozstawione na makietach, to jedynie część zbiorów. Reszta leży w kartonach.

No właśnie – makiet. Wielu modelarzy trzyma zbiory w ga-

sprawdził, to przekonałby się Pan, że Skoda należała do mnie, a srebrne Audi... stoi właśnie u mnie w garażu. Samochody, których modele mają stanąć na mojej makiecie, istnieją naprawdę. Na ulicach przygotowywanej przeze mnie dioramy będą ciężarówki i karetki pogotowia z włączoną sygnalizacją, po chodnikach będą przechadzać się piesi, a z balkonów i okien w blokach będą to wszystko obserwować miniaturowi mieszkańcy miasta. Czy myślę się sądząc, że z technicznego punktu widzenia kluczową rolę w upodobnianiu modeli do autentycznych pojazdów odgrywa malowanie?

– Tak właśnie jest. Sporo trudu kosztuje uzyskanie dobrych farb, o odpowiednich odcieniach i schnących we właściwym tempie. Między innymi od tego zależy efekt końcowy. Mam tu w pudełku modelarski aerograf do nakładania farb, ale jak dotąd go nie użyłem, bowiem wciąż bardziej pewny jestem swoich pędzelków. Ale postęp techniczny wiele rzeczy mi ułatwił, na przykład mogę zlecić koledze posiadającemu dru-

pod wezwaniem Chrystusa Króla. Jak widać, na razie najbardziej zaawansowane są prace nad bazą PKS.

Na ile dokładnie Pańska makietka będzie odwzorowywać wejherowską przestrzeń miejską?

– Na tyle dokładnie, na ile mi pozwoli kubatura pomieszczenia. Nieuniknione są pewne skróty i uproszczenia. Z tego powodu modele pociągów przejeżdżających przez Wejherowo będą jeździć nie po prostej, lecz dookoła dioramy. Oglądając zawartość Pańskiej piwnicy domyślam się jak bardzo żmudna jest praca nad modelami i makietą. Co Pan właściwie z tego ma, oprócz oczywiście dyplomów pokonkursowych?

– No przecież nie o dyplomy tu chodzi. Spokój mam i swoiste poczucie bezpieczeństwa. Ten miniaturowy świat w skali 1:87 znam na wylot i wiem, że tu nigdy nie dzieje się nic naprawdę złego. Nawet, jeśli wóz strażacki, czy karetką migają światłami. Po prostu dobrze się tu czuję.

A potrafi Pan ocenić jak dłu-

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@mzkg.org
Internet: www.mzkg.org

Zespół redakcyjny:

Krzysztof Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Adam Raszpunda,
Krzysztof Szukratowski, Bartosz Szwarz

Współpraca:

Olgięd Wyszomirski, Hubert Kołodziejki

Projekt graficzny i skład:

MZKG

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

Weekendowe wycieczki z MZKZG

KĄPINO

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURŁATOWSKI

W kolejnym odcinku cyklu „Weekendowe wycieczki z MZKZG” zapraszamy do odwiedzenia **Kąpina**. Łatwo dojedziecie tam środkami komunikacji miejskiej, gdyż jest to obszar Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Aby dotrzeć do wspomnianej wsi, należy najpierw dojechać **kolejką SKM do stacji Wejherowo Nanice**, a następnie przespacerować się ok. 200 metrów na przystanek **MZK Wejherowo Kochanowskiego SKM Nanice 01**. Idąc w jego stronę najpierw kierujemy się wzdłuż torów, a potem przejściami pod linią kolejową i pod drogą krajową nr 6. **Autobus linii numer 11** pokonuje trasę do Kąpina w 11 minut, a wysiąść z niego należy na przystanku **Kąpino Kościół 02**.

Dzięki badaniom archeologicznym prowadzonym już przed I wojną światową wiemy, że pierwsze ślady osadnictwa w rejonie Kąpina pochodzą z ok. V w. p.n.e. Pozostałościami z tamtych czasów są cmentarzyska z grobami skrzynkowymi, zawierającymi spopielone szczątki i relikty przedmiotów o charakterze ofiarnym. Nazwa wsi, w brzmieniu „Kępina” oraz „Kampina”, pojawiła się w dokumentach dopiero w XVII wieku – w lustracji starostwa puckiego z 1678 r. Wzmiankowano tam, że „Jest to nowina w lesie rozkopana. Trzyma ją Jakub Muza, leśny i strzelec starostwa puckiego, z małżonką swoją Elżbietą. Chałupę tam swym kosztem postawili. [...] Mają z tego płacić do zamku puckiego na rok po grzywień 7 i powinność ich lasu pilnować i zwierzyne wiernie oddawać.”

Po I rozbiórze Polski Kąpino znalazło się w państwie pruskim i zostało przemianowane na Waldenburg. Pod koniec XIX w. zbudowano w niej **dworek (1)**, który przetrwał do dziś. Należał on do rodziny Hoffmeyerów. Po I wojnie światowej wieś znalazła się w granicach odrodzonej Polski i znów zaczęła nosić nazwę Kąpino, a nowymi lokatorami dworku została rodzina Napierałów przybyła z Wielkopolski. Franciszek Napierała administrował rozległą kąpińską posiadłością i aktywnie uczestniczył w życiu lokalnej społeczności, m.in. jako radny gminy Wejherowo-Wieś. Dziś upamiętnia go ulica wiodąca do dworku.

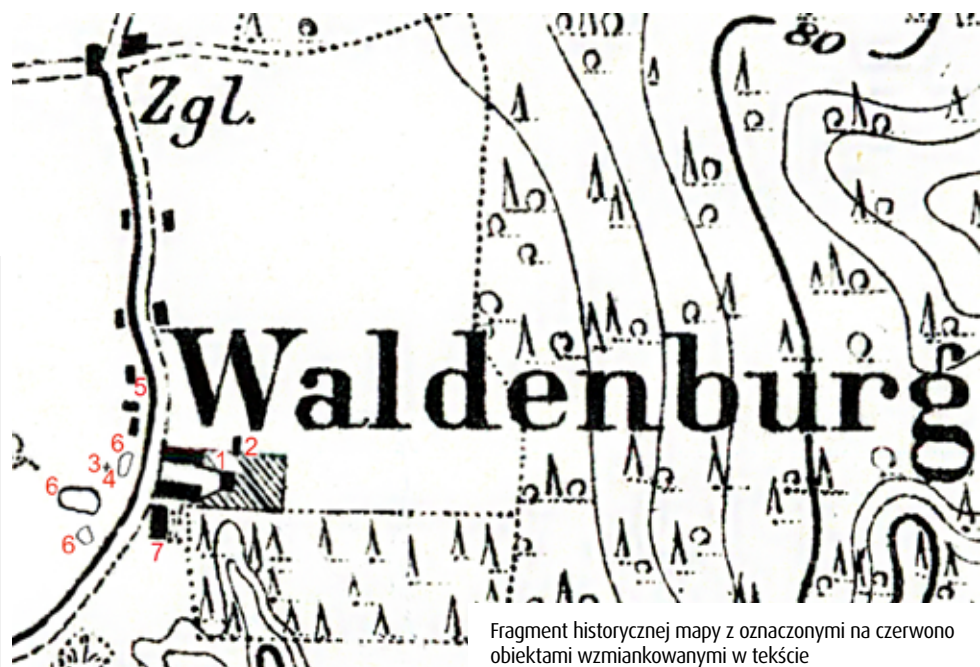
W sąsiedztwie dworu można zobaczyć **historyczne zabudowania gospodarcze (2)** – na szczycie jednego z budynków (obecnie zamieszkanego) widoczne są kute metalowe inicjały „FN” (Franciszek Napierała) i datę budowy 1934. Jesienią 1939 r. Napierałowie – Franciszek, jego żona, Eleonora Maria i ich synowie (osiemnastoletni Marian i piętnastoletni Wiktor) – zostali zamordowani przez Niemców. Miejscem spoczynku rodziny stał się piasnicky las.

Kilkadziesiąt metrów dalej znajduje się malowniczo umiejscowiony drewniany **kościółek pod wezwaniem Matki Boskiej Fatimskiej (3)**. Powstał pod koniec XX w., z wykorzystaniem architektonicznych elementów kaplicy ufundowanej w 1927 r. przez Napierałów. Dawna kapliczka obecnie stanowi apsydę świątyni. Współczesne zdobienia wnętrza (mozaiki) wykonali lokalni artyści – Artur Wyszcecki i Tomasz Morek. Przy kościele stoi kapliczka z **figurą Matki Boskiej Fatimskiej (4)**. W 1998 r. poświęcił ją arcybiskup Tadeusz Gocłowski.

Kolejna **kapliczka – Matki Boskiej Szkaplerznej (5)** – znajduje się nieco bardziej na północ od kościoła, przy ulicy Wiejskiej. Ufundowano ją w podzięcie za szczęśliwy powrót z wojny Franciszka Klamrowskiego.

Atrakcją widokową są w Kąpinie urokliwe **stawy (6)**, które zobaczycie w sąsiedztwie kościoła. Przed wojną pełniły funkcję gospodarczą – były zarybione. Naprzeciwko stawów, po drugiej stronie ulicy, widoczne są **pozostałości po dawnej gorzelni i kuźni (7)**. Niestety, budynki są mocno zaniedbane.

Powrót z Kąpina odbywa się tą samą trasą co przyjazd, a autobus linii 11 odjeżdża z tego samego przystanku, na którym wysiadaliście. ■



Fragment historycznej mapy z oznaczonymi na czerwono obiektami wzmiankowanymi w tekście



Dworek w Kąpinie (1), wygląd współczesny. Po II wojnie światowej dwór należał do Państwowego Gospodarstwa Rolnego, był też przez pewien czas siedzibą szkoły podstawowej. Obecnie pełni funkcje mieszkalne.



Zabudowania gospodarcze (2) w pobliżu dworku – inicjały Franciszka Napierały na budynku gospodarczym



kościółek pod wezwaniem Matki Boskiej Fatimskiej (3)