

Nr 26

grudzień 2017  
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny  
**mzkzg.org**

# Przystanek

## metropolitalny

### Nowe wiaty przystankowe w Sopocie



W Sopocie rozpoczęła się sukcesywna wymiana 64 wiat przystankowych nawiązujących swoim wyglądem do charakteru nadmorskiego kurortu. Nowe wiaty łączą w sobie funkcję estetyczną, użytkową i reklamową.

więcej - s. 3

### „Stopiątka” i trasa na Przymorzu – tramwajowa dekada Gierka



30 grudnia 2017 r. mija 40 rocznica uruchomienia trasy tramwajowej na Zaspie i Przymorzu. Z tej okazji publikujemy kilka ciekawych informacji z tamtego okresu.

więcej - s. 4 i 5

### Pierwszy piętus w Gdyni



Przypominamy jeden z ciekawszych autobusów eksploatowanych na ulicach Gdyni – Büssing D38.

więcej - s. 7

## Bilety 24- i 72-godzinne dla mieszkańców i turystów!

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej w 2011 r. wprowadził dwa nowe rodzaje biletów: 24- i 72-godzinne. Oferta tych biletów skierowana była do mieszkańców, którzy w ciągu danego dnia realizują większą liczbę przejazdów, a nie korzystają z komunikacji miejskiej na tyle często, żeby kupować bilety okresowe, 30-dniowe lub miesięczne.

Ważność papierowych i zakupionych za pomocą urządzeń mobilnych biletów 24- i 72-godzinnych rozpoczyna się od momentu ich skasowania, natomiast zapisywanych na karcie biletów elektronicznych, zakupionych w punkcie sprzedaży lub przez internet od daty i godziny podanej przez kupującego. Bilety te

można kupować za pomocą urządzeń mobilnych używając aplikacji GoPay, jakdojade i mPay.

Bilety 24- i 72-godzinne dedykowane są także turystom przyjeżdżającym lub przylatującym do naszej metropolii i planującym zwiedzić główne jego atrakcje. Największa ich sprzedaż przypada w miesiącach czerwiec-sierpień, a więc miesiącach urlopowych i wakacyjnych.

W 2011 r., tj. w pierwszym roku obowiązywania oferty biletów 24- i 72-godzinnych sprzedano ich odpowiednio 159 tys. szt. i 17 tys. szt. za odpowiednio 1,6 mln zł i 455 tys. zł.

Po pięciu latach obowiązywania nowej oferty liczba biletów 24-godzinnych wzrosła o 45%, natomiast 72-godzinnych o 52%.



bilety 24- i 72-godzinne dostępne jako papierowe oraz w aplikacjach mobilnych:



| 24-godzinne                                                                                                                                                                                        | Normalny | Ulgowy   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|
| <b>Komunalny</b><br>obowiązuje w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo                                                                                                            | 15 zł    | 7,50 zł  |
| <b>Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów</b><br>obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych: SKM (w tym na linii PKM) i PR oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo | 20 zł    | 10 zł    |
| <b>Kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów</b><br>obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych: SKM (w tym na linii PKM) i PR oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo  | 23 zł    | 11,50 zł |
| 72-godzinne                                                                                                                                                                                        | Normalny | Ulgowy   |
| <b>Komunalny</b><br>obowiązuje w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo                                                                                                            | 30 zł    | 15 zł    |
| <b>Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów</b><br>obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych: SKM (w tym na linii PKM) i PR oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo | 46 zł    | 23 zł    |

Radosnych Świąt Bożego Narodzenia  
oraz Szczęśliwego 2018 Roku  
Czytelnikom Przystanku Metropolitalnego

życzy Metropolitalny Związek  
Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej





serwis internetowy Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej



mzkzg.org

**metropolitalna wyszukiwarka połączeń**

nowoczesna wyszukiwarka połączeń komunikacyjnych jakdojade.pl, która integruje na obszarze MZZKG rozkłady jazdy i umożliwia zaplanowanie podróży autobusami, tramwajami i trolejbusami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo oraz pociągami PKP SKM w Trójmieście i Przewozów Regionalnych

**rozkłady jazdy SKM, PR, ZTM, ZKM i MZK**

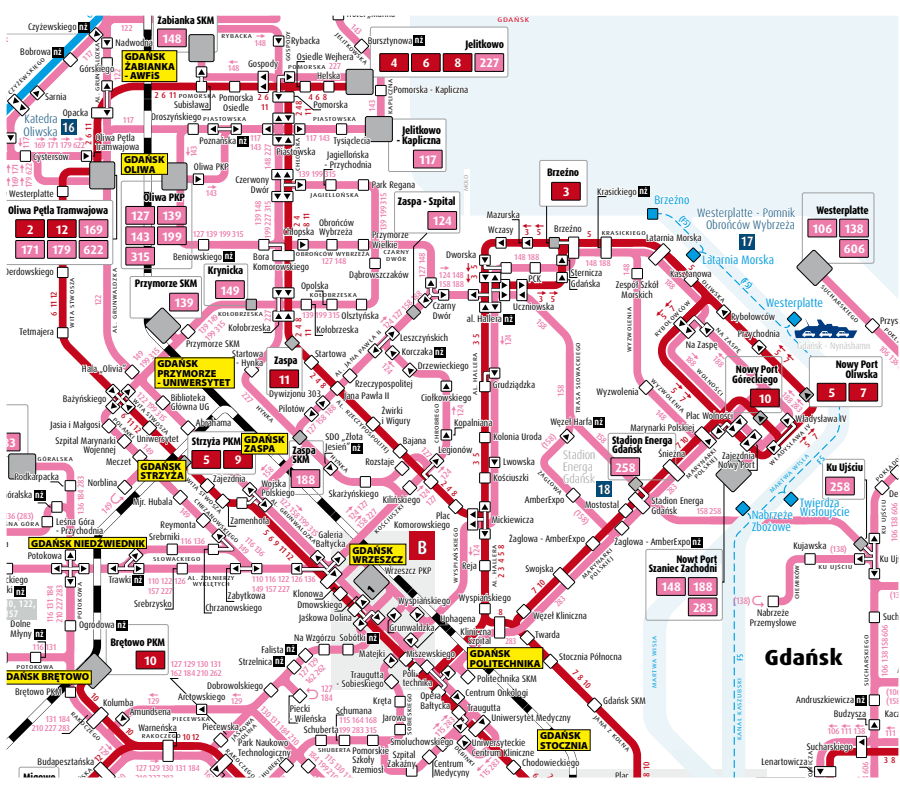
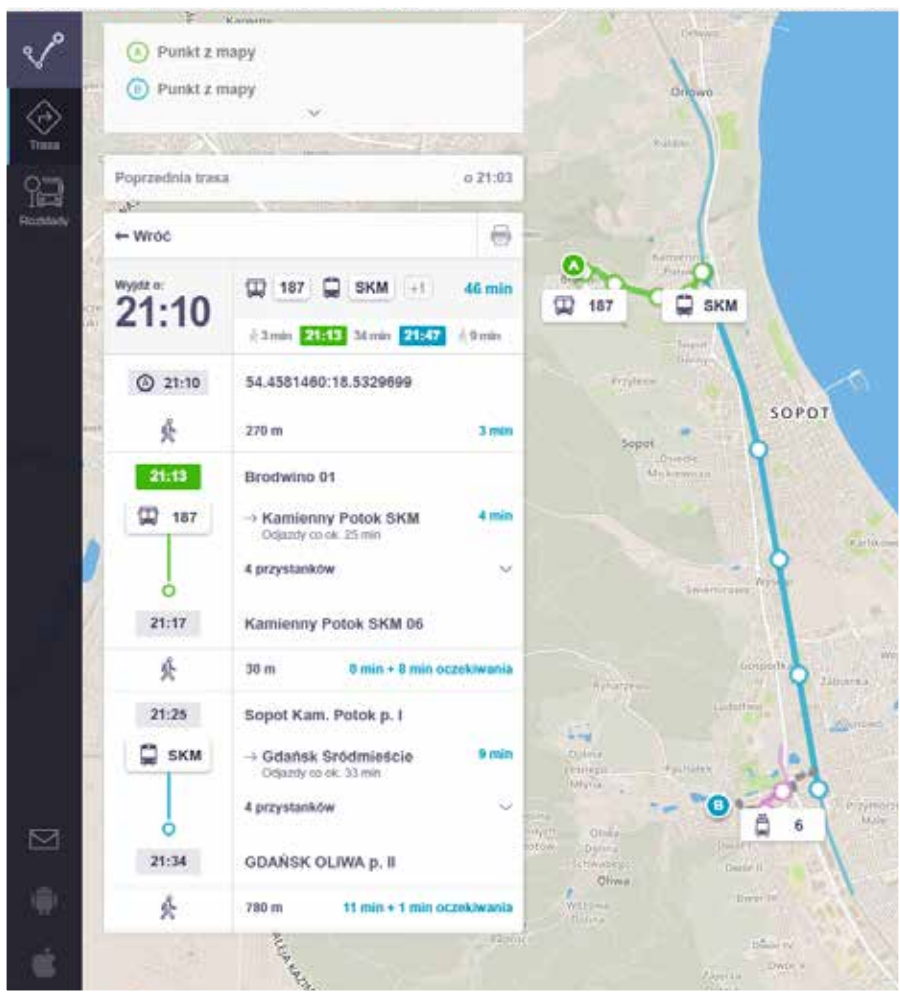
dostęp do aktualnych rozkładów kolei, tramwajów, trolejbusów i autobusów w jednym miejscu

**kupuj bilety MZZKG przez internet**

Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej, pozwalający kupować przez 24 godziny na dobę, bez wychodzenia z domu, bilety metropolitalne 24- i 72-godzinne oraz 30-dniowe i miesięczne. Wystarczy posiadać kartę elektroniczną i adres e-mail, na który wysyłane jest potwierdzenie zakupu oraz informacja o upływie ważności biletu

**schemat sieci komunikacji miejskiej**

elektroniczna wersja schematu sieci komunikacji miejskiej w Metropolii Trójmiejskiej obejmująca obszar 14 miast i gmin. Przygotowany przez MZZKG schemat przedstawia trasy linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo oraz sieć linii kolejowych obsługiwanych przez SKM w Trójmieście (w tym linię PKM) i POLREGIO. Dodatkowo na gdańskiej części schematu zaznaczono trasy tramwajów wodnych organizowanych przez ZTM w Gdańsku.



# Sopot

## nowe wiaty przystankowe

HUBERT KOŁODZIEJSKI

W Sopocie rozpoczęła się sukcesywna wymiana 64 wiat przystankowych nawiązujących swoim wyglądem do charakteru nadmorskiego kurortu. Nowe wiaty łączą w sobie funkcję estetyczną, użytkową i reklamową. Zgodnie z umową zawartą pomiędzy Sopotem a firmą Clear Channel, w pierwszym etapie do końca tego roku, zostanie ustawionych 30 wiat, a w 2018 r. pozostałe 34. Nowe wiaty można już zobaczyć na przystankach przy głównych ulicach miasta, np. ul. Niepodległości i ul. Kościuszki.

Projekt i konstrukcja wiat pochodzi z katalogu mebli miejskich firmy Clear Channel i jest indywidualnym rozwiązaniem zaprojektowanym oraz uzgodnionym z władzami miasta Sopotu. Specjalnie dla Sopotu zostały opracowane trzy modele wiat, które są dostosowane do poszczególnych lokalizacji i charakteru przestrzeni publicznej. Dzięki temu nawet przy niewielkiej ilości dostępnego miejsca, możliwe będzie ustawienie na przystanku wiaty, która nie będzie kolidowała z ruchem pieszym, a pasażerom zapewni schronienie przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi oraz dostęp do informacji pasażerskiej.

Wszystkie wiaty są wyposażone

w gabloty umożliwiające eksponowanie rozkładów jazdy i reklam oraz ławkę. Według Wiceprezydenta Sopotu pana Marcina Skwierawskiego – To kolejny etap porządkowania i estetyzacji przestrzeni miasta. Sopotianie zyskują funkcjonalne i ciekawe wiaty, a miasto nie ponosi żadnych kosztów tej inwestycji.

Brak tych kosztów wynika z partnerskiego charakteru umowy, miasto bowiem nie ponosi kosztów związanych z zakupem i instalacją wiat, a w zamian Clear Channel uzyskuje prawo dysponowania 182 powierzchniami reklamowymi typu citylight. To ważna inwestycja i projekt dla obu stron – komentuje pani Kalina Janicka, prezes Clear Channel Poland – budowa systemu nowoczesnych, funkcjonalnych i estetycznych wiat w Sopocie to kolejny krok w rozwoju mebli miejskich w Polsce, które są standardem na rynkach europejskich. Jest to również właściwy krok w kierunku porządkowania przestrzeni miasta, poprzez dostępność nowoczesnych i bardzo dobrej jakości powierzchni reklamowych. Nowe wiaty są nie tylko estetyczne i funkcjonalne, ale również solidnie wykonane. Ponadto, przy ich projektowaniu wzięto pod uwagę konieczność zapewnienia pasażerom znajdującym się w wiacie przystankowej dogodnej możliwości obserwowania najeżdżających pojazdów komunikacji miejskiej.



## Wychowanie komunikacyjne

# Kolejny rok cieszy się popularnością!

PATRYCJA FIJALKOWSKA

Zdawać by się mogło, że po czterech latach prowadzenia ćwiczeń warsztatowych, uczących dzieci z klas czwartych i piątych korzystania z komunikacji miejskiej, kolejne roczniki będą znali już materiał zajęć, nie bardziej mylnego. Okazuje się bowiem, że zapotrzebowanie na lekcje nie maleje. Coraz częściej nauczyciele biorący udział w zajęciach, jako opiekunowie, sami zgłaszają swoje klasy, czasem nawet z innych szkół, do uczestniczenia w warsztatach. Ponieważ co dwa lata wracamy do placówek, w których już odbyły się lekcje, rzesza pedagogów pamięta poprzednie zajęcia i wita nas z entuzjazmem.

Czym ujmują ich warsztaty?

Przed wszystkim formą lekcji. W dwugodzinnym bloku zawarte zostały najważniejsze informacje dotyczące środków komunikacji

miejskiej, z której mogą korzystać uczniowie codziennie w swojej miejscowości bądź udając się z wizytą, czy na wycieczkę do sąsiedniego miasta. Oprócz prezentacji na uczniowie czekają różnego rodzaju zadania: ucząc się czytać rozkłady jazdy realizują program nauczania z zajęć technicznych, rozwiązując zadania logiczne z lekcji matematyki. Wykreślanka wzbogaca słownictwo ucznia, pogadanka daje mu możliwość wyrażania własnej opinii, konstruowania spójnej wypowiedzi, a więc jest też język polski. Nie brakuje też informatyki, która pojawia się w kontekście używania przez pasażerów aplikacji pomagającej zaplanować podróż czy stron internetowych organizatorów, na których znaleźć można informacje dotyczące taryf, przepisów oraz aktualnych zmian rozkładów jazdy. Interdyscyplinarność, aktywizacja całej klasy, różnorodne zadania, możliwość wykorzystania w praktyce zdobytych informacji i umiejętności, a także nagradzanie uczniów drobnymi upo-



MZZKG minkami gwarantując dydaktyczny sukces programowi.

Dodatkową atrakcją są wycieczki do Elektrociepłowni SKM, czy Miejskiego Zakładu Komunikacji w Wejherowie. Są one formą nagrody dla klas, które nie tylko zainteresowały się tematem zajęć, ale też wykazały wiedzą dotyczącą komunikacji miejskiej, np. znajomością modeli autobusów, a nawet działaniem silnika. Podczas wycieczek uczniowie dowiadują się, gdzie sprawdzany jest stan techniczny pojazdów i przekonują się, że ich renowacja to czasochłonne zajęcie. Poznają pracę dyspozytorów, planistów, kierowców i motomicznych. Tegoroczne wycieczki do Wejherowa zaowocowały nie tylko rozszerzeniem horyzontów wśród uczestników, ale także reportażami przygotowanymi przez lokalną stację telewizyjną, które obejrzeć można na stronie internetowej MZK Wejherowo.

Od stycznia do października 2017 r. objeśliśmy programem 255 szkół mieszczących się w granicach Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Uczą się w nich uczniowie zarówno gmin wiejskich, jak i miejskich. Od nowego roku szkolnego liczba szkół, które będziemy mogli odwiedzić powiększyła się o nowo otwarte placówki znajdujące się na terenie Związku. Mam nadzieję, że program zostanie w nich odebrany równie ciepło, jak w dotychczas odwiedzanych szkołach.





# „Stopiątka” i trasa na Przymorzu – tramwajowa dekada Gierka

SEBASTIAN ZOMKOWSKI

30 grudnia 2017 r. mija 40 rocznica uruchomienia trasy tramwajowej na Zaspie i Przymorzu. Z tej okazji publikujemy kilka ciekawych informacji z tamtego okresu. Fragmenty tekstu pochodzą z książki „Tramwajem przez Gdańsk” Sebastiana Zomkowskiego. Więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej: [www.tramwajemprzezgdansk.pl](http://www.tramwajemprzezgdansk.pl)

W latach 70. XX w. na szczęble władz PRL silnie lansowano koncepcję odnowy krajobrazu państwa. Tendencja ta ogarnęła również świat tramwajów. Inżynierowie z chorowskiej wytwórni konstrukcji stalowych „Konstal” równolegle do produkcji tramwajów przegubowych rozwijały także koncepcję czterosiowego wozu szybkiego. W efekcie

tych prac światło dzienne ujrzał prawdopodobnie najbardziej popularny tramwaj pochodzący z chorowskiej fabryki, czyli typ 105N, tzw. „stopiątka”. W marcu 1975 r. dostarczono do Gdańska pięć takich wozów. Były to nowe pojazdy, których seryjną produkcję rozpoczęto w Konstalu pod koniec 1974 r. Do Gdańska trafiły wozy o numerach fabrycznych 43-47, oznaczonych numerami inwentarzowymi od 06201 do 06205.

„Stopiątkę” od poprzedniej serii tramwajów z Konstalu różnił przede wszystkim prostokreślny kształt nadwozia, o wysokim położeniu górnych krawędzi okien. „Stopiątki” optycznie odróżniały się od innych wozów m.in. dużymi oszklonymi powierzchniami z przyciemnionymi szybami, chroniącymi przed nadmiernym nagrzewaniem się wnętrza w wyniku promieniowania słonecznego. Kabina motorniczego posiadała dodatkowe, mniejsze szybki poniżej szyb czołowych, co dawało pojazdowi niekon-

wencjonalny i indywidualny wygląd. Nad każdymi drzwiami w specjalnej oszklonej komorze znajdowały się tablice z widoczną na zewnątrz informacją pasażerską. Duże, przeszklone, kanciaste powierzchnie okien i drzwi nawiązywały do panującego wtedy trendu w architekturze miast.

Wagony 105N wymagały znacznego nakładu prac utrzymaniowych do bezawaryjnej eksploatacji, co było konsekwencją m.in. skomplikowanej technologii elektrotechnicznej. Dla pracowników gdańskich tramwajów „stopiątki” oznaczały kompletnie nowe doświadczenie, z którym należało się szybko zmierzyć. W początkowym okresie eksploatacji na porządku dziennym były liczne awarie, m.in. przez wadliwość materiałów wagonów i brak wystarczającego przeszkolenia załogi w zakresie obsługi technicznej tego typu wozów. W wyniku codziennych uciążliwych perturbacji w ruchu tramwajów cierpliwość i zrozumienie pasażerów

stopniowo się zmniejszały. Opanowanie do perfekcji obsługi „stopiątek” zajęło technikom z Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku (dalej: WPK) kilka lat.

Na początku eksploatacji „stopiątki” skierowano do obsługi linii 2, łączącej śródmieście z Oliwą, a także linii nr 6, uruchomionej 17 marca 1975 r. na nowej trasie z Jelitkowa przez Oliwę i Wrzeszcz do śródmieścia (wcześniej „szóstka” jeździła na Orunię). W następnych latach do Gdańska docierały kolejne egzemplarze „stopiątek”, co umożliwiło wycofanie z ruchu większości tramwajów generacji N.

**Rozbudowa gdańskiej sieci tramwajowej w latach 70. XX w.**

Lata 70. XX w. to nie tylko epoka rewolucyjnej odnowy parku taborowego gdańskich tramwajów. W tzw. dekadzie gierkowskiej radykalnej metamorfizie uległ krajobraz Gdańska. Oprócz zbudowania wielkich obszarów przemysłowych, takich jak rafineria czy Port Północny, powstawały nowe osiedla mieszkaniowe, z charakterystycznymi dla nich budynkami wielkopłytowymi. Typowymi gdańskimi dzielnicami dla nowoczesnego budownictwa stały się Zaspą, Przymorze, Piecki-Migowo, Chelm. We wszystkich tych dzielnicach, w trakcie tworzenia koncepcji budownictwa mieszkalnego, projektanci uwzględnili w planach układu drogowego również teren dla tramwaju, który miał zapewniać podstawową obsługę komunikacyjną mieszkańców.

Od lat 60. XX w. sukcesywnie rozbudowywano wielki kompleks mieszkaniowy w północnej dzielnicy

Przymorze. Oprócz zabudowy niskiej i średniej powstawały tutaj charakterystyczne dla Przymorza bloki mieszkalne, tzw. „falowce”, przeznaczone dla tysięcy mieszkańców. Najdłuższy w Polsce, liczący około 850 m długości „falowiec” zbudowano w latach 1970-1973 przy ul. Obrońców Wybrzeża. Równolegle zapadła decyzja o przeniesieniu lotniska cywilnego z Wrzeszcza do Rębiechowa. Zamknięte 30 marca 1974 r. lotnisko we Wrzeszczu zwolniło obszary pod nową zabudowę mieszkalną. Na uzyskanym terenie rozpoczęła się budowa osiedli mieszkaniowych Zaspą-Młyniec i Zaspą-Rozstaje, z wielkimi blokami dla około 30 tys. mieszkańców. Nowe pasmo mieszkaniowe, rozciągające się od Dolnego Wrzeszcza aż do granicy Żabianki, wymusiło realizację zupełnie nowego układu drogowego i wydajnych połączeń transportu zbiorowego. Kęgosłupem komunikacyjnym prowadzącym przez te nowe obszary stała się dwupasmowa arteria (al. Rzeczypospolitej i ul. Chłopska), stanowiąca połączenie al. Legionów we Wrzeszczu z ul. Pomorską na Żabiankę. W pasie rozdziału arterii powstała dwutorowa trasa tramwajowa z pętlą na Zaspie (mniej więcej w połowie tego odcinka) i bezkolizyjnymi dojazdami do niej. Pierwszy tramwaj pojechał nową trasą 30 grudnia 1977 r.

Pętlą przy al. Legionów (istniejąca od 1956 r.), z której korzystały dotąd linie 7 i 8, straciła na znaczeniu, bowiem trasę linii 8 wydłużono do nowego krańca Zaspą, a tramwaje linii 7 skierowano przez Zaspę i Przymorze aż do Jelitkowa. Połączenie Przymorza i Zaspę ze śródmieściem



Fotografia powyżej:

**Tramwaj 102Na na al. Rzeczypospolitej (dawniej al. marszałka Konstantego Rokossowskiego), wrzesień 1978 r. Fot. Earl W. Clark, ze zbiorów Larsa F. Richtera**

„Ósemka” obsługuje przystanek Żwirki i Wigury na gdańskiej Zaspie. W tle widoczne charakterystyczne bloki mieszkalne dzielnicy Przymorze, tzw. falowce.

Fotografia ze strony poprzedniej:

**Tramwaj 105N na pętli Oliwa, lipiec 1977 r. Fot. Joachim Kaddatz**

Wagon 03210, prawdopodobnie w parze z wagonem 03211, wjeżdża na przystanek na pętli w Oliwie. Ciekawostkę stanowi ówczesne okresowe przenumerywanie wagonów typu 105N. Jak widać na zdjęciu, wagony otrzymały – z pewnością omyłkowo – numery inwentarzowe z prefiksem „03”, zarezerwowanym dla wagonów przegubowych typu 102Na. Wkrótce przywrócono poprzedni – właściwy – prefiks „06”.

Tramwaje typu 105N były zaprojektowane pod bardzo duże potrzeby przewozowe, które występowały wówczas w polskich miastach. Niewielka liczba miejsc siedzących pozwalała na przewóz sumarycznie dużej liczby osób. Cztery pary szerokich, dwupłatowych drzwi w długim na 13,4 m wagonie umożliwiały bardzo szybką wymianę pasażerów na przystankach. Początkowo próbowano uporządkować strumienie pasażerów wsiadających i wysiadających z tramwaju oznaczając odpowiednio drzwi (na zdjęciu widać stosowne napisy WEJSCIE i WYJSCIE), jednak w praktyce niemożliwe okazało się zdyscyplinowanie pasażerów i wkrótce zaniechano stosowania tego systemu.

zapewniła linia nr 5 uruchomiona w grudniu 1977 r. na nowej trasie z Jelitkowa przez te dzielnice i dalej al. Zwycięstwa do Huciska.

Jednak dostawy nowego taboru przeznaczonego do obsługi kolejno powstających „sypialni” Gdańskie nie

nadążały za szybkim tempem rozwoju tych dzielnic. Powstające luki taborowe próbowano zminimalizować, obniżając częstotliwość kursowania na wszystkich liniach tramwajowych w celu wygospodarowania pojazdów do obsługi nowych dzielnic. Skut-

kowało to ogromnym zatłoczeniem w całym mieście. Ministerialny przydział nowych „stopiątek” w kolejnych miesiącach i latach złagodził ten kryzys. W celu uporańia się z nadmiernym tłokiem w godzinach szczytu z powodu rosnącej liczby pasażerów, w ramach rozpoczętej na polecenie władz wojewódzkich w 1977 r. akcji usprawniania transportu publicznego na terenie woj. gdańskiego, WPK zaczął uruchamiać regularnie dodatkowe (poza „właściwym” rozkładem jazdy) kursy tramwajów. Nazywano je w gronie załogi potocznie „olówkowymi”, bowiem były one dopisywane ołówkiem w służbowych rozkładach jazdy. „Ołówkowe” wozy wyjeżdżały na trasę jedynie warunkowo, tj. w przypadku wystarczającej rezerwy taboru i motorniczych.

Kontynuacja dostaw nowych „stopiątek” i przez to zwiększenie liczby dostępnego taboru stopniowo poprawiały obsługę podróźnych – usprawniono obsługę Zaspę, Żabianki i Przymorza. 16 czerwca 1978 r. na torach pojawiła się nowa linia nr 16, uruchomiona na trasie okężnej Oliwa – Przymorze – Zaspą – Wrzeszcz – Oliwa (w obu kierunkach). Zlikwidowano cztery połączenia autobusowe (129 w relacji Jelitkowo – Stogi, 132 w okólnej relacji Oliwa PKP – Przymorze, 142 w relacji Żabianka – Urząd Wojewódzki oraz 161 w relacji Żabianka – Zaspą), które dotychczas obsługiwały szeroki obszar dzielnicy Żabianka, Przymorze i Zaspą. Ciężar obsługi komunikacyjnej nowych dzielnic coraz bardziej przejmowały tramwaje zamiast autobusów.

Integralną częścią rozwoju sieci tramwajowej na Zaspie i Przymorzu

był projekt budowy nowej ul. Klinicznej wraz z torowiskiem łączącym al. gen. Józefa Hallera z ul. Marynarki Polskiej, a także, równolegle, przebudowa starego torowiska w ciągu ul. Jana z Kolna, nieprzystosowanego do eksploatacji taboru nowszej generacji. W drugiej połowie lat 70. XX w. rozpoczęła się budowa nowej ul. Klinicznej. Pierwszy tramwaj w ruchu pasażerskim pojechał tym odcinkiem w 1980 r. Była to linia nr 5. Dzięki temu połączeniu pracownicy stoczni zamieszkujący nowe osiedla na Zaspie i Przymorzu zyskali dogodnie skomunikowanie z zakładem pracy. Torowisko to umożliwiło również alternatywne skierowanie tramwajów w kierunku śródmieścia przez ul. Kliniczną i ul. Jana z Kolna, z pominięciem przeciążonej ruchem tramwajową trasy przez al. Zwycięstwa. Przy nowym bezkolizyjnym skrzyżowaniu ul. Klinicznej i ul. Marynarki Polskiej, gdzie wybudowano kilka estakad drogowych, powstała trzystanowiskowa pętla Kliniczna, przeznaczona dla wozów przywożących pracowników stoczni. Celem nowej pętli, oddanej do eksploatacji w 1981 r., było również przejęcie funkcji likwidowanej pętli Stocznia im. Lenina. Na jej terenie wzniesiono, w okresie pomiędzy wrześniem a grudniem 1980 r., pomnik Poległych Stoczniowców z 1970 w kształcie trzech krzyży z kotwicami.

W szczytach przewozowych w 1978 r. na trasy wyjeżdżało ponad 140 składów (dla porównania – w 2013 r. liczba ta wynosiła 102). Tramwaje gdańskie przewiozły 121,4 mln pasażerów, wykonując 16,1 mln wozokilometrów. Na liniach kurso-

wały 164 wagony klasyczne serii N i 4N (w tym 82 wagony silnikowe i 82 doczepne), 54 tramwaje przegubowe 102N i 102Na, a także 62 tramwaje szybkie typu 105N.

Program inwestycyjny z lat 70. XX w. przewidywał wybudowanie jeszcze dwóch innych – oprócz wspomnianych już wcześniej – wielkich osiedli mieszkaniowych: w dzielnicach Piecki-Migowo i Chelm. Na etapie planowania przewidywano obsługę komunikacyjną tych osiedli przede wszystkim tramwajami. Rozbudowywano układ drogowy na obszarze Piecek-Migowa i Chelmu dysponował odpowiednimi rezerwami terenowymi pod budowę dwutorowych tras tramwajowych: w ciągu ul. Franciszka Rakoczego i ul. Bulońskiej do Piecek-Migowa oraz al. Armii Krajowej i al. gen. Władysława Sikorskiego do Chelmu. Integralną częścią obu projektów było uzupełnienie układu torowego w śródmieściu poprzez budowę trasy na przedłużeniu ul. 3 Maja: od Huciska przez wiadukt nad torami kolejowymi w ciągu przyszłej al. Armii Krajowej do węzła przy ul. Okopowej. Bezpośrednio pod wiaduktem w śródmieściu projektowali lokalizację nowego przystanku Szybkiej Kolei Miejskiej Gdańsk Śródmieście z wygodnymi wyjściami na przystanki tramwajowe, ale wówczas, w 1980 r., zdołano oddać do eksploatacji jedynie uzupełniony układ torów tramwajowych w śródmieściu. Resztę planów pokrzyżował wielki kryzys gospodarczy lat 80. XX w. Do realizacji tras na Chelm i do Piecek-Migowa miało dojść dopiero w XXI w.



## Szybko, wygodnie i jak najtaniej – powstaje nowoczesny system opłat za przejazdy komunikacją miejską

KATARZYNA WOŚKO - INNOBALICA

Koniec z kupowaniem pliku papierowych biletów u różnych przewoźników. Mieszkańcy Pomorza będą mieli jeden z najbardziej nowoczesnych systemów płacenia za przejazdy środkami komunikacji publicznej w Polsce. Żeby uiścić należność za podróż nie będzie trzeba kupować papierowego biletu, ani wykonywać skomplikowanych czynności w aplikacji telefonicznej. Spółka InnoBaltica przygotowuje program, który pozwoli pasażerom zaplanować podróż i po prostu pojechać - bez martwienia się, gdzie kupić bilet, ile trzeba za niego zapłacić i z jakich ulg można skorzystać.

Aktualnie na obszarze województwa usługi przewozowe w transporcie publicznym realizuje ponad stu przewoźników. Zwykle Pomorzanie trudno się zorientować w zasadach, na jakich funkcjonuje każdy z nich. Wymagaloby to znajomości systemów płatności i taryf poszczególnych przewoźników. Skoro mieszkańcy Pomorza nie radzą sobie z opanowaniem tych zasad, co dopiero mają powiedzieć turyści, których każdego roku napływa do naszego regionu ok. 10 mln.

Jak to będzie działało? Sercem całego systemu stanie się baza cen-

tralna, w której zostaną zgromadzone konta użytkowników komunikacji zbiorowej, czyli pasażerów. Tam będą zapisane uprawnienia do ulg i podstawowe dane. Każda zarejestrowana osoba będzie mogła powiązać ze swoim kontem kartę płatniczą, która umożliwi regulowanie należności za przejazdy.

Pasażer, wsiadając do autobusu, tramwaju czy trolejbusu, będzie musiał mieć przy sobie jedynie urządzenie, które pozwoli systemowi go rozpoznać (może to być aplikacja w telefonie albo specjalna karta). Dalej system będzie działał już sam. Przeliczy przejechane przystanki, dopasuje taryfę (inną np. dla Gdańska, inną dla Gdyni), naliczy należne ulgi (odpowiednie dla pojazdów komunikacji autobusowej czy dla pociągów), a następnie podsumuje opłaty. Ale to nie wszystko. Jeśli w ciągu doby okaże się, że pasażerowi bardziej opłacałoby się pojechać na „bilecie” dobowym niż na kilku jednorazowych – zmieni naliczone wcześniej opłaty na tańszą opcję. I dopiero po takiej optymalizacji ściągnie pieniądze z konta pasażera.

Jak widać jest to przedsięwzięcie innowacyjne w skali kraju, zakłada bowiem zintegrowanie poboru opłat



wszystkich organizatorów i operatorów działających w segmencie publicznego transportu zbiorowego na Pomorzu, ale z poszanowaniem odrębności każdego z nich i z zachowaniem jego taryf oraz udzielanych ulg.

W ramach programu zostanie udostępniony także planer - aplikacja umożliwiająca wytyczanie trasy przejazdu między dowolnymi miejscami z uwzględnieniem zapotrzebowania danego pasażera (w tym niepełnosprawnego).

Ale to nie wszystko. System będzie zbudowany w taki sposób, żeby z uproszczonego modelu płatności mogli korzystać nie tylko przewoźnicy świadczący usługi komunikacyjne w tradycyjnym rozumieniu. Będą mogli się do niego przyłączyć także organizatorzy, np. systemu roweru metropolitalnego, operatorzy udo-

stępniający auta w ramach carsharingu czy przewoźnicy komercyjni. A wszystko po to, żeby pasażer chętniej korzystał z komunikacji zbiorowej niż z prywatnego auta osobowego. Tworzony dla Pomorza system będzie miał jeszcze jedną ważną cechę. Pokaże przewoźnikom on-line, jak dużo osób korzysta z komunikacji zbiorowej na danych liniach; gdzie jest tłok, a gdzie autobusy czy wagony kursują puste. To pozwoli przewoźnikom dostosować rozkłady i wielkość pojazdów do rzeczywistego zapotrzebowania – zwiększyć częstotliwość na najbardziej obleganych trasach, a obniżyć ją tam, gdzie zainteresowanie jest znikome.

Rodzi się jednak pytanie, co z osobami, które nie będą chciały zakładać specjalnych kont, ponieważ korzystają z transportu publicznego okazjonalnie lub przebywają na Pomorzu

wać będzie obraz przed pojazdem, wspomagając wyjaśnianie okoliczności ewentualnych zdarzeń drogowych. Funkcjonalność monitoringu obejmują też zapis dźwięku w przedniej części wnętrza autobusów i trolejbusów, co ułatwi rozstrzygnięcie ewentualnych sporów pomiędzy pasażerami a kierowcami lub kontrolerami biletów. Obraz z wszystkich kamer przechowywany będzie w pamięci systemu monitoringu przez okres minimum dwóch tygodni.

Z 55 planowanych autobusów, 32 będzie pojazdami przegubowymi, natomiast 23 standardowymi, o długości ok. 12 metrów. Każdy z nich posiadać będzie automatyczny system wykrywania i gaszenia pożarów w komorze silnika oraz skrzynię biegów wyposażoną w układ obniżający zużycie paliwa podczas postoju na przystankach. Autobusy docelowo rozdysponowane zostaną pomiędzy dwie stacje – Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej na Kaczych Bukach oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Autobusowej, zlokalizowanej na Pogórze Dolnym. Dzięki temu nowoczesny tabor eksploatowany będzie na liniach zarówno w północnych, jak i w południowych dzielnicach Gdyni i gminach sąsiadujących.

Z kolei kupowane w ramach projektu trolejbusy, oprócz wymienionych wyżej funkcjonalności, wypo-

łądnie przez kilka dni czy tylko parę godzin. Dla takich pasażerów również powstanie specjalna oferta, choć z całą pewnością nie będzie ona tak korzystna finansowo jak w przypadku kont pasażerskich spersonalizowanych.

I na koniec: kiedy to wszystko zacznie działać? InnoBaltica planuje uruchomienie systemu w 2020 roku. Aktualnie ogłoszony został dialog techniczny, co oznacza, że firmy z największym doświadczeniem w budowaniu podobnych systemów podsuwają swoje rozwiązania i pokazują, jak uproszczono opłaty w komunikacji w różnych regionach świata.

Postępy nad pracami przy tworzeniu ujednolitego systemu opłat można obserwować na stronie internetowej [www.innobaltica.pl](http://www.innobaltica.pl).

sażone będą w alternatywny napęd pomocniczy z wydajnymi bateriami litowo-tytanowymi. Baterie te pozwalają pokonywać, z włączonymi odbiornikami w postaci klimatyzacji lub ogrzewania, nawet kilkudziesięciokilometrowe odcinki tras pozbawione sieci trakcyjnej. Stwarza to szansę na rozwój komunikacji trolejbusowej poprzez jej ekspansję do nowych dzielnic i gmin ościennych. Trolejbusy, w ramach systemu monitoringu, wyposażone zostaną też w dodatkową kamerę rejestrującą obraz drążków pantografów podczas jazdy. W ich wnętrzach przewidziano również pasy do zabezpieczenia przewożonych rowerów.

Co ważne, 16 z planowanych trolejbusów będzie pojazdami przegubowymi. Tego typu środki transportu elektrycznego w Polsce spotkać można wyłącznie w Lublinie. Warto też przy tej okazji wspomnieć, że trolejbusy przegubowe eksploatowano w gdynskiej komunikacji miejskiej w latach 1990-2002. Były to pojazdy oznaczone jako Ikarusy 280.26UE, zbudowane w oparciu o nadwozia wycofanych z użytkowania, gdańskich w trolejbusach Ikarus stosowano aparaty napędową pochodzącą ze złomowanych trolejbusów ZIU 682, a następnie napęd ze sterowaniem rezystorowym krajowej produkcji

(m.in. marki ELTA). Pojazdy te montowano w Gdyni, natomiast większość starych nadwozi autobusowych poddano gruntownym remontom w Komunalnym Przedsiębiorstwie Napraw Autobusów w Słupsku. W latach 1990-1994 w ramach gdynskiej komunikacji miejskiej wprowadzono do ruchu łącznie 9 przegubowych trolejbusów Ikarus 280, z których ostatni wycofano w 2002 r. Z racji tego, że do ich budowy wykorzystywano stare nadwozia i regenerowane części, pojazdy często ulegały awariom, co zwiększało koszty ich utrzymania i przesądziło o relatywnie szybkiej kasacji.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, będąc jednym z beneficjentów opisywanego projektu, dodatkowo wymieni w 21 eksploatowanych pojazdach, starszej generacji baterie niklowo-kadmowe, zastępując je bateriami litowo-żelazowo-fosforanowymi lub litowo-jonowymi. Wymagane jest, aby żywotność nowych ogniw wynosiła co najmniej 10 lat lub pozwalała na wykonanie 15 tys. cykli ładowań.

Całkowita wartość projektu pn. „Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru” wynosi 170 mln zł, zaś wartość unijnego dofinansowania przekracza 103 mln zł.

# Pierwszy piętnastu w Gdyni

KRZYSZTOF GRZELEC  
MARIUSZ UZIEBLO

Tabor komunikacji miejskiej obsługujący Gdynię po zakończeniu działań II Wojny Światowej był mocno zróżnicowany. Dzisiaj przypominać jeden z ciekawszych autobusów eksploatowanych na ulicach tego miasta – Büssing D38.

Autobusy te, łącznie trzy, trafiły do obsługi Gdyni w 1949 r. Pochodziły z berlińskiego przedsiębiorstwa BVG, dla którego wyprodukowano w latach 30. XX w. 200 szt. (100 szt. w serii Daimler-Benz, 90 szt. w serii Büssing i 10 szt. w serii Henschel). W 1940 r.

zostały zarekwirowane przez Wehrmacht i w 1945 r. na Wybrzeżu wykorzystywano je głównie do przewozu ludności niemieckiej ewakuowanej z Gdańska do Gdyni Oksywie.

Mocno zdekompletowane pojazdy odnaleziono po zakończeniu działań wojennych w rejonie Sobieszewa, skąd po wyremontowaniu obsługiwały linię 101 z Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku do Dworca Gł. PKP w Gdyni. Pomalowanie na barwy czerwono-kremowe Büssingi D38 obsługiwały trzy gdynskie linie

autobusowe: 102 na trasie: Dworzec Główny PKP – Chylonia – Pogórze Dolne Rzeźnia, 105 na trasie: Stocznia – Mały Kack (ul. Sandomierska) i 114 na trasie: Dworzec Główny PKP – Demptowo. Warto przypomnieć, że autobus linii 105 przejeżdżał przez tory kolejowe przebiegające prostopadle do ul. Redłowskiej, pozbawionej w tamtych latach wiaduktu.

Büssingi były autobusami piętrowymi z otwartym tylnym pomostem i schodami prowadzącymi na górny pokład. Ich długość wynosiła

10,254 m, natomiast szerokość 2,496 m. Z przodu znajdowały się drzwi przesuwne. Autobusy mieściły się bez trudu pod trolejbusową siecią trakcyjną. Na górnym pokładzie dostępne były jednak wyłącznie miejsca siedzące, ze względu na jego ograniczoną wysokość. Całkowita wysokość autobusu wynosiła 4,99 m.

Jak na autobus miejski charakteryzował się specyficzną proporcją udziału miejsc siedzących (60) i stojących (24). 32 miejsca siedzące znajdowały się na górnym pokładzie, 28 na dolnym. 14 miejsc stojących

przewidziano na otwartym pomostie, 10 na dolnym pokładzie między fotelami.

Büssingi D38 eksploatowane były w Gdyni do końca lat 50.

Łącznie Gdynię obsługiwało 5 typów autobusów tej marki, w tym Büssing NAG, który był jednym z pierwszych pojazdów komunikacji miejskiej w Gdyni (eksploatowany od 1929 r.) i Büssing 900T, eksploatowany od 1941 r., a zasilany gazem uzyskiwanym z wytłornicy węgla drzewnego.



ZE ZBIORÓW MACIEJA GWIAZDY



ZE ZBIORÓW MACIEJA GWIAZDY

## Duża inwestycja taborowa w Gdyni

KAMIL BUJAK

Gdynska komunikacja miejska zyska łącznie 85 nowych autobusów i trolejbusów, co stanowi jedną czwartą taboru eksploatowanego w sieci ZKM. Pierwsze dostawy zaplanowano w przyszłym roku.

Miasto Gdynia realizuje kolejny, duży projekt pod nazwą „Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru”, który uzyskał dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Głównym celem tego projektu jest zwiększenie udziału nowoczesnej komunikacji miejskiej w obsłudze transportowej mieszkańców Gdyni i gmin ościennych, co osiągnięte ma zostać dzięki pozyskaniu ekologicznych i energooszczędnych pojazdów. Przedsięwzięcie obejmuje zakup łącznie 85 sztuk przyjaznych środowisku środków komunikacji miejskiej, w tym 30 trolejbusów i 55 autobusów spełniających normę emisji spalin Euro 6. Wszystkie pojazdy, zgodnie z obowiązującymi standardami, wyposażone zostaną w najnowsze systemy zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania. W każdym z nich przewidziano ekrany LCD, informujące pasażerów o nazwie bieżącego i następnego przystanku, a także prezentujące przebieg trasy. We wnętrzu autobusów i trolejbusów zainstalowane zostaną gniazda USB umożliwiający ładowanie baterii smartfonów i tabletek. Na wyposażeniu pojazdów znajdą się systemy monitoringu z zestawem kamer umieszczonych w środku i na zewnątrz. W ich ramach przewidziano między innymi tzw. kamery lusterkowe, zlokalizowane na bocznych ścianach autobusów i trolejbusów, ułatwiające kierowcom obserwację przestrzeni podczas wsiadania i wysiadania pasażerów na przystankach. Jedną z kamer zewnętrznych rejestro-

### 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](mailto:przystanek@mzkzg.org)  
Internet: [www.mzkzg.org](http://www.mzkzg.org)

**Zespół redakcyjny:**  
Krzysztof Grzelec – red. naczelny,  
Kamil Bujak, Hubert Kołodziejki

**Współpraca:**  
Olgięrd Wyszyński

**Projekt graficzny i skład:**  
MKZG

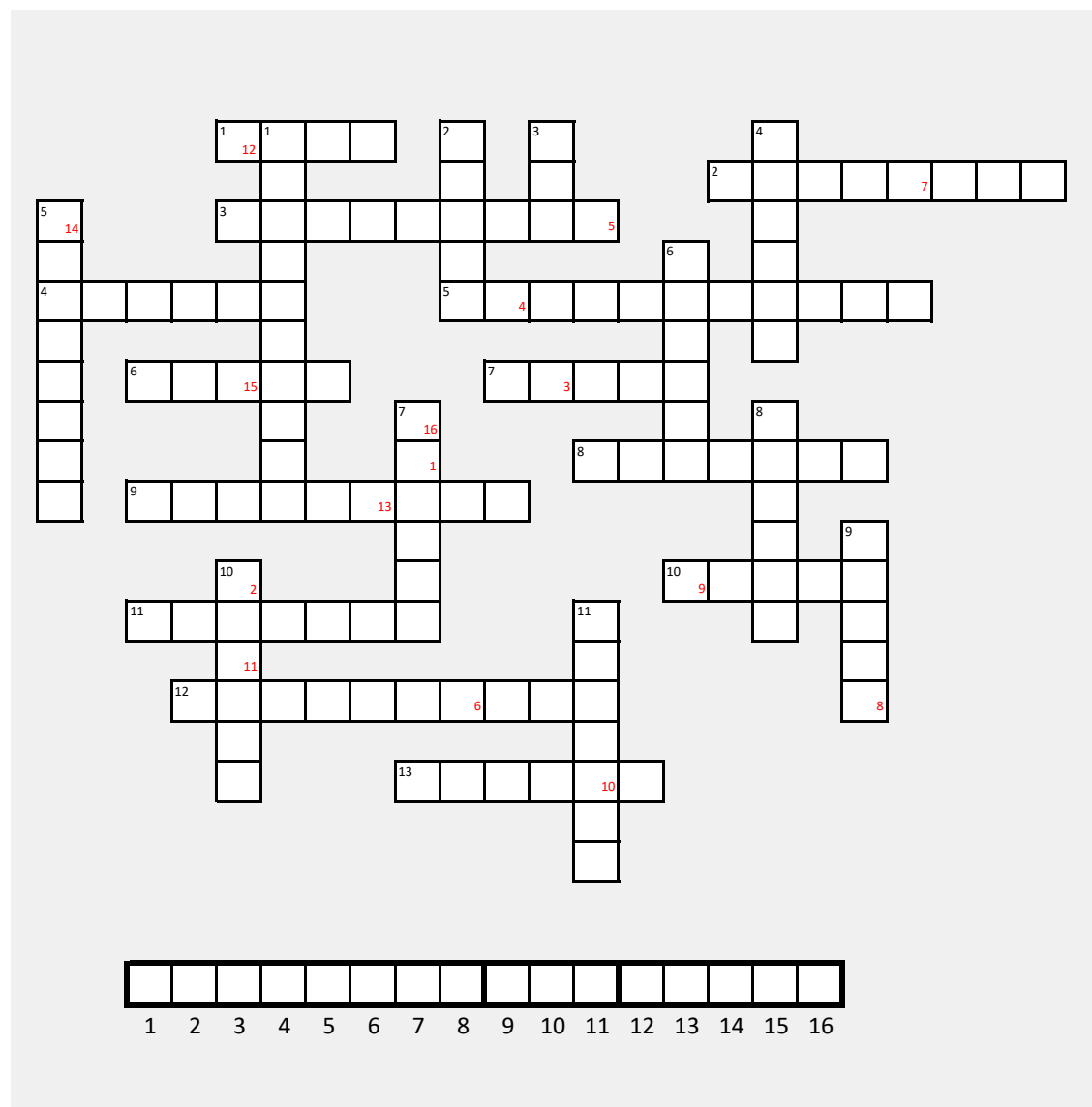
Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej [www.mzkzg.org](http://www.mzkzg.org). Artykułów niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo do wyboru materiałów do publikacji i dokonywania skrótów nadesłanych materiałów. Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie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



Trolejbus Solaris Trollino 12M z dodatkowym napędem baterijnym



## Krzyżówka z nagrodami



### Pionowo:

1. Odbywa się tam Sopot Festiwal, TOP OF THE TOP Festival
2. W Gdyni np. Kościuszki
3. Pas ruchu pociągu lub tramwaju
4. Wystawiany przez kontrolera
5. Nadaje ważność biletom jednorazowym
6. Symbol Gdańska
7. Trolejbusowe miasto
8. Jedna z nadmorskich wsi położona nad Morzem Bałtyckim i jeziorem Jamno
9. Opona lub dętka, z której uszło powietrze (potocznie)
10. Autobusowa na przystanku
11. Jeden z systemów biletu telefonicznego umożliwiający zakup metropolitalnych biletów jednorazowych

### Poziomo:

1. Spacerują po nim turyści w Sopocie
2. Różnica potencjałów elektrycznych między dwoma punktami obwodu elektrycznego lub pola elektrycznego
3. Symbol architektoniczny Gdyni
4. Zatrzymuje się na niej pociąg
5. Odzyskiwanie energii
6. Miasto i gmina aplikująca do MZKZG
7. Można go skasować telefonem
8. Potoczna nazwa najsłynniejszej ulicy w Sopocie
9. Patronka kolejarzy
10. Może być autobusowa, tramwajowa, trolejbusowa
11. Inaczej elektryczna sieć tramwajowa lub trolejbusowa
12. Prowadzi tramwaj
13. Wydzielony pas ruchu przeznaczony dla transportu zbiorowego

### REGULAMIN

Pierwsze 20 osób, które rozwiąże krzyżówkę i **w dniu 21 grudnia 2017 r. od godz. 20.00** przyśle na adres: **konkurs@mzkzg.org** poprawne hasło otrzyma przygotowane przez MZKZG zestawy upominków. E-mail poza poprawnym hasłem musi zawierać także **imię, nazwisko oraz adres zamieszkania uczestnika zabawy**. Brak którejkolwiek z tych informacji skutkuje nieważnością zgłoszenia.

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

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

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

Upominki można będzie odbierać w terminie od 27 grudnia 2017 r. do 12 stycznia 2018 r., w siedzibie MZKZG w Gdańsku przy ul. Sobótki 9, od poniedziałku do piątku w godzinach od 7:30 do 15:30. W przypadku nieodebrania nagród w wyznaczonym terminie nagrody przepadają.

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

Jedna osoba może otrzymać wyłącznie jeden zestaw upominków.

## Bilety imprezowe

MAGDALENA KALINOWSKA

W 2011 r. MZKZG wprowadził do sprzedaży **bilety imprezowe**, będące ofertą skierowaną do firm i instytucji organizujących imprezy oraz wydarzenia kulturalne, naukowe, gospodarcze, sportowe, artystyczne, rozrywkowe itp. na obszarze Związku, których liczba uczestników jest nie mniejsza niż 50 osób. W ofercie występują bilety imprezowe komunalne – ważne we wszystkich pojazdach **ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo** z możliwości wyboru okresu obowiązywania: 8-godzinne w cenie 1,5 zł, zaś 24-godzinne w cenie 2 zł; oraz bilety imprezowe kolejowo-komunalne, uprawniające do przejazdu wszystkimi pojazdami **ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo oraz pociągami PKP SKM w Trójmieście** na odcinku którego krańce wyznaczają stacje Luzino, Ciepłowo, Borkowo (kierunek do/z Kartuz) i Babi Dół (kierunek do/z Kościerzyny) z możliwością wyboru okresu obowiązywania: 8-godzinne w cenie 5 zł, zaś 24-godzinne w cenie 6 zł.

Nośnikami biletów imprezowych są karty elektroniczne wydawane przez MZKZG pozwalające na zapisanie odpowiedniej daty i godziny rozpoczęcia ważności biletu albo identyfikatory wydane uczestnikom imprezy przez jej organizatora. Na identyfikatorach umieszczane są: imię, nazwisko i zdjęcie uczestnika, nazwa i data odbywania się imprezy oraz nazwa organizatora imprezy. W przypadku braku zdjęcia na identyfikatorze, podczas kontroli biletów wymaga się od uczestników okazania dokumentu ze zdjęciem. Łącznie sprzedano bilety imprezowe na 32 imprezy, a niektórzy organizatorzy korzystają biletów imprezowych regularnie w ramach powtarzających się co roku wydarzeń. Jednymi z najważniejszych imprez na jakie zostały kupione bilety imprezowe były m.in. „IAFF Halowe Mistrzostwa Świata w Lekkoatletyce Sopot 2014”, „XV Zjazd naukowy Polskiego Towarzystwa Diabetologicznego”, „Red Bull Air Race 2014”, „Światowe Dni Młodzieży”, „Civitas Forum 2016” i „Mistrzostwa Europy UEFA EURO U21 Polska 2017”.



MZKZG