

Nr 46

styczeń 2025
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny

mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Publikacja o gdyńskich trolejbusach z okazji jubileuszu 80-lecia

Piotr Bielski • Mariusz Józefowicz • Olgierd Wyszomirski

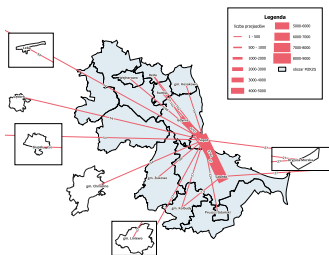
GDYŃSKIE TROLEJBUSY



Monografia, autorstwa Piotra Bielskiego, Mariusza Józefowicza i Olgierda Wyszomirskiego pt. „Gdynskie trolejbusy. Rozwój gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w latach 1943-2023”, jest zarówno szczegółowym opisem, jak i albumem.

więcej s. 2

Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Sopotu



Wiosną 2024 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej przeprowadził kompleksowe badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Sopotu.

więcej s. 3

Hybrydowe impulsy już na pomorskich torach



W połowie 2024 r. do dyspozycji pasażerów POLREGIO oddano cztery wyjątkowe pociągi. Mowa o hybrydowych zespołach trakcyjnych, wyprodukowanych przez nowosądecki NEWAG na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

więcej s. 5

Wszystkie gdańskie autobusy wodorowe już na trasach

ANNA DOBROWOLSKA

Zeroemisyjność i wysoki zasięg

Autobusy NesoBus to produkowane w Polsce, w pełni zeroemisyjne pojazdy. Zasilane są zielonym wodorem, dzięki czemu należą do grona najbardziej ekologicznych środków transportu miejskiego. Zielony wodoró otrzymywany jest przy użyciu energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Wymagany, gwarantowany zasięg autobusu NesoBus to 330 km na jednym tankowaniu. Przeciętna długość zadania całodziennego wynosi w Gdańsku około 250 km, autobusy wodorowe można więc spotkać na terenie całego miasta. Niewątpliwym plusem tych pojazdów jest nie tylko wysoki zasięg, pozwalający na wykonywanie całodziennych zadań przewozowych, ale również szybki czas ich tanko-

posażone są w systemy monitoringu i klimatyzacji. W autobusach zamontowane zostały także gniazda USB oraz zautomatyzowane defibrylatory zewnętrzne AED. Pojazdy wyposażone są również w system liczenia pasażerów.

Najem z pełną obsługą serwisową

Pojazdy użytkowane będą przez spółkę Gdańskie Autobusy i Tramwaje przez 10 lat, w ramach długoterminowej umowy najmu, wraz z ich pełną obsługą serwisową. Serwis w ramach umowy dzierżawy obejmuje m.in.: obsługę techniczną (przeglądy codzienne i okresowe), naprawy eksploatacyjne wraz z częściami zamiennymi, naprawy komponentów, które uległy awarii w trakcie eksploatacji autobusów, naprawy wypadkowe, czy będące następstwem



KAROL STANČZAK

Zakończone zostały dostawy 10 nowych, w pełni zeroemisyjnych, napędzanych zielonym wodorem autobusów. 12 września, w komplecie, wyjechały na gdańskie ulice.

wania, porównywalny do autobusów spalinowych.

Komfortowe i bezpieczne

Zgodnie ze standardami obowiązującymi w gdańskiej komunikacji miejskiej, nowe pojazdy przystosowane są do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób podróżujących z wózkami dziecięcymi. Pojazdy wy-

wandalizmu oraz czynności związane z aktualizacją bądź zmianą oprogramowania, a także sprzątanie i mycie pojazdów. Gotowe do jazdy, zatankowane zielonym wodorem autobusy podstawiane są codziennie na teren zajezdni autobusowej GAiT oraz są odbierane przez wykonawcę umowy po zakończeniu pracy.

*Z okazji nowego, 2025 roku
wszystkim Czytelnikom „Przystanku Metropolitalnego” składamy serdeczne życzenia
zdrowia, pomyślności, powodzenia w realizacji planów
oraz wielu inspirujących podróży transportem publicznym*

Zarząd i pracownicy Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

2025

Monografia, autorstwa Piotra Bielskiego, Mariusza Józefowicza i Olgierda Wyszomirskiego pt. „Gdyńskie trolejbusy. Rozwój gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w latach 1943-2023”, jest zarówno szczegółowym opisem, jak i albumem. Stanowi kompleksowe ujęcie tematyki w zakresie infrastruktury, linii komunikacyjnych i taboru. Zamieszczono w niej dane o rozmieszczeniu sieci trakcyjnej i o rozkładach jazdy linii trolejbusowych odzwierciedlające zmiany charakteru obsługi komunikacyjnej Gdyni i Sopotu oraz informacje o szczegółach technicznych pojazdów i zasilaniu sieci trakcyjnej na przestrzeni minionych 80 lat. Przeprowadzone rozważania oparto przede wszystkim na dokumentach źródłowych przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej oraz materiałach będących w posiadaniu osób fascynujących się jej historią. Szeroko wykorzystanym źródłem, w szczególności dla kilku pierwszych dekad omawianego okresu, są też materiały prasowe. W książce znajdują się liczne schematy, mapy i tabele prezentujące zmiany w układzie sieci i linii trolejbusowych oraz w stanie taboru. Zidentyfikowane zostały wszystkie trolejbusy eksploatowane w gdyńskiej komunikacji miejskiej w liczbie 548 jednostek. W odniesieniu do każdego pojazdu podano numer inwentarzowy, markę, typ, rok produkcji, numer rejestracyjny, datę wprowadzenia do eksploatacji i datę wycofania z eksploatacji oraz pewne dodatkowe szczegóły. Ważnym uzupełnieniem tekstu są także graficzne wizualizacje poszczególnych marek i typów trolejbusów, autorstwa Grzegorza Rutki, wiernie odzwierciedlające ich widoczne parametry techniczno-eksploatacyjne. Ilustracją każdego etapu rozwoju gdyńskich trolejbusów są zdjęcia przedstawiające pojazdy w różnych ujęciach, w większości na ulicach, placach oraz pętlach w Gdyni i Sopocie. Łącznie zamieszczono 244 zdjęcia ze szczegółowym opisem.

W monografii wyodrębnionych zostało 6 etapów funkcjonowania gdyńskiej komunikacji trolejbusowej, determinowanych przez różne uwarunkowania o charakterze technicznym, eksploatacyjnym i ekonomicznym, a mianowicie:

1. Powstanie i początek rozwoju (1943–1957);
2. Dynamiczny rozwój (1958–1971);
3. Ograniczanie funkcjonowania (1972–1980);
4. Rewitalizacja (1981–1997);
5. Renesans (1998–2014);
6. Ekspansja przestrzenna (2015–2023).

Zdaniem dr. hab. inż. Mikołaja Bartłomiejczyka, prof. Politechniki Gdańskiej, recenzenta monografii, stanowi ona „niezwykle wartościowe kompendium wiedzy o gdyńskim systemie transportu trolejbusowego (...). Opracowanie może być interesujące dla profesjonalistów związanych z dziedzina transportu publicznego, urbanistyki, historii miast czy osób zajmujących się planowaniem przestrzennym. Monografia zawiera wiele informacji na temat historii i rozwoju gdyńskiej komunikacji trolejbusowej, co może mieć dużą wartość dla czytelników zainteresowanych tym tematem, także spoza kręgu profesjonalno-zawodowego, czyli miłośników historii, komunikacji czy sympatyków Gdyni. Stanowi ona niezwykle wartościowe wzbogacenie jubileuszu gdyńskich trolejbusów”.

Publikacja o gdyńskich trolejbusach z okazji jubileuszu 80-lecia

Piotr Bielski • Mariusz Józefowicz • Olgierd Wyszomirski

GDYŃSKIE TROLEJBUSY

ROZWÓJ GDYŃSKIEJ KOMUNIKACJI TROLEJBUSOWEJ W LATACH 1943–2023



Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Sopotu

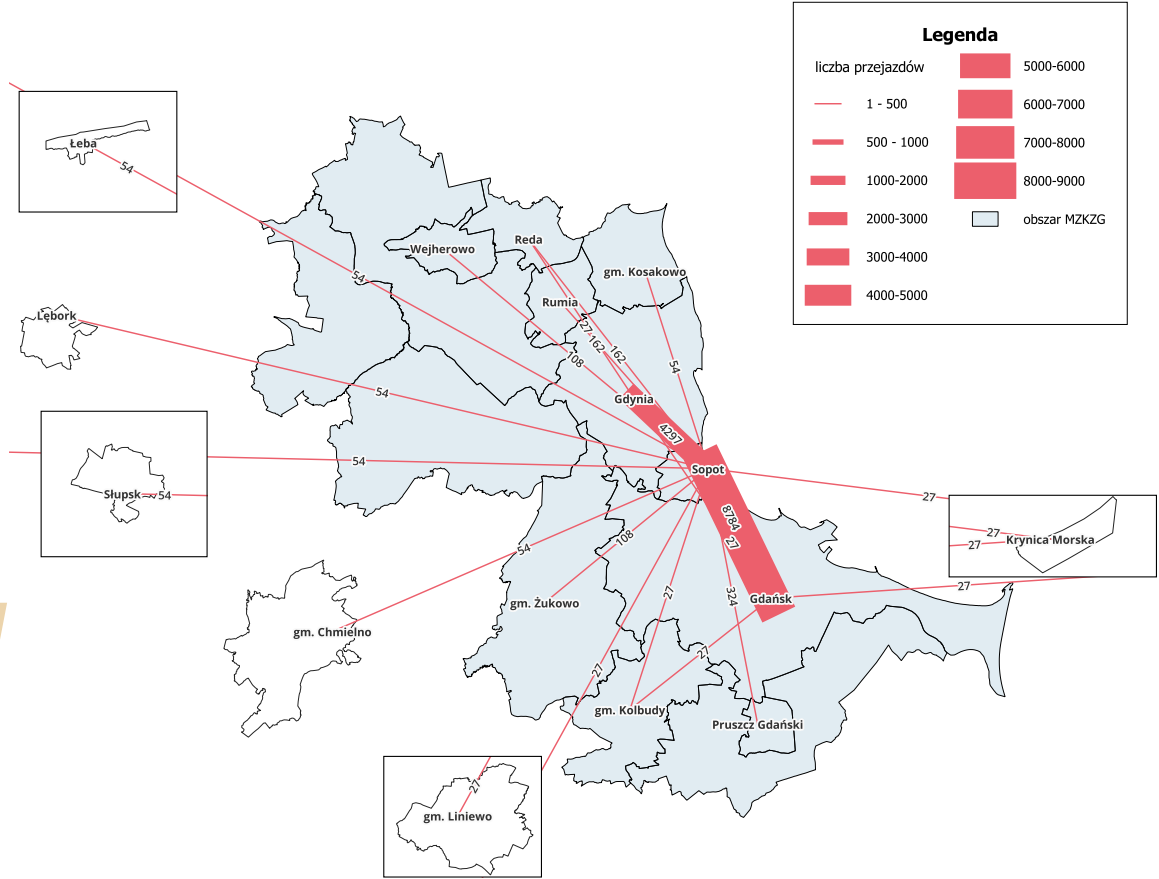
wybrane wyniki badań z 2024 r.

KRZYSZTOF GRZELEC

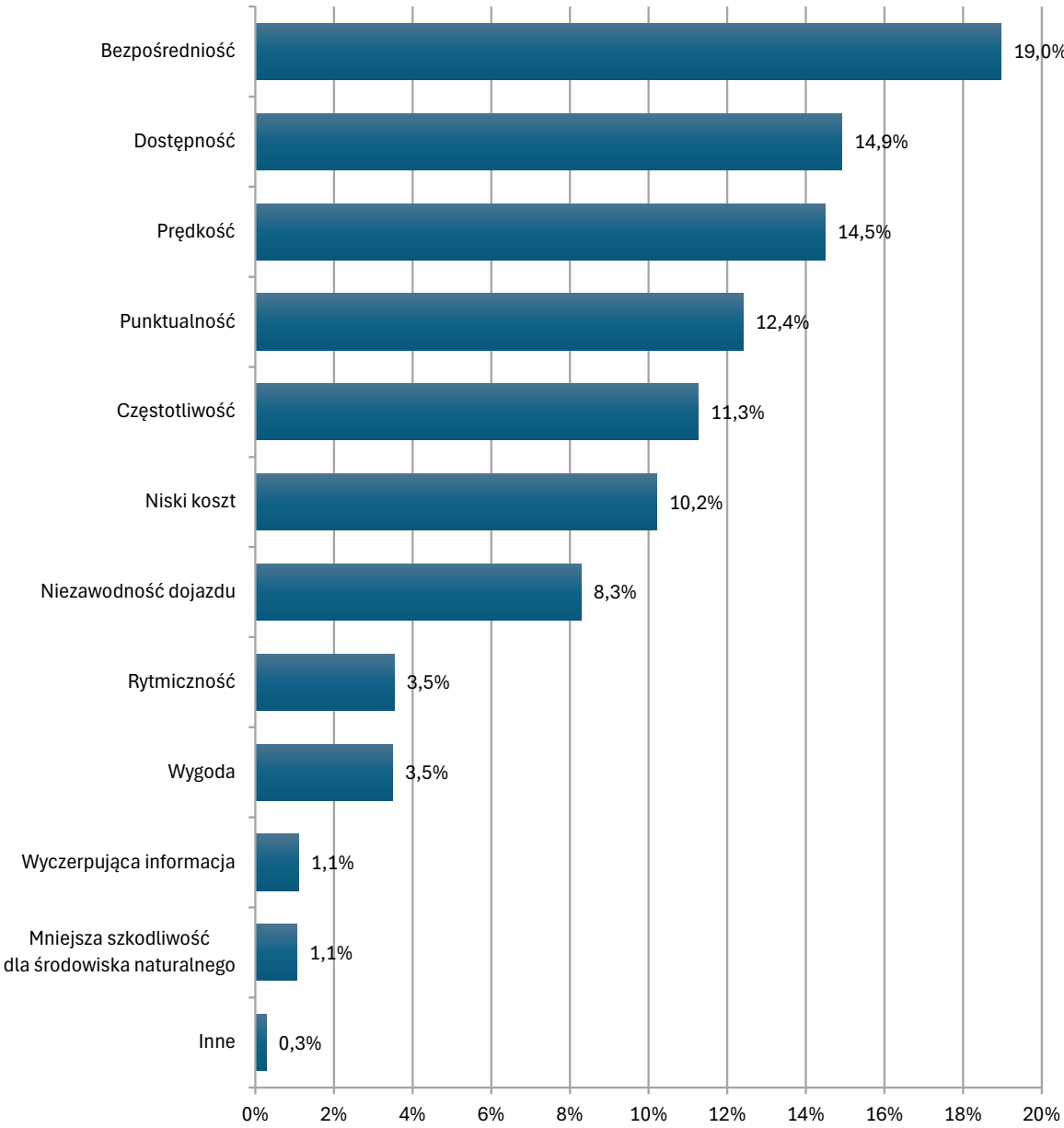
Wiosną 2024 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej przeprowadził kompleksowe badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Sopotu. Na podstawie wyników tych badań zidentyfikowano i poddano analizie wielkość popytu na usługi transportu zbiorowego, zachowania transportowe, w tym wykorzystanie różnych środków transportu w podróżach na terenie miasta i w podróżach do Gdańska, Gdyni i innych gmin zlokalizowanych w otoczeniu metropolii, a także czynniki determinujące wybór określonych środków transportu. Praktyczny cel badań związany jest z wykorzystaniem ich wyników do kształtowania oferty usług zbiorowego transportu miejskiego, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców miasta oraz celami polityki zrównoważonej mobilności.

Wybrane wyniki badań:
Trzema najważniejszymi przyczynami wyboru samochodu w podróżach są wg mieszkańców: większa wygoda – 20%, krótszy czas podróży samochodem – 16% i przewóz rzeczy oraz zakupów – 11%.
Dominującymi kierunkami dojazdów mieszkańców Sopotu do pracy są w kolejności: Gdańsk, Sopot i Gdynia. Średni czas dojazdu do miejsca pracy samochodem wynosi 21 min, natomiast transportem publicznym 39 min. Głównymi kierunkami dojazdów do miejsca nauki są w kolejności: Sopot, Gdańsk i Gdynia. Przeciętny czas dojazdu do miejsca nauki samochodem wynosi 13 min,

natomiast transportem publicznym 27 min.
Czas dotarcia 95% mieszkańców miasta na przystanek transportu publicznego nie przekracza 10 min. 97% mieszkańców miasta uważa czas dotarcia na przystanek za „do przyjęcia”.
54% mieszkańców Sopotu w wieku 15-75 lat realizuje podróże w dniu powszednim. Dominują podróże związane z domem (48%), który jest najczęstszym początkiem lub celem podróży. Podróże do pracy wykonało 26% mieszkańców miasta, 10% podróżowało w celu realizacji zakupów.
Średnia dzienna liczba podróży realizowanych w dniu powszednim przez mieszkańców Sopotu wynosi 1,20. Mężczyźni realizują przeciętnie dziennie 1,19 podróży, kobiety 1,20.
Struktura podróży wg sposobu przemieszczania się w dniu powszednim, określona na podstawie tzw. fotografii dnia wykazuje, że dominującym środkiem transportu jest samochód – 40,7% mieszkańców. Z transportu publicznego korzysta 23,6% mieszkańców.
Największy odsetek mieszkańców miasta oczekuje możliwości zajęcia w pojeździe transportu publicznego miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach (28%). Niemal tyle samo (27%) oczekuje miejsca siedzącego. 6,9% dopuszcza jazdę w warunkach zatłoczenia.
Najważniejszym atrybutem transportu publicznego dla mieszkańców Sopotu jest bezpośredniość. Trzema kolejnymi postulatami są: dostępność, prędkość i punktualność.
Średnia ocena transportu publicznego w Sopocie wyniosła w skali ocen od 2 (najniższa) do 5 (najwyższa) – 3,99, co odpowiada ocenie dobrej.



Rys. 1. Główne kierunki dojazdów mieszkańców Sopotu w dniu powszednim



Rys. 2. Postulaty przewozowe (atrybuty usług) komunikacji miejskiej zgłoszone przez mieszkańców Sopotu w 2024 r.

Buspasy

element rozwoju publicznego transportu w Gdyni



URZĄD MIASTA GDYNI

W obliczu postępującego procesu suburbanizacji oraz rozwoju obszarów peryferyjnych Gdyni, takich jak Chwarzno-Wieczlino, Kacze Buki czy Cisowa, miasto zmagą się z wyzwaniami komunikacyjnymi. Jednym z celów strategicznych Gdyni jest ograniczanie roli samochodów w przestrzeni publicznej i takie kształtowanie infrastruktury, aby większą rolę odgrywały transport zbiorowy oraz przemieszczanie piesze i rowery.

Uprzywilejowanie transportu zbiorowego niesie za sobą korzyści, które można podzielić na trzy główne obszary: środowiskowe, społeczne i ekonomiczne. W obszarze środowiskowym można wyróżnić redukcję hałasu oraz obniżenie poziomu emisji spalin, co przekłada się na poprawę jakości powietrza i warunków życia w miastach. Korzyści społeczne obejmują zwiększenie poczucia bezpieczeństwa, poprawę dostępności usług dla wszystkich grup społecznych oraz zmianę nawyków komunikacyjnych mieszkańców, co sprzyja zrównoważonemu rozwojowi. W sferze ekonomicznej, uprzywilejowanie transportu zbiorowego przyczynia się do poprawy punktualności i regularności

kursowania pojazdów, co wpływa na obniżenie kosztów eksploatacyjnych transportu zbiorowego. Dodatkowo, oszczędność czasu przejazdu odnosi się nie tylko do pasażerów transportu zbiorowego, ale także do służb miejskich i ratunkowych.

Transport zbiorowy realizuje blisko 37% zadań przewozowych Gdyni i ważne jest, by w mieście podejmować działania w kierunku wzmacniania jego roli w codziennych podróżach gdynian i mieszkańców gmin ościennych. Wyznaczanie i budowa pasów ruchu przeznaczonych dla pojazdów transportu zbiorowego staje się w Gdyni jednym ze sposobów na usprawnienie transportu zbiorowego.

W celu systemowego wdrażania buspasów w mieście, Referat Zrównoważonej Mobilności Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta wraz z Zarządem Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Uniwersytetem Gdańskim, opracowują „Plan rozwoju priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego w Gdyni do 2030 roku”. Zadanie realizowane jest w ramach projektu unijnego SPINE. Polega ono na zdiagnozowaniu stanu istniejącego, wskazaniu lokalizacji wymagających usprawnienia, opracowaniu celów i rekomendacji w zakresie organizacji ruchu oraz planu działań inwestycyjnych. Finalnie, dokument będzie

zawierał szczegółowy plan działań, który określi konkretne kroki niezbędne do osiągnięcia założonych celów szczegółowych. Plan ma uwzględniać harmonogram realizacji, odpowiedzialność poszczególnych jednostek oraz niezbędne zasoby finansowe. Dodatkowo, zostaną opracowane wskaźniki pozwalające na systematyczne monitorowanie postępów w realizacji działań. To zaś umożliwi bieżącą ocenę efektywności działań i wprowadzanie korekt. Efektem ma być podniesienie jakości i efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście.

Diagnoza przeprowadzona w ramach dokumentu będzie oparta na danych ZKM dotyczących czasów przejazdu pojazdów, badań wśród kierowców gdynskich autobusów oraz badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Dodatkowo, została już przeprowadzona analiza odchylen od rozkładowego czasu jazdy, co dało obraz problemów związanych z punktualnością i regularnością kursowania pojazdów. Dzięki szczegółowemu badaniu ruchu poszczególnych linii transportu zbiorowego (z podziałem na poszczególne dni, godziny, kursy, przystanki) możliwe jest zidentyfikowanie problemów generujących opóźnienia. W ramach opracowywanego doku-

mentu przeprowadzono także analizę dostępności przystanków transportu zbiorowego. Dla osiągnięcia optymalnego czasu dotarcia do przystanku, przyjęto standardowy czas przejścia równy 5 minut, co przekłada się na odległość około 330 metrów. To ważna kwestia, bowiem z perspektywy mieszkańców zadowalająca dostępność przystanków jest istotnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność komunikacji miejskiej.

Gdynskie buspasy są projektowane na głównych ciągach komunikacyjnych miasta i wdrażane są odcinkami. W związku z tym, że wciąż nie tworzą spójnych korytarzy, plan będzie koncentrował się na uzupełnianiu brakujących połączeń, by w maksymalnym stopniu zapewnić ciągłość pasów przeznaczonych dla pojazdów ZKM. Dotyczy to zarówno budowy nowych dróg z uwzględnieniem buspasów, jak i rozbudowy istniejących dróg o dodatkowe pasy dla autobusów i trolejbusów. Drugie rozwiązanie stosowane jest, gdy gęsta zabudowa lub względy ekonomiczne ograniczają możliwość budowy sieci drogowej. Innym rozwiązaniem jest wyznaczenie buspasów w ramach obecnej infrastruktury – przeznaczając dla transportu zbiorowego jeden z pasów ruchu ogólnego.

Obecnie długość stałych buspasów

wynosi niemal 15 km. Oprócz nich miasto wprowadziło również buspasy czasowe – pasy ruchu, które funkcjonują jako buspasy w godzinach szczytów komunikacyjnych. Rozwiązanie to pozwala na elastyczne zarządzanie przestrzenią drogową, dostosowując ją do aktualnych potrzeb pasażerów transportu zbiorowego.

Stworzenie sieci buspasów przyczyni się do zwiększenia punktualności transportu publicznego. Innym efektem będzie zwiększenie średnich prędkości pojazdów transportu zbiorowego co prowadzi do skrócenia czasu przejazdu na odcinkach międzyprzystankowych. Wszystko to zaś ma wpłynąć na codzienne komunikacyjne wybory mieszkańców, a w konsekwencji prowadzić do zmniejszenia zatłoczenia ulic, poprawy jakości powietrza, stanu środowiska naturalnego oraz do poprawy jakości życia mieszkańców Gdyni.

Należy jednak podkreślić, że wyżej wymienione pozytywne efekty często pojawiają się dopiero po upływie pewnego czasu oraz po stworzeniu ciągłej i spójnej sieci buspasów. Początkowo, nowa organizacja ruchu może być wyzwaniem zarówno dla kierowców samochodów osobowych, jak i autobusów, ponieważ wymaga przystosowania się do zmieniających warunków drogowych.

Hybrydowe impulsy

już na pomorskich torach

TEKST I FOTOGRAFIE
BARTOSZ SZWARC

W połowie 2024 r. do dyspozycji pasażerów POLREGIO oddano cztery wyjątkowe pociągi. Mowa o hybrydowych zespołach trakcyjnych (pierwszych takich w województwie pomorskim), wyprodukowanych przez nowosądecki NEWAG na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Pojazdy te są częścią serii oznaczonej jako 36WEhb. Nadano im numery 005 – 008. W ramach ciekawostki można wspomnieć, że podobne egzemplarze (z numerami 001 – 004) zatrudnione są w podkarpackim oddziale POLREGIO. 36WEhb stanowią część rodziny pojazdów „Impuls”. Na pomorskich torach „Impulsy” zadomowili się już kilka lat temu. Są to m.in. elektryczne zespoły trakcyjne EN90 oraz eksploatowane od niedawna przez PKP Szybka Kolej Miejska 31WEbb.

Wrażenia z jazdy są niezwykle przyjemne. Przełączenie napędu ma miejsce najczęściej na stacji Gdańsk Rębiechowo i odbywa się bardzo sprawnie. Zmiana odgłosu silnika może przykuć uwagę nie tylko miłośnika kolei, nie jest jednak uciążliwa. Wszystkie składy są klimatyzowane, a ponadto wyposażone w WC i gniazda elektryczne dla pasażerów. Przydatny atut stanowią liczne rozkładane stoliki, umocowane do siedzeń foteli. Dzięki temu możemy wygodnie rozsiąść się z kawą lub laptopem.

Pociągi o napędzie hybrydowym są szczególnie przydatne w obsłudze kursów, gdzie sieć trakcyjna nie pokrywa całej trasy. Taka sytuacja występuje m.in. w połączeniu Gdańsk – Kartuzy. Dzięki zakończeniu elektryfikacji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, pojazd może korzystać z energii elektrycznej aż do stacji Gdańsk Rębiechowo. Na dalszym odcinku wymagana jest już praca silnika spalinowego. W przypadku braku pociągu hybrydowego, całą trasę musi obsłużyć tradycyjny, spalinowy zespół trakcyjny.

Hybrydowe impulsy 36WEhb najczęściej spotkamy na trasie Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Gdynia Główna oraz Gdańsk Wrzeszcz – Kartuzy.

Fot. u góry: 36WEhb-008 jako pociąg Regio Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz, stacja Gdańsk Rębiechowo

Fot. z prawej: 36WEhb, w ciepłe wrześniowe popołudnie zbliża się do stacji Gdańsk Osowa. Na pierwszym planie linia kolejowa nr 235 (pozostałość starej kolei do Kokoszek)



Wyjątkowym pociągiem do portowych zakątków Gdańska i Gdyni

TEKST I FOTOGRAFIE
BARTOSZ SZWARC

Impreza „Jarzębina”

W dniach 16-17 listopada Trójmiasto ponownie było celem wycieczki, organizowanej dla miłośników kolei (i nie tylko) przez poznańską firmę Turystyka Kolejowa Sp. z o.o., znaną także jako TurKol. Misją szeroko rozumianej turystyki kolejowej jest organizowanie sentymentalnych wycieczek po szlakach żelaznych, zamkniętych dla ruchu pasażerskiego. Pociągi odwiedzają zarówno nieużytkowane tory (o ile pozwala na to ich stan techniczny), jak również czynne szlaki, ale służące wyłącznie składom towarowym.

Do prowadzenia turystycznych składów zaangażowano, już nie po raz pierwszy, elektrowóz EP05-23. Z racji kraju produkcji (Czechosłowacja), pojazd doczekał się sympatycznej ksywy „Czesio”. Dzięki pomarańczowemu barwowi łatwo go rozpoznać, nawet z daleka. Warto przypomnieć, że „Czesio” odwiedził już wraz z TurKol-em Trójmiasto jesienią 2021 r. Zorganizowano wówczas, wspólnie z PKP Szybłą Koleją Miejską oraz PKP Intercity, imprezę „Czesio i Jamnik – razem na torach”. „Jamnik” to elektryczny zespół trakcyjny EN71-052, służący na co dzień w trójmiejskiej SKM. Na łamach 40. numeru „Przystanku Metropolitalnego” (lipiec 2022 r.) opisaliśmy tę imprezę, jak i zorganizowany kilka miesięcy później przejazd po magistrali węglowej przez Kościerzynę.

Niedawną, listopadową imprezę,

zorganizowaną wspólnie z PKP Cargo, PKP Intercity oraz PKP Polskimi Liniami Kolejowymi, opatrzone ciekawym hasłem „Jarzębina 2024 – Pociągami w poszukiwaniu jesieni”.

EP05, czyli „Czesio” znowu do nas przyjechał

Wróćmy jednak do EP05. To seria lokomotyw elektrycznych, wyprodukowanych w 1961 r., w czechosłowackich zakładach Škoda. Zamówienie Polskich Kolei Państwowych objęło dostawę 30 sztuk, oznaczonych początkowo jako EU05. W latach 70. gdańskie Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego przebudowały te elektrowozy, zmieniając oznaczenia na EP05 (U – lokomotywa uniwersalna, P – lokomotywa wyspecjalizowana do prowadzenia składów pasażerskich). Skutkiem modernizacji była poprawa właściwości trakcyjnych, co umożliwiło rozwijanie prędkości do 160 km/h. EP05 zatrudniano zatem do prowadzenia pociągów pasażerskich, szczególnie ekspresowych. I choć z biegiem czasu miejsce EP05 zaczęły zajmować nowsze konstrukcje (np. EP09), egzemplarz EP05-23 wciąż pozostaje w ruchu, będąc przypisanym do Zakładu Centralnego PKP Intercity w Warszawie. Warto też wspomnieć o egzemplarzu EP05-22, pięknie odremontowanym przez Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu.

Wsparcie „stonki”
Organizatorzy wycieczki zaplanowali przejazdy także po odcinkach pozbawionych sieci trakcyjnej. Trzeba więc nadmienić, że z pomocą elektrycznemu „Czesio” przybyła spalinowa lokomotywa SM42-741 z 1975 r. SM42 to seria lokomotyw manewrowych, przez miłośników



Fot. Stacja towarowa Gdańsk Port Północny

nazywanych „stonkami”. Warto dodać, że pociąg zestawiono z wagonów przedziałowych, zarówno w historycznej malaturze (ciemnozielonej), jak i współczesnej (barwy PKP Intercity). Nie zabrakło także kultowego, niezmodyfikowanego wagonu „Wars”, gdzie podróżni mogli zakupić napoje, przekąski i pamiątki.

Zwiedzamy portowe zakątki
Imprezę rozpoczęto w sobotni poranek na stacji Poznań Główny. Skład wyruszył, jako pociąg „Koziołek”, do Złotnika i z powrotem do Poznania (przez stację towarową Poznań Franowo). Po powrocie do stolicy Wielkopolski, turystyczny skład (jako „Trefl”) ruszył w ponad 300-kilometrową podróż do Gdańska Głównego (standardową trasą przez Gniezno i Bydgoszcz Główną). Po zameldowaniu się nad Motławą, rozpoczęło się coś najbardziej wyjątkowego, czyli zwiedzanie obszarów kolejowych, niedostępnych zwykle dla podróżnych. Około 15:00 „Czesio” z wagonami ruszył jako pociąg „Zaspa” w kierunku stacji Gdańsk Stadion Expo, by po krótkim postoju wrócić do głównej gdańskiej stacji. Tu warto zaznaczyć, że pociąg „Zaspa” korzystał z linii nr 249. Do 2005 r. kursowały wtedy pociągi trójmiejskiej SKM, obsługując trasę Gdańsk Główny – Gdańsk Brzeźno (do 2002 r. dojeżdżały nieco dalej, do Gdańska Nowego Portu).

W Gdańsku Głównym „Zaspe” przemianowano na „Cumę” i skład ruszył na południe. Po minięciu stacji technicznej Gdańsk Południowy, pociąg odbił od linii nr 9 (Warszawa – Gdańsk), kierując się ku stacji towarowej Gdańsk Olszynka. Są to już tereny kolejowe, dostępne na co dzień tylko dla pociągów towarowych. Wy-

korzystając dogodny układ torowy, pociąg minął osiedle Przeróbka, następnie stację rozrządową Gdańsk Kanał Kaszubski, docierając w końcu do celu, czyli stacji Gdańsk Port Północny. Trzeba tu wspomnieć, że tereny kolejowo-portowe po zmnroku, oblane światłem z latarni, prezentują się niezwykle efektownie. Ze względu na układ torów, nie była konieczna zmiana czoła, przez co skład, po krótkim postoju, rozpoczął powrót w kierunku Olszynki i Gdańska Głównego. Następnie, wraz z chętnymi pasażerami, pociąg pojechał do Gdyni Główniej. Tam zakończył się pierwszy dzień wydarzenia, a skład odjechał na nocną przerwę.

Niedziela i kolejne przejazdy
W niedzielę rano historyczny pociąg podstawiony został przy peronie stacji Gdynia Główna, by po chwili wyruszyć jako „Marynarz”, ponownie do Portu Północnego w Gdańsku, a następnie – na Westerplatte. Po powrocie do Gdyni rozpoczął się chyba najbardziej ekscytujący etap wydarzenia. O 12:00 pociąg specjalny „Sztorm” ruszył w kierunku Oksywia, odwiedzając po drodze tereny kolejowe gdynieńskiego portu (niedawny skład z „Czesiem”) w te miejsca. Pozostało mieć nadzieję, że renesans kolei na Pomorzu nie pominie także północy Gdyni. Wysoka frekwencja, a także wyjątkowa atmosfera panująca na pokładzie pociągu dowodzą, że takie wydarzenia zdecydowanie warto organizować.

Trudno się dziwić, że każde uruchomienie pociągu specjalnego budzi żywe zainteresowanie nie tylko miłośników kolei, lecz także tych, którzy z sentymentem wspominają podróże koleją w te miejsca. Pozostało mieć nadzieję, że renesans kolei na Pomorzu nie pominie także północy Gdyni. Wysoka frekwencja, a także wyjątkowa atmosfera panująca na pokładzie pociągu dowodzą, że takie wydarzenia zdecydowanie warto organizować.

i spotykającą się z linią 228 w pobliżu ulicy Puckiej. Między stacjami Gdynia Chylonia i Gdynia Port Oksywie znajdowały się następujące przystanki: Gdynia Rzeźnia, Gdynia Pogórze, Gdynia Obłuże Leśne, Gdynia Obłuże. Ruch pasażerski prowadzony był do 1994 r. Sieciowy rozkład jazdy PKP 1993/1994 przewidywał już tylko skromną ofertę w postaci jednej pary pociągów. O 6:26 na oksywską stację przyjeżdżał pociąg osobowy z Kościerzyny, natomiast o 15:25 wyruszał stamtąd skład powrotny do sera Kaszub. Mieszkańcy północnych dzielnic Gdyni do dziś wspominają składy pociągów, najczęściej złożone z lokomotywy spalinowej i wagonów piętrowych z oznaczeniami Bhp (zwanych potocznie „bipami”). Po wstrzymaniu przewozów osobowych przystanki zaczęły popadać w zapomnienie i zarastać. Linia jednak nie przestała funkcjonować w ruchu towarowym, ma ona zresztą znaczenie strategiczne (przebiega obok portu wojennego i terenów wojskowych).

Po powrocie do Gdańska Głównego skład z „Czesiem” na czele pożegnał Trójmiasto i rozpedził się w kierunku Poznania, gdzie wieczorem całe wydarzenie zakończyło się.

Warto!
Trudno się dziwić, że każde uruchomienie pociągu specjalnego budzi żywe zainteresowanie nie tylko miłośników kolei, lecz także tych, którzy z sentymentem wspominają podróże koleją w te miejsca. Pozostało mieć nadzieję, że renesans kolei na Pomorzu nie pominie także północy Gdyni. Wysoka frekwencja, a także wyjątkowa atmosfera panująca na pokładzie pociągu dowodzą, że takie wydarzenia zdecydowanie warto organizować.

Na ulicach Gdyni pojawią się Nowe trolejbusy

DOMINIKA KOWALKOWSKA

W listopadzie 2024 r. Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej rozstrzygnęło kolejne postępowanie na zakup trolejbusów. Umowa na dostawę 6 pojazdów została podpisana z firmą Solaris z Bolechowa koło Poznania. Zakup będzie współfinan-

sowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w ramach realizacji projektu pn.: „Rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup taboru trolejbusowego z alternatywnym napędem bateryjnym”.

Głównym celem projektu jest zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Trójmiasta poprzez zakup nowoczesnego, beze-

misyjnego taboru. Trolejbusy wyposażone będą w pomocniczy napęd bateryjny, umożliwiający przejazd poza siecią trakcyjną odcinka o długości do 20 km. Dostawa planowana jest na koniec 2025 r.

Warto przypomnieć, że PKT, na początku 2024 r., wprowadziło do obsługi linii 181 dwa nowe, przegubowe trolejbusy o długości 18 m, a także uruchomiło nowoczesną instalację fotowoltaiczną. Prąd wytwarzany

przez panele zainstalowane na dachu bazy zasilą bezpośrednio sieć trakcyjną. Rozwiązanie tego typu jest pionierskie w skali Polski i Europy i wzbudza niemałe zainteresowanie osób z branży transportu publicznego, które chętnie odwiedzają spółkę i zadają szczegółowe pytania o przebieg procesu inwestycyjnego i możliwość zaimplementowania rozwiązania. Ilość wyprodukowanego prądu można na bieżąco obserwować na dużym

wyświetlaczu, umieszczonym na terenie bazy trolejbusowej, od strony ulicy Zakręt do Oksywia.

Na powyższych działaniach gdyński przewoźnik trolejbusowy jednak nie poprzestaje. Spółka ponownie zainicjowała o środki do NFOSiGW. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, do czerwca 2026 r. pojawią się jeszcze 9 szt. trolejbusów 12-metrowych, które docelowo skierowane zostaną do obsługi linii 25.



MICHAŁ DOBRAS

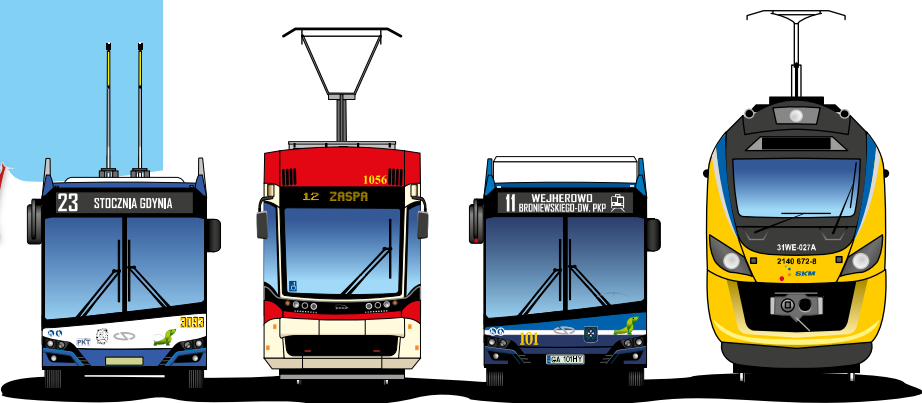


Fot. Pociąg „Cuma” po zakończonym biegu na stacji Gdynia Główna



Bilet metropolitalny

Jeden bilet na komunikację miejską od 2008 r.



Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej
Adres redakcji:
80-247 Gdańsk, ul. Sobotki 9
Tel. +48 58 342 25 00 Fax +48 58 342 24 99
e-mail: przystanek@mzkzg.org
Internet: www.mzkzg.org

Zespół redakcyjny:
Krzysztof Grzelec – redaktor naczelny
Kamil Bujak, Adam Raszpunda,
Krzysztof Szkarłatowski, Bartosz Szwarz

Współpraca:
Olga Wyszomirska, Hubert Kołodziej

Projekt graficzny i skład:
MKZG

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

Weekendowe wycieczki z MZKG

KIEŁPINO GÓRNE

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI

W ramach naszego cyklu proponujemy dziś szybki wypad do miejsca bardzo rzadko odwiedzanego przez turystów, choć leżącego w obrębie Gdańska, do **Kielpina Górnego**. Wybór nieoczywisty, ale naszym zdaniem naprawdę warto poświęcić chwilę temu miejscu.

Jak tam dojechać? Najwygodniej jest skorzystać z autobusów ZTM Gdańsk – z Gdańska Wrzeszcza dowiezie Was tu linia 168. Z kolei podróżując od strony gdańskiego portu lotniczego oraz od Łostowic, wsiądnijcie do autobusu linii 120. W obu przypadkach proponujemy wysiąść na przystanku „Kielpino-Szkoła”.

Pierwsze wzmianki o Kielpinie pojawiają się w średniowieczu, jednak osadnictwo w tej okolicy archeolodzy datują już na epokę brązu. Od czasów panowania krzyżackiego nazwę wsi zapisywano jako „Kolpin”, „Grose Culpyn”, później zaś „Hohe Kolpin” i „Kielpin Wysoki”. W XVI w. Kielpino było częścią dóbr rycerskich w posiadaniu rodziny Kołpińskich. Ich właściciele czerpali również dochody z karczmy w Karczemkach oraz majątku w Smęgorzynie, mogli też poławiać ryby w jeziorze Jasień, co zapisano w przywileju z 1526 r. W XVII w. właścicielami wsi byli Jan von Wysiecki i Adam von Kłosiński, którzy spierali się o przebieg granicy posiadłości z mieszkańcami sąsiednich Szadółek. Prawdopodobnie na tym tle doszło do zabójstwa dokonanego przez Wysieckiego na jednym z szadółczan. Przed rozbiorem Polski ostatnim właścicielem Kielpina był Jan Dawid von Chmieliński. Podczas wojen napoleońskich wieś bardzo ucierpiała, a podupadły majątek w 1817 r. kupił Stanisław Carl von Gralath, syn gdańskiego burmistrza. Kilkanaście lat później przejęli go Gustaw Friedrich Pustar i Herman Bertram. Ten ostatni zajął się eksploatacją torfu, którego pokłady znajdowały się w okolicy. W tym okresie przeprowadzono remont dworu, założono park i postawiono istniejące do dziś budynki gospodarcze. W drugiej połowie XIX w. działał tu browar i dwie karczmy. Później dobra kielpińskie przejął właściciel cegielni w Suchaninie, Max Hartmann. Dość szybko, bo już w 1901 r., odsprzedał Kielpino Królewsko-Pruskiej Komisji Osiedleńczej. Ta zaś rozparcelowała ziemię między niemieckich osadników, z których część była uchodźcami z Rosji.

Po I wojnie światowej wieś znalazła się w granicach Wolnego Miasta Gdańska. Swoją wiejski status Kielpino Górne utraciło w 1973 r., gdy zostało włączone administracyjnie w skład Gdańska.

W Kielpinie Górnym warto zobaczyć przede wszystkim **budynek dawnego dworu [1]** przy ul. Goplańskiej 34. Został on wpisany przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w 1975 r. do ewidencji zabytków pod numerem 841. Obecny budynek, kryty mansardowym dachem, powstał w XIX w. na miejscu wcześniejszego, pochodzącego prawdopodobnie z wieku XVII. Po II wojnie światowej ulokowano w dworze szkołę i mieszkania dla nauczycieli. W latach 60. XX w. szkołę przeniesiono gdzie indziej, a dwór zaczął popadać w ruinę. Obecnie budynek jest odrestaurowany i znajduje się w rękach prywatnych. Wyremontowano i przebudowano do celów mieszkaniowych także pobliskie folwarczne zabudowania gospodarcze. Dworek jest otoczony pozostałościami parku z licznymi drzewami liściastymi. W obniżeniu terenu na obrzeżach parku, przy obecnym placu zabaw, można zobaczyć **urokliwy staw (2)**.

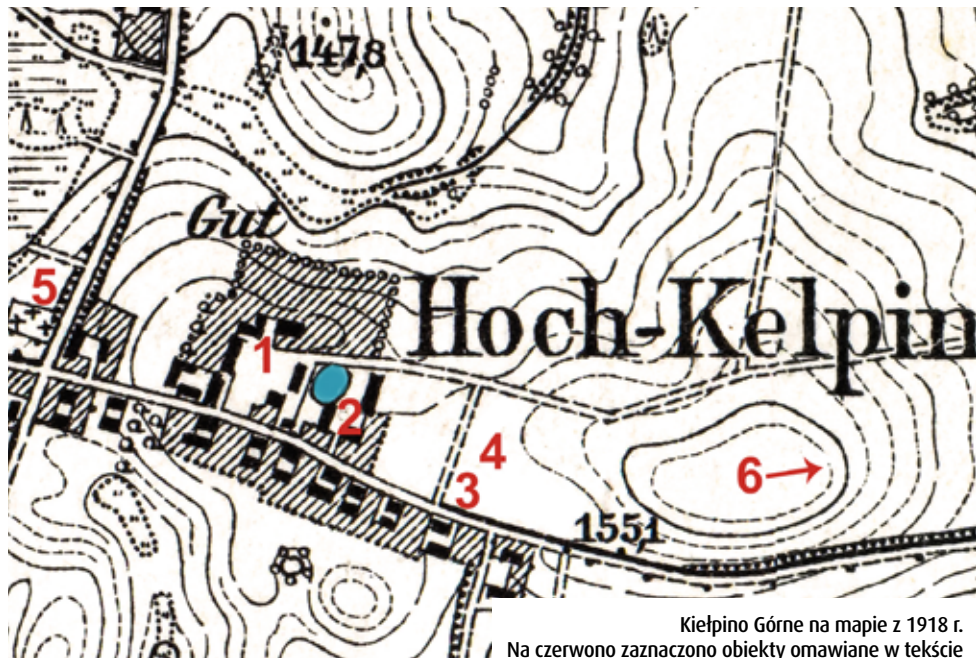
Godny uwagi jest też **mały kościół (3)** przy ul. Goplańskiej 20. Wybudowano go w 1926 r. dla Ewangelickiego Kościoła Unii Staropruskiej (wyznanie staroluteriańskie). Świątynia była przeznaczona dla mieszkańców Kielpina Górnego i Otomina – niemieckich przybyszów (przeważnie luteran) z części Pomorza włączonego do Polski po I wojnie światowej. Aby móc wybudować świątynię w Kielpinie Górnym, staroluteranie sprzedali katolikom w roku 1924 swój nieużywany kościół w Niestępowie. Początkowo była to budowla bazylikowa, jednonawowa, z niewielką wieżyczką na dachu. Nawa miała płaski, drewniany strop. W domu naprzeciw kościoła, istniejącym do dziś, zamieszkał organista. Pastorem w kielpińskiej świątyni był w latach trzydziestych doktor filozofii Martin Sloty. Gdy wybuchła II wojna światowa, pełnił on posługę w Gdańsku. Po wkroczeniu wojsk sowieckich został w mieście. Został uwięziony w obozie „Narwik” w Dolnym Wrzeszczu. Tam zmarł i został pochowany w zbiorowej mogile z innymi ofiarami.

Pod koniec II wojny światowej staroluteriańska świątynia została zdewastowana przez radzieckich żołnierzy, którzy używali drewnianych elementów konstrukcji i wyposażenia jako opału. Potem budynek niszczał. W 1948 r. katolicka ludność polska, osiedlająca się we wsi i w okolicy, podjęła starania o przejęcie i odbudowę kościoła. Udało się tego dokonać dopiero w 1958 r. Wówczas świątynia otrzymała wezwanie św. Jana Chrzciciela. Dziś pełni w parafii funkcję pomocniczą.

W bezpośrednim sąsiedztwie omówionego wyżej zabytku znajduje się **nowoczesny kościół (4)** wybudowany w latach 2000–2005. Zaprojektowali go Maria Żurek i Maciej Abramski. Obiekt przejął wezwanie od starszej świątyni. Powstał na planie krzyża łacińskiego z poprzecznym transeptem. Ma trzy nawy, a jego konstrukcja nawiązuje do stylu bazylikowego. Częścią bryły jest wysoka wieża z trzema dzwonami (Wojciech, Jan Chrzciciel i Jan Paweł II). W oknach nawy są witraże z postaciami świętych. Ołtarzowy tryptyk, stylizowany na gotycki, przedstawia na centralnym malowidle patrona, św. Jana chrzczącego Jezusa w wodach Jordanu. Na chórze zamontowano organy o 21 głosach. Ich konstruktorem jest organmistrz Zdzisław Mollin.

Pięćset metrów od obu kościołów znajduje się **cmentarz (5)** przy ulicy Otomińskiej, założony w roku 1926 dla tutejszej parafii ewangelickiej. Po II wojnie światowej był zamknięty do roku 1971, kiedy przejęła go najpierw parafia katolicka p.w. bł. Doroty z Mątówów, a następnie kielpińska parafia p.w. św. Jana Chrzciciela. Powierzchnia tej miniaturowej nekropoli wynosi zaledwie 0,22 ha. Zachowało się na niej kilka starszych nagrobków.

Jeśli mało Wam będzie zwiedzania Kielpina Górnego, proponujemy kilkusetmetrową wędrowkę w kierunku wschodnim, **na połodowcowe wzgórze (6)**, z którego można podziwiać jezioro **Jasieńskie**. Po zajęciu odpowiedniej pozycji można dostrzec jednocześnie zarówno taflę jeziora, jak i wody Zatoki Gdańskiej. Wytrwałych piechurów zachęcamy do podjęcia spaceru wokół jeziornego akwenu, przez który przepływa Potok Siedlecki, mający swoje źródła na wzniesieniu w Kielpinie.



Kielpino Górne na mapie z 1918 r.
Na czerwono zaznaczono obiekty omawiane w tekście



Budynek dawnego dworu (1) przy ul. Goplańskiej 34



Staw (2) przy ulicy Goplańskiej



Cmentarz przy ulicy Otomińskiej (5)