

Nr 44

lipiec 2024
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Z nową mapą Tram&Bus Online łatwiej do celu



Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził nową wersję mapy Tram&Bus Online. Uwagi i opinie użytkowników były kluczowe dla ulepszenia tego narzędzia, które teraz oferuje jeszcze bardziej intuicyjne i funkcjonalne rozwiązania. Pasażerowie gdańskiej komunikacji używają jej kilkanaście tysięcy razy w ciągu dnia.

więcej s. 3

Wystawa makiet kolejowych w Redzie



W redzkiej Fabryce Kultury odbyła się druga edycja Wystawy Realistycznych Makiet Kolejowych. Przez dwa dni (27 i 28 kwietnia 2024 r.) przy ulicy Łąkowej 59A można było podziwiać prace przygotowane przez modelarzy z Polski i Niemiec.

więcej s. 4-5

Z biletem metropolitalnym po bajpasie kartuskim



Od 11 marca 2024 r. można podróżować koleją na nowej trasie, zwanej potocznie bajpasem kartuskim. Można po nim również podróżować na podstawie biletów metropolitalnych kolejowo-komunalnych.

więcej s. 7

PIES

w komunikacji miejskiej

LUCYNA GRZELEC

JULIA KNAK

AUTORKI UCZESTNICZĄ W PROJEKIE BADAWCZYM
REALIZOWANYM

NA WYDZIALE NAUK SPOŁECZNYCH

UNIwersytetu GDAŃSKIEGO

PN. „PIES NA WNS”

Psy od czasu udomowienia stały się współtowarzyszami, a z czasem także współmieszkańcami ludzkich siedlisk, domostw, mieszkań. Ich rola w gospodarstwach domowych i znaczenie w życiu właścicieli stale ewoluje. Obecnie wielu właścicieli traktuje swoich pupili jako pełnoprawnych członków gospodarstw domowych. Codzienne życie z psem to nie tylko opieka, spacer, zabawy, zabiegi pielęgnacyjne, ale również wspólne podróże. Czworonożni pasażerowie wraz z opiekunami podróżują samochodami, samolotami, pociągami, rowerami i miejskim transportem zbiorowym.

Zasady przewozu zwierząt domowych, w tym psów, regulują odpowiednie przepisy. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt reguluje m.in. formy przewozu zwierząt. Wskazano w niej, że transport zwierząt powodujący nadmierne cierpienie lub stres jest traktowany jako znęcanie się. Przepisy prawa dotyczące przewożenia zwierząt domowych samochodem osobowym stwierdzają, że niedozwolone jest prowadzenie pojazdu w sposób zagrożający bezpieczeństwu pasażerów. Pies w roli pasażera powinien być zatem odpowiednio zabezpieczony za pomocą specjalnego pasa lub transportera/klatki kennelowej. Przewożenie zwierząt domowych, przede wszystkim psów i kotów pojazdami komunikacji miejskiej jest dopuszczone pod warunkiem dostosowania się ich właścicieli do określonych wymagań formalnych przewidzianych przez przewoźników i organizatorów tego transportu oraz stosownych uchwał wprowadzanych przez władze miast i gmin.

W Metropolii Zatoki Gdańskiej, regulaminy przewożenia psów różnią się w poszczególnych miastach i gminach. Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 31 sierpnia 2023 r., regulująca przepisy porządkowe obowiązujące w transporcie miejskim organizowanym przez ZTM w Gdańsku stwierdza, że osoba dorosła może podróżować z maksymalnie jednym psem, który powinien być trzymany na smyczy i mieć założony kaganiec.



Wyjątkiem są psi asystenci, którzy zwolnieni są z tego obowiązku, jednak ich właściciele zobowiązani są do posiadania certyfikatu potwierdzającego status psa asystenta. Ponadto, każdy opiekun psa powinien mieć przy sobie dokument potwierdzający jego aktualne szczepienie. Zwierząt nie można transportować na miejscach przeznaczonych do siedzenia. Przepisy obowiązujące w pojazdach ZKM w Gdyni są analogiczne do obowiązujących w Gdańsku. Dodatkowo gdyński organizator zastrzega konieczność sprawowania przez właściciela kontroli nad zwierzęciem w taki sposób, aby nie przeszkadzało ono w podróży innym pasażerom i kierującemu pojazdem. W innych środkach transportu w metropolii przepisy generalnie odpowiadają przytoczonym powyżej.

Przepisy regulują przede wszystkim kwestie bezpiecznego przewozu zwierząt z punktu widzenia współpasażerów i samego zwierzęcia. Nie odnoszą się natomiast do zagadnień dotyczących komfortu i odczuć psychicznych przewożonych psów.

Stres jest powszechnym zjawie-

niem, dotyczącym ludzi i jak dowodzą liczne badania odnoszące się do zachowań zwierząt, także u psów. Przejawy stresu u zwierząt diagnozowane są na podstawie specyficznych sygnałów. Psy komunikują się na poziomie niewerbalnym. Do częstych symptomów stresu zaliczyć można m.in.: dyszenie, oblizywanie pyska, kładzenie uszu, chowanie ogona, podnoszenie łapy, nerwowe wachanie podłoża, zastyganie w bezruchu, odwracanie wzroku i głowy. Podróż pojazdami komunikacji miejskiej, także dla niektórych ludzi, bywa sytuacją stresową. W odróżnieniu od zwierząt, ludzie sami dokonują świadomej i dobrowolnej decyzji o podróży, a dzięki swoim umiejętnościom poznawczym, są w stanie dostosować się do określonej sytuacji, także poprzez wpływanie na otoczenie. Inaczej wygląda sytuacja w przypadku przewożenia zwierząt, kiedy to ludzie decydują, kiedy i w jaki sposób zostaną one przetransportowane. Przed podjęciem decyzji o wspólnej podróży z psem należy starać się poznać i zrozumieć, jakie czynniki mogą być potencjalnie stresogenne

dla psa. Są nimi m.in.: hałas, tłum ludzi, dzieci, zapachy oraz ciasna przestrzeń. Niektóre psy stresują się w obecności osób stwarzających dla nich nietypową sytuację: starszych, z niepełnosprawnością, zwłaszcza poruszających się o kulach i na wózkach. W przypadku psów nieprzygotowywanych wcześniej do podróży, tj. niezaznajomionych z warunkami przejazdu transportem zbiorowym, ze zróżnicowanym i nieznanym im otoczeniem, a także z akcesoriami (smycze, kagańce, szelki, uprząże, transportery) wymaganymi w trakcie przewozu, podróż transportem publicznym może okazać się dla psów wydarzeniem traumatycznym.

Jesienią 2023 r. MZKZG przeprowadził kompleksowe badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Kosakowo, w których zbadano także aspekty dotyczące przewożenia zwierząt w pojazdach komunikacji miejskiej.

Wyniki badań wskazują, że z transportu zbiorowego wspólnie z psami podróżuje 3,3% mieszkańców tej

dokończenie s. 2

PIES

w komunikacji miejskiej

dokończenie ze s. 1



gminy. Znacznie częściej właściele psów podróżują ze swoimi pupilami samochodem osobowym – 17,9%. Dominującym sposobem przygotowania psa do przeowu w pojazdach komunikacji miejskiej jest zabezpieczenie go na czas przejazdu smyczą lub przy pomocy szelek oraz założenie na pysk kagańca. W ten sposób psa do podróży przygotowuje 67% mieszkańców podróżujących z psami transportem zbiorowym. 18% mieszkańców podróżujących ze swoimi pupilami stopniowo przyzwyczajają psa do specyficznych warunków występujących w pojazdach tego transportu. 15% osób, w ramach „treningu” przed podróżą decyduje się na spacer w pobliżu przystanków autobusowych. 6% podróżujących z psem korzysta ze specjalnych trans-

porterów dla zwierząt.

Właściciele psów podczas podróży pojazdami komunikacji miejskiej zaobserwowali ich określone zachowania, które kwalifikują się jako wskazujące na stres towarzyszący psom w trakcie podróży. Najczęściej (24% przypadków) obserwowano dyszenie i/lub ślinienie się psa oraz drżenie (15% przypadków). Innymi objawami stresu zaobserwowanymi przez opiekunów podróżujących z psami były warczenie lub szczekanie (12%). Do zachowań neutralnych, które świadczą o względnie komfortowych, czy ściślej rzecz ujmując niestresujących warunkach podróży, zaliczyć można: rozluźnione ciało (12% przypadków) oraz swobodne merdanie ogonem (9%). Z kolei do zachowań, które trudno jednoznacznie zdiagno-

zować zaliczyć można: przebywanie przy opiekunie (12%) i zaczepianie współpasażerów (3%). Dominującym czynnikiem powodującym stres (tzw. stresem) jest obecność innych zwierząt (31%). Nietypowe zachowania psów (pobudzenie, nerwowość) zaobserwowano ponadto podczas przejazdu pojazdu przez wyboje (17%), w towarzystwie dzieci (14%) oraz pod wpływem hałasu, w tłoku i obecności osoby znajdującej się pod wpływem alkoholu (7%).

Osoby, które zadeklarowały przewożenie psa samochodem w zdecydowanej większości (42%) nie korzystają z żadnych zabezpieczeń, a pies może swobodnie poruszać się po pojeździe lub znajduje się na kolanach u pasażera. Wśród metod zabezpieczających psa dominuje użycie pasów bezpieczeństwa (25%), rzadziej wykorzystywana jest klatka kennelowa lub transporter (10%) oraz przewóz psa w bagażniku (11%). W przeciwieństwie do zachowań psów deklarowanych przez ich opiekunów w komunikacji miejskiej, w samochodzie 21% zwierząt jest rozluźniona, spokojnie merda ogonem (10%) oraz przebywa obok opiekuna (7%). Jednocześnie, wśród objawów stresu, które towarzyszą psom w trakcie podróży autem są: dyszenie i/lub ślinienie się (6%), warczenie lub szczekanie (6%). W 3% przypadków taka reakcja dotyczyła mijających samochodów. W 5% przypadków stres objawiał się drżeniem psa.

Rekomendacje dla opiekunów

Planując podróż z psem transportem zbiorowym warto zadbać o odpowiednie przygotowanie zwierzęcia do przejazdu. Dobrą praktyką są spacer z psem w miejscach, w których jeżdżą, zatrzymują się i ruszają autobusy, trolejbusy i tramwaje. Należy zwracać uwagę na zachowanie komfortowej dla psa odległości od pojazdów, którą stopniowo można skracać. Następnie można podjąć próbę przejazdu na krótkim odcinku trasy np. jednego przystanku. Wskazane jest wyposażenie się w ulubione przez psy, tzw. smaczki, które stworzą pozytywne skojarzenie z podróżą. Jeśli natomiast pies zmagają się z chorobą lokomocijną - wymiotuje podczas drogi, na grodzie powinien otrzymać wyłączenie po zakończeniu przejazdu. Zanim zdecydujemy się na podróż, należy zapoznać psa z akcesoriami, wymagającymi stosownymi przepisami, tj.: obrozą, szelkami, krótką smyczą oraz kagańcem i przyzwyczaić do ich noszenia.

W podróży samochodem konieczne należy zabezpieczyć psa. Pozwalanie mu na swobodne przemieszczanie się po pojeździe może doprowadzić do zagrożenia w ruchu i, w konsekwencji, wypadku. Warto zastosować specjalne zabezpieczenie zwierzęcia w czasie podróży pasami bezpieczeństwa, umieścić go w klatce kennelowej lub w specjalnym transporterze. Przed podróżą samochodem należy zapoznać psa z pojazdem. Je-

żeli opiekun chce skorzystać z klatki lub transportera, to taki trening należy przeprowadzić przed pierwszym przejazdem. Ponadto, wskazane jest, aby pierwszych kilka podróży odbywało się jedynie w miejscu przyjemnym dla psa, takie jak pole, łąka, jezioro lub las. Nie zaleca się, aby pierwsza podróż psa samochodem związana była z wizytą u lekarza weterynarii (stresogenną dla większości psów), ponieważ skutkować to może zniechęceniem go do kolejnych podróży. W przypadku pojawienia się lęku lub fobii przed podróżą warto zasięgnąć opinii zoopsychologa, który pomoże psu pokonać stres, natomiast w przypadku wystąpienia objawów choroby lokomocyjnej, lekarza weterynarii.

Podróż z psem może być zatem zarówno neutralnym, jak i bardzo stresującym przeżyciem. W celu zniwelowania negatywnych odczuć, należy zadbać o to, aby pies był jak najlepiej przygotowany i otoczony opieką podczas podróży. Aby rozpoznać symptomy stresu u zwierzęcia, właściciel powinien starać się zrozumieć psią komunikację, sygnały wysyłane przez psy. Dopiero wówczas podróż może być dla naszego czworonoga spokojnym, a niecierpko bardzo przyjemnym doświadczeniem. Bardzo ważne jest, aby pamiętać o zachowaniu spokoju – psy potrafią wyczuć ludzkie emocje, a pojawienie się negatywnych emocji u człowieka, może spowodować wzmocnienie negatywnych zachowań związanych ze stresem u psa.

DOMINIKA KOWALKOWSKA

Dobiega końca realizacja projektu, którego przedmiotem było zaprojektowanie i budowa trzech instalacji fotowoltaicznych o mocy całkowitej ok. 640 kWp. Instalacje te zamontowano na dachach następujących budynków należących do podmiotów stanowiących własność Miasta Gdyni:

- kompleksu konferencyjnego i Centrum Nauki Experiment, stanowiących część Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (moc ok. 100 kWp),
- Domu Pomocy Społecznej (moc 39,9 kWp),
- wiaty zajezdni Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej (moc 499 kWp).

Systemy fotowoltaiczne w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym i Domu Pomocy Społecznej podłączone są do sieci energetycznych niskiego napięcia i już działają. Goście odwiedzający ten pierwszy, w Showroomie Innowacji IoT (Internet of Things), mogą podejrzeć na ekranach wyniki produkcji energii w czasie rzeczywistym.

Natomiast instalacja w zajezdni trolejbusowej jest na ostatnim etapie jej uruchamiania. Co ciekawe, energia słoneczna wykorzystywana będzie tam do produkcji prądu zasilającego sieć trakcyjną komunikacji trolejbusowej. Jest to nowatorskie rozwiązanie, jedne z pierwszych w skali światowej.

Realizując wspólnie ten projekt udowodniono, że systemy fotowoltaiczne z powodzeniem mogą znaleźć zastosowanie w różnych obszarach działalności miasta – począwszy od edukacji i wsparcia biznesu, przez pomoc społeczną po komunikację zbiorową. Co istotne, przedsięwzięcie przyczyni się istotnej poprawy jakości powietrza, dzięki rocznej redukcji dwutlenku węgla o ponad 450 ton.

Projekt pn. „Zastosowanie i Promocja Odnawialnych Źródeł Energii w funkcjonowaniu jednostek samorządu terytorialnego na przykładzie innowacyjnego wdrożenia fotowoltaiki w systemie komunikacji trolejbusowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej sp. z o.o. w Gdyni oraz w jednostkach budżetowych Miasta Gdynia: Pomorski Park Naukowo Technologiczny Gdynia i Dom Pomocy Społecznej w Gdyni” współfinansowany jest ze środków UE w ramach osi priorytetowej 10. Energia Działanie, w ramach wsparcia dotacyjnego RPO 2014-2020.



Prąd z fotowoltaiki zasili trolejbusy w Gdyni

Z nową mapą Tram&Bus Online łatwiej do celu



AGNIESZKA RZEŃKOWSKA ZTM W GDAŃSKU

Wychodząc naprzeciw potrzebom tysięcy pasażerów korzystających codziennie z gdańskiej komunikacji miejskiej, Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził nową wersję mapy Tram&Bus Online. Uwagi i opinie użytkowników były kluczowe dla ulepszenia tego narzędzia, które teraz oferuje jeszcze bardziej intuicyjne i funkcjonalne rozwiązania. Pasażerowie gdańskiej komunikacji używają jej kilkanaście tysięcy razy w ciągu dnia.

Kilka miesięcy temu Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku poprosił podróżnych o opinie i oczekiwania wobec mapy pokazującej w czasie rzeczywistym lokalizację na trasie autobusów i tramwajów oraz wirtualne tablice dla wszystkich przystanków w sieci ZTM w Gdańsku. Po okresie testów i kolejnych uwag, najnowsza wersja mapy Tram&Bus Online została udostępniona pod koniec maja wszystkim zainteresowanym pasażerom.

Co się zmieniło?

Teraz każdy może się poczuć jak pracownik Centrali Ruchu nadzorujący w czasie rzeczywistym funkcjonowanie całej komunikacji miejskiej. Nadal najważniejsza jest mapa pokazująca wszystkie pojazdy w ruchu oraz rozkład jazdy linii autobusowych i tramwajowych. Najnowsza wersja aplikacji to ewolucyjne dodanie nowych funkcjonalności do projektu rozwijanego przez ZTM w Gdańsku od trzech lat.

Nowością jest możliwość śledzenia pozycji autobusów Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni na mapie i tablicach wirtualnych, realizujących kursy na linii współdzielonej 171. Dotychczas widoczne były tylko kursy realizowane na zamówienie Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.

Drugą nowością, wprowadzoną na wniosek pasażerów, jest wskazanie przebiegu trasy dla wybranego pojazdu. Po zaznaczeniu środka transportu, który nas interesuje, zobaczymy informacje: skąd przyjeżdża, dokąd jedzie, wraz kierunkiem przejazdu. Wizualnie przypomina to trasę wyznaczoną do celu w nawigacji GPS. Dzięki wprowadzonym zmianom poznamy również przewidywane czasy odjazdu z kolejnych przystanków na trasie.

Od teraz dostępnych jest więcej szczegółów dotyczących poszczególnych autobusów oraz tramwajów. W menu mapy, opcja „szczegóły pojazdu” pozwala wyszukać interesujący nas autobus lub tramwaj – jego typ, aktualnie obsługiwana linia, lokalizację w mieście oraz kierunek

jazdy. Piktogramy opisują, czy w danym pojeździe są specjalne miejsca dla osób z niepełnosprawnością, a także do przewozu rowerów. Te ostatnie informacje widoczne są również na tablicach wirtualnych – wzorem tych przystankowych (nie dotyczy pojazdów ZKM w Gdyni). Poszczególne przystanki można dodać do „ulubionych”, dzięki temu łatwiej je później odnaleźć.

Zagorzali miłośnicy komunikacji miejskiej prosili ZTM w Gdańsku o podanie brygady realizującej dane zadanie przewozowe. Te dane również są już dostępne. W ramach mniej zauważalnych zmian – poprawione zostało odświeżanie mapy na ekranach użytkowników.

Z ostatniej chwili – czyli pasek z komunikatami

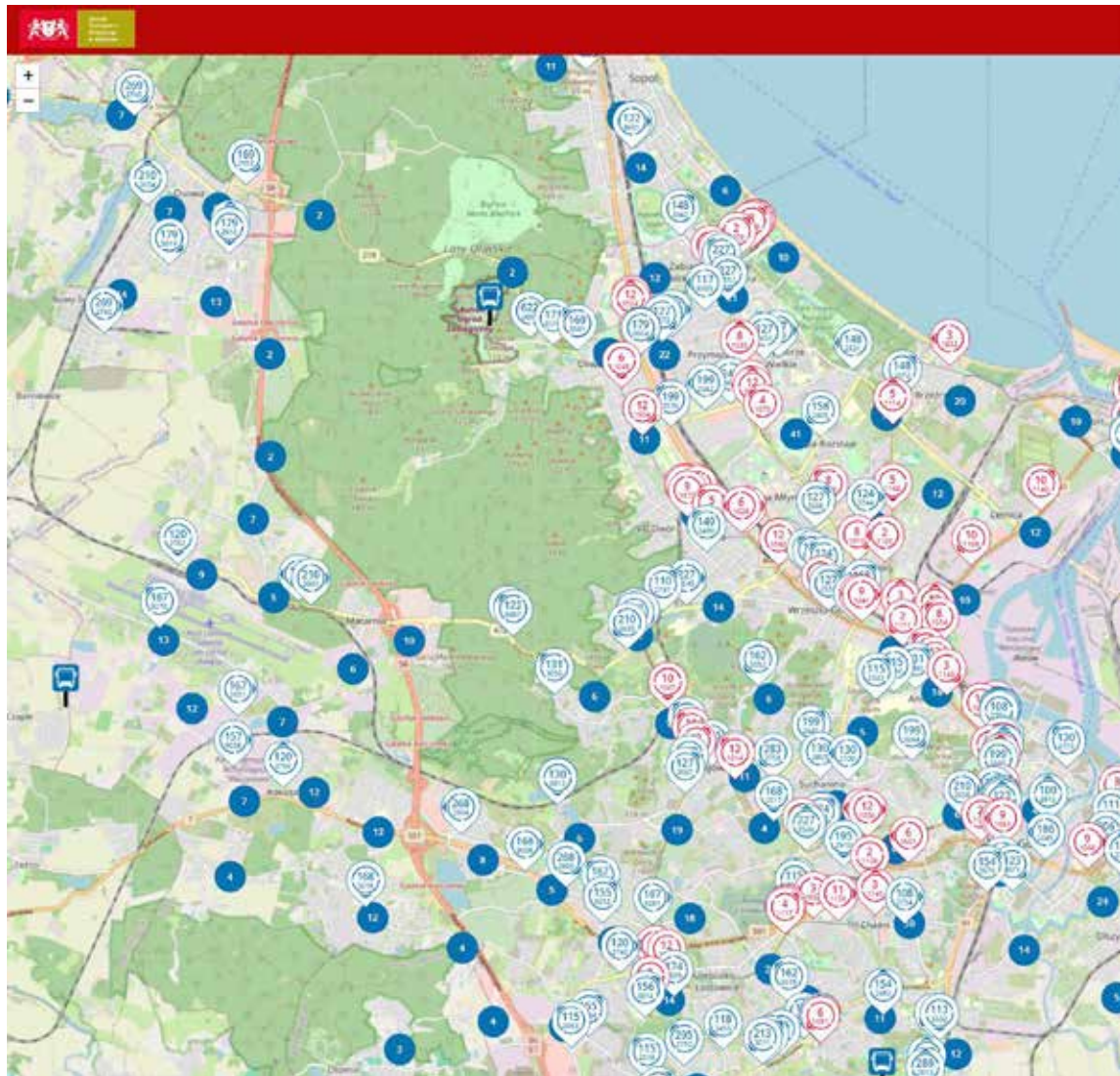
Jeśli zdarzy się coś ważnego, o czym pasażerowie wiedzieć powinni (awaria, utrudnienia, wypadek, objazd), podobnie jak na stronie ZTM w Gdańsku, także na mapie pojawi się komunikat. Zostanie zaprezentowany na pasku w górnej części ekranu. Po kliknięciu tytułu komunikatu, wyświetli się jego pełna treść.

Nie tylko „palcem po mapie”

Mapa Tram&Bus Online to bardzo przydatne i popularne narzędzie w podróży komunikacją miejską. Świadczą o tym statystyki – mapa jest otwierana przez pasażerów aż kilkanaście tysięcy razy dziennie. W zależności od potrzeb, projekt będzie rozwijany. ZTM w Gdańsku czeka na kolejne uwagi i sugestie.

Warto dodać, że mapy Tram&Bus Online nie trzeba szukać w Sklepie Play, ani w AppStore. To aplikacja webowa, nie obciążająca dodatkowo systemu smartfonów, czy tabletów. To wygodne i dobrze funkcjonujące rozwiązanie na urządzeniach przenośnych i komputerze.

Na mapę najłatwiej wejść przez stronę internetową Zarządu Transportu Miejskiego: mapa.ztm.gda.pl. Kierują do niej również kody QR, które widoczne są na coraz większej liczbie przystanków. Przy pierwszym wejściu na adres mapy pasażer zostanie zapytany, czy chce utworzyć na swoim pulpicie skrót do tej aplikacji. Do czego gorąco zachęcamy!



☆ Dworzec Główny 01 [2001]			
Czas aktualizacji danych: 10:51:09			
Linia	Kierunek		Odjazd
9	Strzyża PKM		>>>
2	Jelitkowo		>>>
12	Zaspa		za 3 min
3	Brzeźno Dom Zdrojowy		za 4 min
8	Jelitkowo		za 4 min
10	Nowy Port Zaleźnica		za 6 min

Wystawa makiet kolejowych w Redzie

TEKST I FOTOGRAFIE
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI



Dojazd do stacji Wysoka Gorzowska

W redzkiej Fabryce Kultury odbyła się druga edycja Wystawy Realistycznych Makiet Kolejowych. Przez dwa dni (27 i 28 kwietnia 2024 r.) przy ulicy Łkowej 59A można było podziwiać prace przygotowane przez modelarzy z Polski i Niemiec.

Publiczność nie zawiodła i zjawiała się bardzo licznie już na kwadrans przed otwarciem wystawy. Nie tylko dlatego, że wstęp na imprezę był bezpłatny, ale przede wszystkim z powodu bardzo wysokiego poziomu prezentowanych prac. Ci, którzy byli w zeszłym roku na pierwszej edycji wystawy dobrze wiedzieli, że można się było spodziewać wspaniałych prezentacji i ekscytującej atmosfery.

Choć głównym punktem programu było oglądanie wystawionych dioram, to ważne są również spotkania i rozmowy z modelarzami. Pasjonaci miniaturowych kolei szybko przełamują konwencjonalne bariery i chętnie dzielą się z zainteresowanymi swoją wiedzą, snując interesujące opowieści o pracy i sympii branżowymi anegdotami jak z rękawa.

Kto pofatygował się do Redy zobaczyć piętnaście makiet, a na nich piękne, historyczne składy kolejowe, realistyczne budynki, pejzaże miejskie i wiejskie. Największą część wystawy zajmowały cztery połączone ze sobą dioramy, które stworzyły spójną całość komunikacyjną, czyli makietę modułową. Pociągi poruszały się po niej zgodnie z zasadami obowiązującymi na prawdziwej kolei. Ten zestaw tworzyły prace modelarzy z Grupy Polska Makiet Modułowa H0 oraz

z Sopotkiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Znalazły się tu: torowiska rozrządzące, szlak kolejowy, stacja Okunin (autorstwa Łukasza Pińskiego) i stacja Kaliska (makieta klubowa SKMK).

Drugi połączony zestaw tworzyły makietę z fragmentami Sopotu i Teodorowa z zakładem przemysłowym „Słup Polski”. Ich autorami są Paweł Koob (SKMK) i Janusz Labuda (Grupa PMM H0). Pierwszy z nich dodatkowo poprowadził warsztat modelarski i służył radami wszystkim zainteresowanym.

Najmniejszą makietą pokazaną w Redzie była fabryczka karmelków ziołowych stworzona przez Matthiasa Mickie, niemieckiego modelarza z Klubu Guben/Gubin. Na mikromakiecie, ulokowanej w drewnianej skrzynce po winie, można było zobaczyć, prócz budynku, zamknięte

torowisko, po którym wokół stawu poruszała się dieslowska lokomotywa ciągnąca wagonik, którego ładunek stanowił małeńki słoiczek/buteleczka. Jeśli ktoś poprosił Matthiasa, to zakład mógł się na chwilę zamienić w destylarnię, a z fabrycznego rurociągu wypływał wówczas złoisty, smaczny płyn (wiemy, bo spróbowaaliśmy). Kapał wprost do miniaturowego, bardzo stylowego kamionkowego kubeczka nawiązującego, a jakże, do tematyki modelarskiej. Od autora doowiedzieliśmy się, że zbudował on tę makietę z... desperacji. Gdy w okresie pandemicznym musiał przebywać przez kilka miesięcy w domu, doskwierało mu to tak bardzo, że aby mniej myśleć o izolacji zaczął z materiałów odpadowych budować dioramę z fabryką karmelków. Po trzech miesiącach makietą była gotowa. W Redzie Matthias udzielał się

również na stoisku warsztatowym.

Kolejnym wystawcą z Niemiec był Steffen Spittler. Przywiózł on do Redy makietę ukazującą fragment kolei wąskotorowej Preßnitztalbahn ze stacją Großrückerswalde. Co ciekawe, ruch kolejowy na tej makiecie był w całości sterowany automatycznie przez komputer.

Innym niemieckim modelarzem prezentującym swoją makietę w Fabryce Kultury był Ingo Scholz z Turyngii. Udowodnił on, że piękna makietą kolejowa nie musi być ogromna. Jego wyimaginowana stacyjka, o jakże romantycznej nazwie Stiller Winkel (Cichy Zakątek), mieści się ponoć na pokojowym regale.

Bardzo okazałe prezentował się kratownicowy most na makiecie Greifenbachtalbrücke Jensa Petermanna i Sebastiana Schmidta z niemieckiej Grupy Modelarskiej



Skład towarowy zmierzający do Okunina



Manewry kolejowe na stacji Stiller Winkel



Fragment makiety Preßnitztalbahn



Nieco zaniedbane ulice Havelburga



Na stacji Staszewko

De Bimmbahner. W czasie redzkiej imprezy poruszało się po tym moście kilka różnych składów kolei wąskotorowej. Niestety prawdziwy most już nie istnieje, bowiem został rozebrany w roku 1977.

Najwspanialszą naszym zdaniem makietą zaprezentowali modelarze z Modelleisenbahnclub 01 (MEC 01) z Münchenberg. Udało nam się porozmawiać z jej współtwórcą, Volkerem Seidelem. Szczegółowo opowiedział o etapach pracy nad tym projektem, którego realizacja zajęła około dziesięciu lat. Makietą, choć hiperrealistyczna, nie ukazuje prawdziwego miasteczka. Wymyślony Havelburg z makietę reprezentuje typowe energowskie miasteczko, gdzieś nad Havelą, w którym czas zatrzymał się u schyłku lat sześćdziesiątych XX w. Po wąskotorowej linii kolejowej jeździł z synobus z walizkami na dachach

wym bagażniku, a miejscową fabrykę imienia Waltera Ulbrichta co i rusz odwiedza towarowy skład kolejowy. Jeśli pracownicy zakładu wykonali miesięczny plan produkcyjny, narzucony przez władze Socjalistycznej Partii Jedności, nad budynkiem dumnie płonęła czerwona gwiazda. Jeśli zaś plan nie został wykonany, to gwiazda gasła. Na tej absolutnie zachwycającej makiecie mogliśmy zobaczyć, prócz pięknych pociągów, przede wszystkim życie zwykłych obywateli NRD. Rodzina pakuje do Trabantu bagaże na urlopowy wyjazd, ktoś wybiera jajka z kumika przed domem, wozy strażackie w otwartej remizie szykują się do wyjazdu, ludzie w koleje przed piekarnią czekają grzecznie by kupić ciepłe bułeczki, smutny pan w szarym płaszczu czyta gazetę „Neues Deutschland”, para przed sklepem RTV (a dokładnie

Funk und Technik) tęsknie spogląda na witrinę z nowym modelem telewizora, miejscowy ślusarz cierpliwie spawa metalowe ogrodzenie, groźny plakat wiszący na jednym z budynków apeluje „Ręce precz od Kuby!”, zaś transparent na fabrycznym murze dumnie głosi, że „Krasnale ogrodowe z NRD są naszym wkładem w pokój i postęp na świecie”. A wszystkiemu towarzyszą bardzo naturalistyczne dźwięki, nie tylko emitowane przez pojazdy – usłyszyście nawet klekot tutejszych bocianów.

Jednym z polskich wystawców był Mateusz Krzykowski, który przywiózł do Redy model końcowej stacji kolei wąskotorowej Staszewko.

Po raz pierwszy polskiej publiczności zademonstrowano makietę stacji Wysoka Gorzowska, której autorem jest Tomasz Florczak z PMM H0. Wspierali go gorzowscy modelarze

– Roman Szczeciński i Andrzej Sierżant. Mieli oni swój wkład w budowę zaprezentowanej pracy.

Maciej Krysztowiak przedstawił bazę należącą do Zjednoczenia Przedsiębiorstw Transportowo-Sprzętowych Budownictwa „Transbud”. W całej Polsce istniało wiele takich baz, a dysponowały one łącznie około 17 000 pojazdów. Prócz ciężarówek stały w nich również dźwigi, walce drogowe, koparki i wiele innego, ciężkiego sprzętu budowlanego. Makietą pokazaną w Redzie nie jest konkretną bazą, lecz pewnym uogólnieniem koncepcji, wyposażenia i atmosfery z okresu lat 80. XX w. Ukazano na niej m.in. stację paliw, magazyn gazów technicznych, oponiarnię, akumulatornię, garaże i budynek biurowo-administracyjny. Przed ogromem „Transbudu” przeprowadzono jednotorową linię kolejową, po

której kursował towarowy skład prowadzony przez lokomotywę ST43.

Niewielką stację Zieloną, umiejscowioną na lokalnej linii kolejowej, przedstawił Marcin Turko, modelarz z Grupy PMM H0. Mogliśmy obserwować na tej makiecie ruch pociągów i prace manewrowe.

Na zakończenie warto wymienić sponsorów, dzięki którym organizacja wystawy była możliwa: Arex WB Group, Polwar, Olivia Sokołowska Olivia, Torex, Ponte Ferrum. Według informacji organizatorów redzkiej imprezy, w ciągu dwóch dni wystawę odwiedziło około dwóch tysięcy gości. W porównaniu z rokiem ubiegłym odnotowano zatem podwojoną frekwencję. W związku z tym zapowiedziano, że za rok możemy się spodziewać trzeciej edycji. Jeśli ten plan się ziści, z pewnością ponownie pojawimy się w Redzie. ■



Pociąg na linii kolejowej przy bazie transportowej przedsiębiorstwa „Transbud”



Skład z parowozem Ty2 na stacji Zielona

Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców gminy Kosakowo

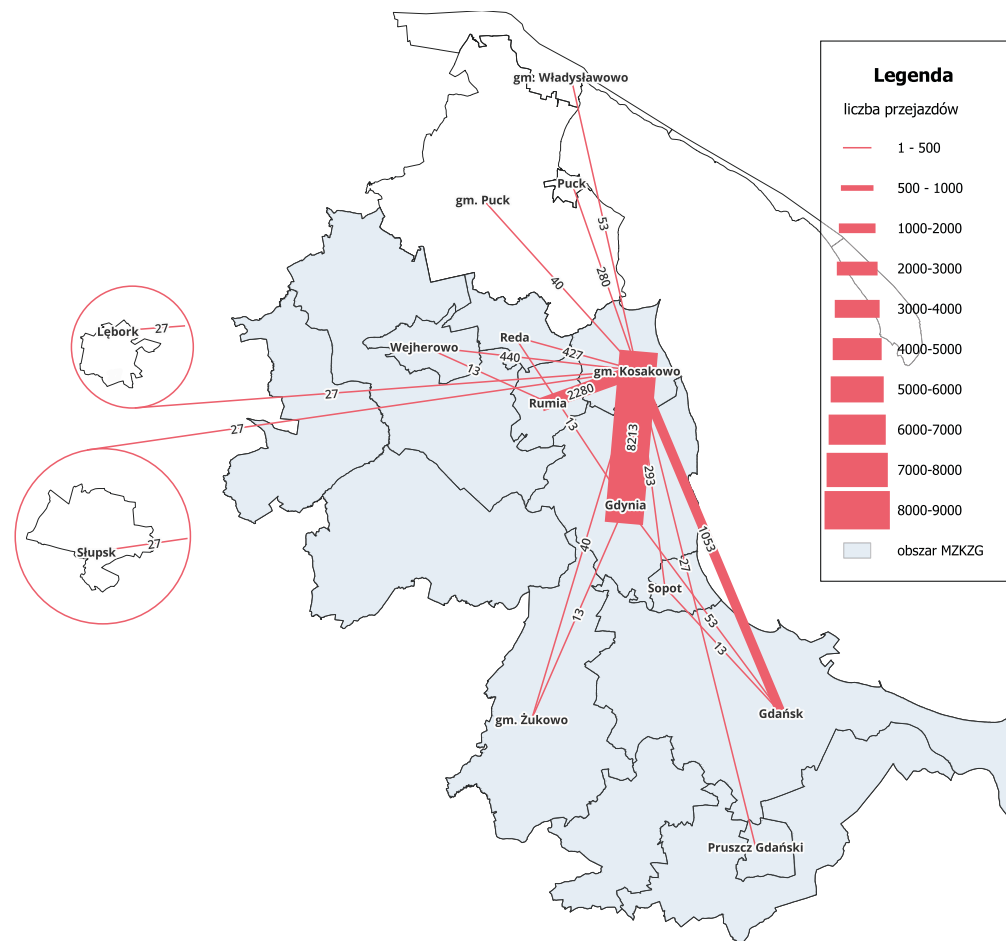
wybrane wyniki badań z 2023 r.

KRZYSZTOF GRZELEC

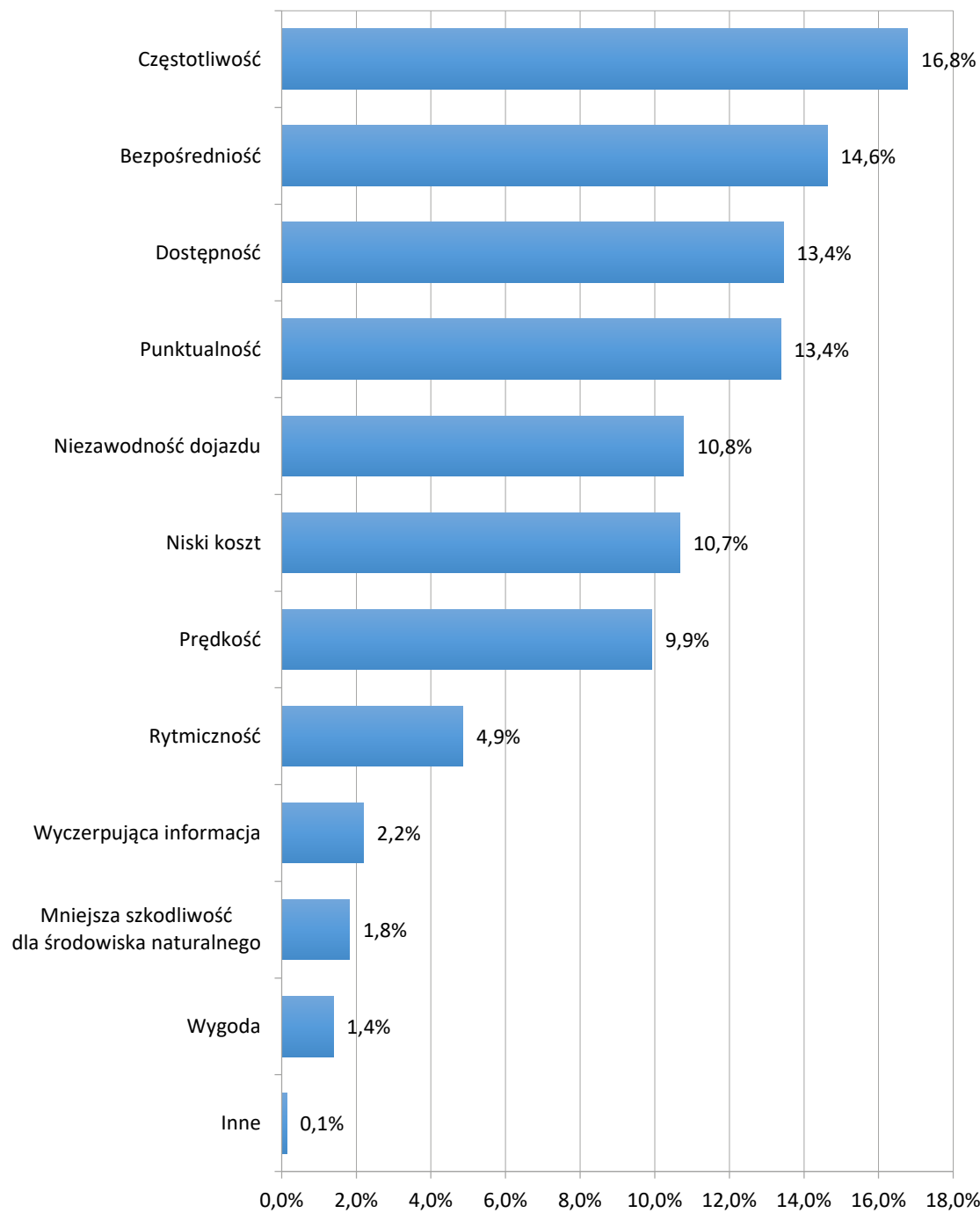
Jesienią 2023 r. MZKZG przeprowadził kompleksowe badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców gminy Kosakowo. Na podstawie wyników tych badań zidentyfikowano i poddano analizie wielkość popytu na usługi transportu zbiorowego, zachowania transportowe, w tym wykorzystanie różnych środków transportu w podróżach na terenie gminy i w podróżach międzygminnych oraz 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: Udział gospodarstw domowych z samochodem w gminie Kosakowo wynosi 90,1%. Na jedno gospodarstwo domowe przypada 1,51 samochodu. Trzema najważniejszymi przyczynami wyboru samochodu w podróżach są wg mieszkańców: krótszy czas podróży – 14,2%, brak konieczności oczekiwania – 12,9% i brak konieczności dojścia do przystanku – 12,3%. Dominującymi kierunkami dojazdów do pracy przez mieszkańców gminy są w kolejności: Gdynia i Rumia. Średni czas dojazdu do miejsca pracy samochodem wynosi 23 min, natomiast transportem publicznym 52 min. Głównymi kierunkami dojazdów do miejsca nauki są w kolejności: Gdynia, Gdańsk i Rumia. Przeciętny czas dojazdu do miejsca nauki samochodem wynosi 29 min, natomiast transportem publicznym 60 min. Czas dotarcia 50,9% mieszkańców gminy na przystanek transportu publicznego nie przekracza 5 min. 95,2% mieszkańców uważa czas dotarcia na przystanek za „do przyjęcia”. 66,9% mieszkańców gminy Kosakowo w wieku 16-80 lat realizuje podróże w dniu powszednim. Do-

minują podróże związane z domem (46,5%), który jest najczęstszym początkiem lub celem podróży. Podróż do pracy zrealizowało 28,4% mieszkańców gminy, 9,8% podróżowało w celu realizacji zakupów, 3,6% spraw osobistych a 3,4% stanowiły podróże do miejsca nauki. Średnia dzienna liczba podróży realizowanych w dniu powszednim przez mieszkańców gminy Kosakowo wynosi 1,53. Mężczyźni realizują przeciętnie dziennie 1,51 podróży, kobiety 1,56. Struktura podróży wg sposobu przemieszczania się w dniu powszednim, określona na podstawie tzw. fotografii dnia wykazuje, że dominującym środkiem transportu jest samochód – 67,9% mieszkańców. Z transportu publicznego korzysta 18,4% mieszkańców, 6,4% realizuje podróże piesze pow. 0,5 km, a 0,7% rowerem. Największy odsetek mieszkańców gminy Kosakowo oczekuje możliwości zajęcia w pojeździe transportu publicznego przeważnie miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach (31,9%). Niemal tyle samo (29,9%) oczekuje miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach. 10,3% dopuszcza jazdę w warunkach zatłoczenia. 57,3% mieszkańców gminy preferuje połączenia bezpośrednie o częstotliwości co 15 min, nad połączeniami z przesiadkami o częstotliwości (co 10 min) – 24,9% zwolenników takich połączeń. Najważniejszym atrybutem transportu publicznego dla mieszkańców gminy Kosakowo jest częstotliwość. Trzema kolejnymi postulatami są: bezpośredniość, dostępność oraz punktualność. Średnia ocena transportu publicznego w gminie Kosakowo wyniosła w skali ocen od 2 (najniższa) do 5 (najwyższa) – 3,93. Zmianę trasy linii 105 bardzo dobrze i dobrze oceniło 91,5% respondentów, a zmianę trasy linii 165 - 97,5%. Uruchomienie linii 135 oceniło 31,7% respondentów, w tym 97,4% oceniło jej wprowadzenie bardzo dobrze i dobrze.



Rys. 1. Główne kierunki dojazdów mieszkańców gminy Kosakowo w dniu powszednim



Rys. 2. Postulat przewozowe (atrybuty usług) komunikacji miejskiej zgłoszone przez mieszkańców gminy Kosakowo

Z biletem metropolitalnym po bajpasie kartuskim

TEKST, FOTOGRAFIE I SCHEMAT
BARTOSZ SZWARC

Od 11 marca 2024 r. można podróżować koleją na nowej trasie, zwanej potocznie bajpasem kartuskim. **Pociągami przez Kokoszek i Starą Piłę – dawniej i obecnie** Pociągi na trasie Gdynia – Kartuzy kursowały przez Osowę, Kokoszek i Starą Piłę do 1973 r. Otwarcie nowego portu lotniczego w Rębiechowie (1974 r.) wywarło istotny wpływ na organizację ruchu kolejowego w tym rejonie. Powstanie pasa manewrowego dla samolotów przerwało bowiem ciągłość trasy z Osowy do Kokoszek i Starej Piły. Z kolei stacja w Starej Piłę, gdzie linia nr 234 łączy się z linią 229, została zamknięta dla podróżnych w 1994 r. Miało to związek z zawieszeniem przewozów pasażerskich na odcinku Pruszcz Gdański – Kartuzy. Po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w 2015 r., powstał pomysł utworzenia tzw. bajpasu kartuskiego – alternatywnego połączenia z Gdańska Kiełpinka do posterunku odgałęźnego w Glinczu, dającego możliwość dojazdu pociągu do Kartuz w trakcie planowanych prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 201 (odcinek Kościerzyna – Gdynia).

Investycja została zrealizowana przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. (początkowy odcinek bajpasu) i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalsza część). Powstała ona w ramach rewitalizacji fragmentów linii kolejowych nr 229 i 234. Dla podróżnych odtworzono cztery, dawniej funkcjonujące przystanki: Gdańsk Kokoszek, Leżno, Stara Piła i Żukowo Zachodnie. Dodatkowo, wybudowano zupełnie nowy – Otomino.

Wszystkie te miejsca zlokalizowane są w granicach obszaru MZKZG. Rozkład jazdy na pierwszy okres funkcjonowania trasy (10 marca – 8 czerwca 2024 r.) przewidział sześć par codziennych pociągów POLREGIO w relacji Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz. Dwie z tych par wydłużone są do/ze stacji Gdańsk Główny.

Do Gdańska Kiełpinka pociągi „bajpasowe” korzystają z trasy PKM, czynnej od 2015 r. Po odjeździe z tego przystanku skręcają w lewo na bajpas, biegnący najpierw w ramach odtworzonej linii 234, a od Starej Piły – linii 229. W miejscowości Glincz odtworzono na trasie kończy się, spotykając się z Magistralą Węglową (linia 201). Po przecięciu „węglówki” pociągi kontynuują podróż, korzystając ze zrewitalizowanego, przy okazji uruchomienia PKM, odcinka linii 229 Glincz – Dzierżążno – Kartuzy.

Po nowej trasie z biletem metropolitalnym Decyzją organizatora przewozów kolejowych, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Po-



morskiego, po bajpasie kartuskim można również podróżować na podstawie biletów metropolitalnych kolejowo-komunalnych (24 - i 72-godzinnych oraz miesięcznych łączonych z koleją). Stacją graniczną dla pociągów jadących z Gdańska w kierunku Kartuz jest Żukowo Zachodnie. Wyjątek stanowi bilet łączony „Gdańsk – Sopot”, ważny w granicach Gdańska i Sopotu, obowiązujący na bajpasie do/z przystanku Gdańsk Kokoszek.

Nie tylko pociągami Warto dodać też, że decyzją władz gminy Żukowo, bilety metropolitalne (wszystkie 24- i 72-godzinne oraz miesięczne „Na cały obszar MZKZG”) są honorowane na liniach Z10, Z11, Z12 i Z14 w ramach komunikacji autobusowej organizowanej przez tę gminę. Ostatnia z wymienionych pełni funkcję dowozową do trasy bajpasu kartuskiego i funkcjonuje w relacji Babi Dół – Skrzyszewo – Przyjaźń

– Łapino Kartuskie – Widlino – Niestępowo – Stara Piła PKP. Jej rozkład jazdy został dopasowany do godzin odjazdów pociągów. Linie obsługują pojazdy firmy P.A. GRYF. **Trasa warta zobaczenia** Na przejażdżkę bajpasem kartuskim warto się wybrać nawet, jeżeli nie jest to trasa naszych codziennych podróży. Z okien pociągu roztaczają się ładne widoki na urozmaiconą rzeźbę kaszubskich

terenów. Ciekawego wrażenia dostarcza także przejazd po moście na rzecze Raduni, w pobliżu Żukowa. Warto nadmienić, że w okolicach Otomina bajpas przecina powstającą obwodnicę metropolitalną. Wszystkie to pokazuje, jak bardzo, na naszych oczach, zmienia się układ komunikacyjny w aglomeracji trójmiejskiej.

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: Olgierd Wyszomirski, Hubert Kołodziejski

Projekt graficzny i skład: MZKZG

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

BOLSZEWO

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURŁATOWSKI

Dziś, w ramach naszych propozycji weekendowych wycieczek komunikacją miejską po obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, zapraszamy do Bolszewa.

Aby dotrzeć do tej miejscowości najpierw należy pociągiem SKM lub POLREGIO dojechać do Wejherowa, a następnie można kontynuować podróż liniami autobusowymi nr 1 lub 5 MZK Wejherowo. Rozkład jazdy możecie sprawdzić w serwisie jakdojade.pl. Jazda potrwa ok. 10 minut – wysiadamy na przystanku Bolszewo Główna – Kościół 01. Choć wieś jest dość rozległa, dalszą wędrówkę możemy kontynuować pieszo.

Bolszewo, na początku XIII w., wspomniano w akcie nadania dla klasztoru norbertanek w Żukowie. W kolejnych stuleciach wieś stała się majątkiem rycerskim. W wieku XVII część tutejszych ziem zakupili Schachmannowie z Gdańska. Znajdowało się wtedy we wsi 37 gospodarstw, folwark, młyn i karczma.

Najbardziej okazałym tutejszym zabytkiem jest, **kościół pod wezwaniem Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny (1)**. Pierwsza świątynia we wsi powstała w roku 1580, jako kościół katolicki, lecz już w roku 1582 przejęli go luteranie. Po pożarze w XVII w. ufundowano nowy budynek, wzniesiony w tym samym miejscu, gdzie stoi obecna świątynia. Tę zaś wybudowano w roku 1857 r., w stylu nawiązującym do neogotyckiego. Najstarszymi elementami wyposażenia są: siedemnastowieczny dzwon i barokowy ołtarz główny. Zachowany do dziś dzwon został odlany w roku 1661 przez Chrystiana Tima (lub Thima), najprawdopodobniej w gdańskiej ludwisarni. Pierwotnie na wieży kościelnej były dwa takie dzwony, jednak jeden przepadł w nieznanych okolicznościach, być może jeszcze w XVII w. Dwa nowe dzwony tutejsza parafia zakupiła w 1998 r. Zbudowano dla nich stalową dzwonnice. A w niej znalazło się też miejsce dla trzeciego dzwonu, pochodzącego z roku 1906. Trafił on do Bolszewa w roku 1946, a pochodzi najprawdopodobniej z rozebranego po wojnie kościoła ewangelickiego w Słuszewie. Na bolszewskim cmentarzu są jeszcze dwa nieduże dzwony, w tym jeden historyczny, z roku 1923.

Pozostałością po ewangelickiej przeszłości Bolszewa jest skwer ulokowany przy ulicy Szkolnej. Niedługo miejsce to było cmentarzem na którym grzebano miejscowych protestantów. Ewangelików i katolików było we wsi przez kilka stuleci mniej więcej tyle samo. Symbolicznie przypomina o tym **głaz z tablicą pamiątkową (2)**.

Ciekawym obiektem jest pochodzący z początku XX w. **budynek starej szkoły (3)**, umiejscowiony przy ul. Szkolnej 11. Pierwsza szkoła powstała w Bolszewie w roku 1769, i była to placówka przykościelna. Lekcje prowadził organista, Johann Markull. Zajęcia miały wymiar przede wszystkim katechetyczny, ale dzieci uczyły się również pisania, czytania oraz podstawowych działań arytmetycznych.

Ponad 120 lat liczy **budynek na ulicy Główniej 17 (4)**. Wiadomo o nim, że istniał już w II połowie XIX wieku i mieściła się w nim karczma Lindenkrug (dolnoniem. lipowa gospoda). Budynek był pokryty dachem naczółkowym z obłymi lukarnami. Wejście znajdowało się na północnej ścianie. Kilka metrów dalej znajdowała się studnia z żurawiem. Rok 1906, widoczny współcześnie na jednej ze ścian, oznacza datę gruntownej przebudowy. Po jej dokonaniu obiekt uzyskał zupełnie nowy dach, dwuspadowy ze sporą mansardą, u szczytu której ulokowano zegar. Nazwa gospody pozostała ta sama, a właścicielem był wówczas Eduard Bluhm. Po Wielkiej Wojnie, gdy Bolszewo znalazło się w granicach II RP, budynek trafił w ręce polskich właścicieli. Najpierw pełnił funkcję świetlicy prowadzonej przez rodzinę Karłowiczów oraz miejsca zebrań miejscowej społeczności. Od końca lat 20. rodzina Gorczyńskich urządziła w nim sklep i restaurację. Dziś nie ma już ani lukarn, mansardy, ani zegara.

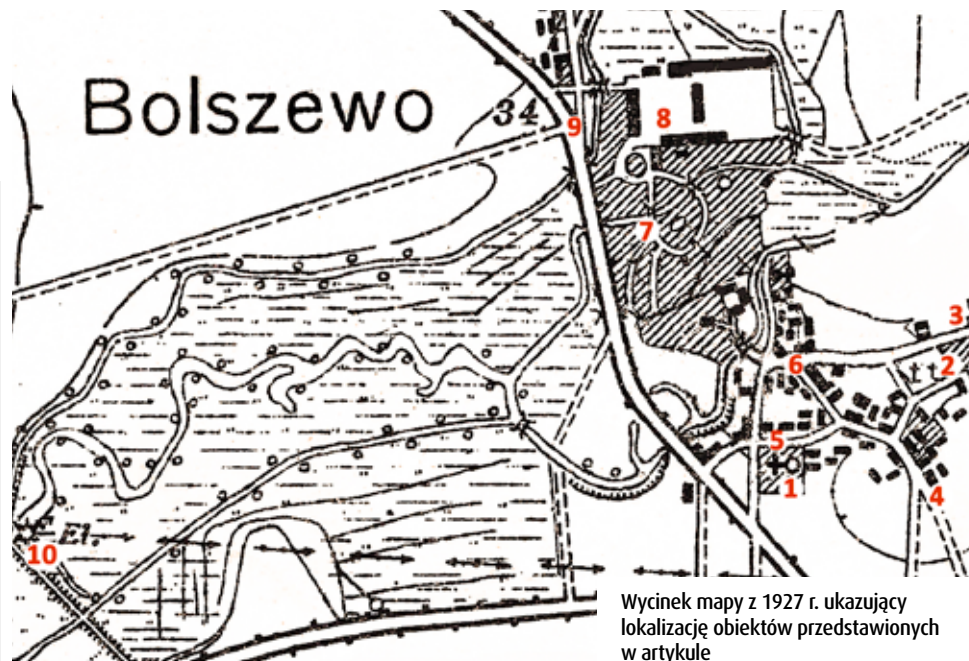
Warto przyjrzeć się również **zespołowi ceglanych wiejskich domów na ulicy Główniej pod numerami 3, 5 (5), 7, 9**. A także tym przy pobliskiej ulicy Wodnej, pod numerami 2 i 6. Pochodzą z końca XIX i początku XX w. Są kryte dachami dwuspadowymi. Na ulicy Wodnej można też zobaczyć prosty w formie **budynek gospodarczy (6)** z tego samego okresu, zbudowany z masywnych ciosów kamiennych nadbudowanych murem ceglany. Kilka metrów dalej stoi dom mieszkalny z czerwonej cegły zbudowany w roku 1914 i taką datą ozdobiony na fasadzie.

W odległości kilkuset metrów od ulicy Wodnej znajduje się pozostałość po dziewiętnastowiecznym **parku dworskim**. Obecnie jest to **Artpark (7)**, duży plac zabaw, a zarazem miejsce **prezentacji rzeźb** powstających podczas plenerów artystycznych. Ponadto warto zobaczyć **trzy pomniki przyrody – dęby szypułkowe** w pobliżu remizy strażackiej. Każde z tych drzew ma kilkaset lat, a obwód pnia najstarszego liczy ponad 5 metrów.

W sąsiedztwie parku stoją pozostałości budynków, które pod koniec XIX w. tworzyły **zespół folwarczno-dworski (8)**. Dwór miał bryłę i detale klasycyzujące. Od października 1938 r. działał tu Uniwersytet Ludowy afiliowany przy Towarzystwie Czytelni Ludowych. Dziś obiekt pełni funkcję mieszkalną i z trudem można doszukać się w jego bryle śladów dawnego stylu.

We wsi znajdują się trzy kapliczki przydrożne. Dwie pochodzą z lat 50. XX w. (przy ul. Leśnej i Główniej), zaś **najstarszą z kapliczek (9)**, zbudowaną na przełomie XIX i XX w., zobaczycie przy zabytkowym domu pod adresem ul. Długa 2.

Tym, którzy mają dość sił na dalszą wędrówkę polecamy spacer do małej **elektrowni wodnej (10)** przy ul. Chłopskiej 22. Powstała w roku 1909 i należy do najstarszych tego typu obiektów w Polsce, działających jeszcze w XXI wieku. W latach 1923–1972 elektrownia należała do rodziny Kotłowskich, potem przejęło ją państwo. Prawowici właściciele odzyskali ją dopiero pod koniec lat 80. Jednym z właścicieli był znany fotograf – **Jan Konrad Kotłowski**, który pasjonował się uwiecznianiem błyskawic. Prócz tego był społecznikiem i wydawcą pocztówek ukazujących rodzinne strony. W czasie II wojny światowej ukrywał się w elektrowni, **Lucjan Cyłkowski**, komendant Szarych Szeregów w Gdyni. Wiosną roku 1944 został jednak aresztowany i po śledztwie stracono go w obozie Stutthof.



Wycinek mapy z 1927 r. ukazujący lokalizację obiektów przedstawionych w artykule



Kościół p.w. Wniebowzięcia NMP (1)



Budynek dawnej gospody Lindenkrug (4)



Elektrownia wodna w Bolszewie (10)