

Nr 9

wrzesień 2013
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Na Morenę za dwa lata: tramwajem i nie tylko

Miasto Gdańsk od lat konsekwentnie i z sukcesem, wykorzystując fundusze unijne, realizuje Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej. Niebawem, w ramach etapu III B tego przedsięwzięcia, rozpocznie się budowa nowej linii tramwajowej o długości 3,6 km, łączącej Siedlce z dzielnicą Piecki Migowo. Planowana inwestycja ucieszy nie tylko pasażerów komunikacji miejskiej.

KB
więcej - s. 2

1943-2013

70 lat trolejbusów w Gdyni



Powstała w 1943 r. gdyńska sieć komunikacji trolejbusowej obchodzi swoje 70. lecie. Jej rozwój można podzielić na etapy, w których zmieniał się układ linii, taboru oraz zakres obsługi.

OW KH
więcej - s. 4 i 5

Bilet miesięczny - to się opłaca!

Bilet miesięczny (30-dniowy) daje możliwość podróżowania różnymi środkami transportu zbiorowego. Od nas tylko zależy zasięg obowiązywania biletu: jedno miasto, jedna gmina czy może obszar metropolii. Osoba posiadająca bilet miesięczny nie musi martwić się o drobne na zakup biletu jednorazowego w pojeździe lub czy znajdzie kiosk, gdzie można kupić bilet. Bilet miesięczny (30-dniowy) jest biletem elektronicznym zatem można go kupić również przez internet, trzeba tylko wcześniej wyrobić sobie kartę miejską. Wniosek o wydanie karty można złożyć w punkcie sprzedaży biletów lub przez internet, wskazując miejsce odbioru karty. Teraz można już załadować bilet na kartę i korzystać z niego stosownie do swoich potrzeb.

EZ
więcej - s. 6

Miasto bez samochodu VS Miasto bez transportu zbiorowego



HUBERT KOŁODZIEJSKI



Transport publiczny rozwija nasze miasto

Infrastruktura transportowa oraz organizacja obsługi transportowej determinują możliwości, tempo i kierunki rozwoju miasta, w tym szeroko rozumianą jakość życia jego mieszkańców. Funkcjonowanie transportu miejskiego w dużym stopniu zależy od wyboru polityki transportowej przez samorząd terytorialny oraz od sposobu realizacji tej polityki. Kluczowe jest określenie roli samochodów i transportu zbiorowego w obsłudze miast, czyli pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy oba rodzaje transportu oraz działań umożliwiających osiągnięcie wyznaczonego celu. Znaczenie prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu rośnie wraz ze wzrostem poziomu motoryzacji indywidualnej, negatywnie oddziałującej na warunki

funkcjonowania i konkurencyjność transportu zbiorowego oraz zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Wzrost liczby samochodów powoduje coraz intensywniej występujące zatory uliczne (tzw. kongestie), które utrudniają ruch uliczny nie tylko samochodom ale również pojazdom transportu zbiorowego. Kongestia wpływa na zmniejszenie prędkości pojazdów, wydłużenie czasu jazdy i zmniejszenie możliwości zaspokojenia postulatów przewozowych takich jak: punktualność, pewność, niezawodność, rytmiczność i częstotliwość. Ponadto zwiększa się zapotrzebowanie na pojazdy transportu zbiorowego w celu zapewnienia realizacji rozkładów jazdy bez zmiany częstotliwości. Powoduje to obniżenie atrakcyjności transportu zbiorowego, w szczególności środków transportu, które nie poruszają się po wydzielonych torowiskach lub pasach ruchu oraz wzrost kosztów funkcjonowania

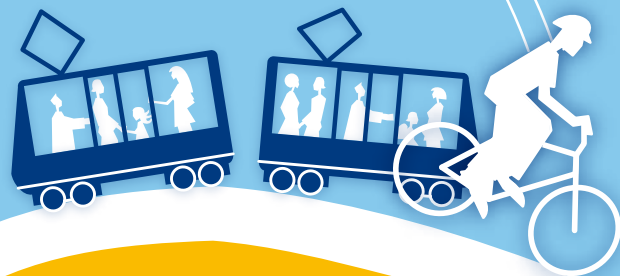
transportu zbiorowego i jego deficytowość.

Podróżuję bez stresu

Nasilająca się kongestia, w sytuacji nie przyznawania priorytetu w ruchu drogowym pojazdom transportu zbiorowego, jest istotnym czynnikiem obniżającym standard usług tego transportu. Użytkownicy samochodów osobowych, często poza korkami nie napotykając żadnych ograniczeń w ruchu drogowym, a w wielu przypadkach spotykając się z preferencyjnym traktowaniem ich pojazdów (tworzenie nowych dróg i parkingów), zwiększają zakres wykorzystania samochodów w realizacji podróży miejskich. Konsekwencją stosowania takiej polityki jest zmniejszenie się liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego – w Polsce ich liczba od 1989 r. zmniejszyła się o ponad 50%.

Wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego, jako alternatywy dla rozwijającego się transportu indywidualnego, jest możliwy. Wymaga jednak odpowiedniego wsparcia ze strony władz samorządu terytorialnego poprzez realizację polityki transportowej umożliwiającej osiągnięcie pożądanego z punktu widzenia tej polityki podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Najczęściej dąży się do realizacji tzw. polityki zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego, zakładającej racjonalne wykorzystanie potencjału transportu zbiorowego i indywidualnego oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu miejskiego na środowisko naturalne. Jednym z niepopularnych przez kierowców rozwiązań ograniczających ich skłonność do wykorzystywania samochodów w podróżach miejskich jest wprowadzanie zakazów wjazdu dla tych pojazdów do centrum miast oraz

dokończenie - s. 3

16-22 września 2013
Europejski Tydzień Mobilności

więcej informacji s.8

18.09 - Europejski Dzień Trolejbusowy**21.09 - bezpłatna linia 101 na trasie: Gdańsk - Gdynia**

Na Morenę za dwa lata: tramwajem i nie tylko

KAMIL BUJAK

Miasto Gdańsk od lat konsekwentnie i z sukcesem, wykorzystując fundusze unijne, realizuje Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej. Niebawem, w ramach etapu III B tego przedsięwzięcia, rozpocznie się budowa nowej linii tramwajowej o długości 3,6 km, łączącej Siedlce z dzielnicą Piecki Migowo. Planowana inwestycja uciechy nie tylko pasażerów komunikacji miejskiej.

Początek projektowanej linii znajduje się przy ul. Kartuskiej, w miejscu istniejącej petli Siedlce, która przebudowana zostanie na węzeł przesiadkowy z przystankami tram-

nio przy tym przystanku, podobnie jak na Siedlcach, również będzie można zaparkować samochód lub rower.

Charakterystyczną cechą terenu, po którym przebiegać będzie trasa tramwaju, są duże różnice poziomów. Na odcinku pomiędzy Carrefourem a skrzyżowaniem z ul. Belgradzką spadek wynosi 5%, a od ul. Wyrobka w stronę Niedźwiednika dochodzi nawet do 7%. Dzięki temu, że tramwaj weździeć będzie na estakadę nad ul. Rakoczego, na poziomie kolei metropolitalnej, w okolicy przystanku Brętowo udało się złagodzić różnicę terenu do 3,5%.

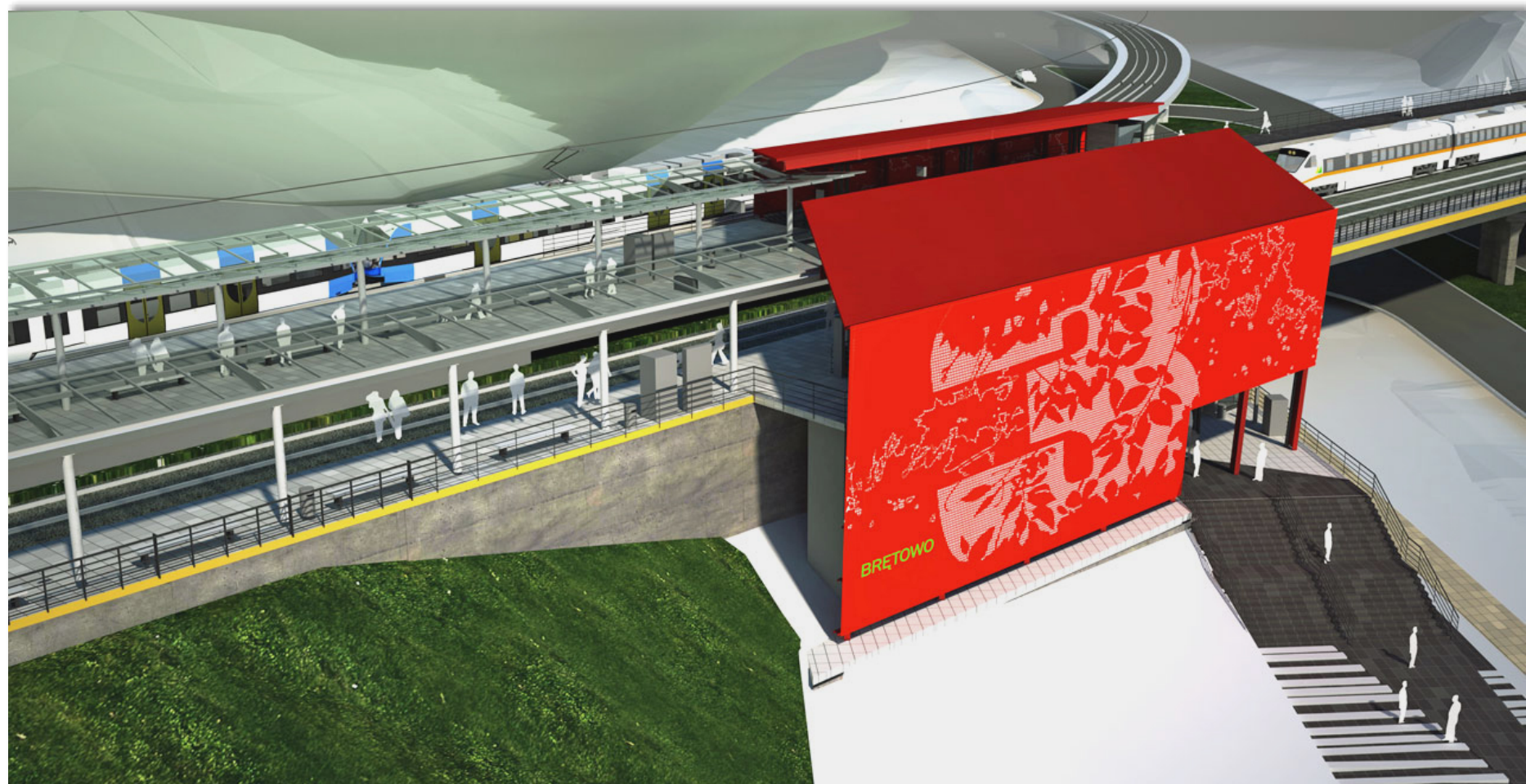
Wzdłuż trasy nowej linii zaplanowano cztery przystanki pośrednie, które będą się znajdowały na wyso-

kończoności obsługi linii Siedlce-Brętowo wyłącznie taborem dwukierunkowym. Na obecną chwilę kabiny motorniczych z obu stron posiada 46 składów N8C, potocznie zwanych Dortmundami. Do końca przyszłego roku flota pojazdów dwukierunkowych zostanie powiększona, bowiem Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku zamówił 5 sztuk nowoczesnych tramwajów Pesa Duo, z których każdy kosztuje ok. 8,6 mln zł. Podstawową różnicą nowych Pes, w porównaniu do tych znanych już gdańszczanom, będą drzwi wejściowe po obu stronach i dwie kabiny dla prowadzących pojazd, jak w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej. Poza tym są one równie komfortowe, jak już eksploatowane tramwaje bydgoskiego

Na ul. Bulońskiej zaplanowano dwa przystanki – pierwszy niedaleko skrzyżowania z Budapesztańską, a drugi, końcowy, na wysokości ul. Myśliwskiej. Warto zwrócić uwagę, że podobnie jak w przypadku węzła Brętowo, tutaj też nie będzie tradycyjnej petli. W celu zwrócenia tramwajów zdecydowano się na zastosowanie niespotykanego wcześniej w Gdańsku rozwiązania, tzw. trójkąta nawrotnego. Trójkąt nawrotny to specjalny układ torów, który umożliwia, po wysadzeniu pasażerów na przystanku Migowo, wprowadzenie po obu stronach i dwie kabiny dla prowadzących pojazd, jak w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej. Poza tym są one równie komfortowe, jak już eksploatowane tramwaje bydgoskiego

W związku z planowaną budową dwóch opisanych wyżej nitek tramwaju, mieszkańcy dzielnicy Piecki Migowo powinni spodziewać się zmian w organizacji linii autobusowych. Część z nich zostanie bowiem skrócona lub wycofana na trasie komunikacji szynowej. Jak deklaruje Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, niektóre autobusy skomunikowane będą na węźle Brętowo z odjazdami pociągów kolei metropolitalnej. Planuje się także, aby kilka linii, jak w przypadku petli Łostowice-Swiętokrzyska, pełniło rolę typowo dowozową do transportu tramwajowego. Na pewno utrzymywane zostaną bezpośrednie połączenia z Wrzeszczem.

Na zakończenie warto zwrócić



Rys. Wizualizacja węzła integracyjnego Brętowo – wspólnego przystanku GPKM III B i PKM
Źródło: materiały PKM

wajowymi i autobusowymi. Na węźle tym przewidziano także parking dla ponad pięćdziesięciu samochodów i kilkunastu rowerów. Za pętlą tory tramwajowe poprowadzone będą wzdłuż ul. Struga, a następnie poprzez skrzyżowanie ul. Nowolipie z ul. Kartuską. W chwili obecnej na skrzyżowaniu znajduje się już odcinek torowiska, wykonany przy okazji przebudowy ul. Łostowickiej. Następnie linia tramwajowa przebiegać będzie w pasie dzielącym jezdnie ulic: Nowolipie, Rakoczego i kończyć się będzie 360 m estakadą, na której zaprojektowano przystanek w ramach węzła integracyjnego Brętowo, gdzie przesiąść się będzie można do pociągu kolei metropolitalnej. Bezpośred-

kości ulic: Piekarniczej, Belgradzkiej, Warneńskiej i Kolumba. Co ciekawe, na odcinku od Jaśkowej Doliny do ul. Bulońskiej po torowisku tramwajowym poruszać się będą również autobusy, dzięki czemu na przystanku Warneńska, zmieniając środek transportu, nie trzeba będzie przechodzić na inny peron.

Kolejną nowością jest brak petli do zawracania przy węźle integracyjnym Brętowo. Przyjęcie takiego rozwiązania wynika częściowo z planów miasta, które zakładają w przyszłości wydłużenie linii tramwajowej aż do petli Abrahama we Wrzeszczu i petli Zaspą, wzdłuż ulic Potokowej i Nowej Abrahama. Brak petli wiąże się jednak z ograniczeniem w postaci

producenta. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, niska podłoga na całej długości pojazdu, monitoring wnętrza oraz system dynamicznej informacji pasażerskiej we wnętrzu to tylko niektóre z cech nowego taboru.

Tramwaj pojedzie też Bulońską
W ramach drugiego etapu budowy linii tramwajowej do dzielnicy Piecki-Migowo planuje się wykonanie prawie 1 km odgałęzienia, które prowadzić będzie wzdłuż ul. Bulońskiej, od skrzyżowania z ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej. W przyszłości, jak wskazuje Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta, tramwaj pojedzie jeszcze dalej na południe, przecinając ul. Kartuską i trasę W-Z.

torów od zabudowań mieszkalnych i zajmuje mniej terenu, aniżeli wybudowanie tradycyjnej petli. Poza tym zastosowanie trójkąta nawrotnego umożliwi kursowanie ul. Bulońską nie tylko tramwajom wyposażonym w dwie kabiny motorniczych, ale także wszystkim pozostałym Pesom. Każdy z tych pojazdów wyposażony jest bowiem z tyłu przedziału pasażerskiego, przy siedzeniach, w specjalną, zamykaną na klucz skrzynkę, tzw. pulpit manewrowy, który pozwala na wycyfowanie tramwaju z maksymalną prędkością 15 km/h. Po wykonaniu takiego manewru, motorniczy wraca do swojej kabiny i kontynuuje jazdę we właściwym kierunku.

Co będzie z autobusami ?

uwagę, że równoległe do linii tramwajowej budowana będzie droga rowerowa. Przebiegać będzie ona wzdłuż ulic: Nowolipie i Rakoczego, aż do ul. Potokowej. Przedsięwzięcie realizowane będzie w ramach projektu „Rozwój komunikacji rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”.

Mniej więcej o tej porze za dwa lata mieszkańcy Piecek Migowa będą mieli w swojej dzielnicy połączenie kolejowe, sieć tramwajową i dobrze rozwiniętą infrastrukturę rowerową. Czy w obliczu tak atrakcyjnych możliwości transportu zbiorowego i rowerów będzie się opłacało jeździć do pracy samochodem?



VS Miasto bez samochodu Miasto bez transportu zbiorowego



TRANSPORT PUBLICZNY
ROZWIJA nasze MIASTO

Grow with public transport

DORASTAM
z TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Grow with public transport



PODRÓŻUJĘ
bez STRESU

HUBERT KOŁODZIEJSKI

dokończenie ze s. 1

stref płatnego parkowania. Poprawia się jednocześnie warunki realizacji przemieszczeń alternatywnych – pieszo, rowerem, transportem zbiorowym. Wszystko po to, żeby pasażer transportu zbiorowego mógł powiedzieć – podróżuję bez stresu. Wymaga to zarówno nakładów na nowoczesne pojazdy, wiaty, torowiska, sieci zasilające, systemy informacji i dystrybucji biletów jak i właściwej organizacji transportu zapewniającej pożądaną przez pasażerów dostępność czasową i przestrzenną transportu zbiorowego. Prawidłowo zorganizowany system transportu miejskiego powinien zapewnić, przy określonych nakładach, jak najwyższy poziom usług przewozowych, właściwą dostępność komunikacyjną, optymalną przepustowość sieci drogowej i wykorzystanie zdolności przewozowej oraz redukcję zanieczyszczeń środowiska naturalnego.

Miasto bez samochodu czy miasto bez transportu zbiorowego?

Możliwość wyboru pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy oznacza, że jako krajowe rozwiązanie można rozważać z jednej strony „miasto bez samochodu” - a z drugiej - „miasto bez transportu zbiorowego”. Realizacja każdego ze skrajnych wariantów polityki transportowej jest ściśle związana z intensywnością i zakresem regulacji rynku transportu miejskiego przez władze publiczne oraz z rozmiarami rynku. Brak regulacji i niewielkie rozmiary rynku sprzyjają kształtowaniu się „miasta bez komunikacji zbiorowej”, natomiast ścisłe regulacje i duży rynek, charakteryzujący się dużą intensywnością i masowością przemieszczeń, umożliwiają tworzenie „miasta bez samochodu”. Ze względu na szeroko rozumiane koszty realizacji każdego z tych rozwiązań, nie znajdując one w praktyce ani pełnej, ani jednoczesnej akceptacji społecznej i politycznej. Dlatego najczęściej poszukuje się rozwiązań pośrednich dostosowanych do specyfiki danego miasta, umożliwiających optymalny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki transportu. Dąży się do zapewnienia

umiarkowanej swobody użytkowania samochodów osobowych w zmotoryzowanych podróżach miejskich tak, aby udział transportu indywidualnego wynosił ok. 25%, chociaż bardziej realistyczne jest założenie, że udział transportu indywidualnego w podróżach zmotoryzowanych nie powinien przekroczyć 50%.

Brak determinacji władz jednostek samorządu terytorialnego w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju może w konsekwencji doprowadzić do wzrostu intensywności i zakresu występowania negatywnych zjawisk związanych z funkcjonowaniem transportu miejskiego, nie wyłączając całkowitego paraliżu komunikacyjnego miast.

Dorastam z transportem publicznym

Podjęcie, polegające na dążeniu do zapewnienia sprawności funkcjonowania transportu w mieście przy nadaniu odpowiedniej roli środkom transportu zbiorowego, zapewniającego jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego, nazywane jest polityką zrównoważonego rozwoju. Działania realizowane w ramach polityki zrównoważonego rozwoju powinny pozwolić na obniżenie całkowitych kosztów funkcjonowania transportu miejskiego, poprawić jakość życia w mieście i zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu miejskiego na środowisko naturalne. Wymagają jednak kształtowania odpowiednich postaw mieszkańców wobec transportu zbiorowego. Należy edukować mieszkańców pokazując alternatywy dla samochodu, który w wielu gospodarstwach domowych zmonopolizował sferę przewozów miejskich. Bez trudu można znaleźć osoby, które chwalą się tym, że nie korzystają z transportu zbiorowego i wszędzie jeżdżą samochodem. Trzeba uświadomić tym osobom, że transport zbiorowy i indywidualny to nie konkurencja, lecz systemy, które powinny się uzupełniać. Powinniśmy racjonalnie podejmować decyzje dotyczące wyboru środka transportu i zawsze kiedy jest to możliwe - wybierać transport zbiorowy. Czym wcześniej rozpocznie się edukacja komunikacyjna, spotkanie z transportem zbiorowym – tym lepiej. Powinno nam wszystkim zależeć na tym, aby jak najwięcej osób mogło powiedzieć – dorastam z transportem zbiorowym.

← plakaty przygotowane w ramach kampanii **Grow Innovative with Public Transport** realizowanej przez Międzynarodową Unię Transportu Publicznego (UITP) pojawiają się na pojazdach komunikacji miejskiej w Europejskim Tygodni Mobilności



Fot. Reaktywowanie komunikacji trolejbusowej po II Wojnie Światowej (1946 r.)

Ze zbiorów prywatnych Macieja Gwiazdy



Fot. Gdyńskie trolejbusy marki Henschel i Vetra VBR4 na ul. Czerwonych Kosynierów (obecnie Morska) w Gdyni (1946 r.)

Ze zbiorów prywatnych Sławomira Muzy



Fot. Gdyński trolejbus Skoda 9Tr w zajezdni w Gdyni-Redlowie (1962 r.)

Ze zbiorów prywatnych Józefa Spalenik



Fot. Gdyński trolejbus Jelcz Berliet PR110 na wystawie Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku (1976 r.)

Ze zbiorów prywatnych Macieja Gwiazdy



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12M (2013 r.)

Materiały ZKM w Gdyni



**OLGIERD WYSZOMIRSKI
KATARZYNA HEBEL**

Powstała w 1943 r. gdyńska sieć komunikacji trolejbusowej obchodzi swoje 70-lecie. Jej rozwój można podzielić na etapy, w których zmienił się układ linii, tabor oraz zakres obsługi.

Początki komunikacji trolejbusowej w Gdyni

Wprowadzenie komunikacji trolejbusowej po raz pierwszy rozważano w 1930 r., gdy okazało się, że autobusy z silnikami benzynowymi są drogie w eksploatacji. Przeprowadzono analizy i konsultacje, w szczególności dotyczące relacji cen paliw płynnych i energii elektrycznej, które przesądziły jednak o zakupie nowych autobusów z silnikami Diesla.

Do pomysłu uruchomienia w Gdyni komunikacji trolejbusowej powrócono w czasie drugiej wojny światowej. Tabor autobusowy w trakcie działań wojennych został w znacznej części zniszczony, a wszystkie sprawne pojazdy zarekwirowano na potrzeby wojska. Ponadto powiększały się trudności w zaopatrzeniu w paliwa płynne. To spowodowało, że w 1942 r. rozpoczęto budowę sieci trakcyjnej i podstacji zasilających przyszłe linie trolejbusowe. Pierwszy odcinek linii trolejbusowej od Zarządu Miejskiego (obecny Urząd Miasta) do Dworca PKP w Chyloni oddano do eksploatacji 18 września 1943 r. Trasa nienumerowanej linii prowadziła dzisiejszymi ulicami: Świętojańską, 10 Lutego, Podjazd, Morską i Chylońską do pl. Dworcowego. W godzinach szczytów przewożowych trolejbusy kursowały z częstotliwością, co 7,5 minuty. Jeszcze w 1943 r. linię trolejbusową przedłużono do nowej pętli przy poczcie w Orłowie. Obsługiwało ją 11 trolejbusów marki Henschel i 10 przyczep.

Poważną przerwę w eksploatacji trolejbusów spowodowały działania wojenne w marcu 1945 r., w wyniku których zdewastowano sieć trakcyjną, a pojazdy poważnie uszkodzono i w dużej części wywieziono poza Gdynię.

Komunikację trolejbusową reaktywowano dopiero w 1946 r. Najszybciej ruch trolejbusów przywrócono na 1,5 km odcinku ul. Świętojańskiej, od zajezdni przy ul. Derdowskiego do Zarządu Miejskiego. Kursowały na niej 3 odbudowane trolejbusy marki Henschel. Następnie przedłużono linię trolejbusową do Orłowa, już jako linię 11, oraz oddano do użytku pętlę na pl. Kaszubskim. Kolejną linię trolejbusową nr 12, na trasie z pl. Kaszubskiego do Chyloni, uruchomiono w dniu 2 października 1946 r. Ze względu na zniszczony wiadukt kolejowy nad ul. Podjazd, trasę linii 12 poprowadzono naokoło – ul. Świętojańską i Słaską. Pod koniec 1946 r. eksploatowano 11 trolejbusów.

17 stycznia 1947 r. wydłużono linię trolejbusową z Orłowa do Sopotu. We wrześniu trolejbusy przeniesiono z zajezdni przy ul. Derdowskiego do bazy autobusowej przy al. Zwycięstwa. Dzięki intensywnej odbudowie wraków oraz sprowadzeniu pojazdów z innych miast (w tym włoskich wielkopojemnych trolejbusów Talero z Wrocławia i radzieckich JTB2 z Warszawy), pod koniec 1948 r. w inwentarzu było już 45 trolejbusów.

W 1949 r. oddano do użytku kolejne trasy trolejbusowe. Pozwoliło to uruchomić nowe linie trolejbusowe:

nr 23 – z pl. Konstytucji do Małego Kacka i 24 – z pl. Konstytucji do Oksywiu Dolnego. W tym samym roku wprowadzono do eksploatacji 13 nowoczesnych, francuskich trolejbusów marki VETRA.

Kolejna zmiana w układzie tras linii trolejbusowych nastąpiła w połowie 1955 r. Po odbudowie wiaduktu kolejowego nad ul. Podjazd, zainstalowano pod nim sieć trolejbusową. Pozwoliło to uruchomić linię 25 z pl. Kaszubskiego do Cisowej, a linię 22 skrócić od strony śródmieścia do pętli na Grabówku. Jednocześnie uruchomiono linie nocne: 210 na trasie linii 21 oraz 220 – trasą linii 22 z pl. Kaszubskiego do Chyloni i dalej do Cisowej.

Szczytowy okres rozwoju komunikacji trolejbusowej w Gdyni

Najlepszy okres w historii gdyńskich trolejbusów rozpoczął się w 1958 r., w którym wprowadzono do eksploatacji pierwsze fabrycznie nowe czechosłowackie trolejbusy Skoda 8Tr. Podjęto także prace nad budową nowej zajezdni trolejbusowej, przeznaczanej na 150 pojazdów, na terenie przyległym do istniejącej bazy autobusowo-trolejbusowej.

W 1959 r. uruchomiono linię trolejbusową 26, na trasie z pl. Kaszubskiego do Orłowa, którą trzy lata później przedłużono do pętli na Grabówku. W 1962 r. uruchomiono także linię nr 27 z Oksywiu Dolnego do Małego Kacka. Natomiast w związku z przebudową głównej arterii komunikacyjnej Trójmiasta w Sopocie, w 1961 r. zawieszono linię nocną 210.

Od 1962 r. dostawy trolejbusów Skoda 8Tr zastąpiono dostawami nowocześniejszych trolejbusów Skoda 9Tr. Trolejbusy te eksploatowano aż do 1979 r. Łącznie do Gdyni sprowadzono w omawianym okresie 121 trolejbusów Skoda 8 i 9Tr (42 trolejbusy 8Tr i 79 trolejbusów 9 Tr).

Znaczący rozwój komunikacji trolejbusowej nastąpił w 1964 r. Oddano do użytku nowy fragment sieci trolejbusowej w północnej części miasta – odgałęzienie od linii „oksywskiej” prowadzące przez Górę Oksywiej do pętli przy Porcie Wojennym.

Dostawy nowych trolejbusów spowodowały znaczny wzrost liczby tych pojazdów na ulicach Gdyni. Pod koniec 1965 r. eksploatowano już 66 trolejbusów.

Od 1966 r. wszystkie nowoprowadzone do eksploatacji trolejbusy garażowano na terenie budowanej nowej zajezdni, obok istniejącej autobusowo-trolejbusowej w Redlowie, którą w całości przekazano do użytkowania w 1970 r.

Regres komunikacji trolejbusowej w Gdyni

Już pod koniec lat 60. pojawiły się w kraju opinie o braku opłacalności i celowości utrzymywania trolejbusów. Stanowiło to także przyjęły także instytucje centralne odpowiadające za dostawy taboru dla przedsiębiorstw transportowych. W rezultacie w 1970 r. zakończono import trolejbusów czechosłowackich, w zamian zwiększając dostawy krajowych autobusów. Jedynie w autobusach, jako środkach transportu bardziej elastycznych od trolejbusów, widziano możliwość zaspokajania rosnących potrzeb przewożowych na obszarach zurbanizowanych. Likwidacji uległy sieci trolejbusowe w Poznaniu, Warszawie, Legnicy, Olsztynie i Wałbrzychu. W Gdyni także założono stopniowe



1943-2013

70 lat trolejbusów w Gdyni

ograniczanie transportu trolejbusowego, dlatego też zaniechano modernizacji sieci przy podejmowanych inwestycjach drogowych.

W 1971 r., z powodu budowy drugiej jezdni ul. Czerwonych Kosynierów, zlikwidowana została pętla na Grabówku (linię 22 przedłużono do ul. Działdowskiej na Leszczynkach, a w 1973 r. do dworca w Chyloni), natomiast w 1972 r., wskutek modernizacji ul. Marchlewskiego, wycofano trolejbusy z tras na Oksywie. Likwidacji uległy wówczas linie 24, 27 i 28. Następnie zawieszono linie 26 i 29, obsługujące odpowiednio Chylonię i Orłowo, z powodu braku wystarczającej liczby taboru. Linię 23 wycofano ze Stoczni Komuny Paryskiej, skracając jej trasę do pl. Kaszubskiego.

W 1974 r. zlikwidowano linię 23, a w 1975 r., zawieszono kursowanie trolejbusów na linii 30. W Gdyni w tym czasie funkcjonowały jedynie trzy linie trolejbusowe: 21 do Sopotu oraz 22 i 25 do Chyloni i Cisowej.

W 1976 r. liczba trolejbusów spadła do 49. Opracowano wówczas plan likwidacji komunikacji trolejbusowej w Gdyni do 1978 r., z którego jednak wkrótce zrezygnowano ze względów energetycznych i ekologicznych.

Trudna sytuacja gdyńskiej komunikacji trolejbusowej skłoniła gdyński zakład Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku do poszukiwań możliwości produkcji trolejbusów we własnym zakresie. W połowie lat 70. przygotowano projekt zabudowy nowoczesnego nadwozia autobusu Jelcz Berliet PR100U osprzętem elektrycznym. Prototypowy trolejbus zaprezentowano na Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej, który odbył się w Gdańsku w 1976 r.

Na szczelu centralnym nie wykazano jednak zainteresowania nowymi konstrukcjami trolejbusów z Gdyni, ponieważ uznano, że korzystniejszy będzie import radzieckich trolejbusów ZIU 9. Pierwsze dwa takie pojazdy WPK otrzymało już w 1975 r. Kolejna partia 20 trolejbusów sprowadzona została do Gdyni w październiku 1976 r. Opracowanie i przyjęcie przez Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska planu dostaw do Gdyni 90 nowych trolejbusów radzieckich w latach 1976-80 spowodowało podjęcie prac remontowych i modernizacyjnych w zakresie sieci

trakcyjnej.

Opóźnienia w dostawach trolejbusów radzieckich oraz bardzo duża awaryjność już eksploatowanych jednostek, zmobilizowały gdyński zakład WPK do zintensyfikowania prac nad budową trolejbusów we własnym zakresie. W 1980 r. na nowoczesnym nadwoziu Jelcza Berlieta wyprodukowano w Gdyni pierwsze trzy trolejbusy Jelcz PR 110 UE. Stanowiły one początek serii 20 takich pojazdów, które zbudowano w WPK w kolejnych dwóch latach.

Rewitalizacja komunikacji trolejbusowej w Gdyni

W pierwszej połowie lat 80. nastąpiło znaczne zwiększenie liczby eksploatowanego w Gdyni taboru trolejbusowego. Było to efektem dostaw trolejbusów radzieckich oraz produkcji pojazdów we własnym zakresie. Łącznie do Gdyni 103 trolejbusy ZIU 9.

Wskutek zwiększenia stanu taboru, jeszcze pod koniec 1979 r. przywrócono kursowanie trolejbusów na linii 21. W 1981 r. uruchomiono ponownie linię 29, na trasie z pl. Konstytucji do Orłowa oraz reaktywowano linię 23 w relacji pl. Konstytucji – Mały Kack. Trasy linii 23 i 29 do i z pl. Konstytucji poprowadzono nowymi odcinkami sieci – w ciągu ul. Jana z Kolna i ul. Migaj (obecnie ul. Wójta Radtkego). Ponownie trasy linii 23 i 29 zmieniono w 1982 r., kiedy to wydłużono je odbudowanym odcinkiem sieci w ul. Marchlewskiego (obecnie ul. Wiśniewskiego) i Czechosłowackiej do Stoczni Komuny Paryskiej. W 1985 r. wydłużono trasę linii 21 do pl. Konstytucji.

Dalsze dostawy trolejbusów radzieckich spowodowały, że w 1984 r. liczba trolejbusów w inwentarzu WPK wyniosła 102 pojazdy, osiągając najwyższy poziom w historii gdyńskiej komunikacji trolejbusowej. Systematycznie zwiększający się stan taboru wpłynął na podjęcie prac przy budowie nowych tras trolejbusowych. W 1983 r. oddano nowy odcinek sieci w ul. Czerwonych Kosynierów w Chyloni od ul. Działdowskiej do Kartuskiej oraz w ul. Kartuskiej pomiędzy ul. Czerwonych Kosynierów a Chylońską. Na nowy odcinek sieci wprowadzono reaktywowaną po 11 latach linię 26 z Orłowa do Chyloni oraz linię 30, którą poprowadzono okólnie na trasie: Chylonia – Śródmieście

mieście Gdyni – Chylonia. W 1987 r. oddany został do eksploatacji kolejny odcinek trasy trolejbusowej w ul. Czerwonych Kosynierów, pomiędzy ul. Kartuską a Osiedlem Sibeliusa w Cisowej, na który skierowano linie 26 i 30. Zawieszono natomiast linię 29.

W połowie lat 80. podjęto przebudowę ciągu ulic Wielkopolska – Orłowska – Chwaszczyńska na dwujezdniową, czteropasmową arterię komunikacyjną. Połączono to z przedłużeniem sieci trolejbusowej do Wielkiego Kacka i Karwin. W przyszłości planowano intensywny rozwój połączeń trolejbusowych. Rozpoczęto więc prace przygotowawcze do budowy sieci trolejbusowej do przemysłowej części Wielkiego Kacka. Wstępnie zaprojektowano też trasy do Pustek Cisowskich, Płyty Redłowskiej i Witomina.

Na nową trasę z Małego Kacka do Wielkiego Kacka i Karwin w 1989 r. skierowano linię 23 i uruchomiono na niej nową linię szczytową 24 z pl. Konstytucji.

Pod wpływem nowej organizacji komunikacji miejskiej w Gdyni (utworzenie Zarządu Komunikacji Miejskiej w 1992 r.) nastąpiła wyraźna poprawa jakości usług i efektywności ekonomicznej jej funkcjonowania.

W 1995 r. oddano do eksploatacji nową pętlę trolejbusową przy projektowanym przystanku SKM w Cisowej oraz sieć trakcyjną w ul. Owsianej, łączącej ul. Morską z ul. Chylońską.

W związku z czasowym zamknięciem ul. Chylońskiej, na odcinku pomiędzy dworcem w Chyloni a Cisową, na nową trasę wprowadzono linię 25, uruchamiając jednocześnie linię 27 na trasie: pl. Kaszubski – Chylonia Dworzec. Po oddaniu do eksploatacji ul. Chylońskiej trasy linii 22 i 27 przedłużono z Chyloni do Cisowej. Kolejne zmiany w układzie linii trolejbusowych nastąpiły w 1996 r., w związku z oddaniem sieci trakcyjnej do Pustek Cisowskich. Uruchomiona została nowa linia 28 z pl. Kaszubskiego do tej dzielnicy.

Systematyczne zakupy nowych trolejbusów Jelcz 120M / PNTKM spowodowały stopniowe ograniczenie zakresu eksploatacji trolejbusów radzieckich. W swój ostatni kurs ZIU-9 wyruszył pod koniec 1997 r.

Z dniem 1 stycznia 1998 r., w ramach dalszej restrukturyzacji gdyńskiej komunikacji miejskiej, powo-

łano Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej sp. z o.o., pełniącą rolę przewoźnika zatrudnianego przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Przedsiębiorstwo to przeprowadziło gruntowną modernizację sieci trakcyjnej i taboru. Większość zwrotnic, krzyżówek i zjazdówek sieci wymieniła na nowoczesne, umożliwiające przejazd lub zmianę toru jazdy bez konieczności znacznego zmniejszenia prędkości. Zmodernizowało także eksploatowany tabor. Nowe i remontowane Jelcze otrzymywały lepsze palaki oraz wygodniejsze siedzenia.

W 1999 r. uruchomiono dwie nowe linie trolejbusowe: nr 20, w relacji pl. Kaszubski – Cisowa SKM przez 10 Lutego, Morską i Chylońską (jako linię szczytową) oraz 27, w relacji: Karwiny – Cisowa SKM.

W 2001 r. wybudowano odgałęzienie sieci trolejbusowej od ul. Słaskiej do nowej pętli Węzeł Franciszki Cegielskiej, spełniającej funkcję pętli techniczno-awaryjnej, w zamian za zlikwidowaną pętlę u zbiegu ul. Warszawskiej i Witomińskiej, eksploatowaną od 1973 r.

Pod koniec 2005 r. wprowadzono komunikację trolejbusową do nowej dzielnicy – Dąbrowy, uruchamiając linię 24 do pętli przy ul. Miętowej, a rok później przedłużając trasy linii trolejbusowych 23 i 27 do pętli w Kaczych Bukach oraz uruchamiając z tej pętli nową linię 31 jako drugą do Sopotu.

Kontynuując rozbudowę sieci trolejbusowej, w 2012 r. wprowadzono do eksploatacji kolejny odcinek przy przystanku SKM Gdynia Grabówek, tworząc węzeł integracyjny.

Rozwijając nowoczesną komunikację trolejbusową w Gdyni przywiązuje się duże znaczenie do historii. W 2012 r. uruchomiono linię historyczną, obsługiwana przez zabytkowe pojazdy, która funkcjonuje w niedziele i święta w okresie od początku maja do końca października.

W latach 2003-2008 wprowadzono do eksploatacji łącznie 16 fabrycznie nowych niskopodłogowych trolejbusów Solaris (w tym 10 współfinansowanych ze środków unijnych). Od poprzedników różniły się zastosowanym rodzajem silnika, wykorzystującym zmiennoprądowość, umożliwiającą sprawniejsze poruszanie się w gęstym ruchu miejskim przy mniejszym zużyciu energii. Następnie w latach 2009-2012 zakupiono 30 fabrycznie nowych niskopodłogowych

trolejbusów marki Solaris z napędem pomocniczym (w tym 28 współfinansowanych ze środków unijnych).

W 2004 r. PKT rozpoczęło nowatorski projekt przebudowy używanych nadwozi autobusowych na trolejbusy. Najpierw do przebudowy wykorzystano niskopodłogowe autobusy Mercedes O405N. Łącznie przebudowano 28 tych pojazdów. Ostatnimi przebudowanymi przez PKT autobusami są 2 pojazdy Mercedes Citaro O530 oraz 2 Solaris Urbino. Ostatnich 9 konwertowanych trolejbusów wyposażono dodatkowo w napęd pomocniczy.

W 2007 r. siedzibę PKT przeniesiono z Redłowa do nowej zajezdni w Leszczynkach, wybudowanej dzięki pozyskaniu środków unijnych w ramach projektu rozbudowy komunikacji trolejbusowej, współfinansowanego przez Unię Europejską. Dzięki wsparciu z Unii Europejskiej, udało się w kolejnych latach wyremontować sieć trakcyjną w ciągu ulicy Świętojańskiej oraz w relacji śródmieście Gdyni – Sopot. Przebudowano 5 istniejących podstacji i wybudowano 4 nowe. Ponadto wybudowano centrum zdalnego sterowania podstacjami i odczynnikami.

W przededniu jubileuszu 70-lecia gdyńskiej komunikacji miejskiej pod koniec sierpnia 2013 r. w inwentarzu PKT było 87 trolejbusów, w tym 83 niskopodłogowe i 4 zabytkowe. Na tę liczbę składały się fabrycznie nowe Solarisy Trollino (30 pojazdów typu 12M, 16 typu 12AC i 4 typu 12T), Jelcz M121E (1 pojazd) oraz skonwertowane Mercedesy O405 (28 pojazdów), Citaro O530 (2 pojazdy) i Solaris Urbino 12 (2 pojazdy). Zabytkowe trolejbusy eksploatowane przez PKT to: Saurer 4HLM, wyprodukowany w 1957 r. i wprowadzony do eksploatacji w Gdyni w 2002 r., Skoda 9Tr z 1975 r., wprowadzona do eksploatacji w Gdyni w 2012 r. oraz Jelcze eksploatowane od początku w Gdyni (1 typu 120MT z 1994 r. i 1 typu 120MTE z 1999 r.). Sieć trolejbusowa miała długość 44 km (w tym 3,7 km w Sopocie). Trolejbusy eksploatowano na 13 liniach, w tym 1 historycznej.

Do opracowania artykułu wykorzystano opracowania autorstwa Henryka Biangi, Macieja Gwiazdy i Mariusza Józefowicza

Bilet miesięczny - to się opłaca!

ELŻBIETA ZWARDŃ

Dlaczego warto kupić bilet miesięczny?

Bilet miesięczny (30-dniowy) daje możliwość podróżowania różnymi środkami transportu zbiorowego. Od nas tylko zależy zasięg obowiązywania biletu: jedno miasto, jedna gmina czy może obszar metropolii. Osoba posiadająca bilet miesięczny nie musi martwić się o drobne na zakup biletu jednorazowego w pojeździe lub czy znajduje kiosk, gdzie można kupić bilet.

Bilet miesięczny (30-dniowy) jest biletem elektronicznym zatem można kupić również przez internet, trzeba tylko wcześniej wyrobić sobie kartę miejską. Wniosek o wydanie karty można złożyć w punkcie sprzedaży biletów lub przez internet, wskazując miejsce odbioru karty. Teraz można już załadować bilet na kartę i korzystać z niego stosownie do swoich potrzeb.

Bilet miesięczny występuje jako bilet imienny oraz jako bilet na okaziciela. Bilet imienny jest tańszy od biletu na okaziciela ponieważ tylko jedna osoba może korzystać z takiego biletu. Bilet na okaziciela można przekazać innej osobie zatem jest to oferta skierowana również do firm, rodzin, w których z komunikacji miejskiej korzysta więcej niż jedna osoba.

Czy to się opłaca?
Taryfa Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej skierowana jest do osób, które podróżują po miastach i gminach aglomeracji, korzystając z różnych środków transportu.

Taryfy organizatorów miejskich, tj. Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. skierowane są natomiast do osób podróżujących w granicach jednego miasta (gminy) lub wyłącznie w sieci danego organizatora.

W tabeli 1 przedstawiono ceny biletów jednorazowych i biletów miesięcznych oraz obliczenia pokazujące liczbę przejazdów, po wykonaniu których na podstawie biletu miesięcznego jeździmy komunikacją miejską „za darmo”.

Osoba korzystająca z komunikacji miejskiej 5 dni w tygodniu, dojeżdżając do pracy i z powrotem, w ciągu miesiąca wykonuje 40 podróży. Z tabeli wynika, że nawet przy tak stosunkowo rzadkim korzystaniu z komunikacji miejskiej bilet miesięczny zwraca się już po około 15 dniach (30 przejazdach). Warto zwrócić uwagę, że bilet miesięczny umożliwia bez żadnych ograniczeń przesiadanie się. Mając bilet miesięczny nie jesteśmy zobligowani do jeżdżenia tylko po

danej trasie (dom-praca, praca-dom). Możemy pojechać na zakupy czy odwiedzić znajomych.

Oprócz biletów miesięcznych, ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni posiadają również w swojej ofercie bilety semestralne skierowane tylko do uczniów i studentów. Bilety semestralne występują jako bilety 4-miesięczne (ważne od 1 października do 31 stycznia lub 01 lutego do 31 maja) oraz jako bilety 5-miesięczne (ważne od 01 września do 31 stycznia lub 01 lutego do 30 czerwca). Ich ceny także są ustalone na atrakcyjnym dla pasażerów poziomie.

Honorowanie biletów w Sopocie
W 2013 r. wprowadzone zostało honorowanie przez ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni własnych biletów miesięcznych, 30-dniowych i semestralnych ważnych na terenie Sopotu emitowanych przez obu organizatorów. Oznacza to, że mieszkaniec Sopotu nie musi mieć już dwóch różnych biletów, żeby pojechać linią 187 oraz 122 po Sopotcie. Wystarczy, np. że kupi bilet ZKM w Gdyni i może jeździć wszystkimi autobusami i trolejbusami na terenie Sopotu. Może także korzystać z biletu metropolitalnego.

Bilety metropolitalne
Oprócz komunalnych biletów metropolitalnych oferta MZKZG zawiera również kolejowo-komunalne bilety metropolitalne ważne w autobusach, tramwajach i trolejbusach oraz w pociągach SKM w Trójmieście i Przewozów Regionalnych. Połączenie podróży autobusem i pociągiem daje możliwość skrócenia czasu podróży, co jest jednym z głównych postulatów przewozowych osób podróżujących komunikacją zbiorową. Od 2008 r. nie trzeba mieć dwóch (lub więcej) różnych biletów, żeby korzystać z pociągu i autobusu wystarczy jeden – metropolitalny. Rys. 1 przedstawia sprzedaż biletów metropolitalnych miesięcznych i 30-dniowych w latach 2008-2012. Z rysunku wynika, że bilety te z roku na rok cieszą się coraz większą popularnością.

Porównanie cen biletów miesięcznych w wybranych miastach w Polsce

W tabeli 2 przedstawiono porównanie cen biletów miesięcznych i 30-dniowych w poszczególnych miastach Polski, z podziałem na bilety miejskie i bilety aglomeracyjne. Na te inne miast Polski ceny biletów na terenie MZKZG przedstawiają się korzystnie, biorąc pod uwagę obszar obowiązywania biletów oraz różne środki transportu, z których można korzystać posiadając dany bilet.

Zachęcamy do zapoznania się z ofertą biletów miesięcznych ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo i MZKZG oraz do korzystania z tych biletów.

Bilet ważny na	Cena biletu jednorazowego na linie zwykłe [w zł]	Cena biletu miesięcznego na linie zwykłe [w zł]	Liczba przejazdów, po wykonaniu których na podstawie biletu miesięcznego „jeździmy za darmo”
Gdańsk	3	88	29
Gdynię	3	80	27
Sopot	3	62*	21
Wejherowo +gminy ościenne	3	92	31
Wszystkie autobusy, tramwaje, trolejbusy na terenie MZKZG	3,20	130*	40

* Bilet ważny w Sopocie oraz bilet MZKZG obowiązuje również na liniach pospiesznych i nocnych

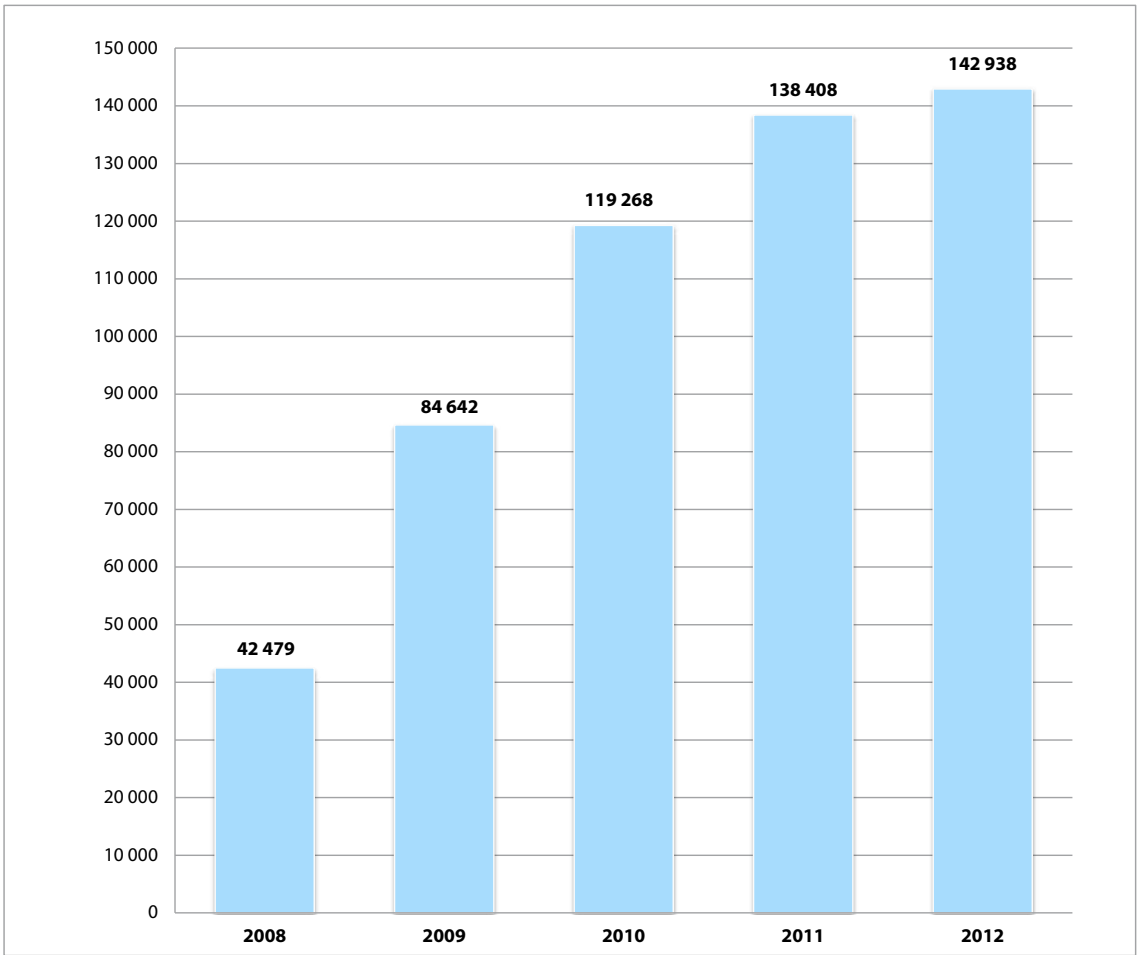
Tab. 1. Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych oraz liczba przejazdów, po wykonaniu których na podstawie biletu miesięcznego jeździmy komunikacją miejską „za darmo”

Ceny biletów miesięcznych (30-dniowych) w wybranych miastach Polski [w zł]								
	Kraków	Łódź	Poznań	Szczecin	Śląsk	Warszawa	Wrocław	Obszar MZKZG
miejski	94	80	107	100	126	100*	90	80/88
aglomeracyjny	144	96	185	162	150	196*	–	130/186*
semestralny 4-miesięczny	–	180	311	275	–	–	150	152/167
semestralny 5-miesięczny	275	223	380	340	–	–	185	190/209

* Bilety te obowiązują również w pociągach

Gdynia/Gdańsk

Tab. 2. Porównanie cen biletów miesięcznych i 30-dniowych w poszczególnych miastach Polski, z podziałem na bilety miejskie i bilety aglomeracyjne



Rys. 1. Sprzedaż metropolitalnych biletów miesięcznych i 30-dniowych w latach 2008-2012 [w szt.]

CZASOWY biletmetropolitalny	24 h		72 h		30 dni albo miesięczne		JEDNOPRZEJAZDOWY biletmetropolitalny	telefoniczny		papierowy	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy		normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
KOMUNALNY obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	14 zł	7 zł	28 zł	14 zł	130 zł	65 zł	NA LINIE ZWYKŁE obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	2,80 zł	1,40 zł	3,20 zł	1,60 zł
KOLEJOWO-KOMUNALNY DWÓCH ORGANIZATORÓW obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR REGIO) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo	17 zł	8,50 zł	–	–	186 zł	93 zł					
KOLEJOWO-KOMUNALNY WSZYSTKICH ORGANIZATORÓW obowiązuje w pociągach Przewoźników Kolejowych (SKM, PR REGIO) oraz w pojazdach: ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	20 zł	10 zł	40 zł	20 zł	220 zł	110 zł	NA LINIE NOCNE, POSPIESZNE, SPECJALNE I ZWYKŁE obowiązuje w ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo	3,80 zł	1,90 zł	4,20 zł	2,10 zł

Być kobietą – w komunikacji miejskiej

ANNA ŚLIPSKA

Drogie Panie, mili Panowie zastanówmy się czy płęć wpływa na oczekiwanie oraz postawę wobec transportu zbiorowego. Przyjrzyjmy się dzisiaj tematowi, na który niewiele osób zwraca uwagę. Spróbujmy tak- że stworzyć kilka portretów kobiet, będących pasażerkami komunikacji miejskiej. Na ogół paniom jako pasażerkom poświęca się niewiele miejsca. Do niedawna zwracano na nie uwagę, wyłącznie jako na osoby kierujące pojazdami transportu zbiorowego. Panie kierujące autobusami wzbudzały spore zainteresowanie i fascynację. Dzisiaj widok kobiety prowadzącej autobus, trolejbus czy tramwaj nie stanowi żadnego zaskoczenia.

My spojrzmy na kobietę w środkach transportu zbiorowego z drugiej strony, a mianowicie jako pasażera. Warto w tym miejscu na początku zwrócić uwagę, że w świetle wyników badań struktury pasażerów kobiety są dominującą grupą, jeśli chodzi o korzystanie z komunikacji publicznej. Należy także pamiętać o tym, że kobiecość rządzi się swoimi prawami i oczekiwania Pań, zarówno co do komfortu jazdy czy zachowań współpasażerów mogą nieco odbiegać od męskiego punktu widzenia.

Walka kobiet o równouprawnienie i poprawność polityczna wypierają zasady dobrego wychowania, savoir-vivre'u czy kindersztuby. Zyskując

czego musimy często niepotrzebnie angażować osoby trzecie celem bezpiecznego dotarcia do domu.

Kobieta w ciąży

W dzisiejszych czasach przestaje dziwić widok stojącej kobiety w zaawansowanej ciąży w autobusie czy tramwaju, podczas gdy nastolatek wygodnie przeciąga się na siedzeniu, ze słuchawkami na uszach. Niestety zdarza się także, że osoby trzecie zamiast pomóc kobiecie, która męczy się z wprowadzeniem wózka do pojazdu, przyglądają się jej bez emocji. Mimo, że ciąża to nie choroba, tej grupie pań należą się specjalne przywileje, chociażby ze względów zdrowotnych. Wiele osób nie zdaje sobie sprawy, a może nie chce sobie zdawać, jak poważne konsekwencje mógłby wywołać upadek ciężarnej w momencie awaryjnego hamowania pojazdu. Nawet jeśli kobieta o to nie prosi, zasady dobrego wychowania nakazują ustąpić jej miejsca siedzącego.

Ja, Moje, dla Mnie – egocentryzm w stosunkach społecznych – staje się signum temporis (znakiem czasu), widocznym również w komunikacji miejskiej. Przed laty Danuta Rinn śpiewała: „gdzie ci mężczyźni, prawdziwi tacy, mmm orły, sokoły, herosy!?”. Ja, pomimo że jestem relatywnie młodą pasażerką komunikacji miejskiej powtarzam je sobie w myślach jak mantrę niemal codziennie...

Kobieta matka

Jej nieodłącznym atrybutem jest wózek, mała torebka przewieszona przez ramię i wzrok skupiony na ukochanym maleństwie. Czasami zdarza się, co wcale nie jest taką rzadkością, że dodatkowo młoda mama musi dzielić swoją uwagę podczas podróży na kilka pociech równocześnie, co stanowi nie lada wyzwanie.

Obecnie wjazd czy wyjazd wózkiem z pojazdów należących do komunikacji miejskiej nie stanowi problemu, gdyż większość taboru to pojazdy niskopodłogowe. Trudność pojawia się dopiero w momencie, kiedy młoda mama chce skorzystać z przejazdu SKM-ką, gdzie występuje konieczność wniesienia wózka do środka po schodach. Zbyt często wygląda to tak, że albo kobieta zмага się z bagażem samotnie, choć nie-rzadko jest to co najmniej kilkanaście kilogramów lub prosi o pomoc osoby trzecie. Z moich obserwacji wynika, że wbrew pozorom, to kobiety często pomagają sobie nawzajem, a niektórzy muskularni panowie przypatrują się im z trudno ukrywającym

rozbawieniem.

We wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej są oznakowane specjalne miejsca przeznaczone dla osób z małymi dziećmi, najczęściej zajęte przez przypadkowe osoby. W tym miejscu pojawia się podobny problem, jak z kobietami w ciąży. Powinniśmy zdać sobie sprawę, że maluchowi stojącemu w pojeździe z rodzicem bardzo trudno jest zachować równowagę, ponadto istnieje również zagrożenie, że w zatłoczonym autobusie ktoś może go zwyczajnie nie zauważyć i niechący wyrządzić krzywdę. Z kolei nawet kilkuminutowa podróż z parolatkami na rękach musi być naprawdę wyczerpująca i równie niebezpieczna. Ponadto pojawia się problem kradzieży. Młoda mama zajęta opieką nad dzieckiem może stać się łatwym łupem dla złodziei.

Kobieta seniorka

Wychowywała się w czasach kiedy szacunek wobec kobiet i dobre maniery były na co dzień normą. Nie jest w stanie zrozumieć tego, co obserwujemy obecnie na ulicach. Ma swoje przyzwyczajenia i nie jest w stanie z pewnych rzeczy zrezygnować. Ze względu na stan zdrowia miejsce siedzące jest jej zazwyczaj po prostu niezbędne, gdyż nie jest w stanie wytrzymać kilkuminutowej podróży stojąc. Bardzo często ma ze sobą kule lub laskę, bez których nie jest w stanie chodzić.

Denerwują ją głosne rozmowy przez telefon i kolokwialne słownictwo używane w trakcie dialogów prowadzonych przez współpasażerów, z resztą nie tylko ją. Nie jest w stanie zrozumieć wyizolowanych, młodych ludzi ze słuchawkami na uszach, rozwalonych na miejscach siedzących. Bardzo często podróżuje w towarzystwie drugiej osoby, która jest jej opiekunem. Krótko mówiąc, ze względu na wiek, szacunek i zachowanie podstawowych zasad kultury jest jej po prostu należą.

I jeszcze jedno, ze względu na ograniczoną sprawność ruchową i możliwość reakcji, starsze kobiety bardzo często stają się cenną pożywką dla kieszonkowców. Nie sama kradzież pieniędzy, ale nerwy związane z późniejszą koniecznością wyrobienia nowych dokumentów, czy wymiany zamków stanowią tutaj największe źródło stresu.

Kobieta ze względu na wiek i rolę społeczną, którą pełni, wykazuje zupełnie inne, a zarazem te same potrzeby w kontekście realizacji podróży miejskich. Każdy etap rodzi przed

nią nowe zadania, a tym samym i problemy.

Młoda, niebieskooka blondynka, matka trójki dzieci, czy seniorka to przede wszystkim kobiety, a tym samym drodzy Panowie wasze partnerki, ukochane żony, oddane matki waszych dzieci i to od Was w znacznej mierze zależy nasze bezpieczeństwo i komfort podróży.

Lista najważniejszych postulatów odnośnie realizacji podróży miejskich z perspektywy kobiet:

- jeszcze więcej służb bezpieczeństwa w pojazdach komunikacji miejskiej, zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych i monitoring w każdym pojeździe;
- nie przysmykanie oczu i bezwzględne karanie osób spożywających napoje alkoholowe w środkach transportu zbiorowego;
- wyprowadzanie z pojazdu agresywnych pasażerów, będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających;
- pomoc przy wnoszeniu wózka do pojazdu;
- ustępowanie miejsca kobietom starszym, niepełnosprawnym, ciężarnym i z małymi dziećmi na rękach.

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 – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kolodziejski

Współpraca:

Olgięder Wysomirski

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 nadanych materiałów. Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

16-22 września 2013

Europejski Tydzień Mobilności

mzkg.org



18 września 2013

Europejski Dzień Trolejbusowy

20-22 września 2013

promocyjna oferta SKM. Podróżujące razem osoby (grupa od 2 do 5 osób, w tym co najmniej jedno dziecko do 16 roku życia) mogą nabyć **bilet z ulgą handlową 33%** na przejazd pociągami SKM w jedną stronę lub „tam i z powrotem”

21 września 2013

bezpłatna historyczna linia 101. Najnowsze przegubowe autobusy ZKM w Gdańsku i PKM w Gdyni pomiędzy Gdańskiem i Gdynią będą kursować co 30 min od godz. 10.00 do 19:30

Odjazdy z Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku: 10.00, 10.30, 11.00, **11.30, 12.00, 12.30**, 13.00, 13.30, 14.00, **14.30, 15.00, 15.30**, 16.00, 16.30, 17.00, **17.30, 18.00, 18.30**

Odjazdy z Dworca Głównego PKP w Gdyni: **10.00, 10.30, 11.00**, 11.30, 12.00, 12.30, **13.00, 13.30, 14.00**, 14.30, 15.00, 15.30, **16.00, 16.30, 17.00**, 17.30, 18.00, 18.30

na zielono zaznaczono kursy wykonywane przez autobusy zasilane CNG

22 września 2013

bezpłatne przejazdy autobusami, tramwajami i trolejbusami dla właściciela lub współwłaściciela samochodu osobowego legitymującego się ważnym dowodem rejestracyjnym

bezpłatna historyczna linia 326 w Gdyni z Grabówka do Orłowa. Zabytkowe trolejbusy będą kursować wg rozkładu jazdy ważnego w niedziele i święta, tj. co 40 min od godz. 10.00 do 18.00

