

Nr 7

czerwiec 2013  
nakład: 30 tys. egz.  
ISSN 2083-6597egzemplarz bezpłatny  
mzkzg.org

# Przystanek

## metropolitalny

### Pomorska Kolej Metropolitalna w Gdyni



Miasto Gdynia i Pomorska Kolej Metropolitalna uzgodniły zasady finansowania budowy przystanków kolei metropolitalnej, które będą zlokalizowane w granicach administracyjnych Gdyni przy trasie linii kolejowej Gdynia – Kościerzyna. Do 2015 r. na terenie Gdyni będą funkcjonować przystanki PKM: Gdynia Karwiny, Gdynia Stadion, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana i Gdynia Główna.

KG ■  
więcej - s. 2

### 140 lat tramwajów w Gdańsku



Od kilku miesięcy tramwaje w Gdańsku jeżdżą oklejone specjalnymi znaczkami przedstawiającymi tramwaj z charakterystycznymi dla miasta żurawiami: starym i nowym. Znaczkami mają na celu zwrócić uwagę pasażerów i mieszkańców na fakt, że w tym roku gdańskie tramwaje obchodzą 140-letnią rocznicę pojawienia się ich na ulicach naszego miasta.

JD AK SZ ■  
więcej - s. 6 i 7

### Gmina Szemud przystąpiła do MZKZG



W styczniu 2013 r. zakończyła się procedura przyjęcia Gminy Szemud do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. To już czternasta gmina, która stała się członkiem związku komunalnego, którego celem jest integracja transportu miejskiego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej.

PM ■  
więcej - s. 8

2008-2012

## 5 lat z biletem metropolitalnym

Mieszkańcy i turyści na podstawie biletów metropolitalnych realizują około 1,2 mln przejazdów miesięcznie



HUBERT KOŁODZIJSKI

1 stycznia 2008 r. rozpoczęła się sprzedaż biletów metropolitalnych. Od tego momentu, po raz pierwszy, na podstawie jednego – papierowego lub elektronicznego biletu można w trakcie jednej podróży dowolną liczbę razy jechać autobusem, tramwajem, trolejbusem i pociągiem. Wiele osób czekało na ten bilet stanowiący istotny element integracji komunikacji miejskiej w naszej metropolii. Część z nich nie wierzyła, że zostanie on wprowadzony – a jednak udało się! Wspólny bilet jest i świetnie się sprzedaje! Sprzedaż biletów w przeciągu 5 lat wzrosła czterokrotnie. Już w 2008 r. zostało sprzedanych prawie 100 tys. biletów metropolitalnych, a ciągle rosnące zainteresowanie tymi biletami ze strony mieszkańców i turystów spowodowało, że sprzedaż biletów w 2012 r. przekroczyła 400 tys. sztuk. Co ważne, wzrosła sprzedaż wszystkich rodzajów biletów. W ten sposób odbiorcy tej oferty potwierdzili, że bilet ten był potrzebny. Mieszkańcy i turyści na podstawie biletów metropolitalnych realizują około 1,2 mln przejazdów miesięcznie.

Co należy zaliczyć do najważniejszych zalet biletu metropolitalnego? Jedną z największych zalet biletu metropolitalnego jest zasięg jego

obowiązania. Na jego podstawie komunikacją komunalną (autobusem, tramwajem, trolejbusem) można podróżować na terenie 14 miast i gmin tworzących Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej.

Dodatkowo na podstawie tego biletu można podróżować pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) i Przewozów Regionalnych (PR). Możliwość przesiadania się i dowolnego wykorzystywania poszczególnych środków transportu wpływa na zmianę zachowań komunikacyjnych. Pasażerowie kierując się swoją wygodą mogą wybierać najbardziej dogodny sposób dotarcia do celu biorąc pod uwagę np. prędkość, częstotliwość, odległość przystanku od początkowego i docelowego miejsca podróży. Zwiększa się również ich mobilność, czego potwierdzeniem jest rosnąca liczba przejazdów realizowanych na podstawie okresowych biletów metropolitalnych. Bilet metropolitalny pozwala jednocześnie na minimalizowanie negatywnych konsekwencji zakłóceń w ruchu transportu zbiorowego – jak nie jeżdżą tramwaje – można pojechać SKM-ką – lub odwrotnie.

Co jeszcze zachęca pasażerów do kupowania biletu metropolitalnego?

Istotnym elementem jest prosta i przejrzysta taryfa, na którą składają się ceny poszczególnych rodzajów biletów i uprawnienia do przejazdów ulgowych. Szczególnym zaintereso-

waniem cieszą się w przypadku biletów metropolitalnych bilety ulgowe. Uczeń, student, emeryt może podróżować z 50% ulgą. Ta ulga powoduje, że niemała cena, którą trzeba zapłacić za bilet metropolitalny, staje się ceną względnie atrakcyjną. 110 zł za najdroższy okresowy bilet ulgowy to też spora kwota, ale można jednak dzięki temu jeździć bez żadnych ograniczeń po całej metropolii – wszystkim! Statystyki sprzedaży potwierdzają, tak jak można było się tego spodziewać, że najczęściej okresowych biletów ulgowych kupują studenci.

Najtańszy bilet w metropolii

Najtańszym biletem w metropolii jest jednorazowy komunalny bilet metropolitalny. Jego cena wynosi 2,80 zł. Kto ma telefon może go kupować. Należy wcześniej zasilić swoje specjalne konto (stanowiące elektroniczną portmonetkę) i później przy pomocy telefonu można kasować bilety. Ten bilet bardzo szybko zyskuje na popularności - w marcu br. zostało sprzedanych prawie 13 tys. tych biletów. Nie tylko jest to bilet tani, ale przede wszystkim uniwersalny. Można go skasować zarówno w gdańskim tramwaju, w gdyńskim trolejbusie, jak i w wejherowskim autobusie!

Sprzedaż biletów przez internet

Wprowadzenie możliwości zakupu biletu przez internet ucieszyło osoby nowoczesne, ceniące swój czas

W latach 2008-2012 sprzedano 1 317 753 bilety metropolitalne,

w tym:

- 653 851 biletów papierowych;
- 539 752 biletów elektronicznych;
- 124 150 biletów telefonicznych;
- 16 533 bilety zostały zakupione przez internet.

Najlepiej sprzedającym się biletem miesięcznym lub 30-dniowym jest bilet metropolitalny wszystkich organizatorów – 166 135 szt.

Najlepiej sprzedającym się biletem 24-godzinnym jest bilet dwóch organizatorów ZTM+KOLEJ – 297 653 szt.

Najlepiej sprzedającym się biletem 72-godzinnym jest bilet metropolitalny wszystkich organizatorów – 55 424 szt.

Najlepiej sprzedającym się biletem jednorazowym jest bilet ważny na linie zwykłe – 118 419 szt.

dokończenie - s. 3



więcej o nagrodzie dla Gdyni - s. 8

### Gdynia Zwycięska!

Nagroda Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego dla Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni w kategorii „Customer Service” Central and East European Countries. Gratulujemy!





# Nie jedziesz sam

KRZYSZTOF GRZELEC

mzkg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy razem”

Komunikacja miejska nazywana jest także komunikacją publiczną i zbiorową. Nie bez przyczyny. W odróżnieniu od samochodu osobowego, nazywanego np. w planowaniu systemów transportu miejskiego, transportem indywidualnym (bo przeciętnie, statystycznie, w każdym samochodzie podróżuje 1,54 osoby), w komunikacji miejskiej wspólnie jednym pojazdem podróżuje od kilkunastu do ponad stu osób, w zależności od trasy, rodzaju pojazdu i pory dnia.

Wybór środka transportu zbiorowego powoduje, że musimy dostosować się nie tylko do obowiązujących przepisów ustalonych przez organizatora transportu, ale także przestrzegać pewnych niepisanych reguł i zasad, ułatwiających korzystanie z usług. Skłonność do przestrzegania tych zasad jest wyrazem naszego wychowania, stosunku do innych osób wspólnie z nami podróżujących, czy

wreszcie pewnym odzwierciedleniem poziomu cywilizacyjnego z jakim mamy do czynienia pomiędzy Odrą a Bugiem.

Oto tylko cztery przykłady praw zwyczajowych obowiązujących w pojazdach komunikacji miejskiej:

1. Ustąp miejsca osobie starszej, niepełnosprawnej lub kobiecie ciężarnej.
2. Nie rozmawiaj głośno przez telefon komórkowy.
3. Pierwszeństwo zajmowania miejsca siedzącego ma pasażer a nie bagaż.
4. Wchodząc do pojazdu zdejmij plecak.

Alternatywą dla określonych praw zwyczajowych, a więc niepisanych, wynikających z przekonania o słuszności przestrzegania określonych zasad z punktu widzenia mieszkańców, jest ich formalizacja. Oznacza ona zapisanie i uchwalenie tych zasad

w formie określonych przepisów. I tu dochodzimy do podstawowego pytania. Czy wszystko wymaga formalizacji? Czy jest to nam potrzebne?

Nieprzestrzeganie praw zwyczajowych jest często pokusą dla ich sformalizowania, zapisania, skodeksowania i uchwalenia jako prawa bezwzględnie obowiązującego. Wadą prawa sformalizowanego jest to, że tworzy ono pozornie przejrzystą sytuację, w której trzeba przestrzegać przepisu i... już! Pozornie.

Wyobraźmy sobie uregulowanie prawa dotyczące rozmów przez telefon komórkowy w pojazdach komunikacji miejskiej. Można wprowadzić przepis zabraniający rozmów przez komórkę w ogóle. W końcu rozwiązanie najprostsze jest najbardziej efektywne. No, ale zawsze jest jakieś „ale”. A co z sytuacją, gdy ktoś stracił przytomność w tramwaju? Pomoc może wzać motorniczki – ktoś

odpowie. A jeżeli to motorniczki straci przytomność? To... można wyjść z tramwaju, żeby nie łamać prawa – odpowie legalista. A jeżeli drzwi są zamknięte? To... no właśnie... to tylko niewinny przykład w jakich bólach rodzi się prawo. Więc może dopuścić rozmowę, ale po cichu. No dobrze, ale co to znaczy po cichu? Ile decybeli? Kto to ma zmierzyć? Poza tym co za głośno dla Nowaka, może nie przeszkadzać Kowalskiemu. Przygłucha starsza Pani ma inną wrażliwość niż kobieta z migreną. Każdy taki przepis dostarcza radości dziennikarzom, a za ich pośrednictwem internautom, a za ich pośrednictwem internautom, którzy nie zostawiają suchej nitki na formalizacji prawa zwyczajowego. I najczęściej mają całkowitą rację.

A propos internatów. Dyskusja w internecie dotycząca właśnie głośnych rozmów przez telefon, zainicjowała samorzną akcję wlepki, zwracającą uwagę gadułem, że nie

podróżują sami. Siła tej akcji tkwiła niewątpliwie w jej spontaniczności i bezpośrednim przekazie. Cóż, hasło na wlepkach „Nie drzyj ryja!”, jest bardzo przekonujące i z punktu widzenia komunikatywności nie można mu nic zarzucić. Ale co wolno autorom akcji społecznych, nie zawsze wypada przedstawicielom instytucji. MZKZG dostrzega problem stosowania praw zwyczajowych w pojazdach komunikacji miejskiej. Ponieważ nie jesteśmy zwolennikami formalizacji, postanowiliśmy odwołać się do wyobraźni pasażerów poprzez rysunki satyryczne. W najbliższych miesiącach w autobusach, trolejbusach i tramwajach będziemy przypominać o konieczności przestrzegania pewnych niepisanych zasad. Szanujmy prawo zwyczajowe, zanim ktoś wpadnie na pomysł wystawiania mandatów za przewóz plecaka na siedzeniu.

Temat będzie kontynuowany w następnym numerze.

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy bezpiecznie”



Dla bezpieczeństwa swojego dziecka ustawiaj wózek wzdłuż tramwaju, trolejbusu i autobusu

mzkg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy razem”



Wchodząc do pojazdu zdejmij plecak – pomyśl o innych pasażerach

mzkg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy razem”



Miejsca oznaczone tym piktogramem przeznaczone są dla osób starszych i mających problemy z poruszaniem się

mzkg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujemy razem”



Słuchaj muzyki używając słuchawek. Jeśli prowadzisz rozmowę telefoniczną – rób to dyskretnie

mzkg.org



Gdański tramwaj Bergmann + „doczepka warszawska” + ND na linii 3. Gdańsk, ul. Marynarki Polskiej  
 Fot. Sigurd Hilkenbach, ryc. Michał Kortas

**Pierwsza jednorotorowa trasa o długości 10 km, z kilkoma mijankami prowadziła z obecnego Targu Siennego w Gdańsku do Wrzeszcza i dalej do Oliwy. Niestety, już rok później z powodu konkurencyjności szybszej, biegnącej równoległe do tramwaju konnego kolei i braku rentowności, linia na odcinku z Wrzeszcza do Oliwy została na wiele lat zawieszona. Pierwsze połączenia tramwajowe były obsługiwane przez 18 wagonów piętrowych, zakupionych w Hamburgu, które jednorazowo mogły zabrać po około 40 osób. Dla porównania współczesny tramwaj jednorazowo jest w stanie przewieźć około 200 pasażerów.**

*Uwaga: w tekście, dla łatwiejszej orientacji czytelnika, użyto obecnych nazw ulic, miejscowości, itp.*

Od kilku miesięcy tramwaje w Gdańsku jeżdżą oklejone specjalnymi znaczkami przedstawiającymi tramwaj z charakterystycznymi dla miasta żurawiami: starym i nowym. Znaczkami mają na celu zwrócić uwagę pasażerów i mieszkańców na fakt, że w tym roku gdańskie tramwaje obchodzą 140-lecie rocznicę powstania się ich na ulicach Gdańska.

Pierwsze tramwaje, wówczas konne, pojawiły się na ulicach Nowego Jorku w 1832 r. Ich wprowadzenie rozwiązało szereg problemów komunikacyjnych ówczesnej amerykańskiej metropolii i szybko zostało podchwyczone przez inne miasta amerykańskie i europejskie.

Pierwsza linia tramwajowa na naszym kontynencie została zbudowana w Paryżu w 1855 r. W Polsce pierwszym miastem, które uruchomiło komunikację tramwajową była Warszawa. W Gdańsku na takie rozwiązanie komunikacyjne zdecydowano się w 1871 r. Rok później, powołano do życia pierwsze gdańskie przedsiębiorstwo komunikacji tramwajowej - Niemieckie Towarzystwo Tramwajów Konnych (filia Berlińskiego Towarzystwa Tramwajów Konnych - Deutsche Pferdeisenbahngesellschaft) i rozpoczęto prace związane z budową trasy tramwaju konnego. Budowniczości pierwsze trasy tramwaju konnego napotykali dużo problemów decyzyjnych-formalnych, szczególnie w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego. Prace udało się ukończyć po roku i w czerwcu 1873 r. na ulice Gdańska wyjechały pierwsze tramwaje konne.

Oczywiście trudno porównywać pierwsze pojazdy z tymi współczesnymi. W ciągu 140 lat zmieniła się napęd, sam pojazd, niezmienna pozostała sama idea. Tramwaj pozostał „pojazdem szynowym służącym do transportu miejskiego, poruszającym się po naziemnym torowisku wbudowanym w jezdnię, wydziałym albo niezależnym”.

Pierwsza jednorotorowa trasa o długości 10 km, z kilkoma mijankami prowadziła z obecnego Targu Siennego w Gdańsku do Wrzeszcza i dalej do Oliwy. Niestety, już rok później z powodu konkurencyjności szybszej, biegnącej równoległe do tramwaju konnego kolei i braku rentowności tramwajów, linia na odcinku z Wrzeszcza do Oliwy została na wiele lat zawieszona. Pierwsze połączenia tramwajowe były obsługiwane przez 18 wagonów piętrowych, zakupionych w Hamburgu, które jednorazowo mogły zabrać po około 40 osób. Dla porównania współczesny tramwaj jednorazowo jest w stanie przewieźć około 200 pasażerów.

Gdy w Gdańsku uruchamiano linię tramwaju konnego, na świecie zaczęto już szukać innych efektywniejszych rozwiązań transportowych. Tramwaje konne przestały wystarczać z powodu zbyt niskiej prędkości komunikacyjnej, zawodności i relatywnie dużego kosztu eksploatacji. O wiele lepszą komunikacją okazały się pojazdy szynowe, napędzane energią elektryczną, dlatego też, w 1896 r., a więc 15 lat po pojawieniu się pierwszego na świecie tramwaju elektrycznego (w Berlinie), tramwaje konne w Gdańsku zostały zastąpione tramwajami elektrycznymi.

Elektryfikacji sieci tramwajowej w Gdańsku przeprowadziła firma AEG, która jeszcze tego samego roku przekazała gotową infrastrukturę swojej spółce-córcie ALS z Berlina. Po bankructwie Niemieckiego Towarzystwa Tramwajów Konnych kilkakrotnie wystawiano tramwaje do budowy na licytacji, jednak przez długi czas nikt nie chciał się podjąć przedsięwzięcia z powodu jego małej dochodowości. Ostatecznie tramwaje gdańskie zostały przejęte przez spółkę Oskar Kupferschmidt und Otto Braunschweig OHG pod firmą Danziger Strassenbahn (Gdańskie Tramwaje). Jak widać inwestycje w komunikację miejską, były bardzo kosztowne i ryzykowne.

W ciągu 23 lat funkcjonowania komunikacji tramwajowej w Gdańsku, sieć torów tramwajowych została roz-

budowana do 21 km. Obsługiwało ją 58 wagonów. Zajezdnie znajdowały się we Wrzeszczu (ul. Partyzantów), Emaus (ul. Kartuska), Oruni (ul. Gościnną) oraz na Dolnym Mieście (ul. Kurza). W tym czasie powstały linie łączące Gdańsk z Orunią i Siedlcami, dworzec kolejowy przy Bramie Wyzynnej z Dolnym Miastem oraz dworzec kolejowy przy ul. Toruńskiej z przystanią statków pasażerskich na Motławie. Pierwsze tramwaje elektryczne zostały zakupione w firmie Herbrandt w Kolonii w Niemczech.

Istotny dla komunikacji tramwajowej był rok 1899. W tym czasie w Nowym Porcie przy ul. Władysława IV, dreźnie przedsiębiorstwo KUM-MER uruchomiło konkurencyjną firmę - Gdańskie Tramwaje Elektryczne (Danziger Elektrische Strassenbahn AG). Spółka swoją działalnością objęła częściowo Wrzeszcz, Brzeźno, Nowy Port, Letnicę, Młyniska i w części Śródmieście. W 1903 r., po poważnych trudnościach finansowych przedsiębiorstwa z Nowego Portu, ALS wykupił wszystkie akcje bankrutującej Spółki. W ten sposób doszło do zjednoczenia obu Spółek, które od tego momentu działały pod jednym (niezmienionym) szyldem Spółka Akcyjna Gdańskie Tramwaje Elektryczne SA (DES AG). Do tego czasu zbudowano linię tramwajową z Gdańska do Nowego Portu i dalej do Brzeźna. Wkrótce została ona przedłużona najpierw w okolice ul. Gnilnej, a następnie do Żurawia (przez ul. Szeroką i ul. Korzenną). Z Brzeźna natomiast przez ul. Gdańską i ul. Chrobrego poprowadzono linię tramwajową do ul. Waryńskiego (do wiaduktu kolejowego we Wrzeszczu).

W 1908 r., kiedy zbudowano linię tramwajową z Oliwy do Jelitkowa, wcześniej ponownie uruchomiono połączenie z Wrzeszcza do Oliwy (inną trasą niż pierwotnie). Długość wszystkich torowisk wynosiła już 41 km. W 1914 r. linie tramwajowe otrzymały oznakowania numeryczne, dotychczas bowiem tramwaje jeździły z tablicami zawierającymi jedynie nazwy końcowych przystanków. Przed wybuchem I Wojny Światowej

tablor tramwajowy w Gdańsku składał się już ze 104 wagonów silnikowych i ok. 90 przyczep. Głównymi producentami wagonów były nadal niemieckie firmy Herbrandt z Kolonii i Kummer z Drezna.

W okresie międzywojennym nastąpił dalszy dynamiczny rozwój komunikacji tramwajowej. Zmodernizowano istniejące torowiska i zbudowano sieć trakcyjną. Przebudowano m.in. obecną Al. Zwycięstwa, gdzie wydzielono torowisko tramwajowe pomiędzy dwiema jednokierunkowymi jezdniami. Przeniesiono linię tramwajową Gdańsk - Nowy Port z terenów stoczniowo-portowych wagonów doczepnych typu „KSW” (ul. Wiślina) na nową arterię komunikacyjną (ul. Marynarki Polskiej). Przedłużono linię Wrzeszcz - Brzeźno do Nowego Portu. W tym okresie wybudowano także częściowo nową linię od Opery Bałtyckiej poprzez aleję Hallera i ul. Mickiewicza do ul. Legionów. W okresie międzywojennym, w dniu 1 lipca 1927 r. uruchomiono dwutorową linię od Bramy Żuławskiej do Stogów Plaży. Linię do Oliwy przeniesiono z ul. Szymanowskiego i ul. Zamenhofa na al. Wojska Polskiego. Zlikwidowano natomiast torowisko na ul. 3 Maja oraz nierentowną linię łączącą ul. Łąkową poprzez Targ Rybny z kolejowym Dworcem Głównym.

Z okresu międzywojennego pochodzi zajezdnia tramwajowa przy ul. Wita Stwosza. Bardzo nowoczesna jak na ówczesne czasy, obejmująca warsztaty, wielotorową halę postoju-wo-naprawczą, kuźnię oraz lakiernię. Projekt ten szeroko komentowano i chwalono w ówczesnej prasie branżowej. Stara zajezdnia przy ul. Partyzantów została zaadaptowana na garaże autobusów, które do gdańskiej komunikacji miejskiej wprowadzono w 1926 r.

Podkreślenia wymaga fakt, że w latach dwudziestych ubiegłego wieku na dużą skalę inwestowano w nowy tabor, który został wyprodukowany w rodzimiej Gdańskiej Fabryce Wagonów. Pasażerów zaczęły wozić nowoczesne tramwaje znane gdańszczyźnie jako „Bergmanny”.

Służyły one mieszkańcom Gdańska do lat 70-tych XX w. Jeden, o numerze taborowym 266 zachował się do dnia dzisiejszego i funkcjonuje jako pojazd historyczny.

Tuż przed II Wojną Światową całkowita długość tras tramwajowych w Gdańsku wynosiła ponad 43 km. Obsługiwały ją 104 wagony silnikowe, 110 przyczep i 25 wagonów specjalnych. Ostatnie dostawy fabrycznie nowego taboru nastąpiły w 1944 r., kiedy w Gdańsku w ramach ogólnokrajowego programu produkcyjnego III Rzeszy otrzymał pięć wagonów silnikowych i dziesięć wagonów doczepnych typu „KSW” (Kriegsstraßenbahnwagen). Po II Wojnie Światowej KSW służył jako pierwowzór do przyszłej produkcji tramwajów typu N, kursujących wtedy w Gdańsku.

Zakończenie II Wojny Światowej przebiegało w Gdańsku bardzo dramatycznie i wiązało się z ogromnymi zniszczeniami. Po walkach w marcu 1945 r. sieć tramwajowa, podobnie jak i całe miasto, legła w gruzach. W tym samym roku Zarząd Miasta Gdańska utworzył Miejskie Zakłady Komunikacyjne odpowiedzialne za całą komunikację miejską w Gdańsku. Dzięki dużej pomocy tramwajarzy z innych miast: z Poznania, Warszawy i Łodzi udało się naprawić zniszczenia na tyle, że jeszcze w 1945 r. można było uruchomić linię do Wrzeszcza, Oliwy i Nowego Portu. Do końca 1947 r. ukończono odbudowę wszystkich, zniszczonych w czasie wojny, torowisk. Zlikwidowano jedynie torowisko na ul. Szerokiej i ul. Kowalskiej i ul. Korzennej. Uruchomiono natomiast komunikację tramwajową na Siedlce oraz z Targu Węglowego do ul. Legionów.

W 1946 r. zbudowano nową linię Oliwa - Sopot wzdłuż al. Grunwaldzkiej, która funkcjonowała do końca 1960 r., kiedy to pasażerów przejęła Szybka Kolej Miejska.

Na początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku trafiły do Gdańska pierwsze wagony silnikowe i doczepyne typu N i ND wyprodukowane w Chorzowskiej Wytwórni

Konstrucji Stalowych KONSTAL i Sanockiej Fabryce Wagonów. Do 1962 r. dostarczono w sumie 64 wagony silnikowe i 65 wagonów doczepnych. Umożliwiło to wycofanie z eksploatacji dużej liczby tramwajów zbudowanych przed 1945 r. Następnie większe zakupy pojazdów miały miejsce prawie dwadzieścia lat później - w 1969 r. Wówczas do Gdańska trafiły pierwsze wagony przegubowe typu 102N i 102Na również krajowej produkcji firmy KONSTAL.

W tym czasie poza zakupami nowych pojazdów, w Gdańsku prowadzono liczne inwestycje rozbudowujące sieć linii tramwajowych. W ten sposób Gdańsk wyróżniał się na tle wielu innych miast. Miasto nie poddało się ogólnomiastowemu trendom likwidacji lub ograniczania komunikacji tramwajowej.

W Gdańsku w latach 50. XX wieku, wybudowano pętlę tramwajową przy ul. Abrahama, dokąd przeniesiona została z pierwotnej lokalizacji na Placu im. Marszałka Piłsudskiego. Oddano do użytku poszerzona ul. Podwałe Przedmiejskie (na odcinku od ul. Chmielnej do ul. Okopowej) wraz z torami tramwajowymi (zsw. Trasa W-Z). Ruch skierowany został na nową trasę od Bramy Wyzynnej przez ul. Okopową, Podwałe Przedmiejskie i Wyspę Spichrzów do ul. Łąkowej. Na budowę dalszych odcinków Podwała z torami trzeba było czekać do lat 90-tych XX wieku. Ostatni odcinek od ul. Łąkowej do Bramy Żuławskiej oddano do użytku latem 1995 r. Zlikwidowano natomiast linie tramwajowe w ciągu ul. Długiej, Długiego Targu i Stągiewnej. We Wrzeszczu zdemontowano torowiska na ul. Waryńskiego i ul. Chrobrego. Wydużono zaś trasę od ul. Mickiewicza przez al. Hallera do petli przy Kolonii Uroda i później do Brzeźna.

W 1968, po ponad czterdziestu latach, ponownie uruchomiono linię tramwajową wzdłuż ul. 3 Maja. Na początku lat 70-tych XX w. zlikwidowano linię tramwajową ze Śródmieścia do Oruni. Przeniesiono także pętlę tramwajową z Targu Węglowego do ul. Doki. W tym czasie zakupiono pięć wagonów silnikowych i dziesięć wagonów doczepnych typu „KSW” (Kriegsstraßenbahnwagen). Po II Wojnie Światowej KSW służył jako pierwowzór do przyszłej produkcji tramwajów typu N, kursujących wtedy w Gdańsku.

Zakończenie II Wojny Światowej przebiegało w Gdańsku bardzo dramatycznie i wiązało się z ogromnymi zniszczeniami. Po walkach w marcu 1945 r. sieć tramwajowa, podobnie jak i całe miasto, legła w gruzach. W tym samym roku Zarząd Miasta Gdańska utworzył Miejskie Zakłady Komunikacyjne odpowiedzialne za całą komunikację miejską w Gdańsku. Dzięki dużej pomocy tramwajarzy z innych miast: z Poznania, Warszawy i Łodzi udało się naprawić zniszczenia na tyle, że jeszcze w 1945 r. można było uruchomić linię do Wrzeszcza, Oliwy i Nowego Portu. Do końca 1947 r. ukończono odbudowę wszystkich, zniszczonych w czasie wojny, torowisk. Zlikwidowano jedynie torowisko na ul. Szerokiej i ul. Kowalskiej i ul. Korzennej. Uruchomiono natomiast komunikację tramwajową na Siedlce oraz z Targu Węglowego do ul. Legionów.

W 1946 r. zbudowano nową linię Oliwa - Sopot wzdłuż al. Grunwaldzkiej, która funkcjonowała do końca 1960 r., kiedy to pasażerów przejęła Szybka Kolej Miejska.

Na początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku trafiły do Gdańska pierwsze wagony silnikowe i doczepyne typu N i ND wyprodukowane w Chorzowskiej Wytwórni

komunikacyjne z Gdańska i Gdyni w przedsiębiorstwo Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk - Gdynia (MZK G-G). Już pięć lat później powstało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk - Gdynia (WPK G-G), aby w 1989 r. na fali transformacji politycznej i przejściu odpowiedzialności za transport miejski przez samorządy, znów ulec podziałom. Wyłoniono wówczas z niego m.in. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, przekształcone w 2004 r. w spółkę z o.o. ze 100% udziałem Miasta Gdańska (już pod nazwą Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku). Rok później do zarządzania komunikacją miejską na swoim terenie, Miasto Gdańsk powołało Zarząd Transportu Miejskiego, który przejął szereg dotychczasowych zadań organizatorskich od ZKM w Gdańsku.

W 1999 r. zlikwidowana została zajezdnia tramwajowa przy ul. Łąkowej. W tym samym czasie zakupiono także pierwsze niskopodłogowe tramwaje NGd99 produkcji ALSTOM KONSTAL w Chorzowie. Był to ukłon władz Gdańska w kierunku osób niepełnosprawnych, dla których podróżowanie stało się dzięki temu dużo łatwiejsze.

Początek XXI wieku to bardzo intensywny okres w inwestycjach komunikacji tramwajowej w Gdańsku. Od 1996 r. Miasto Gdańsk prowadziło prace przygotowawcze nad Gdańskim Projektem Komunikacji Miejskiej (GPKM). Realizacja projektu została podzielona na etapy. W 2004 r. rozpoczęła została modernizacja torowisk tramwajowych (Przymorze, Zaspą, Jelitkowo, Wrzeszcz, Nowy Port, Brzeźno i Siedlce), która zakończyła się w 2008 r. Łącznie wyremontowano około 19,9 km sieci torowisk tramwajowych wraz z siecią trakcyjną i zasilaniem. W 2007 r., w ramach wspomnianego projektu, zakończono budowę linii tramwajowej ze Śródmieścia na Chelm. Ciekawostką jest fakt, że teren pod tę inwestycję został przygotowany już w latach 70-tych. Wykonano dodatkowe roboty ziemne, obiekty inżynierskie i urządzenia towarzyszące. Linia tramwajowa została zakończona węzłem przesiadkowym autobusowo-tramwajowym przy ul. Witosza. W ramach inwestycji zakupiono nowe tramwaje typu Bgmbardier Flexity Classic (NGT6-2Gd) zamontowane w Krakowie. W tym samym roku sprowadzono z Dortmundu przeznaczone m.in. do obsługi nowej linii używane tramwaje typu N8C, które poddano modernizacji celem zwiększenia ich dostępności dla osób niepełnosprawnych.

W 2009 r. zakupiono 35 nowych tramwajów 120NaG Swing z bydgoskiej fabryki PESA. Dostawy tramwajów odbywały się w latach 2010-2011. W tym czasie rozpoczęto również proces modernizacji zajezdni Wrzeszcz.

W 2010 r. w ramach uruchomienia Systemu Informacji Pasażerskiej, tramwaje wyposażono w urządzenia,

które po zalogowaniu pojazdu do systemu, wysyłają sygnał do serwera, skąd dociera on na tablicy elektroniczne zainstalowane na przystankach w formie informacji dla pasażerów.

W 2012 r. w ramach kontynuacji projektu GPKM (etap III) linia tramwajowa z Chelmu została przedłużona do petli Lostowice - Świętokrzyska, gdzie kończy się węzeł integracyjny. Oprócz integracji dwóch podstawowych środków komunikacji miejskiej tj. autobusu i tramwaju istotną rolę w integracji pełnią samochody osobowe i rowery w systemie Park and Ride oraz Bike and Ride. Umożliwia to osobom z terenów podmiejskich lub dzielnic południowych swobodnie przesiadać się z samochodu lub autobusu do tramwaju i kontynuowanie dalszej podróży do centrum miasta. III etap GPKM, podobnie jak i wcześniejsze części projektu, współfinansowany był ze środków Unii Europejskiej.

W kolejce do realizacji znajdują się plany mające na celu dalszy rozwój sieci tramwajowej w Gdańsku. Są to:

- budowa linii tramwajowej od petli Siedlce do przystanku budowanej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Brętowo;
- budowa linii tramwajowej Nowa Wąłowa - Polski Hak;
- przedbudowa węzła integracyjnego Śródmieście - pętla tramwajowa Czerwony Most.

Aktualnie (czerwiec 2013) 74% floty tramwajowej stanowią pojazdy niskopodłogowe lub z częścią niskopodłogową. Zadnie miasto w Polsce nie może pochwalić się tak wysokim wskaźnikiem posiadanych tramwajów z niską podłogą. Dla osób niedowidzących kolejne przystanki w tramwajach zaprowadzane są przez komunikaty głosowe. Ze względów bezpieczeństwa i dla wygod pasażerów poręcze malowane są na kolor żółty. Osoby niewidome w tramwajach Pesa Swing mogą skorzystać z przycisków oznaczonych językiem Braille'a a Tramwaje wyposażone są w rampy, ułatwiające wejście do pojazdu. 32% tramwajów wyposażonych jest w klimatyzację funkcjonującą na całej długości pojazdu. Dzięki rozwojowi gdańskiej komunikacji miejskiej jako jedno z nielicznych miast w Polsce może się pochwalić wzrostem liczby pasażerów. W 2009 r. przewieziono ich: 147,8 mln, w 2010 r. - 154,9 mln, w 2011 r. - 157 mln, w 2012 r. - 162,2 mln.

*W opracowaniu skorzystano m.in. z prac:*

*J. Kuklińskiego opracowanie dot. tramwajów w Encyklopedii Gdańskiej*

*J. Zwolskiego - Kolej - podstawy - wykład. Tramwaje.*

*E. Krysiak - Plan rozwoju sieci tramwajowej w Gdańsku*

*A. Nierychło - Mijanka.*

**Jak z autobusu zrobić trolejbus?**

## Koncepcja konwersji

TOMASZ LABUDA

Koncepcja konwersji (przebudowy) autobusów spalinowych na trolejbusy zrodziła się w 2003 r. Z jednej strony konieczność sukcesywnego wprowadzania do eksploatacji nowych pojazdów, w miejsce wyeksploatowanych trolejbusów i wysoki koszt zakupu nowych pojazdów, przewyższający możliwości finansowe spółki z drugiej, zmusiły zarząd przedsiębiorstwa do poszukiwania takiego rozwiązania, które umożliwiłoby wprowadzenie do ruchu pojazdów spełniających wysokie wymagania jakościowe, których cena uwzględniałaby możliwości finansowe Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni. W ramach projektu dofinansowanych przez Unię Europejską PKT zakupiło 35 nowych trolejbusów. Pozwoliło to wymienić 43% eksploatowanych pojazdów. Część pozostałych postanowiono wymienić przebudowując i modernizując używane niskopodłogowe autobusy na trolejbusy.

Wybrano autobus marki Mercedes O405N. Te 10 letnie wówczas pojazdy - w bardzo dobrym stanie technicznym - znakomicie kwalifikowały się do przebudowy. Ich wysoka podaż na rynku wtórnym oraz łatwy dostęp do części zamiennych, pozwalały na długofalowe planowanie przedsięwzięcia konwersji. Specjaliści z PKT od samego początku tak projektowali proces przebudowy, aby zminimalizować jego koszty. Początkowo zakupione autobusy wyposażano w zregenerowaną aparaturę pochodzącą z wycofanych z eksploatacji trolejbusów marki Jelcz. Używane przodespory z trolejbusów Jelcz pozwoliły na obniżenie kosztów i dobrze wpasowały się do nowej kabinie, ale ich stan techniczny (zwłaszcza aparaty stycznikowej) powodował występowanie dużej liczby usterek przebudowanych pojazdów. Z tego powodu w latach 2003-2009 w 22 przebudowanych na trolejbusy autobusach marki Mercedes O405N zastosowano stałoprądową aparaturę stycznikową, co można uznać za przedsięwzięcie nowatorskie na światowej skali.

Rozwijając tę technologię PKT zrezygnowało z zabudowy stałoprądowej stycznikowej, przechodząc na napędy impulsowe i asynchroniczne. Takie działanie było możliwe dzięki wysokim kwalifikacjom i zaangażowaniu pracowników, doświadczeni nabywanemu w trakcie kolejnych konwersji oraz posiadaniu przez



Mercedes O530 AC Citaro  
 Fot. MZKZG

PKT potencjałowi technicznemu. Proces przebudowy autobusu na trolejbus składa się z 8 etapów:

1. Zakup autobusu.
2. Usunięcie zbędnych podzespołów tj.: silnika spalinowego, skrzyni biegów, zbiornika paliwa itp.
3. Adaptacja komory silnikowej dla potrzeb aparatury elektrycznej.
4. Odtworzenie wnętrza i wzmocnienie dachu pojazdu.
5. Montaż pantografu i aparatury elektrycznej na dachu pojazdu i w komorze silnika.
6. Wykonanie instalacji i wiązek łączących poszczególne elementy aparatury.
7. Wstępny rozruch i badania izolacji.
8. Rejestracja gotowego pojazdu.

Cały proces przebudowy trwa, w zależności od typu pojazdu, od 2 do 4 m-cy.

W latach 2008-2012 do eksploatacji wprowadzono 1 trolejbus (Mercedes O405) z napędem impulsowym i 7 trolejbusów z napędem asynchronicznym, w tym 5 Mercedesów O405N i 2 Mercedesy O530 Citaro. PKT trolejbusuje także napęd w dwóch trolejbusach Solaris Trollino.

Przebudowywane pojazdy z napędem asynchronicznym oprócz nowoczesnych napędów energoelektrycznych wyposażone zostały również w alternatywny napęd baterijny pozwalający przejechać trolejbusowi bez zasilania z sieci trakcyjnej do 2 km oraz w monitoring, klimatyzację i inne nowoczesne wyposażenie.

## Twoja mapa MZKZG!

Bezpłatne mapy sieci komunikacyjnej MZKZG (edycja 2013) otrzymasz w Punktach Obsługi Klienta ZTM w Gdańsku, Biurach Obsługi Klienta ZKM w Gdyni oraz Punktach Informacji Turystycznej na obszarze Trójmiasta.

mzkzg.org





## Nagroda UTP dla Gdyni

KRZYSZTOF GRZELEC

29 maja 2013 r. w Genewie wręczono nagrody Grow Innovative with Public Transport przyznawaną przez Międzynarodową Unię Transportu Publicznego z siedzibą w Brukseli przedsiębiorstwom komunikacji miejskiej. W kategorii Customer Service (obsługi klienta) z obszaru krajów Europy Centralnej i Wschodniej główną nagrodę, spośród 60 konkurentów, przyznano Gdyni.

Nagroda przyznana gdyńskiej komunikacji miejskiej jest wyrazem wysokiej oceny działań jakie podjęto w Gdyni w okresie 20 lat po rozpoczęciu transformacji gospodarczej i ustrojowej oraz rezultatów osiągniętych w zakresie obsługi klienta realizowanej pod marketingowym hasłem „Jeździmy dla Ciebie”.

Usługi publiczne, w tym usługi komunikacji miejskiej, należały do najbardziej zaniedbanych dziedzin polskiej gospodarki. Ilość i jakość usług oferowanych w ramach transportu zbiorowego nie odpowiadały nie tylko preferencjom, ale często nawet elementarnym potrzebom transportowym mieszkańców. Gdynia jako jedno z pierwszych miast, podjęła próbę systemowej zmiany podejścia do organizacji, zarządzania i rozwoju komunikacji miejskiej. Celem podjętych działań było przede wszystkim postawienie w centrum uwagi klienta – pasażera i jego potrzeb.

Zasady marketingu, od lat wdrażane na zachodzie, w Polsce i byłych krajach socjalistycznych sprowadzane były do siemiężnych haseł w rodzaju reklama dźwignią handlu i usług. W Gdyni postanowiono natomiast oddać głos mieszkańcom i umożliwić im współkształtowanie oferty przewozowej.

W Gdyni po raz pierwszy w Polsce w tak kompleksowy sposób doprowadzono do przezwyciężenia roli komunikacji miejskiej w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców. Mieszkańcy przestali być „skazani” na komunikację miejską, korzystanie z niej stało



się równoprawnym, w stosunku do podróży własnym samochodem, a często także „bardziej trendy”, sposobem przemieszczania się po mieście.

Ponieważ w Gdyni przyjęto zasadę, że najważniejszy jest pasażer i jego oczekiwania, w pierwszej kolejności postanowiono zbadać potrzeby przewozowe mieszkańców, ich zachowania transportowe i preferencje w wyborze środków transportowych. Opracowano metodę kompleksowych badań marketingowych, które pozwoliły zidentyfikować podstawowe kierunki podróży miejskich i ich rozkład w ciągu dnia, cele podróży, preferencje w wyborze określonych środków transportu i ocenę komunikacji miejskiej.

Badania okazały się bardzo pomocne w przebudowie oferty przewozowej, ponieważ wskazały na najistotniejsze postulaty mieszkańców, dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Wyniki badań umożliwiły przygotowanie strategii marketingowej w postaci zestawu działań, w rezultacie których świadczone usługi komunikacji miejskiej miały odpowiadać nie tylko potrzebom, ale i aspiracjom mieszkańców Gdyni oraz gmin ościennych, obsługiwanych gdyńską komunikacją miejską. W pierwszej

kolejności przebudowano ofertę przewozową dostosowując ją do najważniejszych postulatów przewozowych, którymi w Gdyni od lat są: punktualność, bezpośredniość, częstotliwość i dostępność.

Kompleksowej przebudowie oferty przewozowej towarzyszyły zmiany organizacyjne. Po oddzieleniu organizacji usług od ich wykonania i wprowadzeniu konkurencji w realizacji przewozów, stworzono warunki do rzetelnego świadczenia usług przewozowych. Wizytówką Gdyni lat 90. XX w. stała się wysoka jakość usług komunikacji miejskiej.

Jakość w usługach musi iść w parze z nowoczesnością. Przemawia za tym nie tylko komfort klientów, ale także względy ekologiczne. Gdynia postawiła od początku na eksploatację nowoczesnego, proekologicznego taboru, czego wyrazem jest funkcjonowanie jednej z najnowocześniejszych w Europie i na świecie komunikacji trolejbusowej oraz autobusów zasilanych CNG. Głównym celem w procesie wymiany taboru stało się uzyskanie, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, 100% pojazdów posiadających niską podłogę. Jednocześnie wdrożono inne nowoczesne rozwiązania na miarę XXI w.: bilet elektroniczny, elektroniczną informację w pojazdach, serwis internetowy z pełną infor-

macją o usługach i możliwością zakupu biletu, uruchomiono biura obsługi klienta. W kolejce czekają już na wdrożenie inteligentny system sterowania ruchem pojazdów komunikacji miejskiej i elektroniczna informacja o rzeczywistym czasie odjazdów.

Gdynia świadomie zrezygnowała z roli lidera we wprowadzaniu nowinek technicznych, wychodząc z założenia, że od gadżetów ważniejsza jest sama usługa, spełniająca potrzebę przemieszczania się w określony sposób, a od nowego kasownika – uruchomienie nowej linii (warto w tym miejscu przypomnieć, że od 1992 r. uruchomiono w gdyńskiej komunikacji miejskiej 20 nowych linii autobusowych i 5 trolejbusowych, a liczba kilometrów realizowanych w gdyńskiej komunikacji miejskiej wzrosła o 1/3). Rola pioniera technologicznego jest poza tym obciążona dużym ryzykiem, a w tym względzie Gdynia woli stawiać na dobre i sprawdzone rozwiązania, tak aby klient otrzymywał usługę najwyższej jakości.

Takie podejście zostało jak widać nie tylko docenione przez mieszkańców, którzy podnieśli znacząco ocenę (w skali od 2 do 5) gdyńskiej komunikacji miejskiej – z 3,34 w 1994 r. do 4,18 w 2010 r., ale i także przez fachowców z UITP.

## Gmina Szemud czternastym członkiem Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

W styczniu 2013 r. zakończyła się procedura przyjęcia Gminy Szemud do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. To już czternasta gmina, która stała się członkiem związku komunalnego, którego celem jest integracja transportu miejskiego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej.

Szemud jest gminą wiejską w której mieszka 15 tys. osób (1,5% mieszkańców Związku). Powierzchnia gminy (177 km<sup>2</sup>) stanowi 12% powierzchni wszystkich miast i gmin tworzących związek komunalny.

W Gminie Szemud funkcjonują dwie linie komunikacji miejskiej – 191 i 193, które są orga-

nizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Linia 191 funkcjonuje w relacji Kołeczkowo – Gdynia Dąbrowa Tesco, natomiast linia 193 w relacji Szemud – Gdynia Dąbrowa Tesco. Rocznie linia 191 przewozi na obszarze Gminy Szemud 294 tys. pasażerów, natomiast linia 193 – 68,5 tys. pasażerów. Linia 191 wykonuje odpowiednio w dniu powszednim, sobotę i niedzielę 14, 8 i 6 par kursów, natomiast linia 193 we wszystkie dni tygodnia 3 pary kursów. Obie linie rocznie wykonują na terenie gminy ponad 152 tys. km.

Wraz z przystąpieniem Gminy Szemud do MZKZG jej mieszkańcy mogą korzystać

na liniach 191 i 193 z biletów metropolitalnych także na terenie gminy.

Już po przystąpieniu Szemudu do Związku nadeszła smutna informacja o śmierci Wójta Gminy Szemud Pana Zbigniewa Engelbrechta. Od czasu powstania MZKZG, Pan Wójt konsekwentnie opowiadał się za przystąpieniem Gminy Szemud do Związku i dzięki jego zaangażowaniu procedura rozszerzenia MZKZG zakończyła się pomyślnie z początkiem 2013 r. Odejście Pana Wójta Zbigniewa Engelbrechta jest dla wszystkich członków w związku niepowetowaną stratą.



### Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

ISSN 2083-6597

#### Wydawca:

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

#### Adres redakcji:

80-247 Gdańsk, ul. Sobótki 9  
Tel. 58 342 25 00 Fax 58 342 24 99  
e-mail: przystanek@mzkg.org  
Internet: www.mzkg.org

#### Zespół redakcyjny:

Krzysztof Grzelec – red. naczelny,  
Kamil Bujak, Hubert Kołodziejski

#### Współpraca:

Olgierd Wyszomirski

#### Projekt graficzny i skład:

MZKZG

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