

Nr 40

lipiec 2022
nakład: 30 tys. egz.
ISSN 2083-6597egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Elektryczne MAN-y dla Gdańska



Rozstrzygnięty został przetarg na dostawę 18 autobusów miejskich zasilanych energią elektryczną. Dziesięć standardowych i osiem przegubowych autobusów MAN Lion's City E trafi na ulice Gdańska w 2023 r.

więcej s. 3

Sentymentalne podróże żelaznymi drogami Pomorza



Prawdziwą gratką dla pasjonatów kolei (choć nie tylko) są przejazdy okazjonalne, szczególnie wtedy, kiedy angażuje się zabytkowy tabor. Niniejszy artykuł niech będzie swoistą wycieczką „palcem po mapie”, w której prześledzimy trasy pociągów TurKola w metropolii... urządzając sobie także wycieczkę poza jej granice.

więcej s. 4 i 5

Autobusy elektryczne już na ulicach Gdyni!



7 czerwca odbyła się uroczystość wprowadzenia do ruchu 24 autobusów elektrycznych Mercedes-Benz eCitaro. Pojawienie się ich na ulicy Gdyni to wynik realizacji projektu unijnego przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej sp. z o.o. w Gdyni.

więcej s. 7

Bilet Łączony Regionalny

... czyli rozszerzamy integrację

BARTOSZ SZWARC



28 kwietnia 2022 r. MZKZG uruchomił nową ofertę dla pasażerów - Bilety Łączone Regionalne, których ideą jest integracja komunikacji miejskiej z autobusowym transportem regionalnym.

Przypomnijmy, że system biletowy MZKZG daje pasażerom możliwość przemieszczania się pojazdami komunikacji miejskiej trzech organizatorów w naszej metropolii: Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo. Ponadto, bilety kolejowo-komunalne pozwalają na podróżowanie pociągami PKP SKM i POLREGIO. Prócz 7 miast, MZKZG współtworzy gmina miejsko-wiejska Żukowo oraz 6 gmin wiejskich (Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Szemud, Wejherowo).

W każdej z tych gmin obecna jest komunikacja miejska ZTM albo ZKM albo MZK. Należy jednak zauważyć, że sieć połączeń tych organizatorów obejmuje zazwyczaj tylko określony fragment gminy wiejskiej, powiązany funkcjonalnie z najbliższym miastem. W kilku gminach członkowskich MZKZG znajdują się rozległe obszary wiejskie, nieobsługiwane komunikacją miejską, przy tym położone daleko od czynnej linii kolejowej. Na większości tych terenów usługi transportu pasażerskiego świadczą regionalni przewoźnicy autobusowi, w tym Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk (PKS Gdańsk), Przewozy Autobusowe GRYF (P.A. GRYF) oraz PKS Gdynia. To właśnie z tymi przedsiębiorstwami MZKZG nawiązał współpracę.

Na czym polega koncepcja Biletu?

Konstrukcja Biletu Łączonego Regionalnego przypomina istniejący od lat bilet łączony z koleją. Mamy więc do czynienia z biletem dwuczłoniowym, którego zakup jest dla pasażera korzystniejszy, niż nabywanie dwóch niezależnych biletów. Możliwe kombinacje biletu wynikają z obszaru działania przewoźników autobusowych i ich „punktów styku” z liniami komunikacji miejskiej.

Część komunalna biletu, emitowana przez MZKZG, wygląda identycznie jak w przypadku biletu łączonego z koleją „siecowego jednego organizatora”. Jej koszt to 76 zł (bilet ulgowy: 38 zł). Upoważnia ona do podróży wszystkimi liniami komunikacji miejskiej (na całych

długościach) jednego organizatora: ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo. Natomiast część przewoźnika autobusowego wydawana jest na określoną relację (tam i z powrotem), a jej cena zależy od długości tej relacji. Przewoźnicy autobusowi honorują ulgi ustawowe (33%, 37%, 49%, 51%, 78%, 93%). Osoby nieuprawnione do żadnej z tych ulg otrzymują bilet z rabatem 10%. Część MZKZG zapisywana jest na imiennej, plastikowej karcie miejskiej. Część wydawana przez przewoźnika autobusowego ma postać papierową.

Bilety Łączone z PKS Gdańsk
PKS Gdańsk świadczy usługi głównie na obszarach położonych na południe i południowy zachód od Gdańska. W MZKZG są to gminy

Kolbudy i Pruszcz Gdański, a także miasto Pruszcz Gdański. PKS Gdańsk oferuje bilety od wybranej miejscowości do Dworca Autobusowego w Gdańsku, które mogą zostać połączone z częścią MZKZG na wszystkie linie ZTM w Gdańsku. Miejscowości objęte nowym biletem to, w gminie Kolbudy: Babidół, Bąkowo, Buszkowy, Czapielski, Kolbudy, Kowale, Lisewiec, Lublewo, Łapino, Ostróżki i Pręgowo. W gminie Pruszcz Gdański zaś: Będziszyn, Bystra, Jagatowo, Łęgowo, Przejazdowo, Roszkowo, Rusocin, Świńcz, Wiślinka i Wojanowo. Bilet może zostać również wystawiony od miasta Pruszcz Gdański.

Bilety Łączone z P.A. GRYF
Głównym obszarem działalności P.A. GRYF jest powiat kartuski.

W tym wypadku, Bilety Łączone Regionalne składają się z części MZKZG na wszystkie linie ZTM w Gdańsku oraz biletu P.A. GRYF, oferowanego na trasę od miejscowości w gminie Żukowo do Dworca Autobusowego w Gdańsku. Miejscowości w gminie Żukowo, objęte nowym biletem, to: Babi Dół, Banino, Borkowo, Gliniec, Leżno, Lniska, Miszewo, Pępowo, Przyjaźń, Rębichowo, Skrzyszewo i samo miasto Żukowo.

Bilety Łączone z PKS Gdynia
PKS Gdynia zapewnia obsługę komunikacyjną przede wszystkim w powiatach wejherowskim i puckim. Bilety Łączone Regionalne mogą w tym przypadku dotyczyć miejscowości w gminach: Luzino, Szemud i Wejherowo. W ramach współpracy z PKS ustalono pięć





Bilet Łączony Regionalny

... czyli rozszerzamy integrację

dokończenie ze s. 1

BARTOSZ SZWARC

„punktów styku”: Dworzec Autobusowy w Wejherowie (możliwe połączenie z biletem na linie MZK albo ZKM), Chwaszczyno (miejsce w gminie Żukowo, możliwe połączenie z biletem na linie ZTM albo ZKM), a także Karczemki, Koleczkowo i Szemud (w tych trzech miejscowościach możliwe połączenie z biletem na linie ZKM).

Zasięg Biletu Łązonego Regionalnego w gminie Luzino obejmuje miejscowości: Barłomino, Dąbrówka, Kębłowo, Kochanowo, Luzino, Milwino, Milwińska Huta, Robakowo, Sychowo, Wyszecino i Tepez. W gminie Szemud są to: Będargowo, Czestkowo, Dobrzewino, Donimierz,

Glazica, Grabowiec, Jeleńska Huta, Karczemki, Kamień, Kieleńska Huta, Kielno, Koleczkowo, Kopaniewo, Kowalewo, Lešno, Lebińska Huta, Lešno, Przetoczyno, Rębiska, Szemud, Szemudzka Huta, Warzno i Zęblewo. W gminie Wejherowo oferta czeka na mieszkańców Białej, Bieszkowic, Bolszewa, Cierzni, Gniwowa, Gowina, Góry, Gościcina, Kniewa, Nowego Dworu Wejherowskiego, Pętrowic, Piekietka, Reszek, Sopiészyna, Ustarbowa, Warszowska, Warszawskiego Młyna i Zamostnego. Bilet Łączony Regionalny może także zostać wydany na trasę: Wejherowo – Chwaszczyno.

Korzyści dla pasażerów

Jedynie część miejscowości wiejskich, położonych na obszarze MZKZG, obsługiwanych jest przez komunikację miejską (np. Koleczkowo) lub transport kolejowy (np. Luzino). Dzięki nowemu rozwiązaniu, Bilet Łączony Regionalny obejmuje aż 60 miejscowości wiejskich, których nie obsługuje ani komunikacja miejska, ani transport kolejowy (17 w sieci połączeń PKS Gdańsk, 5 w P.A. GRYF i aż 38 w siatce PKS Gdynia). Mieszkańcy tych miejscowości mogą, na podstawie jednego biletu miesięcznego, odbyć trasę do punktu przesiadkowego, a następnie

kontynuować podróż komunikacją miejską.

Warto zwrócić uwagę, że część komunalna biletu (emitowana przez MZKZG) jest wyjątkowo atrakcyjna cenowo. Osoby nieuprawnione do ulg w części przewoźnika autobusowego zyskują dodatkowo 10% przy zakupie części „regionalnej”. Prześledźmy to na przykładzie. Cena Biletu Łązonego Regionalnego na trasę Kolbudy – Gdańsk (zawierającego w sobie bilet na linie w ZTM Gdańsku) wynosi 337 zł (261 zł bilet PKS, 76 zł część MZKZG). Bilet PKS Gdańsk, bez 10-procentowego rabatu kosztowałby 290 zł. Bilet ZTM, ważny w granicach

Gdańska, kosztuje pasażera 109 zł. Zakup tych dwóch (niezależnych od siebie) biletów oznaczałby dla pasażera wydatek 399 zł. W opisanym przypadku pasażer zyskuje aż 62 zł. Korzyści podobnie kształtują się w przypadku biletów łączonych z PKS Gdynia i P.A. GRYF.

Więcej szczegółów

W serwisie mzkzg.org, w odpowiednich podstronach menu, dostępne są wszystkie szczegółowe informacje: zestawienia cen i relacji, uprawnienia do przejazdów ulgowych, a także punkty sprzedaży Biletu Łązonego Regionalnego wraz z godzinami ich otwarcia.

KAROL WOZNIAK

Mobility as a Service – mobilność jako usługa

KRZYSZTOF GRZELEC

Elektroniczne systemy pobierania opłat, zakup biletów przez internet, internetowe wyszukiwarki połączeń, informacje o odjazdach on-line w smartfonach – to rzeczywistość XXI w. w transporcie publicznym. Kłopot w tym, że korzystanie z tych udogodnień wymaga użytkownika i niekiedy logowania się do oddzielnych aplikacji.

A gdyby wszystkie najważniejsze udogodnienia związane z planowaniem, opłatami i informacją o re-

alizacji bieżącej podróży zaoferować w jednej aplikacji? Mobility as a Service (MaaS) – czyli mobilność jako usługa oferuje takie właśnie możliwości.

Rozwojowi platformy zintegrowanej mobilności towarzyszyło pojawienie się pojęcia mobilności jako usługi. Nie ma jednoznacznej definicji, która wskazywałaby na zakres usług i sposobów przemieszczania się, które tworzą mobilność jako usługę. W ofercie MaaS miasta, ale także regiony, wykorzystują tę koncepcję, dając możliwość kompleksowego zaplanowania podróży przez pasażerów

i jednocześnie zintegrowanej propozycji usług, które mogą być wykorzystane przy realizacji zaplanowanej podróży. Bazując na usługach organizatorów i przewoźników transportu zbiorowego oraz systemach udostępniających pojazdy na minuty dąży się do stworzenia jednej, zintegrowanej oferty MaaS, obejmującej możliwość zrealizowania danej podróży w różny sposób – przy wykorzystaniu różnych środków transportu. Takie podejście umożliwia ponadto władzom samorządowym poprawę efektywności zarządzania popytem, dynamiczne zarządzanie siecią, optymalizację tras transportu zbiorowego, a także zaplanowanie bardziej elastycznej oferty podróży.

MaaS obejmuje obsługę transportową realizowaną w pięciu etapach, w celu pełnego usatysfakcjonowania osoby korzystającej z usługi transportowej. Etapy te obejmują:

- jednorazową rejestrację zapewniającą korzystanie z wszystkich dostępnych usług z zakresu mobilności;
- planowanie podróży, wybór trasy i środków transportu, z jednoczesnym uwzględnieniem ceny, czasu, oczekiwanego standardu wygody oraz np. zastrzeżenia, że pojazd powinien być elektryczny;
- rezerwację pojazdów – stosowna informacja, dotycząca np. rezerwacji miejsca, przesyłana jest także do przewoźnika;
- płatność – pobrana opłata jest rozliczana pomiędzy wszystkimi podmiotami świadczącymi usługi składające się na daną podróż;
- podróż – system czuwa nad przebiegiem realizacji usługi, informując pasażera o ewentualnych opóźnieniach, zmianie trasy itp. Usługa MaaS może być zaprojektowana i obsługiwana przez podmiot publiczny lub przez podmiot prywatny

na podstawie licencji (na określony czas). MaaS realizowana przez podmiot publiczny, będący de facto monopolem publicznym, ułatwia wprowadzenie stosowanych regulacji i środków transportu, w zasadzie wartości publicznej. Władze publiczne mają zapewniony dostęp do danych niezbędnych w kształtowaniu oferty usług, a w dłuższej perspektywie polityki mobilności. Inną przesłanką obsługiwania MaaS przez podmiot publiczny jest pełnienie przez transport zbiorowy (organizowany przez władze publiczne), roli kregosłupa systemu. Publiczny monopol MaaS może jednak ograniczać liczbę dostawców usług (przewoźników prywatnych działających na własny rachunek i dostawców usługi wypożyczania pojazdów na minuty) i elastyczny system, poprzez tworzenie systemu hierarchicznych wejścia do bieru oraz nieregulowanie na preferencje użytkowników,

Elektryczne MAN-y dla Gdańska

OPRACOWANO NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW GAIT

Rozstrzygnięty został przetarg na dostawę 18 autobusów miejskich zasilanych energią elektryczną. Dziesięć standardowych i osiem przebudowanych autobusów MAN Lion's City E trafi na ulice Gdańska w 2023 r.

„Do gdańskiej floty dołączą pojazdy, które należą do czołówki najnowocześniejszych autobusów elektrycznych na świecie. Ten fakt niezmiernie cieszy i mamy nadzieję, że tę jakość dostrzeżę i docenię gdańszczanie podczas swoich codziennych, ekologicznych podróży po naszym mieście” – mówi prezes Gdańskich Autobusów i Tramwajów, Maciej Lisicki.

W przetargu uwzględniono określone parametry, mające wpływ na efektywność eksploatacyjną oraz komfort podróży. Autobusy MAN charakteryzują się sporym zasięgiem dzięki dużej pojemności baterii. Pojazdy będą obsługiwać gdańskie linie bez konieczności doładowywania na pętlach. Uzupelnianie baterii będzie się odbywać wyłącznie na terenie zajezdni, po zakończeniu pracy. „Ładowanie pojazdów na terenie zajezdni to aktualnie zauważalny już trend w Europie. Plusów tego rozwiązania jest wiele” – mówi wiceprezes GAIT, Jerzy Wiatr. „Między innymi, nie ma potrzeby budowania kosztownej infrastruktury na terenie miasta, która wraz z bardzo szybkim rozwojem technologii, prawdopodobnie w niedługiej przyszłości straci rację bytu, biorąc pod uwagę wyraźnie rosnące zasięgi pojazdów”. Zasięg autobusu elektrycznego standardowego zaoferowanego przez MAN wynosi 401 km, natomiast przebudowanego – 340 km.

Zgodnie ze standardami obowiązującymi w gdańskiej komunikacji miejskiej, nowe pojazdy, podobnie jak te już eksploatowane przez GAIT, przystosowane będą do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób podróżujących z wózkami dziecięcymi. W autobusach znajdować będzie się wydzielona, oznaczona strefa do bezpiecznego przewozu osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim i wózka dziecięcego oraz platforma umożliwiająca wjazd wózka. W trosce o potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób niewidomych i niedowidzących, wszystkie kolumny i poręcze wykonane będą w kolorze żółtym, a przyciski opisane w alfabecie Braille'a. W pojazdach zamontowane

będą także pasy do bezpiecznego przewozu rowerów. Siedzenia dla pasażerów zostaną wykonane z materiałów o podwyższonej odporności na zużycie i zniszczenia. Elektrobusy wyposażone będą w systemy monitoringu i klimatyzacji, o wydajności zapewniającej komfort podróżowania nawet w upalne dni, z uwzględnieniem specyfiki komunikacji miejskiej, tj. częstego otwierania drzwi. Tablice informacyjne dla podróżujących oraz

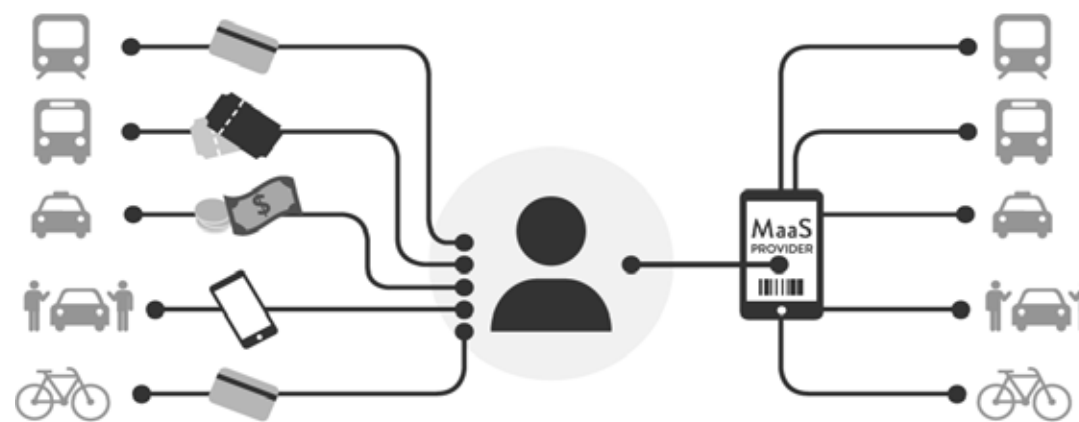
oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne pojazdów wykonane zostaną w technologii LED. W pojazdach zamontowane zostaną także gniazda USB oraz zautomatyzowane defibrylatory zewnętrzne AED. Pojazdy będą też wyposażone w system liczenia pasażerów.

„Bezemisijny transport to bezdyskusyjnie ważny element wysokiej jakości życia w mieście i trend, do którego zmierza dziś cały świat. Elek-

tryczne autobusy miejskie oznaczają zmniejszenie hałasu i CO2 w mieście, a w przyszłości także jego redukcję w skali globalnej, gdy bezemisijne będą także źródła pozyskiwania energii. Co istotne, obecnie ponad połowa pasażerów przemieszcza się po Gdańsku korzystając z tramwajów, czyli pojazdów zeroemisyjnych” – mówi zastępca prezydenta Gdańska ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu, Piotr Borawski.

Wartość zamówionych 18 autobusów MAN to 61 782 900 zł brutto. Natomiast jeszcze w tym roku do Gdańska dotrą trzy autobusy elektryczne typu mini Karsan Jest Electric, które obsługiwać będą obszar Starego i Głównego Miasta. Wraz z pojazdami dostarczone zostaną trzy ładowarki elektryczne do zasilania w prąd akumulatorów trakcyjnych. Pojazdy ładowane będą na terenie zajezdni autobusowej.

Porównanie standardowej oferty transportu pasażerskiego i MaaS



zawsza niebędących pasażerami transportu zbiorowego. Istnieje ponadto prawdopodobieństwo zdominowania MaaS przez usługi publiczne. W takiej sytuacji podmioty prywatne mogą stworzyć konkurencyjny MaaS, nie obejmujący transportu zbiorowego, oparty głównie na samochodach osobowych i rowerach (carsharing i bikesharing). Istnieje także obawa, że niektóre rozwiązania prawne mogą ograniczać zakres działania podmiotu publicznego, sprzeczając go wyłącznie do zadań danego szczebla władzy publicznej. Zwraca się także uwagę na ewentualność braku zgodności usługi MaaS z europejskim prawem dotyczącym konkurencji.

Do 2019 r. na całym świecie wdrożono kilka systemów MaaS. Wśród nich są projekty pilotażowe, które funkcjonowały w ograniczonym czasie, takie jak Ubigo w Sztokholmie i SLIM w Nijmegen. Wyniki badań pilotażowych MaaS funkcjonujących

1. Ready for MaaS? Easier Mobility for Citizens and Better Data for Cities, „Policy Brief” 2019, May, s. 2, <https://www.uitp.org/>
2. K. Grzelec, K. Hebel, O. Wyszomirski, Zarządzanie zbiorowym transportem miejskim w warunkach polityki zrównoważonej mobilności. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020
3. J. Malasek, MaaS: Kompleksowa usługa w zakresie mobilności, „Transport Miejski i Regionalny” 2018, nr 8, s. 6
4. Mobility as a Service. A Perspective on MaaS from Europe's Transport Authorities, EMTA-European Metropolitan Transport Authorities, Paris 2019, s. 11
5. P. Jittrapirom i in., Future Implementation of Mobility as a Service (MaaS): Results of an International Delphi Study, „Travel Behaviour and Society”, (w druku), <https://www.sciencedirect.com/>

MATERIAŁY PRASOWE



Wnętrze wagonu 2 klasy w pociągu „Magistrala”

Sentymentalne podróże żelaznymi drogami Pomorza

Z wycieczką po metropolii i poza jej granicami

TEKST I FOTOGRAFIE: BARTOSZ SZWARC

Transport osób i towarów, w różnych formach, towarzyszy ludzkości od zawsze. Dla jednych przemieszczanie jest wyłącznie koniecznością. Inni widzą w transporcie „coś więcej”, dzięki czemu z każdym środkiem transportu wiąże się zestaw tradycji, pasji i zwyczajów. Przykładowo, wykorzystane bilety komunikacji miejskiej dla większości osób są zbędnymi papierkami. Jednak dla biletowych kolekcjonerów są cennym materiałem powiększającym zbiory. Dla przeciętnego pasażera lokomotywa jest jedynie metalową konstrukcją na kołach, miłośnik kolei dostrzeże natomiast pojazd z duszą. Prawdziwą gratką dla pasjonatów kolei (choć nie tylko) są przejazdy okazjonalne, szczególnie wtedy, kiedy angażuje się zabytkowy tabor. Jednak najbardziej atrakcyjne przejazdy to te, które odbywają się po szlakach zamkniętych dla ruchu pasażerskiego. Może to być zarówno przejazd dreźną, podróż pociągiem prowadzonym parowozem, czy nawet spacer po tzw. starotorzu. Nawet jeżeli ktoś nie pasjonuje się transportem na co dzień, może potraktować taką wycieczkę jako niezwykłą podróż w czasie, która przywoła niejedno wspomnienie.

Do naszego regionu również „zaglądają” turystyczne pociągi. Jednym z organizatorów takich wydarzeń jest poznańska firma Turystyka Kolejowa (znana także jako TurKOl). Niniejszy artykuł niech będzie swoistą wycieczką „palcem po mapie”, w której prześledzimy trasy pociągów TurKola w metropolii... urządzając sobie także wycieczkę poza jej granice.

Po ciesząc się znaczną popularnością, uruchomieniu pociągów w weekend Bożego Ciała w ubiegłym roku (zorganizowano wówczas m.in. ostatni przejazd „bajpasem kartuskim” przed rozpoczęciem robót oraz wycieczkę Magistralą Węglową), Turystyka Kolejowa ponownie przybyła do Trójmiasta w październiku 2021 r.

Wspólne świętowanie jubileuszów

Sobota, 16 października 2021 r., była prawdziwym świętem miłośników kolei. Stało się tak za sprawą wspólnie obchodzonego jubileuszu 20-lecia spółek: PKP Szybkiej Kolei Trójmiejskiej oraz PKP Intercity. Imprezie towarzyszyło hasło „Czesio i Jamnik. 60 lat na torach”. Uruchomiono wówczas trzy okazjonalne pociągi o nazwach: „Zaspa”, „Jamnik” i „Czesio”.

Pociąg „Zaspa” przebył trasę: Gdynia Główna – Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspa Towarowa – Gdańsk Główny – Gdynia Główna. Można dodać, że przystanek SKM o nazwie Gdańsk Zaspa Towarowa funkcjonował do 2005 roku. Skład „Zaspy” zestawiono z czterech wagonów (dwa pierwszego klasy, jeden „Wars” i jeden drugiego klasy), pomalowanych w obowiązujące niegdyś w sieci PKP ciemnozielone barwy. Na jego czele stanęła pomarańczowa lokomotywa EP05-23 z 1961 r. o sympatycznym pseudonimie „Czesio”. Niespodzianką stanowił elektrowóz EP07-174, doczepiony do ostatniego wagonu. Dzięki tak przygotowanemu zestawieniu nie były potrzebne manewry związane z koniecznością zmiany kierunku jazdy. Warto wspomnieć, że „Wars” był otwarty dla pasażerów, dzięki czemu każdy miał możliwość zakupu kawy, herbaty, słodkich przekąsek i okolicznościowych pamiątek.

Pociąg „Jamnik”, po zacementowaniu na powrót „Zaspy”, pokonał trasę: Gdynia Główna – lokomotywnia PKP IC Gdynia Grabówek – Gdynia Główna – Gdynia Grabówek – Gdynia Leszczyński – Gdynia Cisowa (baza SKM) – Gdynia Główna. „Jamnik” został obsługiwany... „Jamnikiem”, czyli elektrycznym zespołem trakcyjnym EN71-052, należącym do PKP SKM, odmalowanym niedawno w historyczne barwy. Na pasażerów „Jamnika” czekały atrakcje w postaci zwiedzania baz obu przewoźników.

Pociąg „Czesio” pojechał z Gdyni Głównej do Tczewa i z powrotem. Ten popołudniowy kurs zestawiony był podobnie jak „Zaspa”, jednak bez lokomotywy EP07.

Czesio, Jamnik i Szpinak, czyli żywa historia na torach

Warto nieco więcej powiedzieć o pojazdach, które zatrudniono do obsługi jubileuszowych przejazdów. Wyprodukowana przez czeskosłowacką Škodę lokomotywa elektryczna EP05-23 służy polskiej kolei od ponad 60 lat. Przez całą swoją dotychczasową służbę należała do warszawskich lokomotywni, obecnie zasila szereg Zakładu Centralnego PKP Intercity w Warszawie. W 2016 roku „Czesio” gruntownie wyremontowano. Wciąż rozwija swoją maksymalną prędkość 160 km/h. O EN71-052, czyli „Jamniku”, więcej mogliście przeczytać w poprzednim numerze „Przystanku Metropolitalnego”. Przypomnijmy tylko, że jest to elektryczny zespół trakcyjny (EZT), wyprodukowany w 1971 r., któremu w ubiegłym roku przywrócono historyczną malaturę. Skład na co dzień służy pasażerom trójmiejskiej SKM. Z kolei „Szpinak” to wspomniana wcześniej lokomotywa EP07-174, wyprodukowana również w roku 1971. Kulinarne pseudonimy doczekała się z powodu charakterystycznych odcieni zieleni, które jej burty zyskały w związku z zachowaniem historycznej malatury. Pojazd ten, przez większość swojego życia służący w krakowskim zakładzie taboru, od 2014 roku przydzielony jest do Zakładu Północnego PKP Intercity w Gdyni.

„Zima 2022”

Turystyka Kolejowa ponownie zagościła w naszej metropolii w ostatni weekend lipca br. W ramach akcji „Zima 2022” przygotowano serię przejazdów w województwie pomorskim i kujawsko-pomorskim. Do obsługi wszystkich połączeń zaangażowano spalinowy, dwuczłonowy autobus szynowy MR-4055+MRD-4255, wyprodukowany w 1979 r. (człon MRD cztery lata później). Skład pracuje na co dzień w spółce Arriva RP, obsługującej wybrane połączenia na Kujawach i Pomorzu.

W sobotni rano, 26 lipca, z Nowej Wsi Wielkiej (koło Inowrocławia) szynobus wyruszył jako pociąg „Krajna” do Chojnic. Między Nakłem nad Notecią a Chojnicami pasażerowie mieli nieczęsto trafiającą się okazję do przejażdżki nieczynnym w ruchu pasażerskim odcinkiem linii kolejowej nr 281 (Oleśnica – Chojnice). Z chojnickiej stacji skład ruszył w kierunku naszej metropolii jako pociąg „Wieżycza” (Chojnice – Czerek – Kościerzyna – Gdynia Główna – Władysławowo). Podróż między Czerekiem a Kościerzyną

również odbyła się szlakiem czynnym obecnie tylko w ruchu towarowym.

W niedzielny poranek (27 lutego), szynobus wyruszył z Władysławowa jako pociąg „Zatoka” (Władysławowo – Gdynia Główna – Gdańsk Port Północny – Starogard Gdański). Po osiągnięciu stacji docelowej, na chętnych pasażerów czekała kolejna wycieczka. Pociąg „Jablonka” udał się do oddalonego o ok. 8 km Jabłowa, skąd powrócił do stacji początkowej. Warto dodać, że odcinek Starogard Gdański – Jabłowo jest jedynym zachowanym fragmentem (używanym wyłącznie w ruchu towarowym) linii kolejowej nr 243 (Skarszewy – Starogard Gd. – Skórcz). Po przerwie rozpoczął się kolejny kurs. O godz. 13:00 skład wyruszył ze Starogardu Gdańskiego jako „Niedźwiadek”. Pociąg udał się do Czerska, a następnie (przez Szlachtę i Lipową Tucholską), przemierzając przepastne lasy Borów Tucholskich, do Wierzchucina. Stacja Wierzchucina robi spore wrażenie – jest położona w środku boru, z dala od większych miejscowości. Krzyżują się tutaj linie: 201 (Magistrala Węglowa) i 208 (Działdowo – Chojnice). Ciekawostką jest, że na wjazdach do stacji Wierzchucina zachowane zostały, dziś już nieczęsto spotykane, mechanicznie sterowane kształtowe tarcze ostrzegawcze semaforów wjazdowych. Z Wierzchucina „Niedźwiadek” wyjechał w kierunku Działdowa, dojeżdżając (po nieużywanym obecnie w ruchu pasażerskim odcinku) do Laskowic Pomorskich. Na laskowickiej stacji część podróżnych przesiadła się na IC „Witkacy” z Zakopanego, by w ten sposób wrócić do Trójmiasta. Inni pozostali na pokładzie pociągu, który z Laskowic udał się jeszcze nieczynną linią do Świecia Przechowa (jako „Chemik”), by dopiero stamtąd powrócić do Bydgoszczy, gdzie przewidziano koniec imprezy.

Warto dodać, że na pokładzie autobusu szynowego panowała niezwykle przyjazna atmosfera. Nie zabrakło rozmów i dyskusji między miłośnikami kolei w różnym wieku. Niektórzy z nich specjalnie przyjechali z innych regionów Polski, a nawet z zagranicy. Większość z nich skrupulatnie fotografowała „zaliczane” obiekty. Niektórzy sporządzali notatki w zeszytach. Konieczne trzeba dodać, że także członkowie obsługi pociągu dali się poznać jako osoby, dla których praca jest pasją. Miłym gestem było przygotowanie dla pasażerów oferty gastronomicznej na pokładzie pociągu (wózek typu mini-bar).

„Kaszuby 2022”

„Turystyka Kolejowa” ponownie odwiedziła Trójmiasto w czerwcu 2022 r., tuż po uroczystości Bożego Ciała. W ramach oferty „Kaszuby 2022” uruchomiono zestaw połączeń, spośród których przez obszar województwa pomorskiego, w piątek i sobotę, przejechały: „Eldorado” (Gorzów Wlkp. – Gdańsk Główny); „Wiewiór” (Czersk – Lipowa Tucholska – Bąk – Czerek); „Keja” (Gdańsk Główny – Gdynia Główna); „Galera” (Gdynia Główna – Usika – Gdynia Główna); „Foka” (Gdynia Główna – Hel – Gdynia Główna). Jednak, subiektywnym zdaniem autora, najciekawszy był niedzielny przejazd pociągiem „Magistrala”, nawiązującego nazwą do Magistrali Węglowej. Pociąg pokonał całość linii 201, czyli historycznego, północnego odcinka Bydgoszcz – Gdynia. W Kościerzynie pociąg zostawił na moment „węglówkę”, by (jako „Jeleń”) zabrać pasażerów do Lipusza i z powrotem. Pasażerowie „Magistrali” mieli okazję przejechać się wyjątkowo malowniczą trasą, najpierw podziwiając jeziora i wzgórze Szwejarii Kaszubskiej, a następnie pachnące, sosnowe lasy Borów Tucholskich. Nie zabrakło odwiedzin na klimatycznych stacjach, położonych często na odludziu. Warto dodać, że podróż „Magistralą” była okazją do przejazdu po odcinkach używanych obecnie tylko w ruchu towarowym (Kościerzyna – Lipowa Tucholska, Bydgoszcz Wschód Towarowa – Nowa Wieś Wielka). Z Nowej Wsi Wielkiej pasażerowie mogli kontynuować podróż w głąb Polski przez Inowrocław, Ponętów i Zduńską Wólę Karsznice do Herbów Nowych, skąd pociąg skierował się do Wrocławia.

Opisane pociągi, uruchomione w ramach oferty „Kaszuby 2022”, zestawione były bardzo podobnie jak podczas wydarzeń „Czesio i Jamnik” (dwa przedziałowe i „Wars”, w którym czekały nie tylko słodkie przekąski, lecz także smaczne dania obiadowe). Prowadziła je spalinowa lokomotywa manewrowa SU42-536 z 1977 roku. Zainteresowanie, jakie wzbudzały turystyczne pociągi, dowodzi pewnego przywiązania ludzi do kolei. Transport szynowy, prócz pełnienia funkcji transportowej, jest także nośnikiem bogatych tradycji i wspomnień. Świadczy o tym liczne grono zróżnicowanych pasażerów – od dzieci po seniorów. Wyrazy uznania należą się wszystkim, którzy starają się o zachowanie kolejowego dziedzictwa.



Pociąg „Magistrala” pokonuje łuk, zbliżając się do przystanku Gdynia Karwiny. Różnica wysokości między Gdynią Główną a Karwinami to ok. 100 metrów!



„Czesio” (lokomotywa EP05-23) przy peronie stacji Gdynia Główna



Postój pociągu „Niedźwiadek” w Łagu



Typowy dla Magistrali Węglowej Śląsk – Gdynia budynek dworca – stacja Serock



Postój na przystanku Małe Gacno, w oddali zaangażowane grono miłośników kolei

Oferta sezonowa

<p>W sezonie letnim 2022 linie M, 309 i 365 będą kursowały w okresie wakacji (25.06 – 31.08) bez względu na pogodę</p>	G <p>ZKM Gdynia</p> <p>25.06 - 31.08</p> <p>Gdynia Pogórze Górne – Gdańsk Oliwa ZOO</p> <p>Linia autobusowa pospieszna. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta</p>	M <p>ZKM Gdynia</p> <p>25.06 - 31.08</p> <p>Rumia Dworzec PKP – Rewa Bursztynowa</p> <p>Linia autobusowa pospieszna. Funkcjonuje codziennie bez względu na pogodę. Dojazd na plażę w Rewie</p>
3 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Chełm Witosy – Brzeźno Dom Zdrojowy</p> <p>Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Dojazd na plażę w Brzeźnie</p>	8 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Jelitkowo – Stogi Plaża</p> <p>Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Dojazd na plażę w Jelitkowie i Stogach. W soboty, niedziele i święta wybrane kursy tramwaj typu 105Na</p>	9 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Strzyża PKM – Stogi Plaża</p> <p>Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Dojazd na plażę w Stogach</p>
63 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Chełm Witosy – Brzeźno Plaża</p> <p>Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Dojazd na plażę w Brzeźnie</p>	68 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Wilanowska – Stogi Plaża</p> <p>Linia tramwajowa zwykła. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta. Dojazd na plażę w Stogach</p>	309 <p>ZKM Gdynia</p> <p>25.06 - 31.08</p> <p>Gdynia: Obłuze Leśne – Babie Doły Plaża</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie bez względu na pogodę. Dojazd na plażę w Babich Dołach</p>
320 <p>ZKM Gdynia</p> <p>25.06 - 31.08</p> <p>Gdynia Dworzec Gł. PKP – Przystań Żegluga</p> <p>Linia trolejbusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie (poza sezonem funkcjonuje od poniedziałku do piątku)</p>	326 <p>ZKM Gdynia</p> <p>25.06 - 31.08</p> <p>Gdynia: Grabówek SKM – Orłowo SKM-„Klif”</p> <p>Linia trolejbusowa zwykła obsługiwana trolejbusami zabytkowymi. Funkcjonuje w niedziele i święta</p>	365 <p>ZKM Gdynia</p> <p>25.06 - 31.08</p> <p>Gdynia: Obłuze Centrum – Rewa Bursztynowa</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta bez względu na pogodę. Dojazd na plażę w Rewie</p>
606 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Wały Piastowskie – Westerplatte</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie</p>	607 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Pruszcz Gdański – Gdańsk: Sobieszewo</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje w piątki, soboty, niedziele i święta</p>	612 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Śródmieście SKM – Sobieszewo</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje w soboty, niedziele i święta. Przystosowana do przewozu rowerów</p>
622 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Oliwa Pętla Tramwajowa – Oliwa ZOO</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. W soboty, niedziele i święta wybrane kursy linii będą obsługiwane przez autobus historyczny „Ikarus”</p>	658 <p>ZTM Gdańsk</p> <p>od 25.06</p> <p>Gdańsk: Stadion – Ku Ujściu</p> <p>Linia autobusowa zwykła. Funkcjonuje codziennie. Przystosowana do przewozu rowerów</p>	

Autobusy elektryczne już na ulicach Gdyni!



DOMINIKA KOWALKOWSKA

7 czerwca odbyła się uroczystość wprowadzenia do ruchu 24 autobusów elektrycznych Mercedes-Benz eCitaro. Pojawienie się ich na ulicy Gdyni to wynik realizacji projektu unijnego przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej sp. z o.o. w Gdyni (PKA).

W styczniu 2020 roku PKA podpisało umowę na dofinansowanie projektu pn.: „Rozwój elektrycznego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup elektrycznego taboru wraz z rozbudową infrastruktury oraz budową punktów doładowań”. Przedmiotem projektu, czyli namacalnymi jego efektami, jest właśnie zakup 24 szt. autobusów elektrycznych, w tym 8 szt. autobusów przegubowych, 16 szt. autobusów standardowych oraz wybudowanie stacji wolnego ładowania na terenie zajezdni PKA. W ramach projektu wybudowano także 7 szybkich ładowarek pantografowych ze stacjami transformatorowymi, które usytuowano na 5 istniejących pętlach autobusowych i przystankach krańcowych: Dom Marynarza – 2 ładowarki, Dworzec Morski – Muzeum Emigracji – 1 ładowarka, Oksywie Godebskiego – 1 ładowarka, Witomino Leśniczówka – 2 ładowarki, Plac Kaszubski -1 ładowarka. Nowy tabor, który zastąpi stare autobusy zasilane olejem napędowym, został zadysponowany do obsługi linii autobusowych 128, 133, 150, 190, 282, N40 i N94.

Całkowita wartość projektu z VAT wynosi 100 935 328,74 zł, w tym tzw. koszty kwalifikowane - 80 764 000 zł. Unia Europejska dofinansowała inwestycję w 85% (68 649 400 zł).

Zakupione w ramach projektu autobusy elektryczne to jedne z najnowszych pojazdów tego typu na rynku polskim. Są przede wszystkim neutralne pod względem



emisi CO2 w miejscu świadczenia usług przewozowych. Wszystko w autobusie, łącznie z systemem ogrzewania, zasilane jest elektrycznie. Prąd magazynowany jest w bateriach NMC, czyli wyposażonych w ogniwo niklowo-manganowo-kobaltowe najnowszej generacji, pozwalających przejechać dystans do 180 km. Autobusy wyposażone są w tzw. prekon-dycjonowanie, polegające na zdalnym przygotowaniu autobusu i magazynu energii do właściwej temperatury pracy, tak by można było od wyjazdu pojazdu z zajezdni korzystać z pełnej

mocy akumulatorów, a wewnątrz autobusu zostało nagrzone do temperatury komfortowej dla pasażerów. Nowe autobusy wyposażone są w systemy zapewniające bezpieczeństwo, zarówno pasażerom, jak i innym uczestnikom ruchu. Pojazdy posiadają m.in. asystenta martwego pola. Jest on oparty na technologii radaru, który pozwala wykryć „obiekty” wzdłuż prawego boku pojazdu. Posiadają również innowacyjny, zautomatyzowany system awaryjnego hamowania, dostosowany do warunków eksploatacji w ruchu miejskim. Dzięki za-

stosowaniu technologii radarowej, oferuje on niezawodność działania również w warunkach ograniczonej widoczności lub po zmroku. Nowe gdynińskie elektrobusy posiadają nowoczesne, przestronne i bardzo komfortowe wnętrza. W 16 miejscach o standardowej długości podróżować może 80 pasażerów, natomiast w 8 miejscach przegubowych – 110. Przestrzeń pojazdu jest tak zorganizowana, aby bezpiecznie czuły się osoby o ograniczonej zdolności ruchowej, podróżujące na wózku inwalidzkim i pasażerowie z wózkami

dziecięcymi. Pomalowane na żółty kolor poręcze są ułatwieniem dla osób niedowidzących. Wszystkie elektrobusy wyposażone są w klimatyzację i dodatkowo w innowacyjny system oczyszczania powietrza wewnątrz pojazdu. Wraz z pojawieniem się autobusów elektrycznych rozpoczął się kolejny etap transformacji gdynińskiej komunikacji miejskiej na transport jak najmniej obciążający środowisko, a jednocześnie bardziej komfortowy i przyjazny pasażerom.

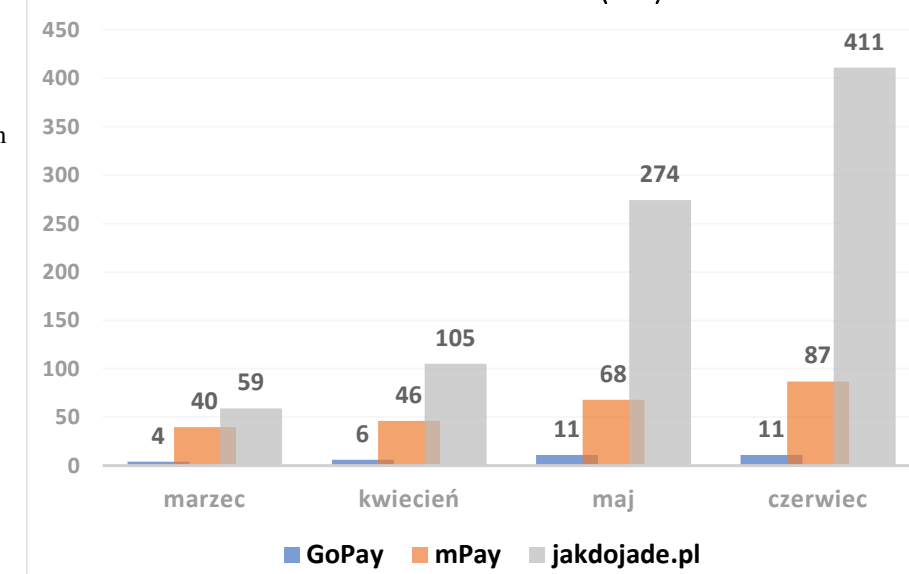
MAGDALENA KALINOWSKA

Miesięczny komunalny bilet metropolitalny w cenie 136 zł (68 zł ulgowy) uprawnia do przejazdu autobusami, trolejbusami i tramwajami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Można go kupić w stacjonarnych punktach sprzedaży, przez internet, a od marca również za pośrednictwem aplikacji mobilnych mPay, GoPay i jakdojade.pl. Bilet miesięczny zakupiony przez telefon jest biletem imiennym, wobec czego musi być przypisany do konkretnej osoby (podobnie jak bilet wgrany na imienną kartę miejską).

Od marca do końca czerwca Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej sprzedał łącznie w aplikacjach 1122 sztuki biletów miesięcznych komunalnych, z których trzy czwarte zakupiono za pomocą systemu jakdojade.pl. Popularność tej aplikacji może wynikać z faktu, że w ramach swoich funkcjonalności posiada również wyszukiwarkę połączeń.

Obecnie trwają prace, aby w aplikacjach pojawiły się też pozostałe rodzaje metropolitalnych biletów miesięcznych, które umożliwiają korzystanie z pociągów SKM i POLREGIO.

Sprzedaż metropolitalnych biletów okresowych w aplikacjach mobilnych w okresie marzec - czerwiec 2022 (szt.)



Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej

Adres redakcji:
80-247 Gdańsk, ul. Sobótki 9
Tel. +48 58 342 25 00 Fax +48 58 342 24 99
e-mail: przystanek@mzkg.org
Internet: www.mzkg.org

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

Współpraca:
Olga Wyszomirska, Hubert Kołodziejki

Projekt graficzny i skład:
MZKG

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.

Weekendowe wycieczki z MZKG LUZINO

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI

W kolejnym odcinku cyklu „Weekendowe wycieczki z MZKG” zapraszamy do odwiedzenia **Luzina**. Najłatwiej dojedziecie tam **pociągami SKM i POLREGIO** jadącymi z Trójmiasta w kierunku Lęborka i Słupska. A kiedy już wysiądziecie z pociągu na luzińskiej stacji, dalej możecie zwiedzać wieś piechotą. Pamiętajcie jednak by przeznaczyć na wędrowkę sporo czasu bowiem wieś jest rozległa i ma wiele do zaoferowania.

Luzino jest starą kaszubską wsią, a pierwsze wzmianki o niej zachowane w dokumentach pochodzą już z XIII wieku. Miejscowość istniała jednak już zdecydowanie wcześniej – świadczą o tym liczne znaleziska archeologiczne. Badacze odkryli w bezpośredniej bliskości wsi pozostałości grodziska z IX wieku, a pierwsze ślady osadnictwa w okolicy datowane są na połowę VII wieku p.n.e. Dziś miejscowość rozwija się prężnie i liczy niemal osiem tysięcy mieszkańców.

Pierwszym obiektem interesującym dla miłośników historii, zwłaszcza tej związanej z komunikacją, może być **barierka przy rampie ekspedycyjnej (1)** tutejszego dworca. Skonstruowano ją m. in. ze starych szyn pochodzących z okresu budowy miejscowej linii kolejowej. Na jednej z nich, jeśli się dobrze przyjrzy, możecie dostrzec datę 1869.

Idąc ulicą Ofiar Stutthofu po kilku minutach dotrzecie do ulicy Młyńskiej. Znajduje się przy niej skwer, pozostałość po zlikwidowanym cmentarzu ewangelickim. **Głaz i tablica (2)** upamiętniają mieszkańców, którzy byli grzebani w tym miejscu w latach 1895–1953.

Na południowym skraju skweru znajdziecie schody, które sprowadzą was w dół, do **Parku im. prof. Gerarda Labudy (3)**. Ozdobą tego miejsca jest urokliwy staw z fontanną. Wyeksponowano również figurę upamiętniającą patrona parku, wybitnego mediewistę, profesora Gerarda Labudę. To właśnie w luzińskiej szkole powszechnej przyszedł historyk rozpoczynał swoją edukację. Zapewne nie jest przypadkiem, że jego rzeźba jest zwrócona w kierunku budynku, który był szkołą, do której uczęszczał. A po śmierci Gerard Labuda spoczął na tutejszym cmentarzu. Naprzeciw pomnika profesora, po drugiej stronie stawu, umieszczono popiersie papieża Jana Pawła II.

Opuszczając park kierujemy się wciąż na południe. W perspektywie ulicy Ofiar Stutthofu już z daleka zobaczycie wzgórze zwane Kukówką, a na jego zboczu **neogotycki budynek Gminnej Biblioteki Publicznej (4)**. Wzniesiono go w roku 1897 jako kościół ewangelicki. Fundatorem świątyni był Eberhard von Zelewski (1847–1904).

Idąc od biblioteki na wschód w ciągu jednonumutowego spaceru traficie do budynku przy ul. Ofiar Stutthofu 58. Jego część zajmuje **Izba Regionalna (5)**, która gromadzi przedmioty związane z historią i kulturą Kaszub. Zbiory Izby pogrupowano w dwóch głównych kolekcjach tematycznych – leśno-przyrodniczej i materialno-duchowej. Uzupełnieniem jest niewielki plenerowy skansen maszyn i urządzeń rolniczych. Po drugiej stronie ulicy, na Placu św. Józefa, stoją dwa zabytki osiemnastowieczne – **figura św. Józefa i kapliczka (6)**. Oba zabytki mają cechy sztuki barokowej, a pochodzą z XVIII w.

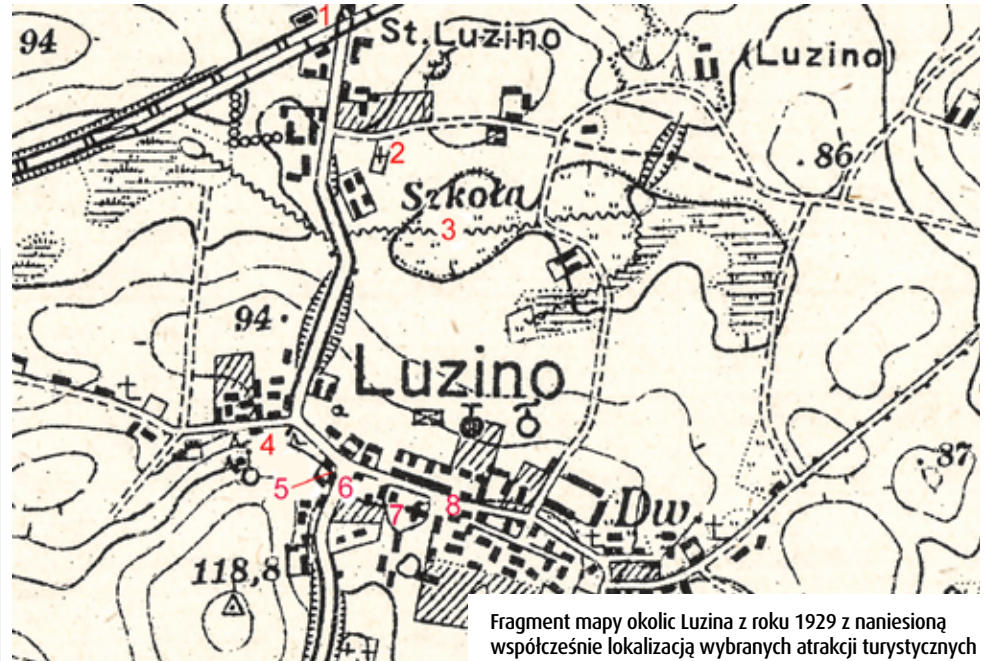
Na wzniesieniu na wschód od kapliczki stoi **kościół katolicki pod wezwaniem św. Wawrzyńca (7)**, który w obecnej formie powstał w pierwszej połowie XVIII wieku na miejscu poprzedniej świątyni. Wewnątrz można podziwiać historyczne wyposażenie, w tym kropielnicę o średniowiecznej proveniencji. Jeśli weźmiecie ze sobą lornetkę lub aparat fotograficzny z teleobiektywem będziecie mogli zobaczyć również chorągiewkę wiatrowską umieszczoną na szczycie kościelnej wieży – jest na niej data 1689.

Poruszając się nadal na wschód, ulicą Kościelną, dojdziecie po kilkudziesięciu metrach do **Pomnika Powstańców i Wojaków (8)**. Obelisk odsłonięto 11 listopada 2010 r. w miejscu poprzedniego pomnika, który ufundowali w roku 1929 członkowie Towarzystwa Powstańców i Wojaków. Pierwszy pomnik zniszczyli Niemcy w 1939 r., po wybuchu II wojny światowej.

Na obrzeżach Luzina znajdują się kolejne warte odwiedzenia miejsca, m.in.:

- **pozostałości grodziska z IX wieku**. Są one zlokalizowane przy ul. Długiej, za rzeką Bolszewką.
- **budynek nadleśnictwa** przy którym ufundowano pomnik na cześć przedwojennego leśniczego Józefa Wilczka. Został on w czasie II wojny światowej zamordowany przez Niemców w lesie piąnickim.
- **ścieżka zdrowia** – wejście na nią znajduje się ok. 200 metrów od budynku nadleśnictwa, przy ulicy Wilczka. Wytyczono na niej trasy biegowe i spacerowe o różnej długości i rozmieszczono sprzęty do wykonywania ćwiczeń ogólnorozwojowych. Około dwa kilometry od wejścia znajduje się punkt widokowy. **Można z niego podziwiać rozległą panoramę od Strzebielina do Charwatyni.**
- **arboretum** przy ul. Ofiar Stutthofu 47. Można w nim podziwiać ponad 140 gatunków i odmian drzew oraz krzewów. Wstęp na teren arboretum jest bezpłatny. Jedynie wizyty grup zorganizowanych z oprowadzaniem należy zgłaszać w nadleśnictwie z wyprzedzeniem.

Zachęcamy do poznawania zakątków MZKG i podróżowania komunikacją publiczną! ■



Fragment mapy okolic Luzina z roku 1929 z naniesioną współcześnie lokalizacją wybranych atrakcji turystycznych



Pomnik profesora Gerarda Labudy (3) w luzińskim parku jego imienia



Budynek Gminnej Biblioteki Publicznej (4) w Luzinie, dawny kościół ewangelicki



Punkt widokowy na ścieżce zdrowia w luzińskim lesie