

Olgierd Wyszomirski¹Mariusz Józefowicz²

80 LAT GDYŃSKIEJ MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

W artykule przedstawiono historię miejskiej komunikacji zbiorowej, charakteryzując jej rozwój w ośmiu dekadach. Zwrócono uwagę na system zarządzania komunikacją, funkcjonujące przedsiębiorstwa przewozowe oraz tabor autobusowy i trolejbusowy.

Wprowadzenie

Powstanie gdyńskiej komunikacji zbiorowej datuje się na 1927 r., kiedy to prywatna firma Szandrach i Czarnowski uruchomiła pierwsze linie autobusowe. Za początek komunikacji miejskiej w Gdyni przyjmuje się jednak wrzesień 1929 r., gdy powstały pierwsze linie komunalne obsługiwane przez powołane wówczas Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne, w którym udziały objęło miasto Gdynia.

Współczesny obraz gdyńskiej komunikacji zbiorowej charakteryzuje dbałość o klienta oraz nowoczesne sposoby zarządzania. Nie bez znaczenia jest także używany tabor trolejbusowy i autobusowy. Wprowadzane przez przewoźników pojazdy najlepszych marek umożliwiają podróżowanie gdyńską komunikacją miejską w komfortowych warunkach. Coraz wyższe standardy ekologiczne i eksploatacyjne – stosowanie w nowych autobusach rygorystycznych norm czystości spalin (Euro-V), wprowadzanie do komunikacji autobusowej nowych źródeł zasilania w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz współpraca z Unią Europejską w zakresie rozwoju komunikacji trolejbusowej – dają gdyńskiej komunikacji zielone światło do jej dalszego funkcjonowania na wysokim poziomie w następnych latach.

Rozwój gdyńskiej komunikacji zbiorowej można podzielić na osiem dekad i przedstawić każdą z nich w aspekcie zmian dotyczących jej organizacji, linii i taboru.

Dekada 1929–1939

W 1929 r. władze Gdyni, wspólnie z Towarzystwem Komunikacji Automobilowej w Polsce z siedzibą w Poznaniu, uruchomiły pierwsze komunalne połączenia komunikacyjne, powołując spółkę Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne, w której połowę udziałów miało miasto, a druga należała do TKA.

W 1934 r. Miasto Gdynia wykupiło od TKA udziały w spółce, stając się jej jedynym właścicielem. W 1938 r. MTK nabyło działkę w celu wybudowania nowoczesnej zajezdni autobusowej.

Na początku lat 30. obsługiwane były przede wszystkim główne ciągi komunikacyjne. Autobusy MTK zapewniały także dojazd do rozwijającego się portu i Mola Pasażerskiego. W sezonie letnim w kolejnych latach uruchamiano połączenia pozamiejskie do Kartuz, Kościerzyny, Jastrzębiej Góry, Jastarni i Juraty. W połowie 1939 r. funkcjonowało 14 linii, ponumerowanych cyframi, w tym 10 miejskich.

W początkowym okresie działalności MTK eksploatowało autobusy marki Brockway-H, pomalowane w kolorze kości słoniowej i czerwieni (fot. 1). W połowie lat 30. w miejsce tych autobusów zaczęto wprowadzać do eksploatacji autobusy marki Saurer, montowane w Warszawie, z charakterystyczną otwartą platformą z tyłu. Do obsługi kolejnych, nowo uruchamianych połączeń zakupiono 25 nowych autobusów marki GMC, zwiększając stan taboru do 33 pojazdów.

Po zajęciu Gdyni przez okupanta MTK uległo likwidacji. Komunikację miejską w Gdyni uruchomiło przedsiębiorstwo Danziger Elektrische Strassenbahn AG z Gdańska, które w późniejszym czasie, w związku z rozszerzeniem zakresu swojej działalności, zmieniło nazwę na Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen. Przedsiębiorstwo to na zajezdni autobusową przystosowało obiekty targów gdyńskich.



Fot. 1. Autobus Brockway przekazany w 1930 r. w ramach udziału TKA w spółce (zbiory M. Gwiazdy)

¹ Prof. dr hab., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, o.wyszomirski@zkmgdynia.pl

² Mgr, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej „Vetra”, m.jozefowicz@zkmgdynia.pl



Fot. 2. Autobus Büssing na pl. Kaszubskim w 1932 r. (zbiory M. Gwiazdy)

Dekada 1940–1949

W czasie wojny funkcjonowały tylko podstawowe połączenia komunikacyjne. Początkowo eksploatowano sprowadzone z Gdańska autobusy Büssing 900N z przyczepami, pomalowane w kolorze kości słoniowej, które zastąpiono, w związku z brakami paliwa, autobusami napędzanymi gazem świetlnym. Braki paliwa i rosnące potrzeby przewozowe skłoniły kierownictwo VDG do budowy w Gdyni sieci trolejbusowej. 18 września 1943 r. uruchomiono pierwszą linię trolejbusową. Obsługiwała ją 10 trolejbusów Henschel AEG z przyczepami z Gdańskiej Fabryki Wagonów. Do końca wojny tabor trolejbusowy uzupełniony został o pojazdy z Kijowa (JaTb2), Mediolanu i Rzymu (Fiat Breda, Alfa Romeo i Tallero). W czasie walk wyzwoleniczych trolejbusy wykorzystywano jako barykady do obrony wycofujących się wojsk niemieckich.

Po zakończeniu wojny, powołano Miejski Zakład Komunikacji w Gdyni. Na trasy zaczęły wyjeżdżać mniej lub bardziej przystosowane do przewozu osób pojazdy, w tym ciężarówki GMC (fot. 4), wyposażone w drabinę dla pasażerów oraz ciągnik Lanz-Bulldog z przyczepą pasażerską. W 1946 r. ponownie uruchomiono komunikację trolejbusową. Pierwszą linię obsługiwały 3 trolejbusy marki Henschel. Do końca dziesięciolecia nadal



Fot. 3. Autobus Büssing 400T na trasie z Orłowa do Chyloni w 1941 r. (zbiory M. Gwiazdy)



Fot. 4. Załoga samochodu ciężarowego GMC na linii D na pętli przy Dworcu Kolejowym w 2. połowie lat 40. (zbiory J. Jarzynki)

ściągano wraki autobusów i trolejbusów porzucone w okolicach miasta. W 1949 r. wprowadzono do eksploatacji 13 nowych trzydrzwiowych trolejbusów marki Vetra, produkcji francuskiej.

Pod koniec 1949 r., Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia, powstałe z połączenia w 1946 r. przedsiębiorstw komunikacyjnych z Gdańska (MZK), Gdyni (MZK) i Sopotu (MKS), eksploatowały 45 trolejbusów i 40 autobusów, pomalowanych w kremowo-czerwone barwy, które przyjęto jako obowiązujące do lat 90. Funkcjonowały wówczas 4 linie autobusowe i 3 linie trolejbusowe.

Dekada 1950–1959

W 1951 r. MZK GG zostało przekształcone w przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia.

W tym czasie uruchomiono kolejne 3 linie trolejbusowe dzienne oraz nocną komunikację trolejbusową, obejmującą 2 linie. Ponadto powstało 5 linii autobusowych.

W 1950 r. na ulice miasta wyjechało 10 nowych miejskich autobusów marki Mavag TR5 produkcji węgierskiej, lecz z powodu częstego ich unieruchamiania, spowodowanego niedostosowaniem ich konstrukcji do ciężkich warunków eksploatacyjnych i terenowych w Gdyni, przekazano je po krótkim czasie do innych ośrodków. Podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej w tym dzie-



Fot. 5. Autobus Škoda Karosa o numerze inwentarzowym 124 w 1959 r. (zbiory J. Fica)

sięcioleciu pełniły 3 piętrowe autobusy Büssing oraz 8 Leylandów z kierownicą po prawej stronie. W połowie lat 50. nastąpiła dostawa 15 autobusów produkcji krajowej – Star 52, słabo przystosowanych do komunikacji miejskiej ze względu na niewielką pojemność oraz drzwi z klamką otwierane na zewnątrz przez pasażerów. Od 1958 r. z gdyńskiej bazy WPK GG na trasy zaczęły wyjeżdżać autobusy miejskie polskiej produkcji o konstrukcji samonośnej – San H-01 (fot. 6, 7). W 1958 r. do gdyńskiej komunikacji miejskiej wprowadzono ponadto 6 nowych węgierskich Ikarusów 601, a w 1959 r. 2 nowe czeskosłowackie Škody 706 RTO.

Po dziewięciu latach przerwy w dostawie nowych trolejbusów, od 1958 r. na ulice miasta zaczęły wyjeżdżać nowoczesne, importowane z Czechosłowacji trolejbusy Škoda 8Tr.



Fot. 6. Trolejbusy Büssing o numerze inwentarzowym 201 i Vetra oraz autobus San H-01 o numerze inwentarzowym 28 na ul. Czerwonych Kosynierów (ob. Morska) w Gdyni w 1959 r. (zbiory S. Muzy)

Dekada 1960–1969

W latach 60. kolejne dostawy autobusów umożliwiły zwiększenie częstotliwości na istniejących liniach oraz uruchomienie 6 nowych linii.

W 1960 r. do obsługi linii autobusowych skierowano dwie kolejne nowe Škody 706RTO, wyprodukowane w naszym kraju cztery nowe Jelcze 043 (fot. 9), które były przeznaczone do komunikacji regionalnej, stąd wyróżniały się drzwiami zamykanymi na klamkę, większą liczbą miejsc siedzących, dodatkowymi siedzeniami składanymi oraz kremowo-niebieskim kolorem. W 1961 r. w gdyńskiej komunikacji zaczęło kursować 6 Sanów H-01 w barwach bordowo-kremowych, przystosowanych, podobnie jak Jelcze 043, do ruchu regionalnego. W latach 1962–1964 na ulice Gdyni wyjechały kolejne miejskie sany, tym razem H-25, a następnie, w latach 1964–67, H-27. Na początku lat 60. Ikarusy zostały zastąpione sprowadzonymi z południa Polski w ramach typizacji taboru dwoma Škodami 706 RTO i dwoma Sanami H-01. W 1965 r. Gdynia otrzymała dwa pierwsze typowo miejskie autobusy wyprodukowane na licencji Škody – Jelcze 272MEX. Co roku dostarczono Gdyni kolejne pojazdy, czyniąc go podstawowym typem autobusu gdyńskiej komunikacji miejskiej w ówczesnym

okresie. W 1968 r. nastąpiła dostawa 6 bardziej nowoczesnych autobusów marki San H-100 oraz pierwszych dwóch przegubowych autobusów Jelcz AP021, które były przegubową wersją autobusów Jelcz 272MEX.

Swój rozkwit przeżywała także komunikacja trolejbusowa, gdyż uruchomionych zostało wtedy 6 nowych linii. Lata 1963–1969 w taborze trolejbusowym wyróżniały się eksploatacją wyłącznie trolejbusów produkcji czeskosłowackiej. Od roku 1962 następowały dostawy kolejnego typu – Škody 9Tr (fot. 8).

W latach 1967–1969 gdyński oddział WPK GG przejął od oddziału gdańskiego większość jego zadań na wspólnie obsługiwanej linii z Gdyni do Gdańska oraz obsługę trzech gdańskich linii.

Nocną komunikację trolejbusową zastąpiono autobusową.



Fot. 7. Autobus San H-01 o numerze inwentarzowym 45 na pl. Konstytucji w Gdyni w 1960 r. (zbiory J. Kaszuby)

Coraz większa liczba autobusów spowodowała zmianę numeracji inwentarzowej pojazdów. W 1965 r. jedno-, dwu- i trzycyfrową numerację taborową autobusów zastąpiono czterocyfrową z cyfrą 2 na początku, pozostawiając trzycyfrową numerację trolejbusów, rozpoczynającą się od cyfry 3.



Fot. 8. Trolejbus Škoda 9Tr o numerze inwentarzowym 357 na terenie zajezdni trolejbusowej w Gdyni–Redłowie w 1962 r. (zbiory H. Biangi)

Dekada 1970–1979

1 stycznia 1975 r. w związku z reformą administracyjną kraju WPK GG przekształcono w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku. W ramach WPK usługi przewozowe na obszarze Gdyni zaczął świadczyć Zakład Komunikacji Autobusowo-Trolejbusowej w Gdyni.

Komunikacja autobusowa w tej dekadzie przeżywała prawdziwy rozkwit. Budowa nowych osiedli mieszkaniowych poza centrum miasta, rozwój ośrodków podmiejskich i likwidacja tras trolejbusowych były powodem uruchomienia wielu nowych linii autobusowych, w tym linii przekraczających granice miasta i kursujących poza Gdynią w Rumi, Redzie, Sopocie i gminie Kosakowo. Powstało 26 nowych linii autobusowych. Cztery z nich zastąpiły zlikwidowane linie trolejbusowe. Przejęte zostały kolejne trzy linie gdańskie, które z końcem dekady powróciły do gdańskiego zakładu WPK.

Komunikacja trolejbusowa zaczęła przeżywać regres. W 1972 r. zlikwidowano 3 linie. W latach 1974–1976 zlikwidowano kolejne 4 linie, w tym linię do Sopotu. Pod koniec lat 70. trolejbusy kursowały tylko na trzech liniach, skoncentrowanych na jednej trasie do północno-zachodnich dzielnic miasta.

W taborze autobusowym w latach 70. pojawiła się znaczna liczba nowych pojazdów. Przede wszystkim wprowadzono do eksploatacji nowe Jelcze: 272MEX, AP021 i 043. Wśród Jelczy 043 (fot. 9) wyróżniało się 18, dostarczonych w 1975 r. autobusów z przyczepami, z których większość była w barwach kremowo-niebieskich. Poza jeczami do obsługi komunikacyjnej wprowadzono w 1971 r. 6 nowoczesnych miejskich autobusów Škoda SM11, pierwszych z automatyczną skrzynią biegów, a w 1972 r. 3 autobusy regionalne Karosa SL11. Od 1977 r. eksploatowano Autosany H9-35 i Jelcze PR110 wyprodukowane na licencji francuskiej Berlieta. Jelcze były nowoczesnymi trzydrzwiowymi pojazdami, ale, jak się później okazało, zawodnymi technicznie.

Liczba trolejbusów spadła w 1976 r. do 50 pojazdów. Poszukując nowych rozwiązań technicznych, wyprodukowano pierwszy polski trolejbus na nadwoziu Jelcza–Berlieta



Fot. 9. Autobus Jelcz 043 o numerze inwentarzowym 23442 z przyczepą w 1975 r. (zbiory J. Kaszuby)



Fot. 10. Prototypowy trolejbus Jelcz PR110 na terenie bazy trolejbusowej w Gdyni–Redłowie w 1976 r. (zbiory H. Jezerskiego)

PR100 oraz dwa kolejne prototypy: Škodę SM11 i Jelcza PR110. Zanim jednak trolejbusy jelcza pojawiły się na ulicach Gdyni i Sopotu, w 1975 r. zakład w Gdyni otrzymał dwa pierwsze radzieckie trolejbusy ZIU9. Dostawy trolejbusów radzieckich w drugiej połowie lat 70. umożliwiły zatrzymanie procesu likwidacji sieci trolejbusowej w Gdyni i zakończyły eksploatację trolejbusów produkcji czechosłowackiej.

W 1972 r. zmieniono numerację taboru z cztero- na pięciocyfrową, pozostawiając autobusom cyfrę 2 jako pierwszą i umieszczając cyfrę 1 na początku numeru inwentarzowego trolejbusów. Drugą cyfrę potraktowano jako wyróżnik rodzaju i typu pojazdu.

Dekada 1980–1989

Lata 80. to czas uzupełniania sieci połączeń o linie z centrum do dzielnic, międzydzielnicowe i dowozowe do przystanków szybkiej kolei miejskiej. Przy trzech stacjach szybkiej kolei miejskiej powstały węzły przesiadkowe. Nastąpił ponowny rozwój komunikacji trolejbusowej. Wznowiono cztery linie, w tym linię do Sopotu. Oddano do eksploatacji dwie nowo wybudowane trasy, stanowiące przedłużenie istniejących, jedną w północno-zachodniej części miasta, drugą – w południowo-zachodniej.

W związku z wprowadzeniem stanu wojennego zawieszono w 1981 r. funkcjonowanie linii z Gdyni do Gdańska. Pojawiła się ona ponownie na ulicach Trójmiasta w 1986 r., lecz już jako linia pośpieszna oznaczona literą i z małą przerwą dotrwała do 1990 r. W 1983 r. uruchomiono linię pośpieszną, tym razem z Gdyni do Rumi.

Z początkiem lat 80. w Gdyni wprowadzono do eksploatacji ostatnie dwie partie autobusów Jelcz PR110. W 1981 r. rozpoczęły się sukcesywne dostawy przegubowych Ikarusów 280. W latach 1983 i 1985 nastąpiły natomiast dostawy standardowych Ikarusów 260. Kolejnym typem taboru wprowadzonego do eksploatacji w gdańskiej komunikacji miejskiej w latach 1986–89 były Jelcze M11 – autobusy o zmodyfikowanym nadwoziu Jelcza PR110, z silnikiem i na podwoziu Ikarusa. W pierwszej połowie dekady w taborze trolejbusowym prym wiodły pojazdy produkcji

radzieckiej ZIU 9 (fot. 11). Poza nimi do eksploatacji wprowadzano sukcesywnie Jelcze PR110, zabudowywane w gdyńskim zakładzie WPK. W drugiej połowie dekady tabor powiększał się wyłącznie o polskie trolejbusy Jelcz PR110, które od 1987 r. kupowane były w Komunalnym Przedsiębiorstwie Naprawy Autobusów w Słupsku.

W 1982 r. gdyński zakład WPK uruchomił komunikację miejską w pobliskim Wejherowie, organizując w tym mieście swój oddział, który rozpoczął działalność od eksploatacji dwóch przekazanych mu, używanych autobusów marki Jelcz 272MEX.

W 1989 r., w związku z likwidacją WPK w Gdańsku, obsługą komunikacyjną Gdyni zajęło się nowo powołane przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.



Fot. 11. Trolejbusy ZIU9 o numerze inwentarzowym 12017 i 12018 na pętli plac Kaszubski w Gdyni w 1980 r. (fot. U. Persson)



Fot. 12. Trolejbusy Jelcz PR110 o numerze inwentarzowym 10113 oraz 10110 w dniu otwarcia trasy trolejbusowej do pętli Cisowa Sibeliusa w 1985 r. (fot. S. Halmann)

Dekada 1990–1999

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w 1990 r. zostało skomunalizowane, a rok później przekształcone w zakład budżetowy pod nazwą Miejski Zakład Komunikacyjny w Gdyni. Przy tej okazji nastąpiło oddzielenie komunikacji wejherowskiej od gdyńskiej przez powołanie Miejskiego Zakładu Komunikacji w Wejherowie o statusie zakładu budżetowego. W 1992 r. gruntownie zreformowano organizację komunikacji miejskiej w Gdyni.

Uchwałą Rady Miasta powołano do życia Zarząd Komunikacji Miejskiej, którego zadaniem była szeroko pojęta organizacja komunikacji miejskiej (projektowanie rozkładów jazdy, przygotowywanie projektów taryf, zatrudnianie przewoźników do wykonywania usług, marketing). Dotychczasowe MZK, będące już tylko operatorem, zaczęło konkurencję na rynku przewozów z innymi podmiotami, świadczącymi usługi w komunikacji miejskiej, zarówno państwowymi (PPKS w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie od 1993 r.), jak i prywatnymi (Przewozy Autobusowe „Gryf” od 1996 r. i inni, mniejsi).

W celu zwiększenia konkurencji i wzrostu efektywności ekonomicznej w 1994r. MZK zostało zlikwidowane, a na podstawie jego majątku utworzono dwie spółki komunikacyjne: Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej, z bazą w Gdyni–Pogórze oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowo-Trolejbusowej, przemianowane w kolejnym roku na Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, z bazą w Gdyni–Redłowie. Z MZK wyodrębniono także Przedsiębiorstwo Naprawy Taboru Komunikacji Miejskiej, zajmujące się m.in. przebudową nowych i używanych nadwozi autobusowych na trolejbusy. Po kilku latach przedsiębiorstwo to sprywatyzowano, lecz w nowej formie własnościowej nie utrzymało się długo na rynku. W 1998 r. z PKM zostało wydzielone Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej z bazą w Gdyni–Redłowie. Organizacyjno-prawne oddzielenie eksploatacji trolejbusów od autobusów zapewniło tym pierwszym odpowiednie warunki do dynamicznego rozwoju.

Restrukturyzacja gdyńskiej komunikacji miejskiej połączyła za sobą z końcem 1995 r. zmianę barw taboru na biało-niebieską oraz powrót do czterocyfrowej numeracji taboru. Pierwsza cyfra numeru stała się wyróżnikiem przewoźnika.

MZK zawiesił kilka drugorzędnych linii autobusowych, uruchamiając 3 nowe. W Rumi MZK zreorganizował układ sieci komunikacyjnej, zmieniając trzycyfrową numerację linii na dwucyfrową, rozpoczynającą się od cyfry 8.

W gdyńskiej komunikacji miejskiej, organizowanej od 1992 r. przez Zarząd Komunikacji Miejskiej uruchomiono 9 nowych linii autobusowych w mieście, 7 wykraczających poza granice miasta oraz 5 funkcjonujących na obszarach innych gmin. Dzięki tym liniom powstał nowy segment linii midibusowych oraz pośpiesznych, oznaczonych literami. Trasy linii midibusowych objęły niedostępne dla standardowych autobusów osiedlowe uliczki. W Gdyni, jako pierwsza w tym segmencie, powstała w 1997 r. linia o taryfie specjalnej, która rok później przemianowana została na linię zwykłą. Rozpoczęto także uruchamianie systemu połączeń hipermarketowych w postaci bezpłatnych linii do największych centrów handlowych. Reforma nie ominęła także linii nocnych, którym zorganizowano punkt przesiadkowy przed głównym dworcem kolejowym w Gdyni. Ważne znaczenie w rozwoju komunikacji autobusowej w omawianym okresie miało przedłużenie tras siedmiu linii.

W dekadzie lat 90. nastąpił także rozwój komunikacji trolejbusowej. Powstały trzy nowe linie, w tym jedna obejmująca nowo wybudowaną trasę do dzielnicy dotychczas

pozbawionej komunikacji trolejbusowej. Liczba linii trolejbusowych wzrosła do 10.

W 1992 r. nastąpiła ostatnia dostawa czterech przegubowych Ikarusów 280. Jednak prawdziwy przełom w taborze autobusowym nastąpił od grudnia 1995 r. do maja 1996 r., kiedy to dla przewoźników komunalnych Gmina Gdynia zakupiła 60 standardowych autobusów Jelcz M122MB/O405N2, wzorowanych na niemieckich Mercedesach O405N2. Poza tymi pojazdami, dla przewoźników komunalnych miasto zakupiło jeszcze 17 przegubowych autobusów Neoplan N4021td w latach 1998–1999. Przewoźnicy pozakomunalni i prywatni wprowadzili do gdyńskiej komunikacji kilka nowych i kilkadziesiąt używanych autobusów, wśród których znalazły się takie marki jak: Jelcz PR110, Jelcz M11, Jelcz O43, Jelcz M181, DAB 1200C, Volvo B10BLE, Neoplan N4014, Neoplan N4016, MAN NG312.

Druga dekada lat 90. zakończyła etap kupowania taboru autobusowego przez miasto. Komunalni przewoźnicy autobusowi zostali zmuszeni do dokonywania zakupów autobusowych we własnym zakresie.

W komunikacji trolejbusowej w latach 90. pojawiły się przegubowe Ikarusy 280 (fot. 13). Partia 9 sztuk została wyprodukowana w zakładach MZK i PKM w Gdyni w oparciu o eksploatowane wcześniej autobusy. W MZK od 1992 r., a później w PNTKM, wyodrębnionym z MZK



Fot. 13. Autobus Ikarus 280 o numerze inwentarzowym 2627 na pętli Karwiny Euromarket (ob. Dąbrowa Tesco) w 1999 r. (fot. Ł.Staniszewski)



Fot. 14. Autobus Jelcz M122MB/O405N o numerze inwentarzowym 5010 na pętli Karwiny Euromarket (ob. Dąbrowa Tesco) w 1999 r. (fot. Ł.Staniszewski)

w 1994 r., powstawały także trolejbusy jelcz. Początkowo wykorzystywano nadwozia PR110, a po zakończeniu ich produkcji, nadwozia 120M. W 1999 r. wyprodukowano w Gdyni pierwszy trolejbus niskopodłogowy. Do jego budowy posłużyło nadwozie autobusu Jelcz M121. W 1997 r. zakończono eksploatację trolejbusów produkcji radzieckiej ZIU, a tabor trolejbusowy zdominowały jelcze.

Dekada 2000–2009

Na początku omawianego okresu przeniesiono PKM do nowo wybudowanej bazy. W 2007 r. zajezdnia trolejbusowa także została przeniesiona. Wybudowanie nowej zajezdni możliwe było dzięki pozyskaniu środków w ramach I projektu rozbudowy komunikacji trolejbusowej, współfinansowanego przez Unię Europejską. Nastąpiły zmiany w strukturze podaży. Do 20% pracy eksploatacyjnej zwiększył się udział przewoźników prywatnych, dzięki prywatyzacji przedsiębiorstw PKS, ekspansji firmy P.A. „Gryf”, związanej m.in. z budową nowej bazy w Żukowie i wejściu na rynek gdyńskiej komunikacji firmy Ornowski Travel z Rumi.

Nastąpił dalszy rozwój komunikacji autobusowej obejmujący:

- obsługę komunikacyjną dwóch nowych gmin (Wejherowa oraz Szemuda);
- uruchomienie ośmiu nowych linii autobusowych, w tym midibusowych w granicach Gdyni, jednej przekraczającej granicę Gdyni oraz jednej poza Gdynią.

Midibusy dotarły do osiedli poprzednio oddalonych od tras komunikacji miejskiej.

Komunikacja trolejbusowa przeżywała w okresie minionej dekady intensywny rozwój. Dzięki wsparciu środków z Unii Europejskiej udało się wybudować nowe odcinki tras trolejbusowych. Pod koniec 2005 r. uruchomiono komunikację trolejbusową do dzielnicy pozbawionej do tego czasu tej komunikacji. Przedłużono trasy dwóch innych linii trolejbusowych i uruchomiono dwie nowe, w tym drugą linię do Sopotu.

W dalszym ciągu gdyńscy przewoźnicy wprowadzali do eksploatacji nowe autobusy renomowanych marek zachodnich: Volvo 7000 (fot. 16) i 7700, MAN Lion's City, Mercedes O530. Na liniach komunikacyjnych pojawiły się także polskie autobusy marki Solaris Urbino. W 2001 r. PKT w Gdyni zakupiło partię czterech pierwszych trolejbusów Solaris Trollino (fot. 15), zbudowanych w PNTKM w Gdyni, na nadwoziach autobusowych. W kolejnych latach wprowadzono 16 fabrycznie nowych trolejbusów Solaris (w tym 10 współfinansowanych ze środków unijnych). Od poprzedników różniły się rodzajem silnika, wykorzystującym zmiennoprądowość, umożliwiającą sprawniejsze poruszanie się w gęstym ruchu miejskim przy mniejszym zużyciu energii. W 2004 r. PKT rozpoczęło nowatorski projekt przebudowy używanych nadwozi autobusowych na trolejbusy. Do przebudowy wykorzystano niskopodłogowe autobusy Mercedes O405N.

W 2007 r. PKM wprowadził 5 pierwszych autobusów przegubowych MAN Lion's City G, zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), uzyskując dzięki temu określone korzyści ekonomiczne. W mieście zaczęły kursować dzięki temu, najmniej jak dotąd szkodliwe dla środowiska, autobusy spełniające rygorystyczne normy czystości spalin. Kolejnych 5 takich autobusów wprowadzono do eksploatacji w 2009 r.

Ważne znaczenie dla rozwoju gdyńskiej komunikacji miejskiej w tym okresie miało powołanie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z siedzibą w Gdańsku, którego członkami zostało 13 gmin, w tym Gdynia. Celem powołania związku było w pierwszym etapie doprowadzenie do możliwie najszerszej, w istniejących uwarunkowaniach organizacyjnych, integracji ofert taryfowych komunikacji miejskiej Gdańska, Gdyni i Wejherowa, Szybkiej Kolei Miejskiej oraz w drugim etapie, do przejścia wszystkich zadań dotychczasowych organizatorów komunikacji komunalnej. Zakres dotąd zrealizowanych prac w ramach pierwszego etapu w zasadniczy sposób wpłynął na funkcjonowanie gdyńskiej komunikacji miejskiej, zapewniając możliwość podróżowania na podstawie biletów metropolitalnych oraz lokalnych, bez stref taryfowych.



Fot. 15. Trolejbus Solaris Trollino 12AC o numerze inwentarzowym 3009 na ul. Warszawskiej w Gdyni w 2008 r. (fot. D. Lubczyński)



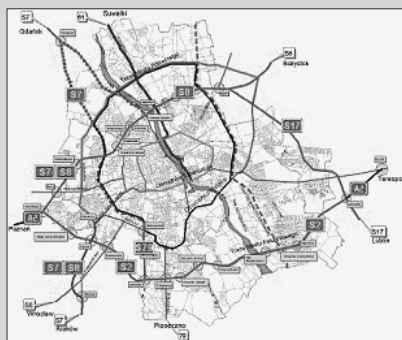
Fot. 16. Autobus Volvo 7000 o numerze inwentarzowym 2087 na pl. Konstytucji w Gdyni podczas obsługi Heineken Opener Music Festival w 2009 r. (fot. P. Misiak)

Z działalności SITK

LX Forum Dyskusyjne na temat komunikacji pt. „Studium techniczne Trasy Olszynki Grochowskiej od dzielnicy Wawer do południowej granicy miasta”

Forum zorganizowało Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy oraz Oddział w Warszawie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej. Spotkanie odbyło się 26 listopada 2009 roku w Warszawskim Domu Technika. Spotkanie prowadził mgr inż. Adam Kotuszewski, Wiceprezes Oddziału SITK w Warszawie. Uczestniczyło w nim ok. 50 osób.

Prezentacji studium dokonała mgr inż. Wanda Strzałkowska – Malasek, projektantka z Biura Planowania Rozwoju Warszawy Sp. z o.o., przedstawiając parametry techniczne (klasa GP) i przebieg drogi (na załączonej mapie – linia przerywana na terenie prawobrzeżnej Warszawy). Projektowana droga będzie miała duże znaczenie w układzie komunikacyjnym Warszawy prawobrzeżnej, bowiem odciąży centrum Pragi od ruchu tranzytowego.



Źródło:
<http://www.siskom.waw.pl/tog.htm>

Trasa Olszynki Grochowskiej (TOG) o długości 26 km posiada 15 węzłów. Została podzielona na trzy odcinki:

- południowy – w dzielnicy Wawer, od ul. Bysławskiej do Trasy Siekierkowskiej;
- centralny – w dzielnicy Praga Południe, od Trasy Siekierkowskiej do terenów PKP;
- północny – w dzielnicach Rembertów, Targówek i Białołęka od PKP do granicy W-wy.

Na podstawie wyników analiz dokonano wyboru najkorzystniejszych rozwiązań TOG pod względem funkcjonalno-przestrzennym i środowiskowym. Zawężony pas terenu na odcinku środkowym pozwala nie tylko funkcjonować istniejącym obiektom, ale daje możliwość realizowania nowych. Na odcinku północnym pozostaje możliwość prowadzenia komunikacji tramwajowej w wyznaczonym korytarzu TOG, natomiast przeprowadzenie torowiska przez węzły z Trasami Mostu Północnego i Toruńską wymagają dalszych analiz.

W dyskusji najwięcej pytań i propozycji rozwiązań zgłaszali przedstawiciele nowych zespołów mieszkaniowych „Zielona Białołęka”. Zabiegali o uwzględnienie większej liczby wlotów na TOG dla poprawy trudnej sytuacji związanej z obsługą coraz większej liczby mieszkańców ich osiedli. Proponowali wprowadzenie komunikacji tramwajowej od ul. Annapol ulicą Inowłodzką. Chcąc stwierdzić realność tych i innych propozycji potrzebne jest przeprowadzenie dalszych analiz dla Odcinka Północnego TOG oraz analiz dotyczących nowych powiązań tramwajowych „Zielonej Białołęki” z istniejącym układem tramwajowym. Dotychczasowe plany rozwoju komunikacji tramwajowej nie uwzględniały takich powiązań.

Opracował: Adam Kotuszewski