

GDYŃSKIE TROLEJBUSY



Z K M GDYNIA



TRADYCJA I NOWOCZESNOŚĆ



Henschel 1825/1 Salsztadt Fabryka Waggonów (1943-1946)



Henschel Schwanau-Düsseldorf (sp. 01) (1944-1946)



Mercedes-Benz O 3160 (1947-1952)



Henschel Klaustrhofen t. 1800 (1947-1956)



JTR 2 (1956-1960)



Piat 673 P 1001 Benda/Vereina (1947-1950)



GDR Henschel Maack-Borsig (1947-1950)



Piat 673 P 1001 Tuller-Wilhelm (1949-1958)



Wiking 8001 t. 800 (1949-1956)



Piat 673 P 1001 t. 1000 (1949-1950)



Wiking 8001 t. 800 (1949-1957)



Waga 1904 (1949-1960)



Suda 870 (1950-1975)



Suda 870 (1962-1975)



Suda 101 t. 1020 (1976-1978)



ZIG 9 (1976-1990)



Jelca-Berlin PR 1000 Prototyp (1977-1978)



Jelca-Berlin PR 110 SE (1978-2011)



Jelca-Berlin PR 110 Kapena (1989-2000)



Boris 2000 (1989-2000)



Jelca 12000 (1998-2012)



Jelca 8710 (1999-)



Sabařka trolleybus 127 (2001-)



Sabařka trolleybus 12AC (2003-)



Mercedes-Benz t. 040502 (2004-)



Mercedes-Benz t. 040502 (2007-)



Sabařka trolleybus 12M (2009-)



Mercedes-Benz t. 040502 Classic (2013-)

Projekt opracował: Andrzej Kucharski, Rafał Kucharski, Rafał Kucharski

Od Gdyni można się uczyć

Rozmowa z Markiem Stępą, wiceprezydentem Gdyni

Gdyńska komunikacja trolejbusowa przetrwała już 70 lat i nic nie zapowiada jej zmięczenia. Wprost przeciwnie, z roku na rok się rozwija.

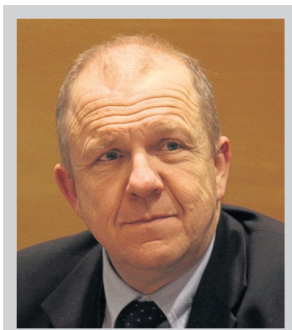
Taki stan rzeczy mnie cieszy. Jeszcze stosunkowo niedawno w europejskich miastach panowała tendencja na likwidowanie komunikacji trolejbusowej i zastępowania jej autobusami. Także i w Gdyni zastanawialiśmy się nad tym, ale cieszę się, że nie ulegliśmy podobnej pokusie. Dziś bowiem obowiązujące trendy się zmieniają. Instytucje Unii Europejskiej zaczęły namawiać władze miast do organizowania komunikacji miejskiej przy użyciu pojazdów napędzanych energią elektryczną. Tymczasem trolejbus jest obecnie jedną z nielicznych, sprawdzających się, takich technologii.

Są jeszcze tramwaje.

Zgadza się, ale z kilku względów nie jest możliwe wprowadzenie w Gdyni do eksploatacji takich pojazdów. Przede wszystkim poza nielicznymi ulicami, jak Władysława IV, nie ma miejsca na budowę torowisk.

Powrót trolejbusów do łask ułatwił Gdyni pozyskiwanie unijnych funduszy na ich zakup?

Zdecydowanie tak. Przy unijnym wsparciu udało się nie tylko zakupić dziesiątki nowoczesnych pojazdów napędzanych prądem. Wydłużyliśmy też trasę trolejbusową



Fot. Tomasz Bort

do Kaczych Buków i na ul. Miętową w gdyńskiej dzielnicy Dąbrowa. Wybudowaliśmy nowoczesną zajezdnię przy ul. Zakręt do Oksywia. To właśnie tam przeniesiona została z al. Zwycięstwa siedziba Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej. Było to dla miasta korzystne w dwójnasób, bowiem zwolniły się grunty na zrealizowanie innej, kluczowej dla miasta, unijnej inwestycji - rozbudowę Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego. Dziś za pieniądze UE modernizowana jest m.in. sieć trakcyjna, nie tylko w Gdyni, lecz i w Sopocie. Unia docenia, że trolejbusy są pojazdami wybitnie proekologicznymi, w ogóle nie emitującymi spalin. Mają w tym względzie przewagę nawet nad najnowocześniejszymi autobusami, napędzanymi silnikami, spełniającymi rygorystyczne standardy emisji spalin, normy Euro 5 i Euro 6.

Zaangażowaliście się w promowanie komunikacji trolejbusowej wspólnie z kilkoma partnerami z Europy.

Uczestniczymy w unijnym projekcie Trolley. Jego celem jest nie tylko wymiana doświadczeń między miastami, posiadającymi już komunikację trolejbusową, ale także popularyzacja takich rozwiązań. Liderem programu jest Salzburg, austriackie miasto z kraju „starej” UE, w którym cała komunikacja miejska oparta jest na trolejbusach. Jednym z partnerów jest jednak także Lipsk, duże, niemieckie miasto, gdzie trolejbusów jeszcze nie ma, a jego władze dopiero podpatrują rozwiązania innych uczestników projektu.

Także od Gdyni - w kwestii komunikacji trolejbusowej - można już wiele rzeczy się nauczyć.

Cieszy mnie, że jesteśmy już na tyle zaawansowani, iż możemy pomóc kolegom z innych miast. Szczególnie samorządcom z nowych państw członkowskich wspólnoty, którzy borykają się z niezwykle kosztowną perspektywą wymiany taboru. My już się z tym zadaniem uporaliśmy. Pracownicy PKT wymyślili unikatową metodę budowy niskopodłogowych trolejbusów na bazie starszych autobusów i opisał ją w specjalnym podręczniku, w języku angielskim. Pozwala ona za koszt jednego, fabrycznie nowego pojazdu, wprowadzić do eksploatacji kilka razy więcej estetycznie wyglądających trolejbusów. Ich wygląd i osiągi plasują się kilka półek wyżej, niż starych pojazdów, produkowanych dawniej w Związku Radzieckim.



Fot. Ze zbiorów Archiwum Stoczni

Gdyński trolejbus Skoda 8TR nr inw. 321 na linii 22, na ul. Czerwonych Kosynierów (obecnie Morska) za dzisiejszym przystankiem Stocznia SKM-Morska (początek lat 60. XX w.)



Fot. Ze zbiorów Archiwum Stoczni

Gdyńskie trolejbusy ZIU 9 na dawnej pętli na placu Kaszubskim. Na pierwszym planie trolejbus o nr. inw. 12052 (druga połowa lat 80. XX w.)



Fot. Ze zbiorów Tadeusza Dargacza

Zajezdnia trolejbusowa przy al. Zwycięstwa w Gdyni, rok 1995. Trolejbus nr inw. 3308.

Od lewej: Ryszard Jóskowski, Antoni Owczarzak, Andrzej Kożyczkowski, Mirosław Mencil, Tadeusz Dargacz (obecnie kierownik Wydziału Obsługi Taboru w PKT Gdynia)



Fot. Ze zbiorów PKT

Otwarcie pierwszego odcinka trakcji trolejbusowej w ciągu ulicy (Morskiej) od ronda Działdowska do dworca w Chyloni. Rok 1981

Pojazdy retro obsługujące zabytkową linię 326

Saurer 4TILM,
rok produkcji
- 1957



Fot. Michał Stodolski

Skoda 9Tr,
rok produkcji
- 1975



Fot. Ze zbiorów PKT

Jelcz 120MTE
rok produkcji
- 1994



Fot. Tomasz Pytlak

Przebudowa autobusów na trolejbusy w PKT. Typy przebudowanych pojazdów



Fot. Ze zbiorów PKT

Zajezdnia przy al. Zwycięstwa w Gdyni. Na zdjęciu trolejbus przebudowany z autobusu Mercedes O405N. Rok przebudowy 2005



Fot. Ze zbiorów PKT

Mercedes O530 Citaro. Rok przebudowy 2012



Fot. Michał Stodolski

Solaris Urbino 12T o numerze bocznym 3043

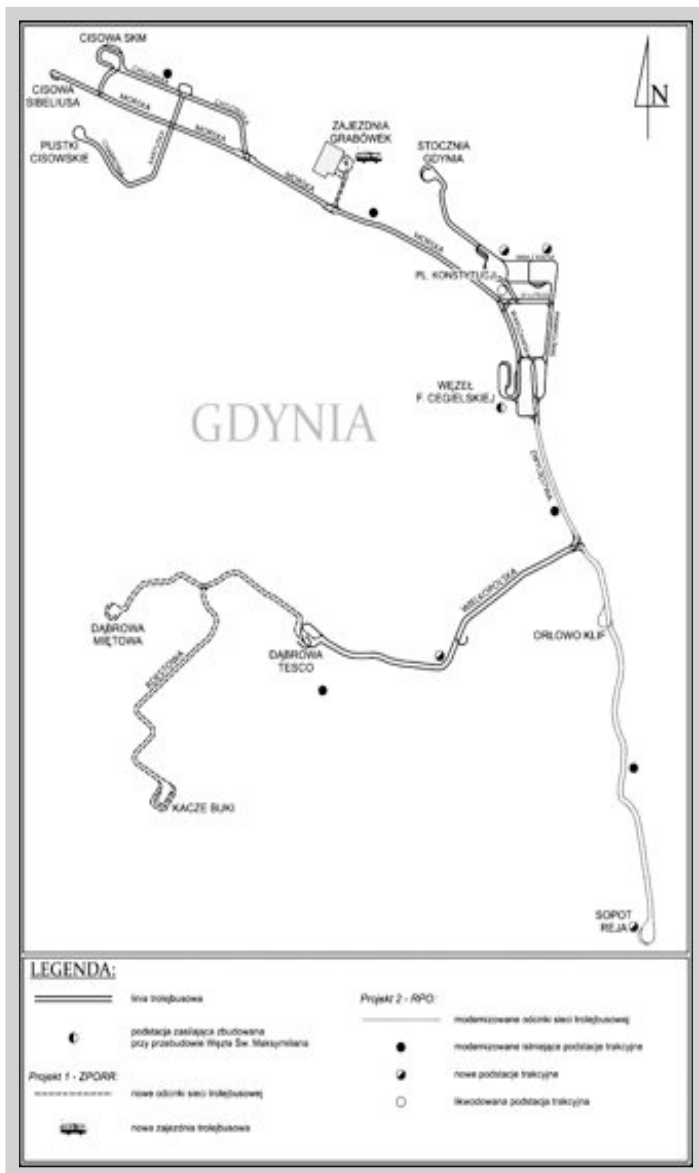
Unijne dofinansowanie wsparło proekologiczne inwestycje

W ramach programu unijnego ZPORR - Przedsięwzięcie Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. zrealizowało w latach 2004-2008 projekt „Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni” na realizację, którego otrzymało współfinansowanie z Unii Europejskiej, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Dofinansowanie wynosi do 50 proc. wartości kosztów kwalifikowanych. Całkowita wartość projektu to 53 950 339 zł.

Przedmiotem projektu była:

- budowa nowej zajezdni trolejbusowej w Gdyni,
- budowa nowych linii trolejbusowych o długości 10,6 km,
- budowa nowej pętli trolejbusowej w Kaczych Bukach,
- zakup 10 nowych trolejbusów niskopodłogowych.

Gdynia jako jedno z nielicznych w Polsce posiada miejski transport trolejbusowy, funkcjonujący w ramach zintegrowanego systemu transportowego.



Pętle: Kacze Buki, Dąbrowa Tesco, Dąbrowa Miętowa



Fot. Tomasz Labuda

Siedziba spółki PKT. Zajezdnia, zadaszone sektory postojowe, stanowiska warsztatowe, kanały przeglądowo-naprawcze, myjnia, lakiernia



Fot. Michał Stodolski

Pętla Dąbrowa Miętowa



Fot. Michał Stodolski

Pętla Dąbrowa Tesco



Fot. Tomasz Labuda

Pętla Kacze Buki

Wpisujemy się w historię miasta

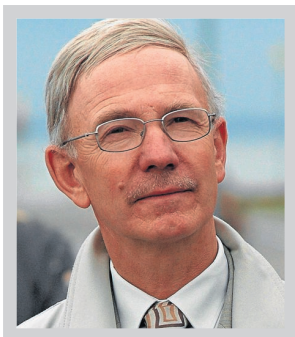
Rozmowa z prof. Olgierdem Wyszomirskim, dyrektorem Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

W jakim stopniu trolejbusy przyczyniły się do uzyskania przez ZKM w Gdyni prestiżowej nagrody Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego, wręczonej Panu w Genewie w maju tego roku?

W znacznym stopniu, ponieważ dysponujemy nowoczesnym taborem w pełni niskopodłogowym. Na uznanie zasłużyło także zastosowanie baterii akumulatorowych jako napędu pomocniczego w naszych nowych trolejbusach, w odróżnieniu od silników spalinowych stosowanych w większości miast zagranicznych, produkujących w zakresie rozwoju komunikacji trolejbusowej. Docenienie zostało też skoncentrowanie linii trolejbusowych na głównych trasach, zapewniające wysoką wspólną częstotliwość kursowania pojazdów, nawet co 2 minuty w godzinach szczytu, a więc wysoki standard obsługi.

Co jeszcze wyróżnia gdynską komunikację trolejbusową?

Trzeba wspomnieć o osiągnięciach w zakresie konwersji używanych nowoczesnych autobusów na trolejbusy oraz o szacunku dla historii przejawiającym się m. in. w eksploataowaniu pojazdów zabytkowych na linii sezonowej.



Fot. TOMASZ BOLT

Czy konwersja autobusów na trolejbusy ma długoletnią tradycję w gdynskiej komunikacji miejskiej?

Pierwsze przebudowy autobusów na trolejbusy rozpoczęto w Gdyni już w latach powojennych. Na szczególne uznanie zasługuje przebudowywanie nowych nadwozi autobusowych marki Jelcz Berliet na przełomie lat 70. i 80. ubiegłego stulecia. Prototyp takiego trolejbusu powstał w 1976 r. i stanowił niebywałe osiągnięcie jak na ówczesne czasy. Łącznie powstało ponad 20 takich pojazdów. Podziękowania za niezwykle wkład w to dzieło należą się mistrzowi elektrykowi Zbigniewowi Wawrowskiemu, który był mózgiem tego przedsięwzięcia oraz dyrektorem - Henrykowi Biandze, Maciejowi Gwieździe i Adolfowi Labuhnowi.

Jakie trolejbusy odegrały najważniejszą rolę w 70-letniej historii gdynskiej komunikacji trolejbusowej?

W latach 40. ubiegłego wieku najbardziej wyróżniały się niemieckie Henschle, w latach 50. - francuskie Vetry, w latach 60. i w pierwszej połowie lat 70. czeskosłowackie Skody. Następnie w drugiej połowie lat 70. i w latach 80. oraz 90. - dominowały radzieckie Ziu 9 i oczywiście polskie Jelcze, oparte na konstrukcji Berlieta, produkowane najpierw w warsztatach w zajezdni trolejbusowej w Gdyni, a potem już w fabryce w Słupsku. Współczesność należy do Solarisów i Mercedesów. Te ostatnie uzyskano w wyniku konwersji autobusów.

Do jakich pojazdów odnosi się Pan z największym sentymentem?

Z największym sentymentem odnoszę się do Skód, w szczególności 9 TR, których wprowadzenie do eksploatacji w 1962 r. stanowiło przełom w kierunku nadania znamion nowoczesności gdynskiej komunikacji trolejbusowej. Ta cecha została jej do dzisiaj i bez wątpienia będzie jej towarzyszyć w przyszłości. Obecnie eksploatowane Solarisy to jedne z najnowocześniejszych pojazdów na świecie. Można je spotkać nawet w najbogatszych miastach europejskich, w tym w Salzburgu w Austrii, w których wygrały konkurencję z innymi markami.

II projekt unijny

W Ramach RPO - Regionalnego Programu Operacyjnego dla woj. pomorskiego - spółka zrealizowała w latach 2010-2013 projekt „Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta”. Dofinansowanie wynosi 70% wartości kosztów kwalifikowanych. Całkowita wartość projektu wynosi 98 646 644,72 zł.

Przedmiotem projektu jest:

- przebudowa sieci trakcyjnej w ciągu ulic al. Zwycięstwa w Gdyni, al. Niepodległości w Sopocie wraz z pętlą trolejbusową przy ul. Reja,

- budowa czterech nowych podstacji trakcyjnych,

- przebudowa pięciu istniejących podstacji trakcyjnych,

- budowa Centrum Zdalnego Sterowania Podstacji wraz ze zdalnym sterowaniem odłącznikami,

- zakup 28 nowych trolejbusów niskopodłogowych (docelowo w planach jest zakup 28 pojazdów).



Fot. Tomasz Labuda



Fot. Tomasz Labuda



Fot. Tomasz Labuda

CDMIR (Centrum Dyspozycji Mocy i Ruchu) - zdalne zarządzanie wszystkimi podstacjami zasilającymi sieć trolejbusową oraz automatyczne konfigurowanie połączeń sieciowych w przypadku nagłych awarii



Podstacja zasilająca Sopot

Fot. Tomasz Labuda



Podstacja zasilająca Redłowo wraz z budynkiem CDMIR

Fot. Tomasz Labuda



Fot. ze zbiorów PKT

Przebudowana sieć trakcyjna w ciągu al. Niepodległości



Fot. ze zbiorów PKT

Pętla przy ul. Reja w Sopocie



Fot. ze zbiorów PKT

Słupy trakcyjne, trakcyjno-oświetleniowe oraz sieć zostały wymienione lub odnowione. Uwagę przyciągają stylizowane oprawy oświetleniowe



Fot. Janusz Wejnierski

Uroczyste oddanie do użytku 10 z 28 nowych trolejbusów Marki Solaris Trolino 12. Wrzesień 2012 r.

Nasza wieloletnia praca to służba mieszkańcom



Fot. materiały prasowe

dr Piotr Małolepszy, prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni

Trolejbusy Gdynińskie to 70 lat historii, wielu przeobrażeń i zdobywania cennych doświadczeń. Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni jako gminna spółka prawa handlowego istnieje od 1998 r. Codziennie nasze pojazdy wyruszają na 12 linii trolejbusowych, realizując przewozy nie tylko w Gdyni, dojeżdżają również do Sopotu. Dodatkowo w sezonie letnim obsługujemy zabytkowymi pojaz-

dami historyczną linię 326. W ciągu całego roku wykonujemy prawie 5 mln wozokilometrów. Komunikacja trolejbusowa to nie tylko trolejbusy, ale przede wszystkim pracujący tu ludzie, którzy na co dzień swą sumienną i rzetelną pracą zapewniają ciągłą i sprawną komunikację. To również sieć trakcyjna, podstacje zasilające, a także własne warsztaty przeglądowo-naprawcze i całe zaplecze techniczne. Ostatnie lata to okres wzmożonej modernizacji i nowych inwestycji dotyczących posiadanego taboru oraz eksploatowanej infrastruktury. Dotychczas zrealizowano - przy pomocy środków unijnych - w latach 2005-2007 - projekt z funduszu Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego pod nazwą „Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni.”, którego przedmiotem była budowa nowej zajezdni trolejbusowej, budowa nowych linii trolejbusowych o długości 10,6 km, nowej pętli trolejbusowej w Kaczych Bukach,

a także zakup 10 nowych trolejbusów. Aktualnie w 2013 roku zakończyliśmy kolejną inwestycję z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego - Rozwój Proekologicznego Transportu Publicznego na obszarze Metropolitalnym Trójmiasta. Projekt obejmował przebudowę sieci trakcyjnej w ciągu ulic al. Zwycięstwa w Gdyni, al. Niepodległości w Sopocie wraz z pętlą trolejbusową przy ul. Reja, budowę 4 nowych i przebudowę 5 podstacji trakcyjnych, budowę centrum zdalnego sterowania podstacjami i dalszą wymianę taboru poprzez zakup 28 nowych trolejbusów. Projekt został zakończony wiosną tego roku. Stosowane na co dzień nowatorskie rozwiązania techniczne a także wszystkie poczynione nakłady inwestycyjne powodują, że transport trolejbusowy i Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej to nowoczesny i wciąż rozwijający się system publicznej komunikacji miejskiej w Gdyni.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

CIVITAS DYN@MO

- miasta dzielą się wiedzą

W Grudniu 2012 r. Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej przystąpiło do kolejnego projektu Unijnego - CIVITAS DYN@MO. Nadrzędnym celem jest wdrożenie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie mobilności, oraz wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczestniczącymi w nim miastami: Akwizgran (Niemcy) - lider projektu, Gdynia, Koprivnica (Chorwacja) Palma de Mallorca (Hiszpania). W CIVITAS DYN@MO bierze udział łącznie 28 partnerów lokalnych z wymienionych miast.



Fot. Tomasz Labuda

W ramach przedsięwzięcia PKT przeprowadzi innowacyjne próby z alternatywnym źródłem zasilania trolejbusów w postaci prototypowych baterii (widoczne w prawym górnym rogu, w kolorze niebieskim)



Fot. Tomasz Labuda

Podstacja zasilająca sieć trakcyjną przy ul. Wielkopolskiej w Gdyni. W tym miejscu zrealizowane zostanie drugie zadanie w ramach projektu Civitas Dynamo. Celem przedsięwzięcia jest zgromadzenie energii elektrycznej - pochodzącej z hamowania odzyskowego trolejbusów - w zasobniku, a następnie oddania jej w sytuacji, gdy zwiększy się zapotrzebowanie na energię w sieci trakcyjnej

Zdjęcia nagrodzone w konkursie



*Małgorzata Rutkowska
I miejsce w konkursie fotograficznym*

Anna Rybak - III miejsce



Karolina Weiner - II miejsce

