



70 LAT KOMUNIKACJI TROLEJBUSOWEJ W GDYNI





Opracowanie treści: *Jacek Pudło*.
Zdjęcia na okładce: *Karolina C., Jacek Pudło, Mariusz Warawko*



Henschel, koniec lat 40. *fot. ze zbiorów Macieja Gwiazdy*



Fiat 672 F101/Tallero-Millano, koniec lat 40. *fot. ze zbiorów Kazimierza Małkowskiego*



Henschel, lata 40 lub 50. *fot. ze zbiorów Macieja Gwiazdy*



Vetra VBR4, lata 40 lub 50. *fot. ze zbiorów Macieja Gwiazdy*

Wstęp

W 2013 roku świętujemy 70 rocznicę trolejbusów w Gdyni. Od 1943 roku, przez szereg lat trolejbusy tworzyły system transportu miejskiego w Gdyni. Bywały okresy wzlotów, kiedy powstawały nowe trasy, bywały też okresy upadku, kiedy to ograniczano kursowanie, zastępując elektryczne pojazdy autobusami.

Dziś trudno wyobrazić sobie gdyńskie ulice bez trolejbusów. Ciche, płynnie poruszające się elektryczne pojazdy wpisały się w krajobraz miasta. Dzięki intensywnemu wykorzystaniu środków unijnych gdyńska komunikacja trolejbusowa odmieniła się w ostatnich latach nie do poznania. Wygodne, niskopodłogowe trolejbusy stanowią dziś praktycznie cały tabor, a nowoczesne asynchroniczne napędy pozwalają oszczędzać energię. Niklowo-kadmowe baterie pozwalają trolejbusom funkcjonować również wtedy, gdy w sytuacjach awaryjnych niemożliwe jest zasilanie z sieci. Scentralizowany system sterowania podstacjami umożliwia zdalne sterowanie pracą urządzeń zasilających. Wszystko po to, aby lepiej służyć mieszkańcom Gdyni.



fot. Jacek Pudło

Trolejbusy Skoda 9Tr na placu Kaszubskim w 1974 r.



fot. Michael Russell

Historia 1946-2005

Początki historii miasta Gdyni sięgają 1922 r., kiedy to Sejm RP przyjął ustawę o budowie portu w Gdyni. Na terenie zajmowanym przez niewielką miejscowość do 1939 r. powstało 120-tysięczne miasto, w którym funkcjonowała komunikacja autobusowa. Z wybuchem drugiej wojny światowej Niemcy zajęli Gdynię. W wyniku działań wojennych tabor autobusowy został zdewastowany. Potrzeby komunikacyjne miasta były niezaspokojone, a dodatkowo doskwierał brak paliw płynnych, potrzebnych na froncie. Dla rozwiązania sytuacji, podobnie jak w licznych innych okupowanych miastach, uruchomiono komunikacją trolejbusową. Pierwsza linia ruszyła 18 września 1943 r. na trasie między Zarządem Miejskim a Chylonią. Obsługiwało ją 10 trolejbusów Henschel, których karoserie wykonano w Gdańskiej Fabryce Wagonów. Wkrótce trasę trolejbusów przedłużono do Orłowa. Dla wzmocnienia taboru ściągnięto pojazdy z Kijowa, Mediolanu i Rzymu, których przed końcem wojny nie udało się jednak wprowadzić do ruchu.

Przejście frontu przez miasto wstrzymało funkcjonowanie trolejbusów. Ruch wznowiono dopiero 19 marca 1946 r. W pierwszym okresie powojennym tabor był bardzo różnorodny: w 1947 r. eksploatowano 7 różnych typów pojazdów. Mimo to rozbudowywano trasy i uruchomiono nowe linie: do Sopotu (1947), do Małego Kacka i Oksywia (1949), na obecnej ul. Morskiej (1955). Tabor wzmocniły fabrycznie nowe, importowane pojazdy typów Vetra VBR 4 (od 1949 r.) oraz Skoda 8Tr (od 1958 r.).

Kolejne trolejbusy nowszego typu Skoda 9Tr (od 1962 r.) umożliwiły sprawne funkcjonowanie gdyńskiej komunikacji trolejbusowej. Elektryczne pojazdy dotarły na Oksywie (1964). Gdyńska sieć była wówczas największa w Polsce, eksploatowane trolejbusy Skoda 8Tr i 9Tr obsługiwały 9 linii dziennych i jedną nocną.

Z początkiem lat 70. nad trolejbusami zawisły czarne chmury. Władze centralne nakazały bowiem wycofać trolejbusy. Likwidowano sieci trolejbusowe w kolejnych polskich miastach. Mimo to, lokalni decydenci starali się utrzymać funkcjonowanie sprawnie funkcjonującego systemu trolejbusowego. Było to trudne, gdyż wstrzymano import taboru trolejbusowego. Liczba funkcjonujących linii zmalała do zaledwie 3.

Trolejbus Skoda 9Tr na ul. Chylońskiej w 1974 r.



fot. Michael Russell

Historia 1946-2005

Kryzys paliwowy i wzrost cen ropy naftowej przywrócił trolejbusy do łask. W 1975 r. ruszył import trolejbusów ZIU-682 ze Związku Radzieckiego. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, obsługujące wówczas linie trolejbusowe, zadecydowało jednak o budowie trolejbusów we własnym zakresie, na bazie nadwozi PR110U produkowanych w Jelczu na licencji francuskiej firmy Berliet. Zbudowano też prototypowy trolejbus tyrystorowy na bazie Karosy SM11. Wznowiono zawieszone linie trolejbusowe i uruchomiono nowe trasy: na Jana z Kolna (1981 r.), Morskiej (1983-1985), Wielkopolskiej (1989). Trolejbusy w latach 80. znów odgrywały ważną rolę w obsłudze komunikacyjnej miasta.

W 1989 r. zmianie uległ system polityczny i gospodarczy w Polsce. W tym okresie wprowadzono pionierskie w skali kraju zmiany w organizacji transportu miejskiego w Gdyni: rozdzielono zadanie realizacji przewozów od organizacji transportu. Rozwiązaniu to miało poprawić jakość komunikacji miejskiej. W międzyczasie gdyński tabor trolejbusowy zasiliły trolejbusy PR110E i PR110T z KPNA Słupsk (od 1989 r.), produkowane na bazie nadwozi z Jelcza. Dla zmniejszenia kosztów osobowych, we własnym zakresie zbudowano w Gdyni trolejbusy przegubowe na bazie nadwozi autobusów Ikarus 280. W latach 90. nowe trolejbusy na bazie nadwozi Jelcza 120M budowano w Gdyni, w zakładzie Przedsiębiorstwo Naprawy Taboru Komunikacji Miejskiej. Uruchomiono nową trasę trolejbusową do Pustek Cisowskich (1995 r.).

Transport trolejbusowy funkcjonował w strukturach większych przedsiębiorstw autobusowo-trolejbusowych aż do 1998 r., gdy wyodrębniono niezależny, wyspecjalizowany podmiot – Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni Sp. z o. o. (w skrócie: PKT). Koniec lat 90. to kolejny trudny okres dla gdyńskich trolejbusów. Stan sieci trakcyjnej wymagał poprawy, a wizerunek trolejbusów był nienajlepszy, m. in. z racji na pokrycie karoserii trolejbusów różnobarwnymi reklamami. Nowoutworzone przedsiębiorstwo trolejbusowe podjęło trud poprawy wizerunku trolejbusów. Ujednolicono malowanie taboru, a także wykonano remonty sieci trakcyjnej. W 1998 r. zbudowano pierwszy trolejbus niskopodłogowy – Jelcz M121E z rozruchem impulsowym. Kolejny okres miał jednak przynieść dużo większe, wręcz rewolucyjne zmiany. Przez następne 15 lat gdyńskie trolejbusy przeszły epokową przemianę.

Skoda 8Tr, lata 50.



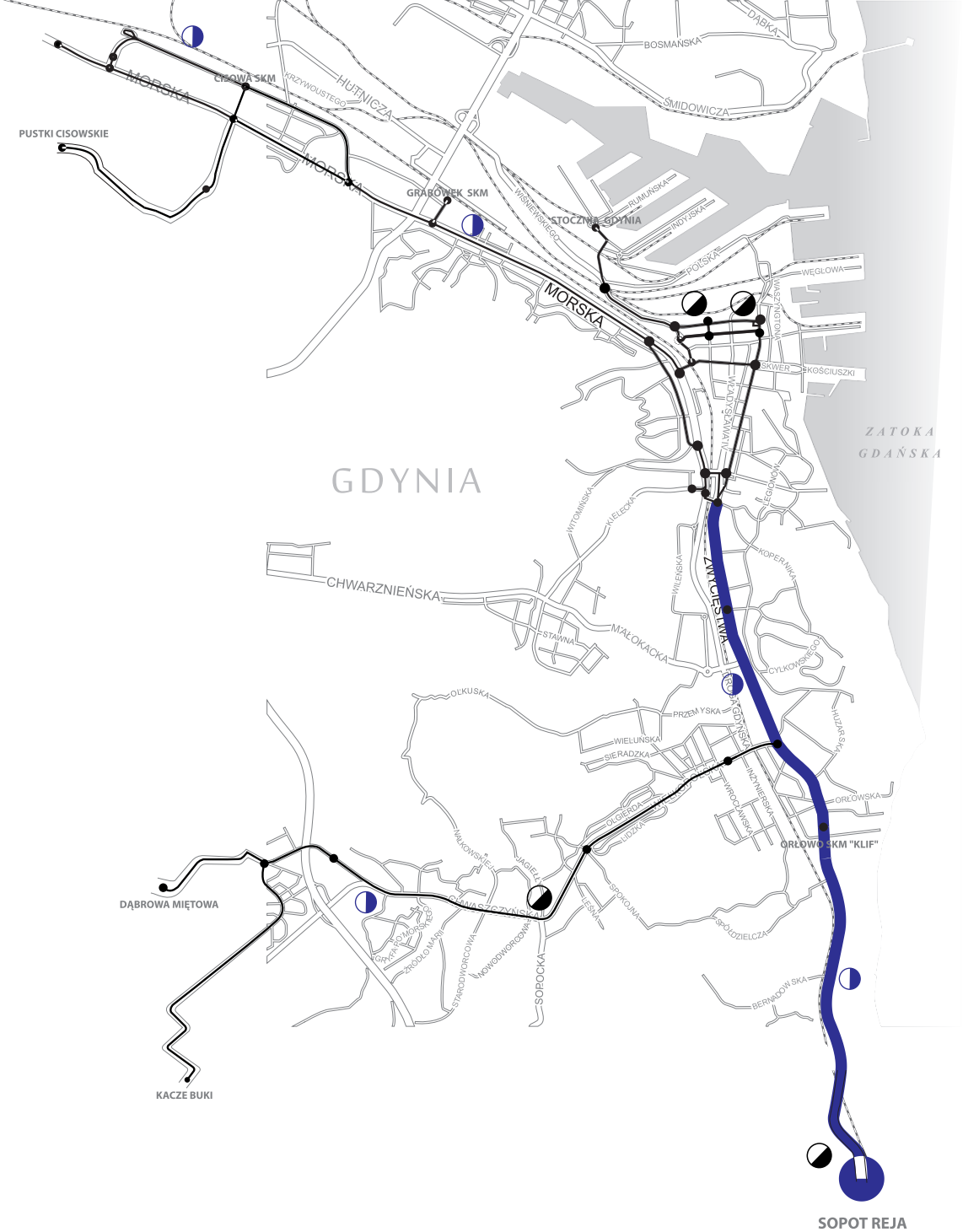
fot. ze zbiorów Henryka Biangi

Jelcze w starej zajezdni, 1999 rok.



fot. Michael Russell

Mapa rozwoju



Zmodernizowane odcinki sieci trolejbusowej

Zmodernizowane istniejące podstacje trakcyjne

Nowe podstacje trakcyjne

I projekt unijny

Pierwszym symbolem przemian, jakie miały nastać, była budowa w pełni niskopodłogowego trolejbusu Solaris Trollino 12. Nadwozie pojazdu wyprodukowała polska firma Solaris w podpoznańskim Bolechowie, a napęd elektryczny zamontowano w Gdyni. Trollino 12 wyróżniało się nowoczesnym designem i cichym, elektrooszczędnym napędem. Pojazd posiada numer 3001 i do dziś z powodzeniem obsługuje gdyńskie linie. Wkrótce powstały 3 kolejne Trollina. W międzyczasie, przeprowadzono kapitalne remonty trolejbusów Jelcz PR110E. Oba z tych zadań PKT zrealizowało z własnych środków.

W 2004 r. Polska wstąpiła do Unii Europejskiej, dzięki czemu pojawiła się możliwość doinwestowania komunikacji trolejbusowej środkami wspólnotowymi. Rozwój i modernizacja transportu trolejbusowego ruszyła pełną parą. Rozpoczęto realizację programu o nazwie „Zintegrowany Program Rozwoju Transportu Publicznego w Gdyni na lata 2004-2013". Pierwsze działania z tego projektu realizowano w ramach programu unijnego „Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego". Połowę kosztów pierwszych inwestycji w latach 2004-2007 pokrył Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, a pozostałą część – budżet miasta Gdyni. Wartość projektu wyniosła ponad 54 mln zł.

W tym okresie zbudowano nową zajezdnię trolejbusową na Grabówku (w latach 2005-2007). Dodatkowo, powstały 2 nowe trasy trolejbusowe: na Miętową (2005) i Kacze Buki (2006). Budowa tych tras umożliwiła wprowadzenie cichej, proekologicznej komunikacji trolejbusowej do nowych dzielnic.

Inwestycje objęły również tabor trolejbusowy. Zakupiono 10 trolejbusów Solaris Trollino 12, wyposażonych w asynchroniczny napęd czeskiej produkcji. Na nowych trasach zastosowano elastyczne, półskompensowane zawieszenie sieci trakcyjnej, bazujące na osprzęcie czeskiej firmy Elektroline.

Nowa zajezdnia trolejbusowa w Gdyni Grabówek została zbudowana w latach 2005-2007. Obejmuje ona stanowiska dla ponad 80 trolejbusów, przelotową halę obsługowo-naprawczą, lakiernię, zadaszony plac postojowy i nowoczesny budynek biurowy.

Pętla trolejbusowa na Kaczych Bukach.



fot. Tomasz Labuda

Pętla trolejbusowa na ul. Miętowej.



fot. Michał Stodolski

Nowa zajezdnia trolejbusowa na Grabówku została zbudowana w latach 2005-2007. Obiekt jest jedną z najnowocześniejszych w Polsce zajezdni dla pojazdów transportu miejskiego.










fot. Jacek Pudło


3038



Mercedes O405NE zbudowany w warsztatach PKT.



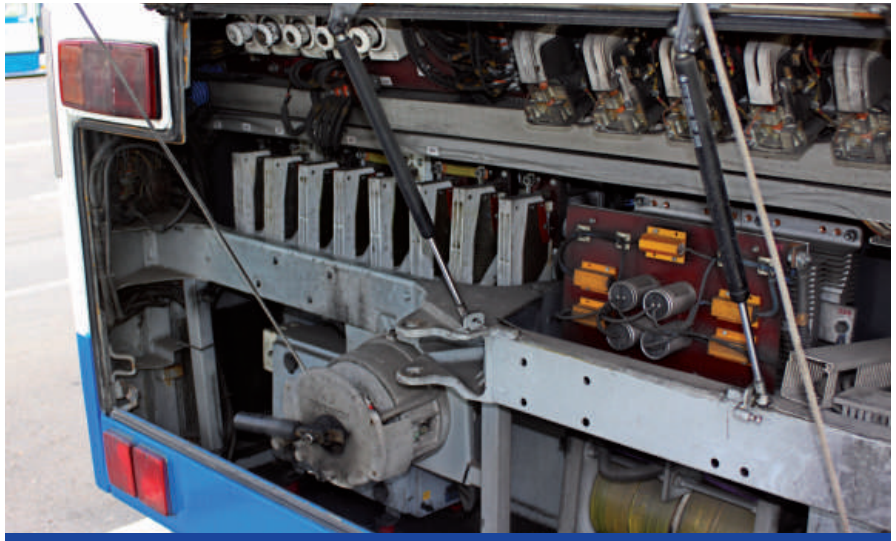
fot. Tomasz Labuda

Konwersja Mercedesa O405N na trolejbus

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

PKT, niezależnie od środków unijnych, wygospodarowało środki własne na modernizację taboru. Podjęto pionierską inicjatywę przebudowy używanych autobusów Mercedes O405N na trolejbusy. W odpowiednio przystosowanych nadwoziach w dobrym stanie technicznym zabudowano osprzęt elektryczny z wycofywanych trolejbusów Jelcz PR110E. Stopniowo zadecydowano o stosowaniu nowego wyposażenia elektrycznego. Początkowo było to sterowanie tranzystorowe z silnikiem prądu stałego, a następnie napęd asynchroniczny firmy Enika. W rezultacie, uzyskano nowoczesne, niskopodłogowe pojazdy, spełniające wszystkie współczesne standardy. Koszt przebudowy był mniejszy niż połowa ceny fabrycznie nowego trolejbusu. Umożliwiło to sprawną modernizację taboru i wycofanie wysokopodłogowych trolejbusów marki Jelcz. W latach 2004-2010 zbudowano łącznie 28 trolejbusów na bazie Mercedesa O405N.

Zakres prac był znaczny – należało adaptować konstrukcję nadwozia, zdemontować autobusowy silnik i skrzynię biegów. W zwolnionym miejscu wykonano mocowanie dla silnika elektrycznego i dokonano jego montażu. Przedział silnikowy zaaranżowano na nowo. Dach wzmocniono pod odbieraki. Dokonano też szeregu mniejszych zmian: wykonano malowaniu pojazdu, wymieniono tapicerkę siedzeń i zamontowano elektroniczne wyświetlacze.



Napęd w wersji tranzystorowej - widoczne styczniki obwodów pomocniczych.

Mercedes O530AC – trolejbus zbudowany na bazie autobusu w latach 2011-2012.



fot. Jacek Pudło

Konwersja Mercedesa O530 na trolejbus

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

Sukcesy w przebudowach Mercedesów O405N na trolejbusy zadecydowały o skierowaniu na warsztat nadwozia nowszej generacji - Mercedesa O530 Citaro.

W ostatnich przebudowanych Mercedesach O405N zastosowano napęd asynchroniczny z niewielkim, pomocniczym zestawem baterii. Kolejnym krokiem było wykorzystanie nowocześniejszego nadwozia – tak powstały elektryczne Mercedesy O530 Citaro z asynchronicznym napędem firmy Enika. Pojazd wymagał ponownie nowej aranżacji przedziału silnikowego, ze względu na odmienną konstrukcję względem modelu O405N.

Elektryczny Mercedes O530 jest w pełni niskopodłogowy i posiada nowoczesny napęd. Komfort pasażerom zapewnia dodatkowo klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej. Fotele we wnętrzu obito niebieską tapicerką z wyszytym logiem PKT.



Silnik znalazł się w tylnej części nadwozia.



Fotele otrzymały estetyczną, gdyńską tapicerkę.

Solaris Trollino 12 zbudowany w PKT Gdynia na bazie autobusu Solaris Urbino.



fot. Paweł Misiak

Konwersja Solarisa Urbino 12 na trolejbus

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

Kolejną następującą po Mercedesie Citaro konwersją była przebudowa Solarisa Urbino 12 w wersji z silnikiem Diesla na trolejbus. Przebudowa tych pojazdów jest o tyle korzystna, iż są one podobne do pojazdów Trollino, z którymi PKT posiada pozytywne doświadczenia. Nie mniej jednak we własnym zakresie muszą być wykonane prace konstrukcyjne, takie jak: adaptacja zabudowy wieżowej silnika, montaż konstrukcji pod pomocnicze baterie oraz wzmocnienie dachu pod odbieraki prądu.

Efektem końcowym jest estetyczny, nowoczesny trolejbus z asynchronicznym napędem – i klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej



Nadwozie w trakcie przebudowy na trolejbus. Wyposażenie wnętrza i spalinowy napęd są zdemontowane, trwają prace spawalnicze.



Wnętrze w trakcie przebudowy.

Nowoczesne elektroniczne kasowniki biletowe.



Doświadczenie i wiedza pracowników pozwalają na przebudowę konstrukcji nadwozia we własnym zakresie.

Solaris Trollino 12M na ul. Świętojańskiej



fot. Jacek Pudło

II projekt unijny

Dostępność środków unijnych sprawiła, iż podjęto dalsze kroki w kierunku modernizacji komunikacji trolejbusowej. W ramach drugiego projektu unijnego o nazwie „Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta" pozyskano środki na modernizację parku taborowego oraz sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania. Tym razem Unia Europejska pokryła 70% kosztów kwalifikowanych. Wartość inwestycji wyniosła aż 98 mln zł.

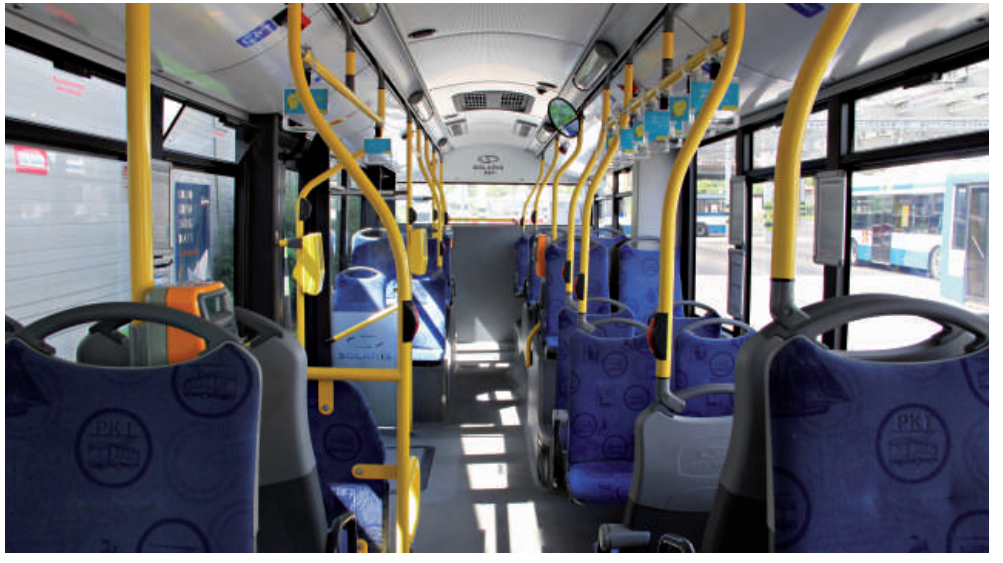
Realizacja projektu rozpoczęła się w 2009 roku. Do 2013 roku, czyli 70-lecia trolejbusów, wykonano modernizację 5 podstacji zasilających, zbudowano 4 nowe podstacje i utworzono centrum zdalnego sterowania podstacjami, umożliwiające zdalne sterowanie pracą podstacji zasilających i odłączników trakcyjnych. Automatyzacja prac umożliwia szybkie reagowanie w sytuacjach awaryjnych, a dodatkowo pozwoliła na obniżkę kosztów osobowych.

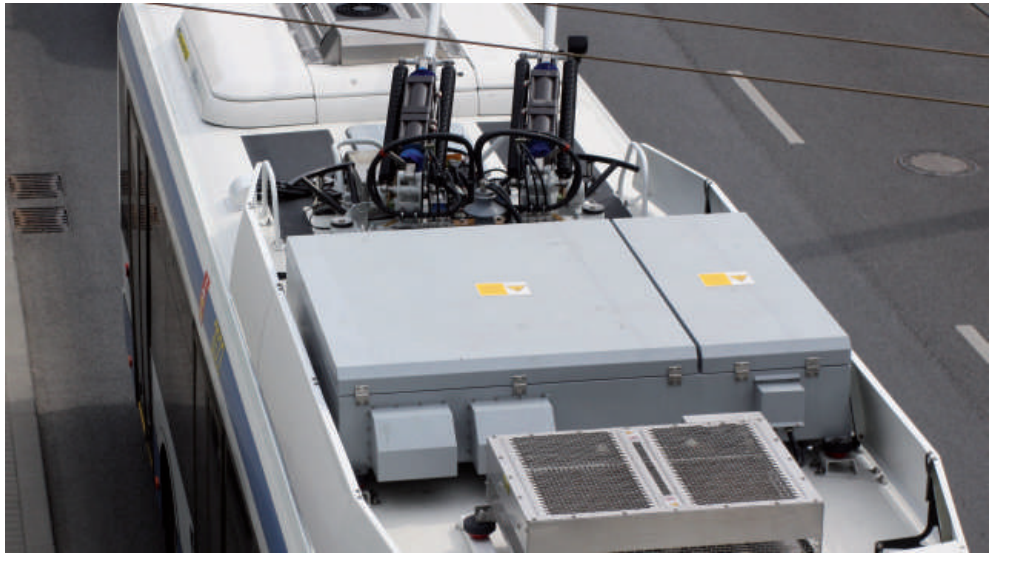
Dodatkowo, zmodernizowano sieć trakcyjną na linii z Gdyni do Sopotu: w ciągu al. Zwycięstwa w Gdyni i al. Niepodległości w Sopocie. Przebudowa była kompleksowa, gdyż obejmowała nie tylko modernizację sieci napowietrznej, ale również wymianę niemal wszystkich słupów trakcyjnych.

W ramach przeprowadzonych inwestycji zakupiono z dofinansowaniem unijnym 28 nowych trolejbusów Solaris Trollino 12M, wyposażonych w baterie trakcyjne, umożliwiające przejazdy bez zasilania podstawowego (z sieci trakcyjnej) w sytuacjach awaryjnych, takich jak remonty ulic lub wypadki drogowe. 2 dodatkowe pojazdy zakupiono ze środków własnych.

Trolejbus Solaris Trollino 12M posiada nowoczesne wnętrze z fotelami dostępnymi bezpośrednio z poziomu podłogi. Stanowisko kierowcy jest ergonomiczne i ogranicza zmęczenie prowadzącego pojazd.

fot. Jacek Pudłoi









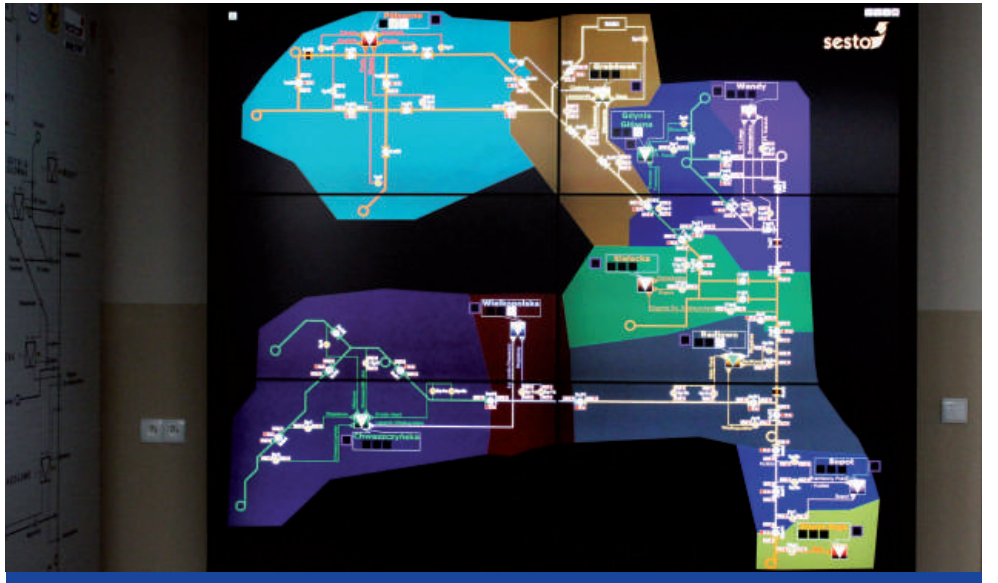
30 nowych trolejbusów

W latach 2009-2012 zakupiono 30 nowoczesnych, niskopodłogowych trolejbusów Solaris Trollino 12, wyprodukowanych w Polsce. Pojazdy o długości 12 metrów i pojemności rzędu 80 miejsc wyposażone są w asynchroniczny napęd produkcji polskiej firmy Medcom.

Na napęd składa się falownik trakcyjny zbudowany na bazie wysokiej mocy tranzystorów IGBT, przetwornica statyczna i elektroniczny sterownik. Podzespoły te zabudowano w estetycznie osłoniętym kontenerze na dachu trolejbusu, tak aby zaoszczędzić cenne miejsce w przestrzeni pasażerskiej.

Pomiędzy osiami trolejbusu umieszczono asynchroniczny silnik trakcyjny produkcji polskiej firmy Emit Żychlin, typu STDa 280B, o mocy ciągłej 170 kW. Jednostka ta, sterowana przez falownik, zapewnia efektywny napęd trolejbusu i umożliwia odzysk energii hamowania. Wszystko to bez emisji szkodliwych tlenków azotu, cząstek stałych, tlenków siarki i tlenku węgla – zanieczyszczeń, które emitowane są z silników autobusów prosto na ulice.

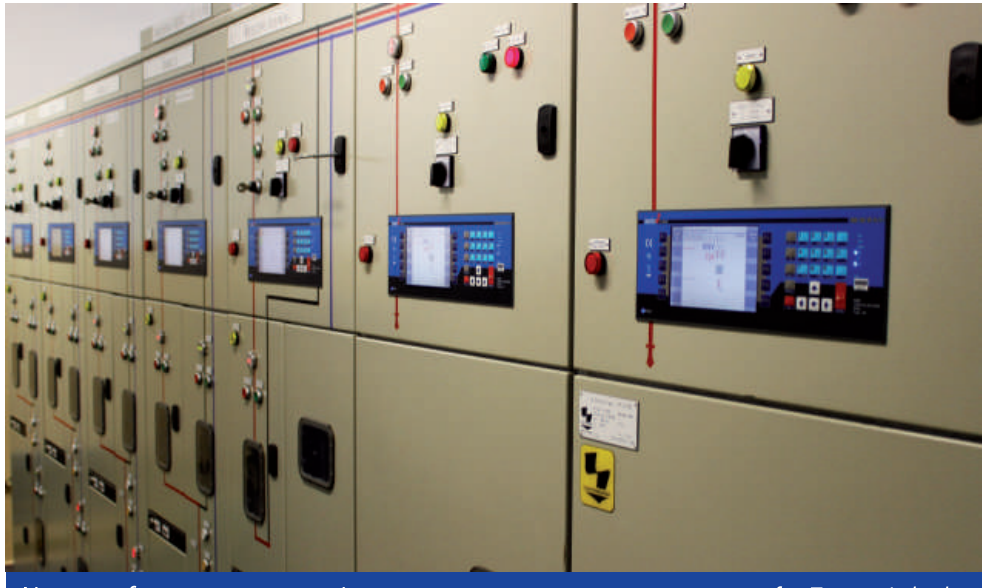
W tylnej części trolejbusu zabudowano niklowo-kadmowe baterie renomowanej firmy SAFT. Umożliwiają one pokonanie ponad 5 kilometrów bez zasilania podstawowego.



Ekran w centrum sterowania układem zasilania. *fot. Tomasz Labuda*



Centrum dyspozycji mocą – stąd zdalnie steruje się podstacjami. *fot. Tomasz Labuda*



Nowe szafy z aparaturą sterującą. *fot. Tomasz Labuda*



Zdalnie sterowane odłączniki sieci trakcyjnej. *fot. Tomasz Labuda*

Modernizacja podstacji, zdalne sterowanie

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

Centralne sterowanie podstacjami umożliwia kontrolę wszystkich urządzeń zasilających z jednego miejsca. Ułatwia to reakcję w sytuacjach awaryjnych poprzez możliwość zdalnego konfigurowania sposobu zasilania za pomocą odłączników trakcyjnych.

Budowa 4 nowych i przebudowa 5 istniejących podstacji umożliwiła zapewnienie niezawodnej pracy układu zasilającego oraz prowadzenie intensywnego ruchu trolejbusowego.

Zmodernizowana sieć trakcyjna na pętli w Sopocie.



fot. Jacek Pudło

Modernizacja sieci trakcyjnej na linii od Gdyni do Sopotu

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

Przebudowa sieci trakcyjnej w ciągu Al. Zwycięstwa w Gdyni i Al. Niepodległości w Sopocie, wraz z pętlą przy ul. Reja, oznaczała kompletną odnowę linii trolejbusowej. W latach 2012-2013 wykonano kompleksową modernizację sieci. W rezultacie, zapewniona została możliwość sprawnego, niezawodnego i szybkiego poruszania się trolejbusów.

Wóz wieżowy na podwoziu DAF LF, zakupiony w 2010 roku.



fot. Jacek Pudło

Wozy techniczne

PKT posiada nie tylko tabor liniowy, ale i specjalne pojazdy zaplecza technicznego. Flagowy pojazd zaplecza to wóz wieżowy zabudowany na podwoziu DAF LF. Do holowania nadwozi i trolejbusów służy natomiast trzyosiowy holownik bazujący na podwoziu DAF CF, wyposażony w hydrauliczny żuraw.



Holownik na podwoziu DAF CF. *fot. Michał Stodolski*



VW Caddy – pogotowie techniczne. *fot. Michał Stodolski*

Dotychczas w trolejbusach stosowano baterie niklowo-kadmowe.



fot. Jacek Pudło

Zasobnik superkondensatorowy, nowe baterie

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

W ramach unijnego projektu badawczego pod nazwą CIVITAS DYN@MO, realizowanego w ramach inicjatywy CIVITAS II PLUS, finansowanej z 7 Programu Ramowego Komisji Europejskiej, będą miały miejsce dwa innowacyjne przedsięwzięcia.

Po pierwsze, na jednej z podstacji zasilających zostanie zamontowany superkondensatorowy zasobnik energii. Superkondensator charakteryzuje się pracą podobną do baterii – może magazynować energię elektryczną. Różnicą jest jednak dużo szybsza możliwość ładowania takiego zasobnika. Zamontowanie go na podstacji pozwoli na zmagazynowanie energii elektrycznej z hamujących trolejbusów w sytuacjach, gdy inne trolejbusy na danym odcinku nie pobierają prądu z sieci. Pozwoli to na wykorzystanie energii przy kolejnych rozruchach pojazdów.

Po drugie, na 2 trolejbusach testowane będą prototypowe baterie, służące do jazdy na kilkukilometrowych odcinkach bez zasilania podstawowego. Baterie Najnowsze współczesne technologie umożliwiają zgromadzenie większej ilości energii przy mniejszej masie, niż dla wcześniejszych rozwiązań.

Wiernie odrestaurowany trolejbus Skoda 9Tr.



fot. Jacek Pudło

Zabytkowa linia 326, odrestaurowane trolejbusy

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

Atrakcję gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w okresie letnim stanowią zabytkowe odrestaurowane pojazdy, które kursują na specjalnej linii 326.

Skoda 9Tr #359 – to czeski trolejbus produkowany w latach 60. i 70., bardzo udana konstrukcja eksploatowana do dziś w niektórych państwach bloku wschodniego. Do Gdyni w latach 1962-1970 dostarczono 71 takich trolejbusów. Ostatni pojazd tego typu wycofano w 1979 roku. W 2009 roku PKT zakupiło wyprodukowaną w 1975 roku Skodę 9Tr od klubu miłośników komunikacji z Lublina, dokąd wóz ten trafił z czeskiej Opawy. Pojazd wysłano do Czech na remont, skąd wrócił w stanie fabrycznym. Od 2012 roku trolejbus stanowi żywe świadectwo historii gdyńskich trolejbusów.

Jelcz 120ME # 10121 – to polski trolejbus z lat 90. Bazował on na Jelczu PR110, konstrukcji wywodzącej się z licencyjnego Jelcza-Berlieta PR100 z lat 70. Wyprodukowano go w 1994 roku w Gdyni na bazie nadwozia z Jelcza. Warto dodać, iż to z Gdyni wypłynęła w latach 70. inicjatywa budowy trolejbusu na bazie „Berlieta". Po zakończeniu eksploatacji liniowej trolejbus przywrócono do stanu oryginalnego, z charakterystycznym kremowo-czerwonym malowaniem, typowym dla minionej epoki ustrojowej. Od 2012 roku wóz wyjeżdża na ulice na linię turystyczną. W środku spotkać można charakterystyczne, obite skajem siedzenia, typowe dla wielu autobusów z Jelcza.

Saurer 4TIILM #3300 – to szwajcarski trolejbus z lat 50. Egzemplarz, który trafił do Gdyni, wyprodukowano w 1957 roku. Do 1992 roku obsługiwał on linie w szwajcarskim mieście Sankt Gallen, po czym trafił do Warszawy, gdzie kursował aż do zawieszenia linii trolejbusowej w 1995 roku. W 2001 roku zakupiło go PKT. Trolejbus odnowiono i stał się atrakcją, a także żywym pomnikiem historii motoryzacji i transportu miejskiego – interesującym nawet pomimo faktu, iż w Gdyni nie eksploatowano liniowo takich pojazdów.

Skoda 9Tr #359



fot. Maciej Skuza. Zdjęcie z konkursu fotograficznego z 2012 roku.

Pieczołowicie odnowiony do stanu fabrycznego Jelcz 120ME #10121



fot. Jacek Pudło

Saurer 4TIILM.



fot. Tomasz Pytlak

Trolejbusy – codzienność w Gdyni

Oto kilka współczesnych ujęć trolejbusów w Gdyni. Elektryczne, biało-niebieskie wozy „na szelkach" przez 70 lat wpisały się w krajobraz gdyńskich ulic. Solaris Trollino 12M na placu Kaszubskim.



fot. Małgorzata Rutkowska, zdjęcie z konkursu fotograficznego z 2012 r. na najlepsze zdjęcie trolejbusu

Mercedes O405NE na ulicy Świętojańskiej.



fot. Adrian Rybiński, zdjęcie z konkursu fotograficznego z 2012 r. na najlepsze zdjęcie trolejbusu

Solaris Trollino 12AC pod odnowionym, socrealistycznym dworcem Gdynia Główna.



fot. Aleksandra Rybińska, zdjęcie z konkursu fotograficznego z 2012 r. na najlepsze zdjęcie trolejbusu

Trolejbus Mercedes O530 na ulicy 10 Lutego.



fot. Marcin Morozowski, zdjęcie z konkursu fotograficznego z 2012 r. na najlepsze zdjęcie trolejbusu

Drugi gdyński Solaris Trollino 12 na ulicy 10 Lutego.



fot. Jacek Pudło

Solaris Trollino 12M na ulicy 10 Lutego.



fot. Tomasz Krok

Solaris Trollino 12M na ulicy 10 Lutego.



fot. Jacek Pudło

Mercedes O405NE, a w tle stoczniowe żurawie



fot. Jacek Pudło

Fakty o gdyńskich trolejbusach

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni

Podstawowe dane statystyczne o przedsiębiorstwie

- liczba trolejbusów: 87, w tym 3 zabytkowe i jeden Jelcz
- liczba trolejbusów niskopodłogowych – 83
- maksymalna liczba trolejbusów w ruchu – 76
- liczba pracowników PKT – 361
- liczba kierowców trolejbusów - 215
- roczna liczba wozokilometrów – 4,96 mln
- długość sieci trakcyjnej, tor pojedynczy – 86,93 km
- liczba zwrotnic - 41
- liczba zjazdów – 41
- liczba skrzyżowań torów sieci - 32



Solaris Trollino na tle nowoczesnego budynku usługowego Centrum Kwiatkowskiego, oddanego w 2004 r .
fot. Jacek Pudło

Kontakt:

Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Spółka z o.o.

ul. Zakręt do Oksywia 1
81 – 244 Gdynia

telefon: 058 669-42-01
fax: 058 669-42-02

e-mail: pkt@pktgdynia.pl
www.pktgdynia.pl