

**wyborcza**

# TRÓJMIASTO TYGODNIK

Piątek, 8 maja 2020

trojmiasto.wyborcza.pl

redaktor prowadząca: Daria Walkiewicz



**Supermiasta**

## To budzi zachwyty w Trójmieście

Lotnisko w Gdańsku, trolejbusy  
w Gdyni i Literacki Sopot - to kluczowe,  
Waszym zdaniem, osiągnięcia naszych  
miast w ostatnich 30 latach

**SUPER**MIASTA  
PLEBISCYT „GAZETY WYBORCZEJ”



GDAŃSK

GDYNIA

SOPOT

**Supermiasta – Gdynia**

# Sukces na szelkach

**Gdyńskie trolejbusy to nie tylko system ekologicznej miejskiej komunikacji opartej na zasilaniu elektrycznym. To także wizytówka i chluba Gdyni, która ma rzesze fanów, o czym świadczy zwycięstwo w naszym plebiscytcie Supermiasta.**

Katarzyna Fryc

**D**ziś nikt nie wyobraża sobie krajobrazu Gdyni bez charakterystycznej, rozpiętej nad ulicami sieci trakcyjnej i cichego odgłosu trolejbusów przemierzających miasto.

Nasze trajtki – mówią gdynianie – nie emitują ani hałasu, ani spalin. I jak tu ich nie kochać?

Choć trolejbusy można spotkać także na ulicach Lublina i Tychów, to gdyński system komunikacji trolejbusowej jest największy w Polsce. Tutejsze trajtki w ciągu roku pokonują ponad 4 miliony kilometrów i przewożą 350 milionów pasażerów. To aż jedna trzecia przewozów całego zbiorowego transportu kołowego w tym mieście.

Gdynia ma też zasługi w dziedzinie innowacji trolejbusów – to tu skonstruowano pierwszy w Polsce trolejbus niskopodłogowy i pierwszą trójkierunkową zwrotnicę dla trajtków.

**PRAWIE 80 LAT HISTORII**

Być może trolejbusy nigdy nie pojawiłyby się na ulicach Gdyni, gdyby nie... niemiecka okupacja. Z braku paliwa w 1943 r. Niemcy wybudowali tu pierwszą elektryczną trakcję na odcinku od dzisiejszego Urzędu Miasta do dworca w Chyloni. Po wojnie trolejbusy zaczęły wozić pasażerów już w 1946 r. W kolejnych latach trajtki dojeżdżały już do Sopotu, Małego Kacka, Oksywi i Cisowej. W latach 70. funkcjonowało już 10 linii trolejbusowych, obsługiwanych przez 99 pojazdów.

W 1998 r. powstało działające do dziś Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej, wówczas też rozpoczął się trwający do dziś proces wymiany taboru na nowy oraz modernizacji i rozbudowy trakcji. Te inwe-



• – Trolejbusy wyprzedziły erę rozwoju elektromobilności w miastach. Ich ekologiczny charakter to nie tylko brak emisji spalin, co w miastach jest szczególnie cenne, ale i niemal bezszelestność, która zapewnia komfortowe podróżowanie – mówi Marcin Gromadzki, ekspert rynku transportu publicznego

FOT. PKT GDYNIA

stycje w dużej mierze były możliwe dzięki unijnym funduszom, bo nagle okazało się, że trajtki – przez wielu uznawane za relikty PRL-u – są w Europie doceniane z powodów ekologicznych, jako nieemitujące spalin i hałasu. UE chętnie więc wsparła nie tylko budowę nowej zajezdni na Leszczynkach (otwartej w 2007 r.), ale także zakup nowoczesnych pojazdów Solaris Trollino i przedłużenie sieci do Dąbrowy.

**TO NIE KONIEC INWESTYCJI**

Po latach w Gdyni pojawiły się niskopodłogowe trolejbusy przegubowe oraz z napędem na baterie, które mogą pokonać nawet 35 kilometrów bez konieczności zasilania z sieci. Dzięki temu docierają aż do Ergo Areny na granicy Sopotu i Gdańska (linia 31), a także do gdyńskiego Demptowa (linia 34). Nowe pojazdy wyposażone są też m.in. w klimatyzację, ładowarki USB i system informacji pasażerskiej.

Dziś flota Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej liczy 103 pojazdy.

*Nasze trajtki nie emitują ani hałasu, ani spalin. I jak tu ich nie kochać? – mówią gdynianie*

– W tym 16 trolejbusów 18-metrowych i 4 trolejbusy zabytkowe. Pozostałe to pojazdy 12-metrowe. W znacznej większości są to pojazdy firmy Solaris – mówi „Wyborczej” Tomasz Labuda, zastępca prezesa zarządu PKT.

Jeszcze w tym roku – po blisko 50 latach przerwy – trolejbusy mają wrócić do kursowania do północnych dzielnic Gdyni. Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej zleciło przebudowę sieci trakcyjnej, która m.in. po postawieniu nowych słupów przy ul. Janka Wiśniewskiego umożliwi trolejbusom dojazd na bateriach aż do Obluża.

– Pojazdy zeroemisyjne to przyszłość komunikacji zbiorowej. Gdynia konsekwentnie stawia na czyste powietrze, wysoką jakość życia i komfort swoich mieszkańców. Możliwość dojazdu do północnych dzielnic przy wykorzystaniu nowoczesnych i ekologicznych środków transportu to realizacja naszej długofalowej strategii rozwoju – mówi Katarzyna Gruszecka-Spychała, wiceprezydent Gdyni ds. gospodarki.

**FENOMEN TROLEJBUSÓW**

Marcin Gromadzki, ekspert rynku transportu publicznego, właściciel firmy Public Transport Consulting oraz rzecznik Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni: – Można powiedzieć, że trolejbusy wyprzedziły obecną erę rozwoju elektromobilności w miastach. Ich ekologiczny charakter to nie tylko brak emisji spalin, co w miastach jest szczególnie cenne, ale i niemal bezszelestność, która zapewnia komfortowe podróżowanie i bardzo małą uciążliwość dla otoczenia. Silniki spaliny – zwłaszcza przy ruszaniu – generują

spory hałas i wibracje, a elektryczne silniki trolejbusów takiego dyskomfortu nie powodują. Poza tym, jak wynika z badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Gdyni, trolejbusy mają w sobie „to coś” – kształtują unikatowy wizerunek miasta wyjątkowo przyjaznego mieszkańcom. Gdynianie są z nich dumni – podkreśla.

I przytacza anegdotę: – Moje biuro zlokalizowane jest w gdyńskiej dzielnicy Mały Kack, w jej części obsługiwanej midibusami linii 145. Po wprowadzeniu na ul. Strzelców komunikacji miejskiej zmorą kierowców busów stała się jedna z mieszkańek pobliskiego osiedla, zgłaszająca do operatora lub do ZKM i do innych służb, każdy przypadek włączonego na pętlę silnika midibusu powyżej 60 sekund. Z kolei z drugiej strony ul. Wielkopolskiej powstała pętla trolejbusowa na osiedlu Fikakowo, do której w grudniu 2016 r. zaczęły dojeżdżać trolejbusy linii 29 na bateriach. Otrzymałam skargę na „nieobyczajne i chamskie” zachowanie jednej z kierowczyń trolejbusów. Otóż w Nowy Rok, około godziny 10 zakłóciła ona spokój mieszkańcom osiedla, gdyż przy uchylonym oknie trolejbusu stojącego na pętli prowadziła rozmowę przez telefon komórkowy. Zastanawialiśmy się, czy może treść tej rozmowy została uznana za nieobyczajną? Po dopytaniu autora skargi dowiedzieliśmy się, że kierowczyni tłumaczyła swojemu małoletniemu synowi, jak samodzielnie zrobić jajecznicę, a zarzucona odpowiedzialność jej zachowania dotyczyła wyłącznie zakłócenia absolutnej ciszy panującej na osiedlu. Jak widać, mieszkańcy ulic obsługiwanych trolejbusami mają zupełnie inne problemy niż żyjący w sąsiedztwie kursujących autobusów.●

GAZETA wyborcza

**SUPER**MIASTA  
PLEBISCYT „GAZETY WYBORCZEJ”

**Wybraliście największe osiągnięcie Gdańska, Gdyni i Sopotu ostatnich 30 lat. Dziękujemy za oddane głosy**

Partnerzy główni:



Partnerzy:

