

KOMUNIKACJA – 1967

1.01: Oddział Przewozów Pasażerskich Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku zawiadamia posiadaczy biletów miesięcznych nabytych w kasie przedsprzedaży „Balt-Tourist” w Gdańsku, że z dniem 1 stycznia wprowadza specjalne kontrolki przejazdowe do obecnych biletów miesięcznych. Jednocześnie od 1. I podlegają wymianie wszystkie dotychczasowe bilety miesięczne. Wymianę biletów i wydawanie kontrolki miesięcznych oraz sprzedaż znaczków do biletów miesięcznych prowadzić będzie kasa przedsprzedaży biletów PKS „Balt-Tourist” w Gdańsku, ul. Elżbietańska 10. W terminie od 12 do 24 bm. codziennie (z wyjątkiem niedziel i świąt) w godzinach od 10:30 do 18:00. Zgłaszający się do kasy indywidualnie w powyższym terminie w celu nabycia biletu miesięcznego na rok 1967 winien posiadać: dotychczasowy bilet miesięczny, dowód osobisty lub legitymację szkolną. Zatrudnieni na zmiany muszą przedłożyć aktualne zaświadczenie z miejsca pracy z podaniem godzin rozpoczęcia i zakończenia zmian pracy lub nauki – potwierdzone przez zakład. Nabywający bilet miesięczny po raz pierwszy na styczeń powinien zgłosić się do kasy z odpowiednimi dokumentami 29 grudnia 1966 r. Posiadacze biletów miesięcznych, którym znaczki dotychczas wykupują zakłady pracy na listy zbiorowe dokonują wymiany biletów i pobrania kontrolki osobiście wyjątkowo, w grudniu 1966 r. w takim terminie, aby zakłady pracy mogły z kolei zarejestrować nowe bilety z wymiany, zbiorowo wykupić znaczki w terminie ostatecznym, tj. od 27 do 28 grudnia 1966 r. Bliższe informacje tel. 31-38-74 w kasie „Balt-Touristu”.

2.01: Oddział Przewozów Pasażerskich PKS w Gdańsku zawiadamia pasażerów, posiadaczy biletów miesięcznych, że od dn. 2 stycznia sprzedaż biletów odbywać się będzie na dworcu autobusowym przy placu 1 Maja w okienku nr 1. Indywidualna sprzedaż biletów miesięcznych dokonywana będzie tylko wtedy, gdy w zakładzie pracy zatrudnionych jest najwyżej 4 pasażerów. Od 5 pasażerów wzwyż zakład pracy zobowiązany jest kupować bilety na zbiorowe zamówienie według ustalonego wzoru.

4.01: jest ich kilka tysięcy, Wędrują codziennie ciemnym jeszcze rankiem do Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Nieliczni własnymi samochodami, bądź (to bliżej mieszkający) piechotą. Ogromna masa – pociągami parowymi i elektrycznymi, autobusami i trolejbusami. O tych ostatnich – klientach WPK GG – będzie tu mowa. Ci są najbiedniejsi. Marzną, czekając po 20 i 30 minut na autobus czy trolejbus, do którego mogą się nie dostać, bo tłok, albo się go nie doczekać, bo nie kursuje. Tzw. rozkład jazdy autobusów i trolejbusów w godzinach stoczniowego rannego czy popołudniowego szczytu jest bowiem fikcją. Rada Zakładowa stoczni przeprowadziła kontrole stosowania rozkładu jazdy w dwóch dniach roboczych. W „szczycie” porannym przyjechać miało do stoczni 5 autobusów linii 134 – przyjechały 4. Po południu zamiast pięciu – odjechały... dwa. Dnia następnego przyjechały trzy autobusy, odjechały – również dwa. Linia autobusowa 105: w ciągu dwóch skontrolowanych dni przyjechało zamiast po 10 autobusów – po 4 każdego dnia. W godzinach kończenia pracy przez stoczniowców odjechały 3 i 2 autobusy – zamiast po 10 każdego dnia. Nie tak drastycznie wygląda sprawa kursowania trolejbusów linii 23, chociaż też daleko im od założonej w rozkładzie punktualności. A przedłużenie linii do stoczni nastąpiło przy wydatnym udziale stoczniowców, wyrażającym się sumą 286 tysięcy zł w robociznie i materiale. Stocznia włączyła się do budowy tej linii po to, aby jej pracownicy mieli lepsze warunki dojazdu. Nadzieje te pozostały właściwie niespełnione. Stoczniowcy są rozgoryczeni. Nagminnie spóźniają się do pracy (najczęściej nie ze swojej winy), podróżują w warunkach urągających już nie wygodzie, ale wręcz bezpieczeństwu. Autobusy i trolejbusy obwieszane są „winogronami”, a o dostaniu się do pojazdu decydują najczęściej silne łokcie (ta zasada z kolei w najgorszym położeniu stawia kobiety i osoby starsze). WPK GG nie zapewnia godziwych warunków dojazdu do pracy i powrotu z niej nawet posiadaczom miesięcznych kart abonamentowych – naruszając tym podstawowe chyba zasady obustronnej umowy, jaką jest sprzedaż pasażerowi abonamentu. A 268 stoczniowców posiada abonamenty na dojazd ze Wzgórza Nowotki, 176 spod garaży WPK GG oraz 145 z Małego Kacka. Oto problem, nad którym od dłuższego już czasu głowi się stoczniowa Rada Zakładowa, nie znajdując dróg jego rozwiązania. Rozmowy z WPK GG zbyt często przyjmują formy deklaracji, które potem nie znajdują potwierdzenia w życiu. Podobnie, jak dotąd, w sferze rozmów i obietnic pozostaje uruchomienie dodatkowej linii trolejbusowej 26, łączącej Orłowo ze stoczną.

5.01: trzeba było aż sześciu wypadków samochodowych, jakie zdarzyły się w ub. wtorek, w ciągu jednej godziny i w tym samym miejscu na trasie przelotowej z Gdańska do Gdyni, by zwrócić uwagę na stan i opiekę, jaką

władze miejskie otaczają tę jedyną przecież i z pozoru wcale nowoczesną trasę samochodową, łączącą dwa główne trzony naszego trójmiejskiego ośrodka portowo-stoczniowego. Wypadki te, ściślej zaś mówiąc – kolizje, zdarzyły się na obszarze Gdyni, tuż za administracyjną granicą Sopotu, na dwumetrowym odcinku jezdni przed Orłowem. Ten odcinek jezdni został porannym mrozem silnie oblodzony i – nie posypany piaskiem – powodował niebezpieczne poślizgi samochodów. Poślizgów tych nie było o tej porze i tego dnia ani na odcinku sopockim, ani gdańskim autostrady, co mówi samo za siebie. Okazało się bowiem, że mimo przestróg gdyńskiej „drogówki” MPO nie posypało piaskiem tego odcinka szosy. Niestety, nie jest to pierwszy wypadek niedbalstwa w stosunku do tej jedynej i głównej naszej arterii komunikacyjnej. Podobne nieoczekiwane przymrozki zdarzały się już kilkakrotnie wcześniej, nie zauważyliśmy jednak, by trasa była posypywana żwirem. Zanedbane były zarówno odcinki gdański, jak i sopocki i tylko zbieg okoliczności sprawił, że nie doszło wtedy do wypadków. Stąd wniosek: nasza autostrada wymaga codziennej troski ze strony Miejskich Przedsiębiorstw Oczyszczania, które – w wypadku nieposypania zalodzonej jezdni – przejmują automatycznie na siebie (one, a nie rzekomo nieostrożni kierowcy) odpowiedzialność za powstałe wypadki, o wyniku z nich szkody. Nie zdziwi nas wcale, jeśli właściciele rozbitych pojazdów tak sprawę tę potraktują, byłoby to zresztą na długą metę skuteczne lekarstwo na tego rodzaju zaniechania. Niestety, nie jest to jedyny brak naszej arterii, która przecież – patrząc na nią oczyma laika – uzyskała już postać wcale nowoczesną, pozwala bowiem na płynny przejazd z Wrzeszcza do Gdyni w ciągu zaledwie 20 minut przy pełnym przestrzeganiu przepisów o ruchu pojazdów. A to wiele, jeśli przypomnimy sobie, że dawniej czas przejazdu na tym odcinku był o wiele dłuższy, a jazda, bardziej niebezpieczna. Arteria ta jest doskonale oświetlona na odcinku Gdańska, Oliwy i Sopotu, ale począwszy już od krańców Sopotu, ściślej zaś od alei Sępiej kierowca trafia na kompletne ciemności, mimo że przecież jedzie na obszarze miasta. Nie zmienia się pod tym względem nic na obszarze Gdyni, w gruncie rzeczy bowiem Orłowo i cała trasa aż do ronda przy Wzgórzu Nowotki oświetlona jest tak skąpo, że oświetlenie to właściwie nie istnieje i dla dużego ruchu samochodowego nie posiada żadnej wartości. Stać nas było na milionowe inwestycje drogowe, zapomnieliśmy zaś najprawdopodobniej o konieczności oświetlenia tej drogi na odcinku częściowo sopockim, w pełni zaś gdyńskim i na modernizację przestarzałego oświetlenia w Orłowie i w Gdyni. Dochodzą jeszcze do tego skargi – znowu – na niedbalstwo Zakładu Sieci, wskutek czego w Gdyni bardzo wiele latarni na tej trasie nie świeci się, jeśli w ogóle oświetlenie to jest włączone. Aż dziw, że gospodarze Gdyni, od lat tolerują to pseudo-oświetlenie, chociaż właśnie w tym samym czasie Gdynia stała się w trójmieście prekursorem stosowania oświetlonych znaków drogowych. Jak długo będziemy czekali na poprawę również na tym odcinku? W swoim czasie – i to kilkakrotnie – zwracaliśmy uwagę gdyńskim władzom komunikacyjnym w sprawie przystanku trolejbusowego, ustawionego wbrew wszelkim zasadom prawidłowej organizacji ruchu drogowego. Chodzi o przystanek u zbiegu ul. Świętojańskiej z ul. Kopernika. Przystanek położony jest na wprost rozjazdu nowego ronda i wejścia z ul. Świętojańskiej w nową ul. Władysława IV. Powoduje to, że – jeśli trolejbus jest na przystanku – wszystkie pojazdy muszą wskazywać zmianę kierunku w lewo bez względu na to, czy chcą jechać dalej ul. Świętojańską czy również skręcić na ulicę Władysława IV. Niestety, Wydział Komunikacji Prezydium MRN dotąd nie przesłał nam w tej sprawie żadnej odpowiedzi.

6.01: WPK GG oznajmia, że wydane zostało służbie ruchu polecenie bezwzględnego przestrzegania otwierania drzwi środkowych w trolejbusach, a służbie nadzorczej dopilnowania wykonania tego polecenia.

9.01: w związku ze słabą frekwencją podróżnych w dni robocze od 9 bm. nie kursują następujące pociągi elektryczne: pociąg nr 233 relacji Gdańsk Gł. – Gdynia Chylonia odjazd z Gdańska Gł. godz. 22:45 i pociąg nr 294 relacji Gdynia Chylonia – Gdańsk Gł. odjazd z Gdyni Chyloni 23:53. Pociągi te będą kursowały tylko w niedziele i dni świąteczne.

13.01: o godz. 6 rano na przejeździe kolejowym na trasie Straszyn – Pruszcz Gd. doszło do zderzenia autobusu PKS, marki „San” nr rej. GA 7318, pełnego ludzi zdążających do pracy w Gdańsku z pociągiem osobowym jadącym z Kartuz do Gdańska. Kierowca autobusu Czesław Robakowicz na widok zamkniętego przejazdu kolejowego zaczął hamować, jednak wobec oblodzonej drogi autobus wpadł w poślizg i siłą rozpędu, omijając zamkniętą zaporę Wjechał na tor, po którym właśnie przejeżdżał pociąg. Nastąpiło starcie, w efekcie którego autobus został wleczony, a następnie odrzucony przez parowóz w kierunku posterunku dróżnika przejazdowego. Autobus i posterunek zostały poważnie uszkodzone, a liczni pasażerowie odnieśli obrażenia. M. in. 4 osoby (w tym kierowca autobusu) doznały ciężkich obrażeń, a 6 osób lżejszych. Zaalarmowane natychmiast Pogotowie Ratunkowe odwiozło ciężko rannych do szpitala kolejowego w Gdańsku i III Kliniki Chirurgicznej AMG, a lżej poszkodowanym udzielono pomocy w Pogotowiu Ratunkowym. Na miejsce wypadku udali się

przedstawiciele DOKP, PKS, MO i prokuratury. Oceniając przebieg wypadku na gorąco wydaje się nie ulegać wątpliwości, że sporą winę za wypadek ponosi kierowca autobusu, który nie zachował wystarczającej ostrożności na oblodzonej drodze. Z drugiej zaś strony nie bez winy jest i służba drogowa, która winna w wypadku powstania gołoledzi przede wszystkim zabezpieczyć niebezpieczne odcinki dróg, przez posypywanie piaskiem, a do takich na pewno należą dojazdy do przejazdów kolejowych.

17.01: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zawiadamia, że począwszy od 17 bm. tramwaje nr 11 będą kursowały tylko na trasie: Wrzeszcz, ul. Ogrodowa – Przeróbka (ZNTK) ze względu na prace torowe wykonywane przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych. Dla zabezpieczenia przewozów mieszkańców Stogów będą zwiększone składy tramwajów linii 9.

22.01: elektryfikacja kolejowej magistrali węglowej, prowadzącej ze Śląska do portów Gdańska i Gdyni, przybliża się coraz bardziej do naszego województwa. Ostatnio oglądaliśmy interesujący film, będący swego rodzaju reportażem z przebiegu prac elektryfikacyjnych pierwszego etapu magistrali z Tarnowskich Gór do Karsznic. Sporo miejsca poświęcono w tym filmie pracom, poprzedzającym końcowe roboty elektryfikacyjne, a więc projektowanie, czy modernizowanie poszczególnych węzłów oraz stacji. Ponieważ już w tym roku elektryfikacja wkroczy na tereny naszego województwa, a za rok podejdzie pod samo trójmiasto, warto zaznajomić naszych czytelników, jak wyglądają przygotowania na naszym terenie i jakie trudności napotykają w tej dziedzinie nasi kolejarze. Z pytaniem na ten temat zwróciliśmy się do zastępcy dyrektora do spraw technicznych OKP w Gdańsku mgr inż. Ryszarda Filipowicza. Rzeczywiście elektryfikacja zbliża się do nas wielkimi krokami – mówi dyr. Filipowicz. Naturalnie nie od dziś, lecz od wielu już miesięcy, a w niektórych sprawach nawet od lat prowadzi się prace przygotowawcze, które muszą poprzedzać pracą ekip montażowych. Aktualnie dotarliśmy już do Inowrocławia i prowadzimy bezpośrednie prace na odcinku: Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Pracy mamy tu sporo, specjalnie przy modernizacji węzła bydgoskiego. Wszystko jednak przebiega na razie planowo i liczymy, że jesienią powinniśmy dotrzeć do Maksymilianowa. A wówczas pozostanie nam następny odcinek z Maksymilianowa do Tczewa. ~ Kiedy, panie dyrektorze należy się więc spodziewać poważniejszych prac już u nas, w trójmieście, a specjalnie w Gdańsku? ~ Jak już wspomniałem, prace przygotowawcze prowadzi się już teraz. Do nich, na przykład, należy wprowadzana modernizacja układu zabezpieczenia ruchu pociągów. Aktualnie prowadzimy prace nad wprowadzeniem blokady automatycznej pomiędzy Gdańskiem a Gdynią na trasie istniejącej kolei elektrycznej 800 V, a następnie podobną blokadę zaczniemy wprowadzać na torach trakcji dalekobieżnej począwszy od Tczewa aż do Gdyni. ~ A jak rozwiąże się problem przejścia zelektryfikowanej linii dalekobieżnej z kierunku od Tczewa przez sam Gdańsk? ~ To jest rzeczywiście dość skomplikowany problem, nad którym pracują aktualnie nasi specjaliści. Oczekujemy, że już w najbliższych tygodniach będziemy mieli w miarę wyraźny obraz sytuacji, umożliwiający nam oraz władzom miejskim podjęcie odpowiednich decyzji. Wiadomo, na przykład, że wobec konieczności likwidacji linii tramwajowej na Orunię, znaczną część przewozów z tego kierunku musiałaby przejąć kolej. A to wymaga budowy dodatkowych przystanków i innych skomplikowanych prac. Z problemów w zasadzie już rozwiązanych wymienić mogę budowę nowego wiaduktu „Błędnika” (wspólnie przez kolej i miasto), jak również budowę przedłużenia istniejącego tunelu aż do peronu dalekobieżnego na stacji Gdańsk Główny oraz budowę wyjścia na ul. 3 Maja z ruchomymi schodami. Również i ta inwestycja będzie prowadzona wspólnymi siłami przez kolej i miasto. Do nie rozwiązanych na razie problemów zaliczyć należy przejście zelektryfikowanej linii kolejowej w kierunku od Gdańska do wiaduktu naprzeciwko Prezydium WRN. Mamy tu pewne komplikacje, związane z przebiegającym w sąsiedztwie korytem Raduni. ~ Kiedy możemy liczyć na dotarcie pierwszych dalekobieżnych pociągów elektrycznych do Gdyni? ~ Jeżeli prace przy elektryfikacji będą w dalszym ciągu postępowały planowo, jak to się dzieje dotychczas, to spodziewamy się, że w połowie 1969 r. uda nam się dotrzeć do trójmiasta pierwszymi elektrycznymi pociągami osobowymi, a w kilka miesięcy później również i towarowymi. ~ Na pewno wszyscy będziemy czekali na ten moment z niecierpliwością. Czy jednak w samym trójmieście przewiduje się jakieś prace modernizacyjne? ~ Przewidujemy, że po torach dalekobieżnej trakcji elektrycznej będziemy mogli puszczać również i pociągi podmiejskie pomiędzy Gdańskiem a Gdynią, uzupełniające istniejącą koleją elektryczną 800 V. Wymagać to będzie pewnej modernizacji przystanków w Orłowie, Sopocie, Oliwie i Wrzeszczu. Poza tym wkrótce zakończymy ulepszanie nawierzchni przystanków osobowych pomiędzy Gdańskiem a Gdynią (wszystkie będą miały trwałą, asfaltową nawierzchnię). Wreszcie przystąpimy do modernizacji budynków dworcowych we Wrzeszczu i Sopocie. Jeśli chodzi o Gdynię to od dłuższego czasu mamy gotowy projekt wiaty dla peronu podmiejskiej kolei elektrycznej. Mimo iż dysponujemy również funduszami na ten cel, nie możemy znaleźć dotychczas wykonawcy. Zbliżająca się do granic

naszego województwa wielkimi krokami elektryfikacja kolei stawia przed przedsiębiorstwami montażowymi, specjalnie zaś wyspecjalizowanym Przedsiębiorstwem Robót Kolejowych nr 12 oraz przed wszystkimi służbami kolejowymi, poważne zadania. Należy pamiętać, że prace elektryfikacyjne prowadzić będziemy na odcinkach o wyjątkowo dużym ruchu pociągów, przy jedynie okresowym jego ograniczeniu. Wymaga to bardzo dokładnego planowania prac i starannego realizowania planów. Mam nadzieję – kończy dyr. Filipowicz – że z zadań tych wywiążą się wzorowo zarówno pracownicy przedsiębiorstw montażowych i budowlanych, jak i wielka rzesza kolejarzy gdańskiej DOKP.

28.01: nasza reprezentacyjna i – niestety – i jak dotąd jedyna arteria komunikacyjna między Gdańskiem a Gdynią ze zrozumiałych względów znajduje się pod stałą obserwacją społeczeństwa, które zgłasza pod jej adresem szereg istotnych uwag. Trafiają one najczęściej na łamy prasy, potem stają się przedmiotem rozważań władz i albo są załatwiane, albo... nie. Załatwiono ostatecznie sprawę niebezpiecznego odcinka jezdnii w Gdyni w Kolibkach. Ustawiono tam znak ograniczenia szybkości, a MPO zobowiązało się odcinek ten traktować ze specjalną troskliwością. I ten podział funkcji jest chyba właściwy: MPO niech się konsekwentnie zajmuje utrzymaniem tego odcinka jezdnii, a „drogówka” egzekwowaniem od kierowców przestrzegania obowiązujących na tym odcinku przepisów. W naszym artykule z 5 bm., w którym omawialiśmy problemy naszej arterii, poruszyliśmy również sprawę niefortunnego, sprzecznego z przepisami usytuowania przystanku trolejbusowego na rondzie w Gdyni przy Wzgórzu Nowotki. Otrzymał w tej sprawie obszerny wyjaśnienie kierownika Wydziału Komunikacji Prezydium MRN w Gdyni inż. Rzeszuta. Nie chcemy tu polemizować z zawartymi w nim twierdzeniach, czy bez względu na stojący na przystanku trolejbus kierowcy, jadący w kierunku ulicy Świętojańskiej, muszą włączać kierunkowskaz w lewo czy nie. Inż. Rzeszut jest sam zbyt doświadczonym automobilistą, by trzeba go było o tym przekonywać. My uważaliśmy, że nowoczesne rondo powinno eliminować taką sytuację. Ale ważniejsze są i na pewno optymistycznie brzmią końcowe informacje inż. Rzeszuta: „Dla polepszenia warunków drogowych Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Gdyni w miejscu przystanku wykona wnękę, a ponadto zostanie zmniejszony zieleniec – znajdujący się na wprost ulicy Partyzantów – co z kolei poszerzy jezdnię ulicy Świętojańskiej w tym miejscu o około 1-2 metrów. O to nam tylko chodziło w publikowanych wielokrotnie notatkach: o poprawienie obecnego stanu. Dziękujemy inż. Rzeszutowi za dobrą wiadomość! Niestety, sprawa właściwego oświetlenia gdyńskiego odcinka trasy nie przedstawia się różowo, przynajmniej w perspektywie najbliższego roku. Poczynając od sopockiego Domu Turysty trasa ta jest całkowicie nie oświetlona, od Orłowa zaś oświetlona bardzo rzadko latarniami żarówkowymi, najczęściej źle konserwowanymi. Wyjaśnienie, nadesłane nam przez kierownika Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prezydium MRN w Gdyni mgr. Włodzimierza Krause, stwierdza z całą szczerością, że „sprawa oświetlenia alei Zwycięstwa była i jest przedmiotem wielokrotnych rozpatrywań wewnętrznych i wyjaśnień wobec społeczeństwa, a w szczególności wobec ludności zamieszkałej wzdłuż tej arterii. Od wielu lat na spotkaniach środowiskowych z ludnością poruszamy tę sprawę i jest ona powszechnie znana: że brak środków w zestawieniu z potrzebami nie pozwala nam na realizację tego zamierzenia”. Istotnie, pod tym względem trudno nie przyznać racji mgr. Krause. Pismo jego zawiera również pewien akcent optymistyczny: sprawa oświetlenia arterii została objęta planem inwestycyjnym na lata 1966-1970, który przeznaczona na ten cel 3 miliony złotych, jednakże – „mimo głębokiego przekonania o tak ważnej potrzebie zmuszeni byliśmy umieścić nakłady dopiero na lata 1969-1970”. Dobrze i to, wypada powiedzieć w tej przymusowej sytuacji. Ale chyba niech wolno nam będzie zakończyć dyskusję nad tą sprawą bardziej generalną uwagą. Sprawa złego oświetlenia tej arterii nie narodziła się ani dzisiaj, ani wczoraj, istniała w czasie, kiedy Gdynia przeprowadziła oświetlenie wielu innych ulic. Niestety, arterie reprezentacyjną nie tylko dla Gdyni, ale i dla trójmiasta władze miasta traktowały – co tu dużo mówić – po macoszemu, nie znajdując dla niej pieniędzy. I to właśnie skutkiem zaniedbań lat poprzednich piękna, bardzo kosztowna inwestycja jaką jest arteria Gdańsk – Gdynia, pozostała inwestycją niedokończoną – brak jej bowiem elementu bardzo istotnego jakim jest oświetlenie. Rozumiemy obecne kłopoty Prezydium MRN w Gdyni, trudno nam jednak zrezygnować ze słusznego postulatu jak najszybszego doprowadzenia do porządku oświetlenia arterii na odcinku gdyńskim. Jeśli sprawa ta przekracza możliwości samej Gdyni – może zostanie ona rozwiązana w terminie wcześniejszym przy pomocy Prezydium Woj. Rady Narodowej?

5.02: codziennie środki komunikacji miejskiej, a więc: tramwaje, autobusy i trolejbusy WPK GG przewożą 700 tysięcy ludzi! To znaczy, że co dzień 700-tysięczna rzesza ludzi narażona jest na ryzyko, na wyczekiwanie na przystankach, na tłoczenie się w zawsze przeładowanych pojazdach – słowem, na wszystkie kaprysy, w które obfituje taj newralgiczna dziedzina naszego życia. W ostatnim, na przykład czasie, w dniu, kiedy zaskoczył nas

kilkunastostopniowy mróz – na najbardziej przelotowej centralnej linii w al. Zwycięstwa, nastąpiła awaria sieci, wskutek czego sparaliżowana została komunikacja od wieczora jednego dnia do godziny 8:30 dnia następnego. Czy wiecie, co to oznaczało? A, no to, że tysiące ludzi, udających się do pracy, pozbawiono możliwości dojazdu, możliwości, na jaką w swej naiwności liczyli. To był mróz. Ale okazuje się, że równie niebezpiecznym wrogiem komunikacji miejskiej jest i... wilgoć. Słowem – każda pora roku może stanowić potencjalną groźbę sparaliżowania komunikacji w wielkim mieście. Ale oddajmy głos zastępcy dyrektora do spraw technicznych WPK GG inż. Maciejowi Gwiazdzie. ~ Panie dyrektorze, czy doprawdy w II połowie XX wieku nigdy nie możemy być pewni, czy oczekiwany tramwaj nadjedzie, czy przypadkiem trolejbus nie został nagle „zdzjęty” z kursu, czy wsiądziemy do zatłoczonego autobusu? ~ Rozumiem, że ludzi coraz mniej przekonuje nasza argumentacja w stylu: trudności obiektywne. Ale one naprawdę istnieją i poza sferą naszych wpływów jest ich zwalczenie, usunięcie. Bo cóż my, w Gdańsku, możemy poradzić na to, że w Polsce nie produkuje się wielu elementów zamiennych, że nasi zagraniczni kontrahenci nie wywiązują się z umów, że otrzymujemy sprzęt komunikacyjny, który musimy we własnym zakresie przerabiać, dostosowywać do lokalnych warunków? ~ Może konkretnie... ~ Ot, choćby trolejbusy, które są najkłopotliwszym technicznie środkiem komunikacji: zarówno silniki, jak i tzw. opory rozruchowe mają nisko osadzone, co naraża je na zamakanie, zasolenie. W efekcie powoduje to elektryzację wozu, który trzeba wycofać z obiegu i szukać przyczyn „przebijania”. Robimy co możemy: na 82 posiadane trolejbusy, już 28 w warunkach warsztatowych sami przerobiliśmy, przenosząc opory rozruchowe z podwozia na dachy. I tak jest właściwie na każdym kroku – części tramwajowe przerabiamy na trolejbusowe, sami pracujemy nad zagadnieniem podniesienia stanu odporności na zawilgocenie silników tramwajowych robimy w tym zakresie próby z lakierami silikonowymi, może uda się nam tu przejść na żywice epoksydowe... ~ Czy o stanie waszej technicznej gotowości nie decyduje również stan zaplecza technicznego, warsztatowego? ~ Jak najbardziej. Ale i tu mamy kolosalne braki: zajezdnia autobusowa we Wrzeszczu pracuje przy 2-krotnie większym obciążeniu, niż to jest możliwe w normalnych warunkach. A projekt budowy nowej bazy na Oruni upadł z braku funduszy. Jedynie trwa budowa zajezdni trolejbusowej w Redłowie, której ukończenie przewiduje się na rok przyszły. A obecna praca starej bazy jest żałosna: wozy garażują na otwartej przestrzeni, bywa więc, że mimo wieczornej kontroli technicznej wiele trolejbusów rano nie rusza na trasy, bo wrażliwe na zimno elementy odmawiają posłuszeństwa. ~ Powróćmy raz jeszcze do tramwajów. Czy jest uzasadniony dalszy rozwój tej formy komunikacji, rozbudowa linii i tras? Czy tramwaj nie jest przestarzałym środkiem komunikacji? ~ Otóż tak nie jest: wszelkie obserwacje i pomiary dowodzą, że jest to najszybszy, najoperatyniwszy i najbardziej „pakowny” środek komunikacji miejskiej. To są dane światowe i tendencje rozwojowe. W krajach najnowocześniejszych idą w kierunku rozwijania komunikacji tramwajowej. Oczywiście pod warunkiem, że dążyć się będzie do modernizacji – do wydzielania torowisk, stosowania podziemnych przejazdów w miejscach najruchliwszych. ~ Mimo wszystko, brzmi to mało przekonująco... ~ Jasne, że u nas nie myślimy o podziemnych tunelach, ale wydzielanie torowisk jest w pełni realne i stopniowo stosowane. A w takich warunkach tramwaj jest uniezależniony od komunikacyjnych „korków”, jedzie sobie niezależnie... ~ Ale czy duch nowoczesności zawita i do WPK GG w rozmiarach widocznych dla przeciętnego śmiertelnika? Bo ostatecznie te dwa czy trzy posiadane przez was przegubowce to chyba jaskółki, które wiosny nie czynią. A podobnie jest 2 innymi „meteorami” – tramwajami szybkobieżnymi... ~ Owszem, zmiany w tzw. komfortie jazdy będą w bieżącym 5-leciu bardzo pokaźne. W tym okresie wycofamy całkowicie z eksploatacji niewygodne, mało pakowne autobusy „San”, na ich miejsce otrzymamy 147 „Jelczów” o 30 procent pojemniejszych. Wśród nich znajdują się 24 przegubowce. Otrzymamy też 20 nowoczesnych, przegubowych, szybkobieżnych tramwajów. Będą to wozy o długości 19,3 m o 31 siedzących i 150 stojących miejscach. Czyli na koniec 5-latki dysponować będziemy następującym taborem: 173 autobusy, 244 tramwaje i 99 trolejbusów. ~ Panie dyrektorze, powróćmy jeszcze do ostatniej awarii sieci. Jeżeli się taka jeszcze zdarzy, nie pomogą szybkobieżne tramwaje, bo i one nie ruszą z miejsca. Czy robi się coś w kierunku unowocześnienia sieci, a tym samym wyeliminowania potencjalnego niebezpieczeństwa „paraliżu komunikacyjnego”? ~ Od 6 lat systematycznie modernizujemy sieć, wprowadzając samoczynną regulację. Jak wiadomo, w niskiej temperaturze przewody kurczą się. Tak się stało właśnie na Błędniku, gdzie nie ma samoczynnej regulacji. Ponadto mróz przyszedł nagle, więc nie można było wcześniej zluźnić przewodów. Ale w najbliźszych latach będziemy mogli poszczycić się całkowicie zmodernizowaną siecią, co wyeliminuje podobne niebezpieczeństwo. W ub. roku np. unowocześniliśmy cały odcinek trasy od zajezdni do ul. Bażyńskiego w Oliwie. Kosztowało nas to 443 tysiące zł, prace te więc prowadzimy przy okazji kapitalnych remontów na danym odcinku. ~ Reasumując: można mieć więc nadzieję, że będzie lepiej? ~ Dążymy do tego wszelkimi dostępnymi nam środkami. Zbyt jednak wiele

elementów natury obiektywnej determinuje efekty tych dążeń. A ponadto jesteśmy instytucją na oczach wszystkich, więc każde nasze niedociągnięcie, potknięcie odczuwają wszyscy na własnej skórze. Ale właśnie dlatego chcielibyśmy, by tych powodów do słusznych narzekań i krytyki było w naszym przedsiębiorstwie coraz mniej.

11.02: Dyrekcja WPK GG informuje mieszkańców osiedla Tysiąclecia, że realizując ich postulaty wprowadza z dniem 11 bm. kursowanie autobusu linii „127-kreślone” również w godzinach pozaszczytowych. W godzinach tych autobus „127-kreślone” będzie kursować co 20 minut.

15.02: Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku w związku ze słabą frekwencją podróżnych z dniem 15 bm. odwołuje kursowanie następujących pociągów elektrycznych: pociąg nr 184 z Gdyni Gł. Osobowej do Gdańska Gł. (odjazd z Gdyni o godz. 23:02) oraz pociąg z Gdańska Gł. do Gdyni Gł. Osobowej (odjazd z Gdańska o godz. 23:45);

16.02: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia informuje, że od 16 bm. zmieniony zostaje dotychczasowy system samoobsługi na linii tramwajowej 4 Oliwa – Jelitkowo. Przedsprzedaż biletów jednorazowych normalnych i ulgowych tramwajowych będą prowadziły kioski Ruchu znajdujące się wzdłuż trasy linii 4 i tak: kiosk nr 546 przy pętli w Jelitkowie, 1172 przy ul. Chłopskiej, kioski 75444, 153 i 430 w Oliwie przy pętli tramwajowej oraz punkt regulacji ruchu WPK GG Oliwa-Pętla. Pasażer korzystający z przejazdu wozem samoobsługowym linii 4, a posiadający bilet nabyty w kiosku zobowiązany jest skasować bilet za pomocą kasownika znajdującego się w wozie. Bilety nabyte w kioskach są ważne również na innych liniach tramwajowych w wozach z obsługą konduktorską, która dokona kasowania biletu. Od dnia 16 bm. pasażerowie zamierzający korzystać z przejazdu linią nr 4 winni zaopatrzyć się uprzednio w bilety w kioskach „Ruchu” lub punktach sprzedaży WPK GG przy pętli w Oliwie. Przejściowo do końca bm. bilety na przejazd jednorazowy można będzie nabywać również u motorowego. Przejazdy na karty i bilety pracownicze bez zmian.

22.02: dzięki decyzji Ministerstwa Komunikacji, Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, które ostatnio przejęło generalne wykonawstwo budowy ulicy 3 Maja w Gdańsku, może o 16 mln zł zwiększyć moc przerobową. Czyli uda się do końca bieżącego roku całkowicie przebudować ulicę, poszerzyć ją, przeprowadzić przez nią tory tramwajowe, a pod ulicą wykonać w stanie surowym tunel. Tunel ten połączy się w najbliższej przyszłości pod dworcem z istniejącym tunelem. Nowy tunel jest inwestycją wspólną, propozycje władz miejskich sugerują by w 77 procentach partycypowała w budowie Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, pozostałe środki da miasto. A więc jeszcze w bieżącym roku wykonany będzie w stanie surowym nowy tunel i rozpocznie się przebudowa „Błędnika”. Planuje się do końca roku wykonać przejścia pod torami, mury oporowe i wszelkie inne roboty przygotowawcze do głównych prac związanych z przebudową mostu.

27.02: na linii 23 w dni powszednie w godzinach zwiększonego ruchu trolejbusy będą kursowały co 6 minut, w pozostałych godzinach, jak dotychczas, co 10 minut. Na linii 24 w dni powszednie wznowia się kursowanie trolejbusów w godzinach zwiększonego ruchu. Trolejbusy linii 24 będą kursowały na trasie Dworzec Wzgórze Nowotki – Oksywie co 8 minut. W związku ze zwiększeniem częstotliwości na linii 23 oraz wznowieniem kursowania linii 24, kursowanie trolejbusów linii 27 zawieszają się.

1.03: komunikacja wodna w Gdańsku rozwija się w żółtym tempie, niemniej jednak czyni pewne postępy. Codziennie od wielu miesięcy statek Żeglugi Gdańskiej „Małgorzata” dowozi 100-150 robotników portowych na nabrzeże przeładunków drewna i po południu odwozi ich do śródmieścia przy Zielonej Bramie. Od listopada również kursuje regularnie statek Żeglugi Gdańskiej „Wójcik” który dzięki umowie podpisanej z dyrekcją Gdańskiej Stoczni Remontowej dowozi około 400 osób i po południu odwozi z wyspy Ostrów do miasta. Komunikacja ta cieszy się dużym powodzeniem u stoczniovców, którzy trasę tę przebywają w ciągu zaledwie 20 minut i to w warunkach znacznie lepszych niż dawniej w załoczonych autobusach. Jak się dowiadujemy, wkrótce dyrekcja Żeglugi Gdańskiej do obsługi swej dowozowej linii do Gdańskiej Stoczni Remontowej skieruje nowocześniejszy statek m/s „Aldona”.

8.03: plac Zebrań Ludowych ściga obecnie uwagę przechodniów i pasażerów tramwajów i autobusów. Bez przerwy pracują tu koparki i spychacz, a z godziny na godzinę powiększają się hałdy nakładanej warstwami czarnej ziemi, wzbudzające sensację szczególnie wśród właścicieli przydomowych ogródków i użytkowników działek... Plac Zebrań Ludowych staje się bazą sprzętu i materiałów oraz siedzibą „sztabu” realizatorów najważniejszej w tym roku gdańskiej inwestycji drogowej – przebudowy ulicy 3 Maja. Koordynatorem całości robót i generalnym wykonawcą jest Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, które przejęło to zadanie od WPRD. Przebudowę, a właściwie budowę nowej trasy komunikacyjnej niełatwo prowadzić w miejskich warunkach, zwłaszcza w Gdańsku przy skomplikowanym, pełnym niespodzianek uzbrojeniu podziemnym (brak pełnej

inwentaryzacji przedwojennego uzbrojenia), przy znajdujących się w niektórych punktach zawalidrogach: barakach i domach. GPRD ma współpracować z 9 podwykonawcami, musi więc przygotować i uzgodnić szczegółowy harmonogram dla zapewnienia rytmiczności robót, właściwej kolejności wchodzenia na plac budowy, dla uniknięcia zamieszania i niepotrzebnych przestojów. W realizacji inwestycji przy ulicy 3 Maja sprawa wzajemnego zrozumienia i zgrania ekip przedsiębiorstw wykonawczych jest szczególnie ważna. Nie można bowiem w żadnym wypadku dopuścić do jakiegokolwiek nawalanki, wszystkie prace muszą być zakończone do 21 grudnia. To żelazny termin, niedotrzymanie go pociągnęłoby za sobą poważne konsekwencje: opóźnienie budowy nowego „Błędnika”, a za tym automatyczne opóźnienie zaplanowanego na 1969 r. otwarcia zelektryfikowanej magistrali węglowej. Jak widać z powyższego, generalny wykonawca i 9 jego współpracowników muszą wykazać maksimum dobrych chęci i ambicji, by należycie wywiązać się z zadania. Roboty przy przebudowie ul. 3 Maja prowadzone będą etapami, poszczególnymi wycinkami trasy. Zacznie się z dwu końców: od ul. Świerczewskiego i od al. Zwycięstwa, Dziś już zamyka się ruch drogowy na ul. Giełguda (objazd niezbyt dokuczliwy przez Dąbrowskiego na ul. Powstańców Warszawy). GPRD ściąga do Gdańska ludzi z różnych miejscowości Polski. Przyjeżdżają brukarze z Białegostoku, z pomocą przychodzi woj. szczecińskie. Tym wszystkim zwerbowanym pracownikom musi się zapewnić kwatery. Na razie jedyna możliwość to prywatne kwatery, ale jest inne, bardziej opłacalne i korzystniejsze dla samej budowy wyjście. Otóż na placu Zebrań Ludowych czyli w samym centrum budowy można by zająć pomieszczenia w muszli koncertowej. Świetlica użytkowana przez młodzieżowy klub na okres budowy mogłaby zamienić się w salę hotelową. Boczne kliteczki zając można na podręczne magazynki. Projekt kierownika budowy, mgr inż. Juliana Prałata jest chyba bardzo realnym i słusznym projektem, mamy nadzieję, że władze miejskie pójdą mu na rękę i wyrażą zgodę na chwilowe zajęcie muszli koncertowej. Jest jeszcze jedna pilna sprawa do załatwienia. Chodzi o ostateczne ustalenie wykonawcy robót trakcyjnych. Przed przejściem tych robót broni się WPK GG, mimo, że tylko ono w trójmieście może podjąć się budowy rozjazdów i wszystkich prac, związanych z przewidzianą na ul. 3 Maja dwutorową linią tramwajową.

14.03: przez kilka lat szosa z Oliwy do Wysokiej nie była naprawiana. Kierowcy jeżdżący tamtędy, a narażeni na uszkodzenie resorów, kłęli omijając dziury i wyboje, aż wreszcie późną jesienią rozpoczęto naprawę szosy. Niestety, śnieg i mróz udaremnił ukończenie robót przed zimą. Kilka wyrw niebezpiecznych zwłaszcza dla motocyklistów, czeka jeszcze na załatwienie. Przy obecnej wiosennej aurze, zanim wymoże się ruch na drogach, przypominamy o tym odcinku szosy. Jeździ nią codziennie ponad trzydzieści autobusów na trasie Oliwa – Chwaszczyno, jeżdżą samochody MPO zdążające do wysypiska przy Wysokiej, nie mówiąc już o autach osobowych i motorach. Tych kilka lat zwiększy bezpieczeństwo przejazdu, nie należy więc zwlekać.

21.03: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Gdańsku zawiadamia, że od dnia 21 marca br. zamyka się dla ruchu kołowego odcinek prawej jezdni (w kierunku Gdańska) ul. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu pomiędzy ul. Jaśkową Doliną a Hibnera. Objazd ulicami Jaśkowa Dolina, Sobótki, Matejki i Hibnera.

21.03: dla Gdyni: ośrodka przemysłu stoczniowego dużego węzła morskiej wymiany towarowej, portu rybackiego, terenu turystyczno-krajoznawczego – coraz bardziej palącym problemem są ciągi komunikacyjne. Najlepsze warunki techniczne posiada odcinek trasy al. Zwycięstwa od granic Sopotu do węzła Władysława IV i ul. Świętojańskiej. Dwie szerokie jezdnie, dobry stan nawierzchni. Inaczej już wygląda na skrzyżowaniu ul. Czolgiistów ze Śląską, gdzie ruch utrudniają wysokie skarpy po obu stronach ulicy. Czerwonych Kosynierów to ulica o różnej zabudowie od wysokich bloków do luźnych budynków gospodarczych. Nawierzchnia z kostki granitowej nieregularnej i z kostki bazaltowej stwarza duże niebezpieczeństwo w okresie opadów. Ulicami Śląską, Czerwonych Kosynierów i Chyłońską przechodzą linie komunikacji miejskiej: trolejbusy i autobusy. Każdy zatrzymujący się autobus powoduje powstawanie zatoru pojazdów jadących w tym samym kierunku, bowiem wąska jezdnia wyklucza możliwość wyprzedzania. Obecnie cały ruch towarowy między portami i kierunkiem wylotowym na Gdańsk przechodzi przez ul. Świętojańską, również posiadającą linie komunikacji miejskiej, a do tego dość liczne przejścia dla pieszych. W tej sytuacji ul. Świętojańska stanowi duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Możliwość poprawy – to wyeliminowanie ze Świętojańskiej ruchu towarowego do portów i przeniesienie go na ul. Władysława IV. Wymaga to jednak usprawnienia odcinka ul. Władysława IV od 22 Lipca do Jana z Kolna oraz ulepszenia przejazdu do ul. Polskiej ulicami: Portową, Mostową i Chrzanowskiego. Ul. Polska z powodu obustronnej „obudowy” magazynami staje się coraz bardziej ulicą wewnątrzportową, co utrudnia dojazd w głąb portu od ul. Marchlewskiego. W programie porządkowania ciągów komunikacyjnych w latach 1967-75 postuluje się budowę nowej ulicy – nazwijmy ją ul. Polską nr 2 – która przebiegałaby poza linią magazynów portowych. Realizacja tego postulatu umożliwi łatwy dojazd do dworca morskiego, ponadto usprawni proces

rozładunków i przeładunków portowych. Rozwój perspektywiczny układu ulicznego w kierunku północ-południe zakłada wprowadzenie dwu arterii: tzw. „drogi czerwonej” i „drogi zielonej”, uzupełnionych arterią obwodową. „Droga czerwona”, której zadaniem jest odciążenie głównej arterii miejskiej, będzie ulicą kategorii ekspresowej (szybkość podstawowa 100 km na godzinę), a połączenia z tą drogą będą wykonane na zasadzie węzłów bezkolizyjnych, tranzytowych w stosunku do miasta i ruchu między poszczególnymi miastami oraz częściowo ruchu międzydzielnicowego. W ten sposób znacznie skróci się czas przejazdu na dłuższych odcinkach. Główny ciąg dla ruchu towarowego do portu i dzielnicy przemysłowej Gdyni prowadzony będzie drogą obwodową, której trasa omija tereny zainwestowania miejskiego, a do „drogi czerwonej” wejdzie w rejonie ul. Kartuskiej. Jej połączenie z portem i dzielnicą przemysłową odbywać się będzie ulicami Leszczynki, Hutniczą, lub pośrednio Czerwonych Kosynierów. Realizacja obwodnicy jest tym bardziej na czasie, gdyż ściśle wiąże się z zapadłymi już decyzjami o rozbudowie Stoczni im. Komuny Paryskiej, o budowie portu paliw płynnych i lokalizacji zakładów prefabrykacji w Redzie. Pilne potrzeby w zakresie podniesienia bezpieczeństwa i warunków ruchu na głównej arterii Gdyni zmuszają do przebudowy istniejącego odcinka ul. Śląskiej i Czerwonych Kosynierów oraz do budowy nowego odcinka Czerwonych Kosynierów od Chylońskiej do Cisowej. Program uporządkowania gdyńskich ciągów komunikacyjnych realizowany będzie do 1975 roku. Do 1970 roku planuje się m. in. budowę Kieleckiej, rozpoczęcie budowy Czerwonych Kosynierów od pętli trolejbusowej w Cisowej do ul. Starogardzkiej (koszt 20 mln zł) i od pętli do Działdowskiej (35 mln zł). W ramach kapitalnych remontów już rozpoczęto roboty przy modernizacji ul. Marchlewskiego. Asfalt na całej nawierzchni otrzyma ul. 10 Lutego, zaasfaltowany będzie plac Grunwaldzki, twarde nawierzchnie otrzymają ulice Grottgera, Górna i Syrokomli. Jeszcze w tym roku usunięty będzie ruch konno-traktorowy z ul. Czerwonych Kosynierów. W tym celu przeprowadzi się remont bieżący na ulicach Mławskiej, Działdowskiej, Komuny Paryskiej, Komandorskiej, Kapitańskiej do Pstrowskiego, na które kierowane będą pojazdy konne i traktory. Dla polepszenia warunków bezpieczeństwa w tym roku na przejściach dla pieszych wszystkie krawężniki będą podświetlone, nawet więc w wypadkach starej „zebrzy”, kierowcy widzieć będą bardzo dobrze przejścia dla pieszych. I jeszcze jedna „nowinka”. Otóż Prezydium MRN w Gdyni czyni starania aby usprawnić połączenie z Oksywiem. Obecnie połączenie to odbywa się drogą okrężną przez ul. Polską i Marchlewskiego, propozycja brzmi: uruchomić połączenie promem z nabrzeża przed Dworcem Morskim w linii prostej z Oksywiem. Efekt – odciążenie istniejących linii komunikacji masowej i duża oszczędność czasu 4-krotnie krótszy dojazd na Oksywie.

22.03: przed grudniową sesją DRN w Gdańsku Wrzeszczu na temat „urząd a obywatel” w ankiecie, rozpisanej przez władze dzielnicy, zadano mieszkańcom kilka pytań, związanych z usługami komunikacyjnymi. Chodziło o wysondowanie opinii społeczeństwa o regularności kursowania tramwajów i autobusów, o stosunku służby ruchu do pasażerów, organizacji sprzedaży biletów, liczby i rozmieszczenia wiat na przy przystankach itp. Odpowiedzi na te pytania stanowiły podstawę do wysuniętych pod adresem dyrekcji WPK GG szeregu wniosków i postulatów, co znalazło odbicie w podjętej na sesji uchwale. Jak obecnie wyglądają sprawy, poruszone przez mieszkańców Wrzeszcza i Oliwy, jak widzą załatwienie tych spraw sami pracownicy WPK GG? Pokłosiem grudniowej sesji DRN, szukaniem rozwiązania zagadnienia komunikacji miejskiej w aspekcie „urząd a obywatel” było wczorajsze spotkanie środowiskowe pracowników komunikacji miejskiej z udziałem radnych WRN, MRN i DRN. Większość głosów w dyskusji sprowadzała się raczej do „kontrargumentów” Niewątpliwie wiele racji mają ludzie z WPK GG, narzekający na znieczulicę społeczną, na niejednokrotne „strzelanie do jednej bramki”, na oskarżanie o brak kultury konduktorów i motorniczych i niezwracanie uwagi na często ordynarne zachowanie się pasażerów wobec służby ruchu. Wiele racji jest w narzekaniach na niełatwe warunki pracy, na panoszenie się chuliganerii i dewastowanie przystanków. Bez śladu zniknęło ze słupów 12 głośników, niszczy się tablice informacyjne w wagonach samoobsługowych, wrywa płyty pilśniowe, klamki u drzwi itp. Przypominano, że powodem awarii wozów i przerwy w ruchu nierzadko bywa zła nawierzchnia dróg, nie uprzątnięty śnieg lub naniesiony na tory w czasie ulewy piasek. Dyskutanci, korzystając z obecności radnych, poruszali też sprawy nie związane specjalnie z tematyką spotkania. Mówiono o złych warunkach pracy i nie rozwiązanych problemie baz, o straszdyłach-słupach reklamowych, o niszczeniu pięknych rzeźb na przedprożach przy ul. Piwnej i Długiej, o złej produkcji zakładów piekarniczych, braku szaleatów w pobliżu pijalni piwa itp. Zabierając głos przewodniczący Prezydium MRN w Gdańsku Tadeusz Bejma nawiązał do poruszonych spraw, starał się odpowiedzieć na wszystkie pytania kierowane przez zebranych do przedstawicieli władz miejskich. M. in. nie negując słuszności żalów o częste wypadki niewłaściwego zachowania się pasażerów wobec konduktorek, podkreślił potrzebę wspólnego działania, konsolidacji całego społeczeństwa w akcji przeciw chamstwu i znieczulicy. Trzeba

też wspólnie działać przeciw chuligaństwu, niszczeniu mienia społecznego, bezmyślnej dewastacji urządzeń, mających służyć wszystkim mieszkańcom (rocznie wydaje się 2 mln zł na renowację zieleńców...). Przewodniczący Bejm poinformował również o zamierzeniach i możliwościach rozwiązania problemu złego stanu dróg w mieście, o planach unowocześnienia istniejącego układu drogowego. Przeciążoną obecnie al. Grunwaldzka odciąży planowana arteria, którą poprowadzi się ulicami: Czyżewskiego, Polanki, Chrzanowskiego, Słowackiego, Partyzantów, Traugutta do tzw. Bulwaru Akademickiego (za muszlą koncertową przy pl. Zebrań Ludowych łączy się on z ul. 3 Maja). Tamtędy właśnie odbywać się będzie tranzytowy przelot wozów ciężarowych i przechodzić będzie linia WPK GG w kierunku Gdyni. Na zakończenie zebrania zabrał głos dyrektor do spraw eksploatacyjnych WPK GG mgr inż. Czesław Wendykier. Przedsiębiorstwo opracowało cały program działania dla usprawnienia komunikacji miejskiej i załatwienia postulatów ludności. Opracowano też program batalii z chuligaństwem dla zabezpieczenia warunków pracy służby ruchu i dla bezpieczeństwa pasażerów. Nawiązano współpracę ze szkołami, organizacjami masowymi, uruchomiono na Targu Węglowym własną placówkę ORMO. Na wielu liniach nastąpiła poprawa regularności kursowania wozów. Na przystankach buduje się coraz więcej wiat. Pragnąc pomóc mieszkańcom Osiedla Młodych, WPK GG weszło w porozumienie z zarządem spółdzielni „Osiedle Młodych”. W rezultacie rozmów zarząd spółdzielni podjął się wybudowania drogi, prowadzącej przez osiedle do ul. Abrahama. Droga ta umożliwi kursowanie autobusu, a tym samym zlikwiduje obecne odległości do głównej trasy komunikacyjnej. Niewiele jeszcze można zdziałać na Przymorzu. Mimo podstawienia większej liczby autobusów problem w dalszym ciągu jest nie rozwiązany. Będzie to możliwe dopiero po ostatecznym zdecydowaniu losu lotniska. Pod tym względem prognozy są pomyślne.

25-27.03: Wielkanoc: jak podaje WPK GG w sobotę przedświąteczną (25.03) tramwaje, trolejbusy i autobusy będą kursowały normalnie do godz. 18:30. Od godz. 18:30 do godz. 23 ruch będzie ograniczony, dostosowany do potrzeb. Wozy nocne będą kursowały normalnie do godz. 6 dnia następnego. Pierwszego dnia świąt (26.03) tramwaje linii 2, 4 i 12 będą kursowały według rozkładu świątecznego od godz. 5. Na pozostałych liniach tramwajowych i trolejbusowych wozy będą kursowały od godz. 6, a na liniach autobusowych od godz. 7. Do godz. 13 częstotliwość na wszystkich liniach będzie dostosowana do potrzeb. Od godz. 13 częstotliwość z pewnymi wyjątkami, jak w każdą niedzielę. Autobusy linii 104, 105, 110, 123, 124, 133 i mikrobusy 210 nie będą kursowały. Autobusy linii 101, 126, 127 i 128 będą kursowały od godz. 13. Drugiego dnia świąt (27.03) komunikacja będzie czynna jak w każdą niedzielę.

29.03: w związku z przebudową ul. 3 Maja w Gdańsku od 29 bm. zamknięty będzie ruch kołowy na ul. 3 Maja od ul. Świerczewskiego do siedziby Wydziału Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium WRN. Dojazd do wydziału od strony al. Zwycięstwa. Jednocześnie – jak informuje Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych – z dniem 29 bm. zamyka się ruch konny i ciągników na tracie konnym al. Zwycięstwa. Dojazd z Wrzeszcza do śródmieścia Gdańska ulicą Marynarki Polskiej.

31.03: odcinek al. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu od Jaśkowej Doliny do ul. Hibnera, zamknięty dla ruchu kołowego, jest terenem budowy nowej nawierzchni. Tym razem, jak informuje kierownik robót WPRD, z tym zadaniem szybciej się uporają, aniżeli w roku ubiegłym.

1.04: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku – Oddział w Gdyni podaje do wiadomości pasażerów korzystających z biletów miesięcznych – uprawniających do przejazdu autobusami PKS do pracy, że z dniem 1 kwietnia 1967 r. znosi się wydawanie zaświadczeń poszczególnym posiadaczom biletów miesięcznych w wypadku kiedy nie zostaną dowiezieni na odpowiedni czas do pracy na skutek nieprzewidzianych zakłóceń w komunikacji autobusowej Oddziału, w takich wypadkach poświadczenie zaistniałego faktu będą mogły każdorazowo uzyskać zainteresowane zakłady pracy z Oddziału PKS w Gdyni za pomocą telefonu nr 21-41-92.

5-13.04: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z remontem torów na Targu Węglowym w Gdańsku pierwszy przystanek tramwajowy znajdujący się przy Katowini w czasie od 5 bm. do 13 bm. będzie nieczynny. Tramwaje wszystkich linii będą się zatrzymywać tylko na przystanku przy teatrze.

7.04: około godziny 17 stanęło w ogniu jedno z urządzeń w podstacji elektrycznej przy ul. Czerwonych Kosynierów na Grabówku. Podstacja ta zasilala w energię linię z której czerpią prąd trolejbusy miejskie. Awaria spowodowała przerwę w komunikacji. Przyczyny pożaru i wysokość strat jeszcze nie zostały ustalone.

10.04: Prezydium MRN – Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Gdańsku podaje do wiadomości, że z dniem 10 kwietnia 1967 roku wiadukt nad torami PKP w ciągu al. Kościuszki zostanie zamknięty dla ruchu kołowego z powodu remontu. Na czas trwania remontu tj. do 1 lipca 1967 r. objazd dla linii autobusowej nr 124 odbywać się

będzie ulicami: Wajdeloty, Kilińskiego i al. Kościuszki. Dojazd do alei Kościuszki ul. Miszewskiego, Wypiańskiego i Chrobrego. Na okres remontu wiaduktu pozostaje przywrócony ruch dwukierunkowy na ul. Lendziona.

11.04: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z przebudową al. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu od dziś przystanek autobusowy linii 101, znajdujący się przy ul. Jaśkowa Dolina, zostaje tymczasowo przeniesiony w pobliżu „Delikatesów”, natomiast przystanek mikrobusowy na ul. Marchlewskiego przy zbiegu z ul. Grunwaldzką.

12.04: Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku zawiadamia, że w dniu 12 bm. została wznowiona przeprawa promowa przez Wisłę w miejscowości Świbno w ciągu drogi Gdańsk – Sztutowo – Krynica Morska. Przeprawa czynna jest od godz. 5:00 do 22:00, a w okresie od 1 lipca do 15 września od godz. 5:00 do godz. 24:00.

15.04: Rejon eksploatacji dróg publicznych w Gdańsku informuje, że z dniem 15 bm. oddany będzie do użytku most pontonowy w Kieźmarku. Jednocześnie od dziś autobusy PKS kursujące dotychczas przez Tczew w kierunku Elbląga, Olsztyna, Krynicy Morskiej jeżdżą mostem pontonowym w Kieźmarku.

16.04: kolejarze sopoccy w trosce o wygody turystów zainstalowali na peronie kolei elektrycznej dodatkowo 5 automatów biletowych. Obecnie na tym peronie znajduje się już 10 automatów, w których można nabyć bilety do wszystkich stacji trakcji elektrycznej.

18.04: WPK GG informuje, że od 18 bm. autobusy linii 126 jadące z Pruszcza Gd. w kierunku Gdańska będą dodatkowo zatrzymywać się w dni powszednie do godz. 8 na przystanku stałym w Lipcach. Ponadto w autobusach linii 126 do godz. 8 w kierunku Gdańska honorowane będą bilety miesięczne w cenie 36 zł oraz karty podstawowe 60-przejazdowe (z przystanków: Św. Wojciech, Lipce, Ukośna i Targowisko).

21.04: w związku z robotami przy budowie ul. 3 Maja w Gdańsku od godz. 8:30 od 21 bm. do poniedziałku 24 bm. (do godz. 4:30 rano) zamyka się częściowo ruch tramwajowy na ul. Świerczewskiego. Tramwaj linii 12 kursuje od pętli w Siedlcach do siedziby Prezydium MRN przy ul. Świerczewskiego, oraz od pętli „Ogrodowa” w Oliwie do Targu Węglowego. W godzinach nocnych w kierunku Siedlec kursować będą autobusy.

22.04: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 22 bm. uruchamia linię autobusową pospieszną oznaczoną 129 na trasie Wrzeszcz-Srebrzysko – Stogi-poczta. Autobusy linii 129 będą kursowały ul. Srebrniki, Słowackiego, Grunwaldzką, al. Zwycięstwa, Podwalem Grodzkim, Kalinowskiego, Okopową, al. Leningradzką, Chmielną, Elbląską, Siennicką, Bajki, Sienną do poczty w Stogach i z powrotem ulicami: Budzysza, Lenartowicza, Siennicką, Elbląską, Chmielną, al. Leningradzką, Okopową, Walami Jagiellońskimi, al. Zwycięstwa, al. Grunwaldzką, Słowackiego, Srebrnikami do placu przed cmentarzem. Na linii 129 będą obowiązywały następujące przystanki: Srebrniki, Jaśkowa Dolina, Akademia Medyczna, dworzec, Brama Wyżynna, Przeróbka, Stogi. Trasa linii 129 podzielona jest na 4 strefy taryfowe: I strefa Srebrzysko – Jaśkowa Dolina, II Jaśkowa Dolina – dworzec, III dworzec – Przeróbka i IV Przeróbka – Stogi. Opłata normalna za przejazd w granicach jednej strefy wynosi 1,50 zł, ulgowa, przysługująca tylko dzieciom od lat 3 do 7 – 0,80 zł. Częstotliwość kursowania autobusów w dni powszednie od godziny 8:30 do 20:30 co 20 minut, w dni świąteczne od godz. 11 do 20:30 co 30 minut.

22.04: gospodarze Gdyni przywiązują olbrzymią wagę do wyglądu ulic swojego miasta, sprawa więc porządków drogowych należy do naczelných problemów gospodarki komunalnej. Remonty kapitalne i bieżące nawierzchni i chodników, unowocześnianie najważniejszych arterii, likwidowanie wąskich gardeł na przelotowych trasach... Wiele już, szczególnie w ostatnich latach, udało się zrobić, toteż Gdynię uważa się dziś za miasto najlepiej po Poznaniu uporządkowane pod względem drogowym. W tym roku – jak informuje dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów inż. Paweł Paszkiewicz – w ramach kapitalnych remontów m. in. zakończone będą roboty na ul. Wielkopolskiej, a przy Marchlewskiego WPRD wykona prace wartości 2 mln 520 tys. zł, zaś podwykonawca GPIE za milion złotych. Od al. Zwycięstwa do ul. Wrocławskiej położony będzie dywanik asfaltowy, w feralnym miejscu zimowych kraks samochodowych poprawi się spadki i nawierzchnię z kostki, przykryje się asfaltem. Do 1 maja skończone będą prace na odcinku ul. Władysława IV i 10 Lutego. MZDiM pierwszy kwartał br. zakończył na piątkę z plusem, wykonując, a nawet przekraczając wszystkie planowe zadania. Uporządkowano chodniki po obu stronach ul. Zygmunta Augusta, uporządkowano ul. Rolniczą (przedłużenie Witomińskiej), uporano się ze wszystkimi uszkodzeniami, spowodowanymi w jesieni i zimie, zakończono przebudowę mostu na ul. Marchlewskiego. Tu koniecznie należy podkreślić sumienność i ofiarność wykonawcy – Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych, które zresztą nie po raz pierwszy daje wyraz zrozumienia potrzeb Gdyni, przyjmując często bardzo nieatrakcyjne zlecenia i dotrzymując terminów. Główny kierownik robót – inż. Oleg Palecki, jego zastępca inż. Janusz Wysocki, kierownik odcinka robót w Gdyni Wiktor Chowański – to wypróbowani przyjaciele miasta. Porządkowanie dróg musi iść w parze z modernizacją, z wprowadzaniem technicznych nowości. O tym w Gdyni dobrze się pamięta. Gdynia przecież pierwsza w trójmieście, a następna po Poznaniu wprowadziła świetlne

znaki drogowe. Dziś już w mieście znajduje się 180 takich znaków, a na głównych trasach ustawiono podświetlone drogowskazy. Inicjator tej znakowej akcji, dyr. Paszkiewicz, spotkał się z przychylnym stanowiskiem Prezydium MRN, dzięki czemu można było w dość szybkim czasie podjąć produkcję własnych, gdyńskich świetlnych znaków. Wykonali je według projektu dyrektora pracownicy MZDiM sposobem gospodarczym, zaoszczędzając miastu ponad 200 tysięcy złotych. Bowiem koszt jednego znaku gdyńskiego wynosi 400 zł. za gotowe zaś takie znaki płacili ojcowie Poznania po 3 tysiące złotych (za sztukę). Wkrótce ulicom Gdyni przybędzie następny nowoczesny element – podświetlane krawężniki. Znajdą się one po obu stronach przejść dla pieszych. Na węższych przejściach przewiduje się po dwa z obu stron, na szerszych – po trzy. Tym razem Gdynia wyprzedzi wszystkie miasta w kraju. Pierwsza bowiem wprowadzi podświetlane krawężniki, co ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. To również udany projekt dyr. Paszkiewicza, całkowicie wykonany przez pracowników MZDiM we własnych warsztatach. Żeliwny odlew z umieszczoną w środku świetlówką, z zabezpieczonymi celuloidem otworami przeszedł szczęśliwie wszystkie próby. Podświetlane krawężniki już zapewne zdobędą uliczne przejścia dla pieszych, gdyby nie brak płaskich oprawek do świetlówek. Zdobywa się je dosłownie jak cenny skarb, bo po prostu zaprzestano produkcji takich oprawek. A może któreś z przedsiębiorstw handlowych trójmiasta posiada wśród artykułów elektrotechnicznych wymienione oprawki? Każdy sygnał natchmiasz prześlemy zainteresowanym gdynianom...

23.04: Chłodnia Eksportowa w Gdyni w budowie zawiadamia, że w związku z robotami montażowymi mostu ul. Polska w Gdyni na długości od nr 13 do nr 15 będzie zamknięta dla ruchu kołowego i pieszego w dniu 23 kwietnia od godz. 7 do 15.

25-26.04: w związku z robotami mostowymi na przystanku osobowym Gdańsk Przymorze w dniu 25 bm. od godz. 5:55 do godz. 1:10 ruch pociągów pasażerskich będzie nieregularny. Poc. nr 1521 relacji Łódź Kaliska – Gdynia i poc. nr 4515 rel. Myślowice – Gdynia kończą bieg na stacji Gdańsk Główny. Szczegółowych informacji udziela informatorzy PKP.

26.04: nie pierwsza to, ale – miejmy nadzieję – ostatnia historia poważnej inwestycji, źle, albo – prawdę mówiąc – wcale nie przygotowanej do realizacji. Beztroskie „jakoś to będzie” inwestora, oraz lekkomyślność projektantów odczuwa ostatnio na własnej skórze wykonawca na budowie ul. 3 Maja w Gdańsku. Gdyby, projektując trasę przebudowywanej ulicy, zadano sobie nieco więcej trudu, nie byłoby mowy o niespodziance, na jaką natrafiono w czasie robót, na skrzyżowaniu ul. 3 Maja z ul. Świerczewskiego. Otóż tam, gdzie dziś jest zieleń, przed wojną znajdował się 2-piętrowy budynek policji. Wiadomo, że pod takim budynkiem musiały być głębokie piwnice. Należało więc przeprowadzić odpowiednie wiercenia i zbadać teren czy przypadkiem nie zawiera m. in. zagrażających bezpieczeństwu „pamiątek” wojennych. Niestety, nikt o tym nie pomyślał. Problem piwnic „wybuchł” w chwili kładzenia krawężników... Często mówi się: „Gdańsk nie ma dokładnej inwentaryzacji podziemnego uzbrojenia, w Gdańsku to nie taka łatwa sprawa, trudno wymagać”... W danym wypadku twierdzenia te nie mają zastosowania, boiwnie w materiałach archiwalnych znajduje się obrys budynku policji. Bez żadnej fatygi potrzebny dokument znalazł główny wykonawca robót – Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych. Skutek przeoczenia ze strony projektantów: zamieszanie na placu budowy. Kierownictwo GPRD słusznie domaga się dokładnego przebadania terenu i pisemnego oświadczenia, że można bezpiecznie podjąć roboty. Tymczasem sprawa utknęła na martwym punkcie, bo brak chętnego do przeprowadzania wierceń... „Geoprojekt” odmówił, rzekomo „tym się nie zajmuje”, wszystko więc przemawia za tym, że zakładany na czerwiec termin ukończenia robót na odcinku od Świerczewskiego do siedziby Wydziału Rolnictwa Prezydium WRN może się zachwiać. Inny orzech do zgryzienia, to podziemne przejście tunelem dla pieszych. Nie dość, że jeszcze pitrasi się dokumentację na ten obiekt, że jeszcze oficjalnie nie przekazano WPRD placu budowy – w ostatnim czasie wyszła nowa historia: przeoczenie w projekcie niebagatelnej rzeczy, tzw. obejść dla rur kanalizacyjnych. Trzeba zaprojektować roboty wod.-kan., już zmienia się zarys wykopów ziemnych 11-metrowej głębokości... W czerwcu powinno się przystąpić do układania szyn tramwajowych. Termin ten mógłby być realny, gdyby główny wykonawca miał pewność, że otrzyma materiał. Niestety, do dziś nie ma przydziału na szyny, a tym samym nie można złożyć zamówienia w hucie (a rozmowy na temat szyn toczą się od lutego). Sprawa jest bardzo istotna dla całości inwestycji. Huty też mają swoje plany produkcyjne, terminy zobowiązań, nie wolno przeto liczyć z góry na specjalne przywileje dla gdańszczan. Nieprzygotowany front robót stwarza też dogodne warunki „migania” się podwykonawców, niekiedy korzystających z zamieszania i nim właśnie usprawiedliwiających własne winy. W robotach drogowych każde niewykonanie roboty przez podwykonawcę opóźnia terminy wejścia na plac budowy następnych ekip. W przypadku 3 Maja już zarysowują się pęknięcia niektórych ogniw tej łańcuchowej

roboty. Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Ogrodniczych nie zabrało jeszcze wyciętych drzew z al. Zwycięstwa przy Błędniku i z odcinka 3 Maja (od ul. Świerczewskiego). Zawalidrogami hamują roboty wodno-kanalizacyjne, co z kolei opóźnia roboty drogowe. To samo odnosi się do Komendy Straży Pożarnej w Pruszczu Gd., która powinna już była dawno usunąć cegły po rozbieranym budynku. A przecież można dobrze współpracować, bardziej odpowiedzialnie i życzliwiej, z większym zrozumieniem. Przykładem jest Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, które przejęło od ślamazarnego MPRB nr 2 wykonawstwo muru oporowego (za CPN-em). Błyskawicznie rozpoczęło robotę i w tych dniach się ją ukończy... Drugim bardzo dobrze współpracującym przedsiębiorstwem jest Łączność. Dzięki pomysłowi inż. Dragańskiego z oddziału kabli dalekosiężnych zaoszczędzono ok. 300 tysięcy zł. Otóż przy pomocy załogi GPRD, przy udziale fachowców łącznościowców w ciągu dwu nocy przeniesiono istniejące kable na odcinku od al. Zwycięstwa do cmentarza na projektowaną dla instalacji stronę. Kable jeszcze będą mogły długo służyć, nie trzeba nowych. Inż. Prałat, kierownik robót przy budowie ul. 3 Maja, liczy na trzeciego dobrego partnera, na Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Wodno-Kanalizacyjnych. Liczy, że WPRWiK dołoży wszelkich starań by jak najszybciej zakończyć roboty od ul. Świerczewskiego do siedziby Wydziału Rolnictwa WRN. Od tego zależy termin otwarcia ruchu.

30.04: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 30 bm. wznowia komunikację autobusową na linii 113 na trasie Oliwa, ul. Westerplatte – ZOO. Autobusy linii 113 będą odjeżdżały z przystanku na ul. Westerplatte od godz. 9 do 18:30 co 30 minut. Częstotliwość ruchu w niedziele i święta będzie odpowiednio do potrzeb zwiększona.

1.05: w Gdańsku począwszy od godz. 7 ruch kołowy z kierunku Wrzeszcza do Gdańska kierowany będzie następującymi ulicami: od ul. Grunwaldzkiej w Hiberna, Traugutta, Sobieskiego, Schuberta, Beethovena, Wyczółkowskiego, Kartuską, Świerczewskiego, Kalinowskiego, pl. 1 Maja do al. Leningradzkiej. Ruch w kierunku przeciwnym odbywać się będzie tą samą drogą, na czas objazdu ustawione będą więc odpowiednie znaki drogowe. Ponadto ustawione będą kierunkowskazy i tablice informacyjne. Objazdy obowiązywać będą do chwili rozwiązania pochodu, czyli ok. godz. 13. Od godziny 9 tramwaje kursować będą inaczej, niż normalnie. Mianowicie tramwaje z kierunku Oliwa – Wrzeszcz dojeżdżać będą tylko do Opery Bałtyckiej, podobnie będzie z tramwajami, nadjeżdżającymi od Brzeźna – kończyć będą kurs przy operze. Wszystkie tramwaje z kierunku Stogów i Łąkowej dojeżdżać będą tylko do Targu Węglowego, zaś od strony Siedlec – tylko do gmachu sądów przy ul. Świerczewskiego. Jedynie tramwaje linii 6 kursować będą bez zmian. Kolej elektryczna wobec zwiększonego ruchu pasażerów będzie kursowała od godz. 8 do 15:30 co 7,5 minuty na trasie Gdynia – Gdańsk i z powrotem. Po południu ruch pociągów elektrycznych – jak zwykle. Żeby nie wystawać w kolejkach po bilety, należy zaopatrzyć się w bilon 1zł, 2zł i 5zł (zależnie od odległości) i korzystać z automatów biletowych na stacjach i przystankach.

1.05: Dyrekcja WPK GG informuje, że od 1 maja autobus linii „112-kreślone” będzie kursował również w dni świąteczne. Odjazd z pl. 1 Maja o godz. 5:45, 7:20, 8:55, 10:30, 15:10, 16:50, 18:30, 20:10. Odjazd z Wiślinki o godz. 6:30, 8:10, 9:40, 11:15, 15:58, 17:38, 19:10, 20:58.

1.05: dwie nowe ulice Gdańska otrzymały nazwy. Równoległa do ul. Sterniczej, łączącej ul. Gdańską z Dworską w Brzeźnie nosi obecnie nazwę ul. Polskiego Czerwonego Krzyża, a równoległą do ul. Słonecznej łączącej Podhalańską z Kwietną w Oliwie nazwano ul. Świerkową.

10.05: Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej przy Prezydium DRN-Śródmieście informuje, że prom nr 1 łączący drogą wodną Długie Pobrzeże z Ołowianką od godz. 8:30 we środę, 10 bm. będzie nieczynny aż do odwołania, ponieważ przeprowadza się remont.

10.05: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem dzisiejszym droga Błotnik – Trzcino – Wiślinka będzie zamknięta dla ruchu kołowego (na okres jej przebudowy). W związku z tym zawieszają kursowanie autobusu linii „112-kreślone” do odwołania, to jest na okres zamknięcia ruchu.

12.05: przed paru dniami rozpoczęto całkowitą przebudowę nawierzchni Długiego Targu w Gdańsku. Pracownicy WPRD ze sporą grupą żołnierzy garnizonu gdańskiego zrywają w tej chwili kamienną kostkę bruku oraz usuwają stare torowisko trakcji tramwajowej. Tempo robót jest bardzo duże i za parę dni nie pozostanie śladu po starym bruku. Jezdnię pokryją kwadratowe płyty. Pierwsza faza prac będzie zakończona za 2 tygodnie, ze względu na rozpoczynający się sezon turystyczny. W jesieni będą przebudowane również chodniki.

18.05: ulica Toruńska jest jedną z przelotowych „arterii” naszego miasta. Jest też trasą najkrótszego i najszybszego dojazdu karetka pogotowia lekarskiego do klinik Akademii Medycznej przy ul. Łąkowej. Nie zazdrościmy ciężko chorym, przewożonym tą trasą. Ulica Toruńska odznacza się najgorszą, najbardziej zaniedbaną jezdnią. Jest pełna nierówności, dziur, poprzecznych rowów i wałów, które rzucają nawet wolno jadącym samochodem. Jeśli już nie ze względu na duży ruch ciężarówek PKS-u, odbierających lub dowożących towary do leżącej przy

tej ulicy przeładowni kolejowej, to ze względu na dobro i samopoczucie chorych: dokonajmy czym prędzej chociażby pobieżnego remontu tej tak zwanej jezdni, przypominającej pierwsze miesiące powojenne.

21.05: w związku z robotami mostowymi na przystanku Gdańsk Przymorze w dniu 21 maja od godz. 1:30 do godz. 20:30 ruch pociągów trakcji elektrycznej w czasie trwania robót będzie się odbywać w odstępach 40-minutowych między Gdańskiem Gł. i Wejherowem.

23.05: szybki rozwój trójmiasta w ostatnich latach, spowodował gwałtowny wzrost potrzeb komunikacyjnych i to w stopniu daleko większym, niż możliwość zrealizowania tych potrzeb. Zjawisko to występuje szczególnie ostro w okresie tzw. „szczytów”, a więc w godzinach dojazdu i powrotu z pracy. Mimo podejmowania znacznych wysiłków, ciągle jeszcze przedsiębiorstwa prowadzące działalność usługową w zakresie komunikacji publicznej nie są w stanie zapewnić ludności dojazdów i powrotów z pracy w warunkach odpowiadających wymogom bezpieczeństwa i porządku publicznego. Główną przyczyną jest brak dostatecznych środków taboru jak i personelu, a więc kierowców, motorniczych czy bileterów. W takiej sytuacji zachodzi konieczność równomiernego ociążenia środków komunikacyjnych w godzinach szczytowych ruchu, drogą zróżnicowania godzin rozpoczynania pracy przez poszczególne przedsiębiorstwa i instytucje, zwłaszcza w godzinach od 6 do 8:30. Na polecenie Prezydium WRN, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia przeprowadziło ostatnio na ten temat specjalne studia, oparte na wynikach czasowej ankiety, wypełnionej przez zakłady pracy, położone na terenie trójmiasta. Uzyskane dane obliczeniowe (przy zastosowaniu elektronowych maszyn cyfrowych) pozwalają na określenie optymalnej godziny rozpoczynania pracy dla każdego zakładu położonego w określonym rejonie, z uwzględnieniem ponadto zróżnicowania tych godzin w poszczególnych wydziałach dużych zakładów jak np. w Stoczni Gdańskiej itp. Trójmiasto podzielono na 121 rejonów, a te z kolei na podrejon. Na ostatniej XI Sesji WRN w Gdańsku podjęto uchwałę, nazwaną zarządzeniem porządkowym nr 1 WRN, w sprawie unormowania godzin rozpoczynania pracy w urzędach, instytucjach i przedsiębiorstwach położonych na terenie trójmiasta. Do końca czerwca br. wszystkie zakłady pracy w Gdańsku zatrudniające ponad 500 pracowników, a w Gdyni i Sopocie po 300 pracowników mają obowiązek uzgodnić czas rozpoczynania pracy z WPK GG oraz właściwym zarządem okręgu związku zawodowego. W końcowej fazie realizacji zarządzenia WRN, WPK GG powiadomi każdy zakład pracy o obowiązującej go nowej godzinie rozpoczynania pracy na podstawie przydziału do odpowiedniej grupy (decydować tu będzie położenie zakładu w obrębie rejonu, bądź podrejonu). Wszelkie kwestie sporne związane z powyższym uzgodnieniem rozstrzygać będzie ostatecznie Wojewódzkie Zrzeszenie Gospodarki Komunalnej i właściwa dla danego zakładu pracy jednostka nadrzędna w porozumieniu z zarządem okręgu związku zawodowego. Wszystkie inne zakłady pracy, zatrudniające ponad 5 pracowników dojeżdżających do pracy publicznymi środkami komunikacji masowej, a rozpoczynające pracę między godziną 6 a 8:30 muszą także dostosować się do podziału na rejon i podrejon, a więc również dokonać uzgodnień z WPK GG. Jedynie tylko te zakłady, dla których godziny rozpoczynania pracy unormowane są zarządzeniami organów centralnych, nie podlegają zarządzeniu WRN. Dyrektorzy i kierownicy zakładów, którzy nie dostosują się do tego zarządzenia, podlegać będą karze grzywny do 1.500 zł wymierzanej w trybie karno-administracyjnym. Przed kilkoma laty wprowadzono wprawdzie podobny podział, ale nie był on zbyt dokładny, poza tym zwiększyła się liczba zakładów i pracowników, stąd też wyłoniła się pilna potrzeba przeprowadzenia uzgodnień na nowo.

25.05: w związku z robotami mostowymi na przystanku Gdańsk Przymorze w dniu 21 maja od godz. 1:30 do godz. 20:30 ruch pociągów trakcji elektrycznej w czasie trwania robót będzie się odbywać w odstępach 40-minutowych między Gdańskiem Gł. i Wejherowem,

27.05: informowaliśmy w swoim czasie naszych czytelników o pracach nad projektem przebudowy mostu Błędnik w Gdańsku. W ciągu najbliższych 3 lat stanie zamiast Błędnika zupełnie nowy wiadukt, który połączy w linii prostej ul. Podwale Grodzkie z aleją Zwycięstwa. Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, które jest głównym wykonawcą tej poważnej inwestycji drogowej, już przystąpiło do pracy przy budowie nowego mostu. Są to na razie wstępne roboty organizacji placu budowy i palowanie terenu pod przyszły mur oporowy nasypu. Jeszcze w tym roku wszystkie mury oporowe po obu stronach wiaduktu będą gotowe – w grudniu budowniczowie przystąpią do zakładania filarów i przyczółka mostu. W tym też czasie zostanie zamknięty ruch kołowy na Błędniku. Również w tym roku zostanie zbudowany pod torami kolejowymi tunel dla wszystkich przewodów podziemnych.

1.06: Dyrekcja WPK GG informuje, że z powodu znikomej frekwencji wprowadza zmianę w kursowaniu autobusów linii 129. Autobusy linii 129 od dnia 1 bm. kursują na trasie Jelitkowo, ul. Kapliczna – Stogi z częstotliwością co 28 minut. Jednocześnie z dniem 1. bm. została przedłużona trasa linii 131 i autobusy tej linii kursują

bezpośrednio z Firogi do Prezydium WRN w Gdańsku w dni powszednie w godzinach zwiększonego nasilenia ruchu z częstotliwością co 30 minut, w pozostałych godzinach oraz w dni świąteczne co 45 minut.

4.06: w związku z wymianą sieci trakcyjnej na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port w dniu 4 bm. od godz. 1:10 do godz. 12:30 nie będą kursowały pociągi elektryczne. Pierwszy pociąg z Gdańska Gł. do Gdańska Nowego Portu odjedzie o godz. 12:35. PKP prosi podróżnych o korzystanie z komunikacji WPK GG, która zostanie w miarę potrzeby odpowiednio wzmocniona.

7.06: ktoś porównał kiedyś komunikację w wielkich miastach do krwioobiegu w żywym, ludzkim organizmie. I jest wiele prawdy w tym porównaniu. Dlatego też trudności i bolączki przedsiębiorstwa komunikacyjnego, w tym przypadku WPK GG zaprzętają uwagę wielu tęgich umysłów, ekonomistów, inżynierów, finansistów wszelkich szczebli. A że WPK GG boryka się z nie lada trudnościami – pisaliśmy wielokrotnie, stanowi to niejako żelazny temat publikacji prasowych. Wczoraj w dyrekcji WPK GG odbyła się konferencja prasowa, na której przedstawiono dziennikarzom sytuację ekonomiczną przedsiębiorstwa. Jak wykazują materiały analityczne, do 1952 roku WPK było jednostką rentowną, od tego jednak roku zarysował się stopniowy wzrost deficytu przedsiębiorstwa, który w 1963 roku osiągnął niebagatelną kwotę 63 mln zł. Skąd się to bierze, jak to możliwe? – spyta ktoś! Oczywiście nie sposób tu wyliczyć wszystkich przyczyn, jakie się składają na finansowy obraz działalności WPK, zatem ograniczmy się do kilku najistotniejszych. Na rentowność czy deficytowość składa się wiele czynników natury wewnętrznej i zewnętrznej. Jak jednak zapewnia dyrekcja WPK, w tym przypadku ważą czynniki zewnętrzne, niezależne od samego przedsiębiorstwa. Dla przykładu: obecne stawki za przejazdy środkami lokomocji miejskiej obowiązują niezmiennie od 1949 roku. Tymczasem od tego okresu zanotowano parokrotne znaczne podwyżki tak podstawowych artykułów jak: energia elektryczna, paliwo, części zamienne, wreszcie same pojazdy. Oto przykład: niegdyś autobus kosztował 180 tys. zł, obecna jego cena wynosi 300 tys. zł, trolejbusy – kosztowały 500 tys. zł, aktualnie – 760 tys. zł (z tym, że był przejściowy okres, gdy płacono zań 900 tys. zł). W tej sytuacji zwiększenie taboru przedsiębiorstwa, jego rozwój i poszerzenie „frontu usług” nie tylko nie zmniejszy niedoboru, ale go proporcjonalnie zwiększy. Dlatego też w planach do 1970 roku przewiduje się że suma dopłat, jakie czyni się na rzecz WPK wzrośnie odpowiednio. WPK GG oblicza jednak, że wskutek dalszego usprawniania pracy, zmiany technologii napraw, automatyzacji, oszczędności paliwa oraz zwiększenia wydajności pracy suma deficytu zmaleje docelowo o 23 mln zł. Należy rozumieć że w ten sposób złagodzi się straty przedsiębiorstwa, ale się ich nie zlikwiduje. W przeliczeniu na jednego pasażera te straty rozkładają się następująco: do jadącego tramwajem WPK dopłaca każdorazowo 20 groszy, trolejbusem – 30 groszy, zaś autobusem – 18 groszy. Tak zwany wozokilometr przynosi niedobory wynoszące: w tramwajach – 1,88 zł, autobusach – 1.30 zł, trolejbusach – 3.30 zł. A WPK przewozi codziennie 700 tysięcy osób, co w skali rocznej daje blisko ćwierć miliarda pasażerów! Jak wyglądamy w skali ogólnokrajowej? Jak przedstawiają się sprawy w świetle porównań, po które najchętniej sięgamy – z warszawskim MZK, które – jak wiadomo – nie stosuje stref przejazdowych „a żyje”, jak powiadają ludzie. Ale ci stojący na uboczu ludzie może nie wiedzą, że do warszawskiej komunikacji dopłaty wynoszą nie jak u nas w „szczytowym” roku 1963 – 63 mln zł rocznie, ale 447 mln zł, a w 1970 roku wyniosą około 800 mln zł. Ogólnie corocznie w Polsce do komunikacji dopłaca się 1 miliard 200 milionów zł. Gdańsk ma w tym swój udział, ale wcale nie tak wielki jak to z pozoru wygląda. Cytowaliśmy wyżej kwoty, jakie się do WPK dopłaca corocznie. Warto ponadto wiedzieć, że w skali ogólnokrajowej gdańskie WPK należy do czołówki, przez 10 kolejnych lat zajmowało I miejsce we współzawodnictwie, za ub. rok zajęło drugą pozycję. Od sześciu lat trwają rozważania nad sposobami złagodzenia deficytowości komunikacji, przywrócenia możliwej równowagi między kosztami przedsiębiorstwa, a sumą zwrotu jakie one otrzymują z tytułu świadczonych usług. Jakikolwiek będą propozycje rozwiązań problemu, nie sposób nie przyznać, że są one ekonomiczną koniecznością.

13.06: w ubiegłym tygodniu ekipy oddziału robót budowlanych PKP w Gdańsku rozpoczęły pierwsze prace przy przebudowie i całkowitej modernizacji dworca kolejowego we Wrzeszczu. Dworzec ten, od dawna ani swym wyglądem, ani rozplanowaniem i wyposażeniem nie odpowiadał potrzebom podróżnych oraz możliwościom kolei, toteż jego przebudowy od dawna z utęsknieniem oczekiwali pasażerowie. Projekt, opracowany przez Biuro Projektów Kolejowych oraz Pracownię Sztuk Plastycznych, przewiduje rozbudowę dworca w kierunku Oliwy oraz całkowitą modernizację jego wnętrza. Przebudowany i estetycznie urządzony będzie hall i poczekalnia, inaczej zostaną umieszczone kasy biletowe, przebudowany zostanie tunel, podobnie jak zmieniona będzie elewacja budynku stacyjnego od strony miasta i torów. Przewiduje się również przebudowę placu przed dworcem wraz z placem postojowym dla taksówek i samochodów osobowych. Nowy dworzec Wrzeszcza będzie miał dwa

wejścia – jedno z frontu, drugie z boku od strony obecnego bufetu, który będzie zlikwidowany i przeniesiony na peron. W powiększonym budynku znajdzie się część pomieszczeń administracji kolejowej i kierownictwa stacji. Przebudowany będzie również stacyjny węzeł sanitarny. W pierwszej fazie robót, która ma być zrealizowana do końca br., przeprowadzone będą główne prace budowlane. Druga faza będzie zrealizowana w przyszłym roku, w którym stacja uzyska nową wiatę.

18.06: w związku z wymianą przewodów jezdnych sieci trakcyjnej w niedzielę 18 czerwca br. na odcinku Gdańsk Główny – Wejherowo w godzinach od 1:10 do 11:40 pociągi elektryczne będą kursowały w odstępach 45-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy będą wywieszane przy kasach biletowych.

21.06: w związku ze zmianą opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej, sprzedaż biletów okresowych pracowniczych na lipiec br. na listy zbiorowe zakładów pracy placówki sprzedaży biletów WPK GG oraz „Orbisu” rozpoczyna z dniem 21 bm. Placówki WPK GG czynne będą w dni powszednie w godz. 8:00 – 14:30, w soboty do 12:30. Bilety jednorazowe, służbowe nabyte przez instytucje i zakłady a nie wykorzystane do 30 bm. będą podlegały wymianie tylko w pełnych bloczkach po 100 sztuk do dnia 15. VII. Bilety pojedyncze należy wykorzystać do dnia 30 bm. Bilety wykupione w kioskach „Ruchu” nie podlegają wymianie i należy je wykorzystać do dnia 30 bm. Bilety indywidualne nie wykorzystane do dnia 30 bm. tracą ważność i dniem 1 VII 1967 r.

21.06: niedawno zapadły ostateczne decyzje dotyczące przyszłości kolei elektrycznej w trójmieście. Jak wiadomo prace nad elektryfikacją linii kolejowej Śląsk – porty Gdańska i Gdyni zbliżają się coraz bardziej do Wybrzeża, należało więc zdecydować o przyszłości istniejącej obecnie linii kolei elektrycznej z Gdańska do Wejherowa. Ostatecznie postanowiono, że obecna kolej elektryczna o trakcji 800 V ulegnie (w dwu etapach) likwidacji i stopniowo będzie zastępowana koleją trakcji 3000 V, a więc normalnie stosowanej na sieci PKP. I etap likwidacji trakcji 800 V przewiduje zastąpienie jej przez trakcję 3000 V na odcinku od Gdyni Stoczni do Wejherowa. Nastąpi to w momencie dotarcia prac elektryfikacyjnych magistrali Śląsk – porty do trójmiasta, a więc przypuszczalnie na przełomie lat 1969/70. Pozwoli to na przerzucenie całego taboru na odcinek Gdynia Stocznia – Gdańsk i zwiększenie częstotliwości biegu pociągów podmiejskich trakcji elektrycznej do 5 minut. Naturalnie wcześniej przeprowadzi się odpowiednią przebudowę zabezpieczenia ruchu pociągów, wprowadzając samoczynną blokadę liniową zarówno na torach komunikacji podmiejskiej, jak i dalekobieżnej. Tak więc od roku 1970 będziemy dysponowali komunikacją podmiejską trakcji 800 V z Gdańska do Gdyni Stoczni oraz równoległą trakcją 3000 V z Oruni przez Gdańsk, Wrzeszcz, Oliwę, Sopot, Orłowo, Gdynię Gł., Gdynię Stocznia (po torach komunikacji dalekobieżnej) i dalej do Wejherowa. Jedynym mankamentem tego przejściowego okresu będzie konieczność przesiadania się części pasażerów wsiadających na przystankach dotychczasowej kolei elektrycznej, a udających się do miejscowości położonych na trasie między Gdynią Stocznia a Wejherowem. Przesiadka taka następowałaby na przystanku Gdynia Stocznia. Badania wykazały, że te przesiadki dotyczyłyby zaledwie 10 procent pasażerów korzystających z kolei elektrycznej na trasie do Wejherowa i pośrednich stacji. Od strony południowej, jak już wspominałem, przewiduje się do roku 1970 uruchomienie podmiejskiej komunikacji kolejowej trakcją elektryczną 3000 V po torach komunikacji dalekobieżnej, na odcinku pomiędzy Gdańskiem a Orunią z przystankiem pośrednim w pobliżu Prez. WRN. Pozwoli to władzom miejskim zapoczątkować pierwsze prace przy modernizacji wlotowej arterii drogowej do Gdańska od południa, tzn. od strony Tczewa. Ponieważ budowa oddzielnej pary torów dla komunikacji podmiejskiej na odcinku pomiędzy Gdańskiem a Pruszczem Gdańskim wymaga wielkich nakładów inwestycyjnych (kłopoty z Radunią) prace zostaną podjęte dopiero w latach 1970-75. Powracając do kolei elektrycznej w samym trójmieście, warto zwrócić uwagę, że całkowita likwidacja trakcji 800 V (kursującej od 1970 r. już tylko pomiędzy Gdynią Stocznia a Gdańskiem) przewidziana jest również ok. roku 1975. Wówczas to po obu parach torów w trójmieście będą kursować pociągi wyłącznie trakcji 3000 V. Naturalnie również i linia Gdańsk – Nowy Port przejdzie już w I etapie na trakcję 3000 V. Z innych nowości inwestycyjnych kolei w trójmieście warto wspomnieć o uruchamianej w tych dniach na dworcu PKP w Gdyni kawiarence, rozpoczęciu jeszcze w br. budowy wiaty nad peronem podmiejskim w Gdyni Gł., o rozpoczętej w tych dniach modernizacji i przebudowie dworca we Wrzeszczu, wreszcie przewidywanych pracach przy budowie wyjścia z peronów dalekobieżnych w Sopocie do tunelu przy ul. Marynarzy, a w następnych latach również i modernizację sopockiego dworca.

28.06: nareszcie, po dwuletnim oczekiwaniu – w ub. niedzielę otwarto na dworcu kolei elektrycznej w Gdyni samoobsługową kawiarenkę WARS-u. Kawiarenka otrzymała bardzo estetyczne wyposażenie wnętrza i można w niej posiedzieć przy filiżance kawy w atmosferze z pewnością przyjemniejszej, niż w kawiarni-restauracji na dworcu głównym. Zanotujemy już jednak pewien mankament, mianowicie na kawę czy herbatę trzeba tu czekać

za długo, ba brak expressu, a w tzw. kociołku woda gotuje się powoli. Warto pomyśleć więc o wprowadzeniu koniecznej – zwłaszcza na dworcu, gdzie przebywa się przecież w oczekiwaniu na pociągi – szybkościowej obsługi, przez uzupełnienie wyposażenia baru.

1.07: Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku w dniu 9 czerwca podjęło uchwałę o zmianie systemu taryfowego i opłat za przewozy osób i bagażu środkami komunikacji masowej WPK GG. Opłaty za normalne przejazdy jednorazowe ustalono na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów. Opłaty za miesięczne bilety pracownicze na dojazdy do pracy i z pracy ustalono na poziomie niższym od kosztów, co oznacza, że przewiduje się w dalszym ciągu dotację państwa na dopłatę do tych biletów. Nowy system taryfowy i opłaty za przewozy środkami komunikacji miejskiej obowiązywać będą od dnia 1 lipca 1967 r. Od dnia 1 lipca znosi się dotychczasowy system strefowy w jednorazowych opłatach w trakcji tramwajowej. System strefowy utrzymano w trakcji trolejbusowej, autobusowej oraz w miesięcznych biletach w trakcji tramwajowej. Na liniach dziennych za jednorazowy normalny przejazd obowiązywać będzie opłata: w tramwaju na całej długości linii – 1 zł; w trolejbusie za każdą strefę – 1 zł; w autobusie za każdą strefę – 1,50 zł; na liniach pospiesznych i specjalnych (101, 129 i 201) za strefę – 2 zł. Za przejazdy na liniach nocnych opłaca się podwójną cenę biletu normalnego. Bilet ulgowy jednorazowy kosztować będzie: w tramwaju – 0,50 zł na całej linii; w trolejbusie – 0,50 zł za strefę; w autobusie – 1 zł za strefę, 1,50 zł za dwie strefy, 2,50 zł za 3 strefy, 3 zł za cztery strefy, 4 zł za pięć stref, 4,50 zł za 6 stref. Uprawnienia do korzystania z jednorazowych biletów ulgowych posiadają: dzieci od lat 3 do 7, studenci studiów dziennych, umundurowani wojskowi służby czynnej od szeregowca do kaprała włącznie, emeryci i renciści nie pozostający w stosunku pracy. Uprawnienia te przysługują wymienionym kategoriom osób na wszystkich liniach komunikacji miejskiej z wyjątkiem linii specjalnych i pospiesznych, z tym, że wyjątek stanowią dzieci w wieku 3-7 lat., które korzystają z ulg na wszystkich liniach bez ograniczeń. Na liniach nocnych ulg nie stosuje się. Miesięczne bilety pracownicze na karty 52-przejazdowe w granicach administracyjnych miasta kosztować będą: w tramwaju w obrębie 1 strefy – 25 zł, 2 stref – 35 zł, 3 stref i więcej – 45 zł; w trolejbusie w obrębie 1 strefy – 25 zł, 2 stref – 35 zł, 3 stref i więcej – 45 zł; w autobusie w obrębie 1 strefy – 35 zł, 2 stref – 45 zł, 3 stref i więcej – 50 zł. Uprawnienia do korzystania z miesięcznych biletów pracowniczych przyznano na wszystkich liniach komunikacji miejskiej z wyłączeniem autobusowych linii pospiesznych i specjalnych (101, 113, 124, 129 i 201) następującym osobom – jeżeli odległość z miejsca pracy do miejsca zamieszkania wynosi więcej niż 1,5 km; pracownikom uspołecznionych zakładów pracy; pracownikom nieuspołecznionych zakładów pracy objętym ubezpieczeniem społecznym z tytułu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę lub naukę zawodu; rodzicom lub opiekunom dzieci upośledzonych uczęszczających do szkół specjalnych; studentom; uczniom szkół średnich oraz uczniom szkół zawodowych i podstawowych. Bilety pracownicze uprawniają tylko do przejazdu z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem, również w godzinach nocnych dla pracowników zmian nocnych. Po odpowiednio wyższych cenach można będzie nabywać bilety pracownicze o niekontrolowanej ilości przejazdów. Ceny tych biletów w zależności od rodzaju trakcji i ilości stref od 50 do 95 zł. Ceny za przejazdy na trasach autobusowych wybiegających poza granice administracyjne trójmiasta od tych granic pozostały w odniesieniu do biletów pracowniczych w zasadzie bez zmian. Zmiany opłat taryfowych oraz przejęte do realizacji programu obniżki kosztów własnych przedsiębiorstwa komunikacyjnego pozwolą na stopniową poprawę warunków przewozowych do roku 1970 oraz zapewnią oparcie pracy WPK GG na własnych dochodach. Warto przypomnieć kilka faktów, o których niejednokrotnie prasa sygnalizowała: Przez szereg lat, stopniowo narastał coroczny deficyt WPK. A działo się tak dlatego, że wprowadzone ceny za przewozy obowiązywały od 1949 r. i nie ulegały zmianom, choć koszty WPK GG w najbardziej podstawowych pozycjach wzrosły bardzo znacznie. Mamy tu na myśli m. in. wzrost ceny za paliwa, za energię elektryczną, za wszystkie typy pojazdów, wzrost cen surowców remontowych itp. W takiej sytuacji już w roku 1966 WPK GG osiągało 62,5 mln zł deficytu, wyrównywanego w formie dopłat budżetowych. Dyrekcja i załoga WPK GG dokonały wewnętrznej analizy pracy przedsiębiorstwa i opracowany został program obniżki kosztów własnych. Tak więc poprzez dalsze usprawnienia pracy, zmiany technologii napraw, oszczędności paliw oraz stosowanie automatyzacji WPK GG obniży do 1970 roku koszty o 23 mln zł. Podniesienie opłat za przejazdy nie będzie zatem jedynym środkiem wyrównania niedoborów, ale w połączeniu z wewnętrznymi wysiłkami WPK GG znacznie zmniejszy coroczne dopłaty budżetowe do komunikacji miejskiej. Pozwoli to z kolei sumy te przeznaczyć na cele inne, równie pilne i niezbędne, służące w jak najszerszym zakresie korzystającym z usług przedsiębiorstwa.

1.07: Dyrekcja WPK GG informuje, że od 1 lipca (godz. 15) będzie przedłużona trasa autobusu linii 121 z Wielkiego Kacka do nowej pętli za lasem w kierunku Chwaszczyna. Autobusy linii 121 odjeżdżające z pętli trolejbusowej w Małym Kacku będą wykonywać co drugi kurs do nowej pętli za lasem (dzisiejszy Polifarb).

2.07: Dyrekcja WPK GG informuje, że od 2 lipca uruchomi w dni świąteczne od godz. 9 do godz. 19 autobus linii 104 z pl. Konstytucji w Gdyni do Polanki Redłowskiej. Kurs co 30 minut.

10.07: Dyrekcja WPK GG informuje, że biura sprzedaży biletów okresowych i placówki „Orbisu” rozpoczną przedsprzedaż biletów okresowych na sierpień br. dla zakładów pracy z dniem 10 bm. Równocześnie dyrekcja WPK GG zwraca się z prośbą do zakładów pracy by nie zwlekali z wykupieniem biletów na ostatnie dni miesiąca, co niewątpliwie pozwoli na wyeliminowanie długich kolejek i usprawni sprzedaż.

12-31.07: PKP komunikuje, że w związku z robotami torowymi między stacjami Gdańsk Gł. i Gdańsk-Wrzeszcz od 12 do 31 bm. w dni robocze w porze nocnej (od godz. 23:10 do 5:10) pociągi elektryczne kursować będą według zmienionego rozkładu jazdy. Odjazd z Gdańska Gł. do Wejherowa: godz. 23:15, 23:37, 24, 0:25, 4:20 i 5:00. Do Gdyni Osobowej o godz. 0:55, do Gdyni Chyloni o godz. 4:25. Przyjazd do Gdańska Gł. z Wejherowa: 23:05, 23:57, 0:20, 0:50 i 1:20. Do Gdańska Gł. z Gdyni Osobowej: 23:35, 1:35, 4:15. 4:40 i 5:20. Szczegółowe rozkłady jazdy umieszczone są przy kasach biletowych.

18.07: Sanocka Fabryka Autobusów „Autosan” wyprodukowała pierwszą, liczącą ok. 150 sztuk, partię nowych autobusów, oznaczonych symbolem „H-100”. Autobus ten – będący dziełem konstruktorów „Autosanu” – zbudowany jest na podwoziu ramowym, zapewniającym mu dużą wytrzymałość. Wyposażony w 105-konny silnik benzynowy (w przyszłości będą wmontowywane silniki wysokoprężne) autobus „H-100” jest przeznaczony zarówno do komunikacji dalekobieżnej jak i miejskiej. Jeszcze w br. „Autosan” wyprodukuje ok. 1000 tego typu pojazdów.

24.07: jak informuje dyrekcja WPK GG, z dniem 24 bm. trasa autobusów linii 123 Olszynka – dworzec główny PKP zostaje przedłużona w godzinach od 8:30 do 20 od dworca do przystani Żeglugi Przybrzeżnej przy Targu Rybnym Gdańsku. Autobusy linii 123, jadące z Olszynki, będą kursowały w wyżej podanych godzinach od dworca ulicami: Rajską, Heweliusza, Stolarską, Igielnicką, Podwalem Staromiejskim i Targiem Rybnym, gdzie w pobliżu przystani Żeglugi będzie usytuowany przystanek końcowy i początkowy.

26.07: parę dni temu w Sopocie na skrzyżowaniu ul. 20 Października z ulicami Podjazd i Sikorskiego oraz na skrzyżowaniu ul. Dzierżyńskiego z ul. 20 Października założono światła sygnalizacyjne. Jest to duże udogodnienie dla pieszych, którzy godzinami wyczekiwali na wolną drogę, by przejść na drugą stronę bardzo ruchliwej arterii komunikacyjnej w Sopocie.

2-19.08: w związku z robotami torowymi między stacjami Gdańsk Główny – Wrzeszcz na torach trakcji elektrycznej w czasie od 2 do 19 bm. w dni robocze (oprócz sobót) w porze nocnej od godziny 23:10 do 5:10 zostanie zmieniony rozkład jazdy pociągów elektrycznych, jak w czasie prac torowych w lipcu. Szczegółowe rozkłady jazdy znajdują się przy kasach biletowych.

6.08: w związku z robotami torowymi w dniu 6 bm. w godzinach od 1:30 do 11:30 na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia Osobowa pociągi elektryczne kursować będą według następującego rozkładu jazdy: z Gdańska od godz. 4:30 do 11:30 co 30 minut, z Gdyni od godz. 4:47 do 11:47 również co 30 minut. Na odcinku Gdynia Osobowa – Wejherowo rozkład jazdy jak w dni świąteczne. W tym samym dniu, tj. 6 bm. od godz. 8:30 do 19 pociągi elektryczne na odcinku Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Stocznia kursować będą w odstępach 40-minutowych. Odjazd z Nowego Portu o godz. 9:14, 9:52, 10:30, 11:10 itd., ze Stoczni o 9:33, 10:11, 10:50, 11:30 itd. Podróżni jadący z Gdańska Gł. do Nowego Portu i odwrotnie proszeni są o korzystanie z pociągów kursujących między Gdańskiem a Gdynią i przesiadanie się na przystankach Gdańsk Stocznia lub Gdańsk Politechnika. Szczegółowe informacje o rozkładach jazdy na dzień 6 bm. znajdują się przy kasach biletowych.

6.08: o komunikacji można nieskończenie. Wśród kilkuset tysięcy osób codziennie korzystających z usług WPK GG zawsze możliwe są spięcia z obsługą taboru, z których część tylko relacji trafia do redakcji. Wprowadzenie nowej taryfy, a w związku z tym pewnych zmian w trasach, w możliwościach korzystania z pracowniczych biletów miesięcznych itp. niewątpliwie wpłynęło na zwiększenie wrażliwości, na częstsze konflikty: pasażer contra obsługa autobusu, tramwaju, trolejbusu..., na wzrost liczby skarg, żalów, pretensji. Wybraliśmy kilka z wielu charakterystycznych listów i zwróciliśmy się do dyrektora naczelnego WPK GG Edwarda Czachorowskiego z prośbą o udzielenie odpowiedzi autorom listów, a jednocześnie wszystkim innym zainteresowanym czytelnikom. ~ Czym dyrekcja kierowała się ustalając granicę pierwszej strefy autobusu linii 118 (z Gdańska do Pruszcza Gd.) przy pętli tramwajowej na Oruni, a następnej dopiero w Św. Wojciechu? I czy to nie jest krzywdzące dla

mieszkańców np. ulic Żuławskiej, Ukośnej i innych, zaliczających się do mieszkańców Oruni, a zmuszonych płacić za przejazdy do Św. Wojciecha, z których korzystać nie mają potrzeby. ~ Ustalając strefy przedsiębiorstwo wzięło pod uwagę odległości i natężenie przewozów. Dla linii 118 przewidziano trzy strefy: pierwsza przy pętli tramwajowej (w pobliżu ul. Dworcowej), druga w Św. Wojciechu (który jest granicą miasta Gdańska), trzecia w Pruszczu Gdańskim. Przedsiębiorstwo nie ma możliwości przystosowania cen biletów dla każdego przystanku oddzielnie. Musi je łączyć w pewne grupy, odpowiadające strefom taryfowym. A poza tym zakłada się, że mieszkańcy Oruni będą korzystać z linii tramwajowych, ponieważ autobusy przeznaczyliśmy raczej dla dojeżdżających z dalszej trasy do pracy do Gdańska i z powrotem. Niestety, ci, którzy mieszkają poza granicą strefy, a chcą korzystać z autobusu, muszą pokryć różnicę kosztów. ~ Nie jestem pewna, czy takie rozumowanie trafi do przekonania mieszkańców ul. Ukośnej, Żuławskiej i innych, ale skoro tak zdecydowano, będą musieli się z tym pogodzić. Przystąpmy do omówienia następnego listu, w którym p. Ryszard L. z Gdańska-Chełmu skarży się, że, nie mając biletu miesięcznego, nie mógł się dostać do pracy na określoną godzinę, ponieważ przyjeżdżały tylko autobusy bez konduktorów, a w kiosku biletów kupić nie mógł. Dlaczego? ~ Chyba dla wszystkich jest rzeczą oczywistą, że tylko brak ludzi (w naszym np. przedsiębiorstwie kilkudziesięciu osób) zmusił nas do wprowadzenia „SAM-ów”. Są one dla pasażerów, posiadających bilety miesięczne. „SAM-y” zresztą kursują w „szczytach”, a więc wówczas, gdy większość ludzi spieszy do pracy lub z pracy do domu. ~ A skąd mają brać bilety osoby nie posiadające biletów miesięcznych? ~ W Gdyni bilety trolejbusowe można nabyć we wszystkich kioskach. Niestety, w Gdańsku nie można zastosować podobnych automatów, jak w Warszawie, ponieważ w autobusach, kursujących na kilku strefach, jest utrudniona kontrola. W najbliższej przyszłości stopniowo w tramwajach i autobusach na liniach jednostrefowych (np. 118 (?), 107, 110) będą instalowane automaty o nazwie „krab”. Będą to automaty wrzutowe. Za wrzuconą monetę „wyskoczy” bilet. Nie będzie to wygodne dla pasażerów, ale niestety na razie innego wyjścia nie ma. W Poznaniu sposób ten wprowadzono przed paru laty i raczej zdaje on egzamin. ~ Autor listu, podpisujący się „podpatrywacz”, pyta dla czego nie może teraz płacić za przejazd 2 biletami po 50 gr. ~ Bilety wykupione przed 1 lipca powinny być wykorzystane do dnia 30 czerwca, o czym ogłaszaliśmy zarówno w prasie, jak i w radio. Jeśli jednak komuś nie udało się wykorzystać wszystkich posiadanych biletów, istnieje możliwość ich wymiany na bilety obecnie obowiązujące według nowych cen w naszych placówkach w Gdyni i we Wrzeszczu. Konieczność zaś tej wymiany wynika z tego, że nie zawsze 2 bilety pokrywają się z nową ceną. ~ Mgr Krystyna M. K. z Brzeźna skarży się na to, że wraz z nową taryfą, wbrew zapowiedziom, dojazd jej i innych „Brzeźniaków” z Oliwy do Brzeźna znacznie się pogorszył, ponieważ zlikwidowano im prawo przesiadania się przy Teatrze „Wybrzeże”. Obecnie ograniczono im prawo do korzystania tylko z przejazdu linią 15. Ponadto żali się na brak wiaty na przystanku w Brzeźnie. ~ Jeśli tylko znajdziemy wykonawcę, to jeszcze w br. wiatę tam ustawimy. W każdym bądź razie w roku przyszłym postawienie jej jest pewne. Co się tyczy drugiej, rozumiem, że dość istotnej sprawy dojazdu, zarządzenie zgodne jest z ogólnymi wytycznymi Ministerstwa Komunikacji, które mówi, że bilety muszą być „trasowane” tzn. tam, gdzie istnieje bezpośrednie połączenie bilety miesięczne pracownicze ważne są tylko na określoną linię tramwajową. Istnieje jednak możliwość wykupienia miesięcznego biletu pracowniczego na nieograniczoną liczbę przejazdów, i w tym wypadku dozwolona jest jazda wszystkimi tramwajami na tej trasie. Oczywiście bilet taki nie kosztuje 25 zł, lecz 50. ~ Teraz nieco z innej beczki. Nasz czytelnik p. Jan K. z Gdańska skarży się, że na 11 przy al. Leningradzkiej czekał 40 minut. A w tym samym czasie naliczył kilka „13”, „9” i „8”. ~ Czy ten pan podał datę? ~ Niestety, nie! ~ Szkoda. Moglibyśmy dokładnie powiedzieć dlaczego tak się stało. Na pewno wówczas była jakaś awaria „11-ki”. Inne wytłumaczenie nie istnieje i nie usprawiedliwia tak długiego wyczekiwania. ~ Pozostały mi jeszcze listy, w których czytelnicy żalą się na niewłaściwe, a czasem wręcz chamskie zachowanie się kierowcy i konduktorki. P. Waldemar L. z Kolonii Ochota w Gdańsku pisze o drobnym incydencie, ale kończącym się nieprzyjemną „dyskusją” z kierowcą, któremu zwrócił uwagę, że za wcześnie ruszył z przystanku, kiedy na stopniach znajdowała się jeszcze jakaś pani z małym dzieckiem na ręku. Pani Irena S. z Gdańska skarży się na konduktorkę, która nie dość, że resztę w 2-złotówkach z 50 zł ze złością wrzuciła do otwartej torebki pasażerki, to jeszcze robiła uwagi tonem dalekim od grzecznego. O skandalicznym wręcz zachowaniu się konduktorki z linii „12” pisze p. Zbigniew Ch. z Oliwy, która na grzecznie zwróconą uwagę o zakazie palenia papierosów w tramwaju obrzuciła pasażera stekiem niewybrednych słów. ~ To są dla nas rzeczy bardzo przykre. Proszę mi wierzyć, że każdą tego rodzaju skargę badamy i wyciągamy surowe konsekwencje w stosunku do winnych. Mam tylko jedną prośbę do pasażerów, ażeby nie wdawali się w dyskusję z konduktorami lub kierowcami, lecz swoje uwagi o ich

niewłaściwym zachowaniu przesłali do dyrekcji.~ Dziękujemy za rozmowę i życzymy jak najmniej skarg na komunikację miejską. (Halina Niemczyńska)

10.08: WPK GG informuje, że z dniem 10 bm. wznowia komunikację autobusową na trasie: Gdańsk pl. 1 Maja – Wiślanka według poprzednio obowiązującego rozkładu jazdy. Dotychczasowa numeracja autobusu „112-kreślone” jest zmieniona na numer 136.

13.08: w związku z robotami torowymi w godzinach od 1:30 do 11:30 pociągi elektryczne nr trasie Gdańsk – Gdynia Osobowa kursować będą według następującego rozkładu jazdy: z Gdańska Głównego od godz. 4:30 do 11:30 pociągi odjeżdżają co 30 minut, z Gdyni Osobowej również co 30 minut od godz. 4:47 do 11:47. Na odcinku Gdynia Osobowa – Wejherowo rozkład jazdy bez zmian, jak w dni świąteczne. Szczegółowe informacje na wywieszkach przy kasach biletowych.

14.08: WPK GG zawiadamia, że autobusy dodatkowe linii 102 i 114 będą kursowały od 14 bm. z jednoosobową obsługą. Pasażerowie obowiązani są wsiadać przednim pomostem, a wysiadać tylnym. Bilety jednorazowe u kierowcy.

14-18.08: w godzinach od 8:20 do 12:50 pociągi elektryczne do Nowego Portu, między stacjami Gdańsk Nowy Port i Gdańsk Stocznia będą kursowały według następującego rozkładu: Gdańsk Nowy Port: odjazd o godz. 9:40, 9:52, 10:40, 11:30 i 12:10. Gdańsk Stocznia: odjazd o godz. 9:33, 10:11, 11:00, 11:50 i 12:30. Szczegółowe rozkłady jazdy znajdują się przy kasach biletowych,

17.08: jak informuje nas Wydział Budownictwa Urbanistyki i Architektury Prezydium MRN w Gdańsku obecnie rozpatruje się sprawę budowy drugiego tunelu przed dworcem głównym w Gdańsku. W tej chwili trwają prace nad projektem gmachu Polskich Linii Oceanicznych, który stanie przed dworcem. Rozpisano na ten obiekt i najbliższe jego otoczenie konkurs architektoniczny. Kiedy obiekt ten wejdzie w stadium realizacji, a zbiegnie się to również z przebudową „Błędnika”, powstanie możliwość budowy tak pożądanego już dzisiaj drugiego przejścia podziemnego z placu Gorkiego i wysepek tramwajowych do dworca. Inwestycja ta byłaby zrealizowana najprawdopodobniej około roku 1970 lub 1971.

21.08: WPK GG informuje, że od 21 bm. autobusy linii 121 będą kursowały z obsługą jednoosobową. Pasażerowie mają obowiązek wsiadać przednim pomostem, wysiadać tylnym. Bilety jednorazowe, należy nabywać u kierowcy, który również będzie kasować jednorazowe bilety służbowe, karty pracownicze 52-przejazdowe pasażerowie kasują sami, za pomocą zainstalowanych w autobusach dziurkaczy.

21-26.08: w związku z robotami torowymi od 21 do 26 bm. na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia Osobowa pociągi trakcji elektrycznej będą kursowały w godzinach nocnych według następującego rozkładu jazdy: odjazd z Gdańska – 23:10, 23:40, 0:10, 0:40, 4:30, 4:40, 5:00 (dalej według normalnego rozkładu jazdy), odjazd z Gdyni – 22:57, 23:17, 23:47, 0:17, 0:47, 3:57, 4:07, 4:57 (dalej wg normalnego rozkładu jazdy). Na odcinku Gdynia – Wejherowo pociągi będą kursowały normalnie. Szczegółowe rozkłady jazdy przy okienkach kas biletowych.

22.08: WPK GG informuje, że niewykorzystane bilety, wycofane z obiegu na skutek zmiany taryfy opłat, można jeszcze do 28 bm. wymienić w placówkach sprzedaży biletów WPK GG. Po tym terminie reklamacje nie będą uwzględniane.

27-28.08: od 27 bm. od godz. 3 do godz. 4 dnia 28 bm. pociągi trakcji elektrycznej na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowe Szkoty będą kursowały nieregularnie. Odjazd z Nowego Portu do Nowych Szkot o godz. 4:45, następnie co 35 minut. Podróżni jadący z Gdańska Gł. do Nowego Portu i odwrotnie proszeni są o korzystanie z pociągów, kursujących między Gdańskiem a Gdynią z przesiadką na przystanku Gdańsk Politechnika. Bilety w relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie zachowują ważność na trasie Gdańsk Gł. – Gdańsk Politechnika.

28.08: WPK GG informuje, że autobusy linii 133 kursują z 1-osobową obsługą. Pasażerowie winni wsiadać przednim pomostem, a wysiadać tylnym. Bilety jednorazowe można nabyć u kierowcy, który będzie też kasować bilety służbowe jednorazowe. Karty pracownicze 52-przejazdowe pasażerowie kasują zainstalowanymi w autobusie dziurkaczami.

28.08: dotychczasowa numeracja trolejbusu „25-kreślone”, kursującego w Gdyni na trasie plac Kaszubski – Dworzec Chylonia, zmieniona jest na nr 30. (P)

31.08: upływa termin prolongaty legitymacji ulgowych na przejazdy środkami lokomocji WPK GG, o czym przypomina swym członkom sopocki oddział Zjednoczonego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów. Legitymacje przedłużane są w gmachu Prezydium MRN w Sopocie (ul. Kościuszki 25) we wtorki i piątki w godzinach od 15 do 19.

1.09: od 1 września na linii tramwajowej nr 2 wprowadza się samoobsługę. Wozy tramwajowe zaopatrzone są w automaty do sprzedaży biletów jednorazowych. Pasażerowie winni wrzucić do automatu monetę 1-złotową za przejazd normalny lub 50 gr (opłata ulgowa) potem nacisnąć przycisk. W miejscu oznaczonym strzałką ukaże się bilet, który należy zerwać ruchem ukośnym w dół. WPK GG prosi o ścisłe stosowanie się do instrukcji, umieszczonej na automacie. Konduktorzy rewizyjni, którzy będą przebywać w wagonach z pełną samoobsługą, nie pobierają opłat za przejazd, jedynie kontrolują bilety. Karty pracownicze oraz bilety służbowe jednorazowe – jak dotychczas – należy kasować zainstalowanym w wozach dziurkaczem.

3.09: w związku z robotami torowymi w niedzielę 3 bm. od godz. 4 do 12 na odcinku między Nowym Portem a Gd. Stocznia pociągi elektryczne kursować będą co 40 minut. Podróżni, jadący z Gdańska Gł. w kierunku Nowego Portu i odwrotnie, proszeni są o korzystanie z pociągów, kursujących między Gdańskiem i Gdynią oraz przesiadanie się na stacjach: Gdańsk Stocznia lub Gdańsk Politechnika. Bilety w relacji Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie zachowują ważność na trasie Gdańsk Gł. – Gdańsk Politechnika. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych,

5.09: Rejon Eksploatacji Dróg publicznych w Gdańsku zawiadamia, że z powodu wymiany pontonów, w dniu 5 września br. od godz. 10:00 do 13:00 wstrzymany będzie ruch samochodów ciężarowych i autobusów na moście w Kieźmarku w ciągu drogi państwowej nr 10 Warszawa – Gdańsk. Objazd przez Tczew. Ruch samochodów osobowych odbywać się będzie normalnie.

9.09: WPK GG informuje, że przystanek przy cmentarzu na ul. Witomińskiej w Gdyni istnieje. Nie zatrzymują się przy nim autobusy w godzinach 13:30 do godziny 17, w okresie wzmożonego ruchu wskutek powrotu ludzi z pracy, ale o nie zatrzymywaniu się autobusów w wymienionej porze konduktorzy są obowiązani zawiadamiać pasażerów.

11.09: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 11 bm. wprowadza się następujące zmiany w kursowaniu autobusów linii 123 i 131. Przedłuża się kursowanie autobusów linii 131 do Olszynki. Wozy tej linii kursować będą, jak dotychczas, w godzinach szczytu z częstotliwością co 30 minut. Poza szczytami i w dni świąteczne z częstotliwością co 45 minut. Autobusy linii 123 kursować będą tylko w godzinach szczytowych jako wzmocnienie linii 131 na trasie Dworzec Główny – Olszynka. Częstotliwość linii 123 w szczycie rannym co 12 minut, w szczycie popołudniowym co 24 minuty. W godzinach pozaszczytowych i w dni świąteczne autobusy linii 123 nie będą kursować. W związku z brakiem dostatecznej frekwencji zawiesza się kursowanie autobusów linii 123 na odcinku Dworzec Główny – Targ Rybny.

14.09: budowniczo wie nowego wiaduktu nad torami kolejowymi w Gdańsku, który zastąpi w niedalekiej przyszłości przestarzały i mający niebezpieczne zakręty Błędnik, mają w tej chwili pełne ręce roboty z drażnieniem pod torami kolejowymi tunelu, którego budowa jest ściśle związana z budową nowego wiaduktu. Tunel ten bowiem służyć będzie do przeprowadzenia całej sieci instalacji podziemnych w tym węzłowym punkcie komunikacyjnym miasta. Znajdą się tutaj wszystkie przewody gazowe, wodne, elektryczne, telefoniczne itp. Budowa tunelu kablowego odbywa się, jak wiemy podczas ciągłego ruchu kolejowego, co stwarza dla budowniczych wyjątkowo trudne warunki pracy. Zważywszy, że długość kanału wynosi 60 m, a jego głębokość aż 4 m, możemy sobie wyobrazić ogrom prac ziemnych, a następnie zbrojarsko-betoniarskich. Po skończeniu tunelu budowniczowie przystąpią do budowy przyczółków mostowych. Nastąpi to za kilka miesięcy.

16.09: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 16 bm. wprowadzono następujące zmiany w kursowaniu autobusów: Autobusy linii 117 (dotychczasowa numeracja „122-kreślone”) kursować będą z Sopotu – osiedle 23 Marca do Jelitkowa z częstotliwością co 20 minut ulicami 23 Marca, 20 Października, Piastowską do pętli przy ulicy Kaplicznej. Na trasie z Sopotu do Oliwy autobusy będą zatrzymywać się na dotychczasowych przystankach, w Oliwie – przy skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z Piastowską usytuowany będzie nowy przystanek. Na pozostałym odcinku trasy autobusy będą zatrzymywały się na przystankach dotychczasowej trasy „127-kreślone”. Autobusy linii 129 kursować będą z Gdańska Stogów do Wrzeszcza dotychczasową trasą, a dalej ulicami Grunwaldzką, Kołobrzeską, Śląską, Chłopską, Piastowską do pętli przy ul. Kaplicznej. Dla kierunków ruchu do Gdańska powstanie nowy przystanek na ul. Kołobrzeskiej przy skrzyżowaniu z ul. Lęborską. Częstotliwość kursowania autobusów linii 129 co 28 minut. Autobusy linii 132 (dotychczasowa numeracja „127-kreślone”) kursować będą z Oliwy na Przymorze w okresie szczytów przewozowych co 10 minut ulicami: Poczty Gdańskiej, Piastowską, Osiedlową do nowej pętli przy ulicy Lumumby. Obowiązywać będą dotychczasowe przystanki oraz przystanek przy skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z Piastowską.

24.09: Dyrekcja WPK GG informuje, że począwszy od dnia 24 bm. w okresie jesienno-zimowym autobus linii 104 będzie kursował na skróconej trasie tj. od placu Konstytucji tylko do Domu Marynarza.

24.09: w związku z wymianą przewodów jezdnych sieci trakcyjnej w niedzielę od godz. 1:30 do 12:10 pociągi elektryczne na odcinku Gdynia Gł. Os. – Wejherowo będą kursowały nieregularnie w odstępach około 60-minutowych. Na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia Os. pociągi będą kursowały wg rozkładu jazdy jak w dni świąteczne. Szczegółowe rozkłady jazdy znajdują się przy kasach biletowych.

25.09: dotychczasowa numeracja linii autobusowej „119 kreślone” zamieni się z dniem 25 bm. na numer „135”.

26/27.09: w związku z robotami torowymi na stacji Gdańsk Kanał Kaszubski zamyka się dla ruchu kołowego przejazd na ul. Ku Ujściu w nocy z dnia 26 na 27 bm. od godziny 23:30 do 5 rano.

26.09-11.11: w związku z robotami torowymi począwszy we wszystkie noce z wtorku na środę, ze środy na czwartek, z czwartku na piątek i z piątku na sobotę w godzinach od 23 do 5 przez 5 tygodni pociągi elektryczne na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Osobowa będą kursowały nieregularnie w odstępach około 30 minut. Pociągi elektryczne na odcinku Gdynia Os. – Wejherowo będą kursowały bez zmian zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy. Szczegółowe rozkłady jazdy znajdują się przy kasach biletowych.

27.09: pisaliśmy, w swoim czasie o zamierzeniach, a następnie o rozpoczęciu robót ziemnych przy budowie pod ul. 3 Maja tunelu, który połączy w przyszłości dworzec główny z drugą częścią miasta. Roboty te które są fragmentem kompleksowej przebudowy węzłów komunikacyjnych Gdańska, mają ścisły związek z rozpoczętą budową nowego wiaduktu nad torami kolejowymi na miejsce starego Błędnika i z gruntowną przebudową ul. 3 Maja, która poza nową nawierzchnią i torowiskiem tramwajowym zmieniła na niektórych odcinkach swój dotychczasowy bieg. Jednym słowem, aby umożliwić budowniczym likwidację Błędnika i rozpoczęcie zasadniczych prac przy nowym wiadukcie, musi być częścią miasta. Roboty tej w pierwszym rzędzie wykonany tunel pod ul. 3 Maja, a następnie sama ulica, która stanie się główną arterią komunikacyjną Gdańska na czas budowy wiaduktu. Wczoraj zwiedziliśmy budowę tunelu pod ul. 3 Maja. Naocznie mogliśmy się przekonać, że jest to duże przedsięwzięcie. Ze względu na wysoką skarpe, jaka wyrasta nad torowiskiem pasażerskiego węzła kolejowego dworca głównego, prace ziemne zajęły sporo czasu. Wywieziono stąd przeszło 10 tysięcy m sześć., ziemi. Różnica poziomów między najwyższym punktem skarpy a najniżej położoną częścią tunelu wynosi 15 m. Całe szczęście, że te ogromne roboty ziemne są już zakończone i w tej chwili budowniczowie przystąpili do prac betoniarских przy wznoszeniu fragmentu tunelu pod przyszłą jezdnię i torowiskiem tramwajowym. Jak nas poinformował kierownik budowy z Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych inż. Czesław Sobczak, prace przy betonowaniu tunelu potrwają do końca grudnia br. Do tego czasu tunel pod ul. 3 Maja do terenów kolejowych powinien być gotowy w stanie surowym. Wtedy z kolei Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i WPK GG będą mogły położyć nawierzchnię i torowisko tramwajowe nad tunelem, a następnie otworzyć ruch na ul. 3 Maja. W dalszej kolejności nastąpi zamknięcie wiaduktu Błędnika. Budowa następnego fragmentu tunelu już na terenie kolejowym pod torami będzie kontynuowana w przyszłym roku i równocześnie będą prowadzone roboty wykończeniowe w tunelu na terenie miejskim. Jak się dowiadujemy będzie to wspaniały tunel, pierwszy w Gdańsku o ruchomych schodach. Przewidziane są 4 ciągi schodów ruchomych i 3 ciągi schodów stałych Trochę cierpliwości, a za 2 lata wszystko to zobaczymy.

1.10: od 1 października wstrzymana będzie w dni powszednie komunikacja autobusowa do ZOO. Autobusy linii 113 kursować będą tylko w dni świąteczne.

7.10: Dyrekcja WPK GG uprzejmie informuje, że realizując wnioski i postulaty mieszkańców dzielnicy Przymorze z dniem 7 bm. zostaje częściowo zmieniona trasa autobusów linii 117. Autobusy tej linii jadąc z Jelitkowa do Sopotu będą dojeżdżały do dworca w Oliwie, gdzie na ul. Poczty Gdańskiej zostanie usytuowany przystanek. W kierunku do Jelitkowa trasa pozostaje bez zmiany (z uwagi na drogowe trudności). Jednocześnie z wprowadzeniem zmiany trasy, przystanek dla kierunku Sopot znajdujący się na al. Grunwaldzkiej u zbiegu z ul. Piastowską zostaje skasowany.

21.10: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że w związku z rozpoczęciem budowy trzech wieżowców przy ul. Grunwaldzkiej w Oliwie i koniecznością zajęcia chodnika, dotychczasowy przystanek autobusowy dla linii 101, 117 i 122 znajdujący się przy Studium Nauczycielskim WF (kierunek Gdynia), z dniem 21 bm. zostaje cofnięty około 200 m w kierunku Wrzeszcza i usytuowany na okres budowy przy zbiegu z ul. Bitwy Oliwskiej.

22.10: w związku z naprawą przewodu jezdnej trakcji elektrycznej na trasie Gdańsk Główny – Gdynia Gł. Osobowa w dniu 22 bm. między godziną 1:10 do 12:40 ruch pociągów elektrycznych będzie się odbywać w/g następującego rozkładu: z Gdańska Gł. w kierunku Gdynia Osob. parami o godz. 4:20, 4:30, 5:20, 5:30, 6:20,

6:30 itd. Z Gdyni Gł. Osob. w kierunku Gdańska Gł. parami o godzinie: 4:10, 4:20, 5:10, 5:20, 6:10, 6:20 itd. Z Gdyni Gł. Osob. w kierunku Wejherowa, o godz. 4:54, 5:54, 6:54. itd., a z Wejherowa w kierunku Gdyni i Gdańska o godz. 3:46, 4:46, 5:46 itd. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

23-24.10: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w związku z przebudową sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz – Oliwa zostanie wstrzymane kursowanie tramwajów linii 2 i 15 od pętli przy ul. Ogrodowej do pętli w Oliwie. W dniach 23 i 24 bm. od godz. 8:30 do godz. 13:30 pasażerów od ul. Abrahama do Oliwy przewozić będą autobusy kursujące wzdłuż torów tramwajowych. Opłaty za przejazd jak na liniach tramwajowych.

27.10: w Gdyni Witominie dwie nowe ulice otrzymały już nazwy. Ulica nr 452 (równoległa do ul. Rolniczej) nazywa się obecnie Konwaliowa, ul. 1027 (równoległa do Małokackiej) – Narcyzowa.

27.10: załogi Oddziału Robót Budowlanych PKP z Gdańska, znane m. in. z przeprowadzonej w ubiegłych latach modernizacji dworca głównego w Gdańsku, prowadzą obecnie prace przy remoncie kapitalnym i modernizacji dworca kolejowego PKP we Wrzeszczu. Modernizacja obejmuje całkowitą zmianę funkcji wewnętrznych pomieszczeń, ogólne powiększenie powierzchni, poprawę warunków obsługi pasażerów, likwidację baru samoobsługowego, przeniesienie do budynku dworcowego pomieszczeń biurowych stacji, wreszcie zmianę układu bryły całego dworca i zewnętrznej elewacji. Jak widać zakres prac jest niemały. Pierwszy etap prac budowlanych we Wrzeszczu został już zakończony, wobec tego do przyszłych pomieszczeń biur stacyjnych przeniesiono obecnie prowizorycznie z głównego hallu kasy biletowe. W tymże hallu prace budowlane rozpoczną się jeszcze w tym roku. Przy okazji wyeksmituje się także dworcową gastronomię, która znajdzie prowizoryczne pomieszczenie na peronie kolei elektrycznej, ale tylko do końca roku, gdyż w nowych warunkach nie przewiduje się działalności tego rodzaju zakładu na dworcu we Wrzeszczu. W roku przyszłym po zakończeniu prac budowlanych w głównym budynku dworcowym we Wrzeszczu, załogi Oddziału Robót Budowlanych PKP z Gdańska rozpoczną roboty przy modernizacji tunelu, prowadzącego z budynku dworcowego do peronów. Tunel ten otrzyma okładziny ze szlachetnych kamieni. Ponadto rozpoczną się prace przy budowie nowej wiaty na peronie kolei elektrycznej oraz przy porządkowaniu podjazdu do dworca.

28.10: na ul. 3 Maja w Gdańsku wojsko pomaga przy układaniu torowiska tramwajowego.

30/31.10: w związku z przedłużeniem wykonywanych robót torowych na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia pociągi trakcji elektrycznej będą kursować nieregularnie, w odstępach ok. 30 minut, w nocy z 30 na 31 października, z 2 na 3 listopada, z 3 na 4, z 7 na 8, z 8 na 9, z 9 na 10 i z 10 na 11 listopada br. Pociągi elektryczne na odcinku Gdynia – Wejherowo będą kursować zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach.

31.10-1.11: Dyrekcja WPK GG informuje, że w dniach 31 października oraz 1 listopada br. zostanie uruchomiona specjalna komunikacja autobusowa na niżej podanych trasach. W dniu 31 bm. od godziny 15 do 18 na trasie: Wrzeszcz ul. Miszewskiego – Cmentarz Centralny autobusy oznaczone literą „M”. Gdynia pl. Konstytucji – Cmentarz Witomino autobusy oznaczone literą „K”. W dniu 1.11. od godz. 9 do 18 na trasie: Wrzeszcz, ul. Miszewskiego – Cmentarz Centralny autobusy oznaczone literą „M”. Gdynia pl. Konstytucji – Cmentarz Witomino autobusy oznaczone literą „K”. Gdynia Grabówek – Cmentarz Witomino autobusy oznaczone literą „A”. Gdynia Wzgórze Nowotki – Cmentarz Witomino autobusy oznaczone literą „E”. Ponadto w dniu 1.11. będą uruchomione od godz. 9 do 19 trolejbusy linii 26 oraz tramwaje linii 11. Zostanie również zwiększona częstotliwość na liniach 21, 28, 109, 117 i 126.

1.11: dziś w dniu Święta Zmarłych dla ułatwienia mieszkańcom trójmiasta w dostaniu się na cmentarze, pociągi elektryczne pomiędzy Gdynią a Gdańskiem będą kursować od godz. 12:30 do godz. 19:30 co 7,5 minuty. Na trasach dalszych – jak zwykle.

1.11: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 1.11. zawieszona na okres zimy do odwołania kursowanie autobusu 113 Oliwa – ZOO.

2.11: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w związku z przebudową sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz – Oliwa zostanie wstrzymane kursowanie tramwajów linii „2” i „15”. Od pętli przy ul. Ogrodowej do pętli w Oliwie w dniu 2 bm. od godz. 9 do godz. 12 pasażerów od ul. Abrahama do Oliwy przewozić będą autobusy kursujące wzdłuż torów tramwajowych. Opłaty za przejazd jak na liniach tramwajowych.

4.11: w oparciu o teoretyczne założenia opracowane przez dr. inż. Przemysława Pazdro z Politechniki Gdańskiej zespół ludzi z warsztatów naprawczych WPK GG pod kierownictwem inż. Stanisława Kowalczyka zbudował nowy tramwaj 3-wagonowy sterowany elektronicznie. Jest to pierwsza tego typu jednostka trakcji elektrycznej w kraju, zbudowana z funduszy postępu technicznego na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Komunalnej, o tak

dużej sile napędowej. Trzywagonowy zestaw, składający się z 2 wagonów motorowych i jednej przyczepy obsługiwany jest przez jednego motorniczego, gdyż zainstalowane urządzenia elektroniczne, poza sprzężonym uruchomieniem wszystkich silników w obu wagonach motorowych, automatycznie regulują szybkość obrotów przy starcie pojazdu, wybierając optymalny wskaźnik. Poza tym drzwi we wszystkich wagonach są zamykane automatycznie przy pomocy urządzeń elektrycznych. Również ze względów bezpieczeństwa zastosowano w tym składzie wagonów szynowe hamulce magnetyczne oraz oświetlenie i lampy sygnalizacyjne, zgodnie z wymogami nowego kodeksu drogowego.



5.11: Dyrekcja WPK GG informuje, że konduktorzy w trakcji tramwajowej, zgodnie z taryfą opłat pobierają za przejazd jednorazowy należność 1 zł, wykorzystując do tego celu druki biletowe starego zapasu z nadrukiem ceny 0,90 zł. Podstawa: zarządzenie MGK nr KKIOT/3/67 z dnia 23 czerwca 1957 r. Numeracja biletów w obiegu: ser. A 6 nr 0000001/1000000; ser. A 11 nr 0000001 /1000000; ser. A 12 nr 0000001/1000000; ser. A 14 nr 0080001/1000000; ser. A 15 nr 0640001/720000; ser. S 3 nr 0240001/500004.

10.11: Klaudia T. 4 października 1962 roku wsiadła na przystanku przy ulicy Karola Marksa (koło dzikiej plaży) do drugiego wozu tramwaju linii nr 15 jadącego z Brzeźna do Wrzeszcza. Gdy tramwaj ruszył, stała przy wewnętrznych drzwiach wozu (pomiędzy środkiem wagonu, a platformą pomostu), zwrócona tyłem do otwartych drzwi wejściowych i płaciła konduktorce za przejazd. Tuż za przystankiem na którym wsiadła, znajduje się ostry zakręt (90 st.). W momencie pokonywania zakrętu, wóz przyczepy gwałtownie i silnie szarpnął, Klaudia T. na skutek działania siły odśrodkowej straciła równowagę i została wyrzucona z wozu, upadając w odległości około 3 m od toru. Wypadek ten był przyczyną złamania obu kości podudzia lewej nogi. Klaudia T. leczyła się przez 4 lata, przechodząc kilka zabiegów chirurgicznych. Jako osoba samotna zmuszona była korzystać z pomocy i opieki osób trzecich, oczywiście płacąc za te usługi. Ze względu na chorobę, nie mogła również wykonywać pracy chałupniczej, która obok renty stanowiła dodatkowe źródło jej dochodów. Epilog tragicznej jazdy tramwajem Klaudii T. rozegrał się ostatnio przed Sądem Powiatowym w Gdańsku, który po przeprowadzeniu postępowania dowodowego, ustalił odpowiedzialność materialną za skutki tegoż wypadku oraz zasądził od WPK GG na rzecz poszkodowanej kwotę 64.820 zł oraz 2.400 zł tytułem zwrotu kosztów procesu. Pozwane WPK GG broniło się jak mogło, i dlatego na uwagę zasługuje stanowisko, jakie zajął sąd w uzasadnieniu wyroku, bowiem jego popularyzacja może zapobiec podobnym wypadkom w przyszłości. I tak Sąd Powiatowy w Gdańsku oparł swój wyrok na zasadach odpowiedzialności jaką ponosi przedsiębiorstwo przewozowe, a więc i WPK GG z tytułu ryzyka. Ekskulpacja możliwa była by tylko wówczas, gdyby WPK GG udowodniło, że szkoda powstała wyłącznie z winy poszkodowanej, a tego przedsiębiorstwo Klaudii T. nie mogło przypisać. Poza tym sąd przytacza kilka zeznań świadków, którzy stwierdzili, że podobne wypadki w tym samym miejscu zdarzały się już poprzednio, jak np. ze studentką, a nawet i konduktorką, które również wypadły z tramwaju linii nr 15. Zdaniem sądu fakt ten świadczy, że WPK GG nie wypełniło wszystkich obowiązków, jakie winno było spełnić, celem zapewnienia pod różnym bezpiecznej jazdy. I wreszcie wśród innych argumentów, jakimi posłużył się sąd ferując wyrok, znajduje się i ten, że Klaudia T. niewątpliwie nie wypadłaby z wozu, gdyby drzwi zewnętrzne były zamknięte, o czym mówią i do czego wyraźnie zobowiązują przepisy dla służby ruchu komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Sąd stwierdził, że bezwzględnym obowiązkiem konduktorki sygnalizującej motorniczemu, że wóz gotowy jest do odjazdu, jest również sprawdzenie, czy wsiadający pasażerowie zamknęli za sobą owe drzwi. Od obowiązku tego nie zwalnia obsługi wozów nawet rozwieszenie w tramwajach nalepek wzywających pasażerów do zamykania drzwi. Niestety, praktyka dnia codziennego wykazuje nadal nieprzestrzeganie tego obowiązku. Może więc obecna publikacja wyroku wpłynie na poprawę sytuacji i zapewnienie pełnego bezpieczeństwa jazdy.

11.11: w niedalekiej przyszłości na czas budowy nowego wiaduktu kolejowego będzie zamknięty most Błędnik. W związku z tym cały ruch kołowy, wraz z trakcją elektryczną zostanie skierowany na ul. 3 Maja, która w tej chwili znajduje się w końcowej fazie przebudowy. W dalszej konsekwencji skierowanie ruchu tramwajowego na ulicę 3 Maja, Świerczewskiego i Hucisko powstała konieczność prowizorycznej przebudowy węzła na Hucisku. Tutaj bowiem nie było „prawego skrzyżowania” torów tramwajowych z ul. Hucisko na Wały Jagiellońskie, jak również toru pozwalającego na wyjazd tramwajów z Targu Drzewnego w ul. Hucisko. Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, które jest głównym wykonawcą całości robót drogowych, przystąpiło do przebudowy prowizorycznego ronda przy Hucisku. Po zakończeniu budowy wiaduktu, który powstanie na miejscu Błędnika, a więc w niezbyt odległej przyszłości, rondo Hucisko będzie ostatecznie przebudowane.

15.11: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z powodu budowy kanału ciepłowniczego na ul. Arkońskiej w Oliwie i zamknięcia jej dla ruchu kołowego, autobusy linii „127” od 15.XI.1967 r. będą dojeżdżać do końcowego przystanku na ul. Arkońskiej i zawracać na prowizorycznej pętli za przystankiem. W kierunku ulicy Chłopskiej autobusy linii „127” jak również autobusy linii „129” będą kursować ulicami Kołobrzeską i Szczecińską z pominięciem ulicy Arkońskiej. Przystanek dla linii „129” w kierunku ul. Chłopskiej będzie usytuowany na ul. Kołobrzeską za skrzyżowaniem z ul. Arkońską.

20.11: uruchamia się nowy przystanek dla linii 129 w kierunku Jelitkowa: Kołobrzeska / Arkońska. (P)

20-21.11: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że w związku z przebudową sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz – Oliwa zostanie wstrzymane kursowanie tramwajów linii 2 i 15 od pętli przy ul. Ogrodowej do pętli w Oliwie oraz na linii 4 z Oliwy do Jelitkowa, od godz. 8:30 do 13:30. Pasażerów od ul. Abrahama do Oliwy oraz z Oliwy do Jelitkowa będą przewozić autobusy, które będą kursować wzdłuż torów tramwajowych. Opłata za przejazd autobusami na wyżej podanych odcinkach będzie pobierana jak na liniach tramwajowych.

21/22-24/25.11: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej między Sopotem i Gdynią Gł. Osobową, w porze nocnej ruch pociągów elektrycznych od godziny 23:00 do 4:50 będzie się odbywał wg następującego rozkładu: z Gdańska Gł. do Wejherowa odjazd 23:30, 0:25, 1:10, z Gdańska Gł. tylko do Sopotu odjazd 23:45, z Wejherowa do Gdańska Gł. odjazd 22.:56, 23:51, 0:46, z Wejherowa do Gdyni Gł. Osob. odjazd 23:16, 0:54, a z Sopotu do Gdańska Gł. odjazd 0:12. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

23.11: WPK GG przy naprawie i budowie nowych torowisk tramwajowych stosuje ostatnio podkłady żelbetowe. Podkłady prefabrykowane są odporniejsze na działania atmosferyczne od do niedawna stosowanych z drewna, a ich główną zaletą jest to, że możemy uniknąć wyrębu i tak przetrzebionych lasów.

25.11: w związku z dużym nasileniem podróźnych po godz. 13, na odcinku Gdynia Gł. – Reda z dniem 25 bm. zmienia się częściowo rozkład jazdy pociągów trakcji elektrycznej tylko w soboty robocze, a mianowicie: poc. nr 233 relacji Gdańsk – Gdynia Chylonia w soboty robocze będzie kursować do Wejherowa. Gdynia Chylonia przyjazd godz. 13:19, odjazd 13:20 – przyjazd do Wejherowa godz. 13:41. Poc. Nr 343 od Gdyni Chyloni w soboty robocze będzie kursował w zmienionym rozkładzie jazdy i tak: Gdynia Chylonia przyjazd bez zmian godz. 13:26, odj. 13:30, Rumia Janowo przyj. 13:34 odj. 13:35, Rumia p. 13:36,1 odj. 13:36,8; Reda przyj. 13:40,8, odj. 13:41,3; Wejherowo Śmiechowo przyj. 13:46,1 odj. 13:46,6; Wejherowo Nanice przyj. 13:49,5 odj. 13:50; Wejherowo przyj. 13:51,6; w dni pozostałe pociąg kursuje bez zmian. Poc. nr 250 na odcinku Gdynia Chylonia – Gdynia Gł. Osob. w soboty robocze nie kursuje. Rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

25/26.11: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na stacji Rumia w nocy z dnia 25 na 26 listopada (z soboty na niedzielę) br. od godziny 23:00 do godz. 7:00 ruch pociągów elektrycznych między Gdynią Gł. Os. i Wejherowem odbywał się będzie wg następującego rozkładu jazdy: Z Gdyni Osob. do Gdyni Chyloni 23:19, 4:39, 5:19, 5:35, 6:04, 6:34, 6:49. Z Gdyni Osob. do Wejherowa: 23:49, 0:19, 0:59, 4:09, 5:05, 5:49, 6:19, 7:04. Z Wejherowa do Gdyni Osob.: 23:16, 23:46, 1:24, 4:26, 4:51, 5:34, 6:04. 7:01. Z Gdyni Chyloni do Gdyni Osob.: 0:38, 5:08, 5:38, 5:53, 6:23, 6:53, 7:08. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

25-26.11: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z powodu prac ziemnych wykonywanych przez WPRD zostanie wstrzymane kursowanie tramwajów na odcinku Wrzeszcz Kolonia Uroda – Nowy Port dziś od godziny 23:30 do godziny 18 dnia 26 bm. W zastępstwie tramwajów na odcinku Kolonia Uroda – Brzeźno – Nowy Port zostaną uruchomione autobusy, które będą kursować od pętli Kolonia Uroda w obu kierunkach ulicami: Pstrowskiego, Chrobrego, Gdańską do Nowego Portu z pominięciem przystanków znajdujących się w Brzeźnie na ul. Mazurskiej i Karola Marksa.

27-30.11: Dyrekcja WPK GG Informuje, że w związku z przebudową sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz – Oliwa w dniach 27, 28, 29 i 30 bm. od godz. 8:30 do godz. 13:30 zostanie wstrzymany ruch tramwajów od pętli

przy ul. Ogrodowej do pętli w Oliwie. Pasażerów od ul. Abrahama do Oliwy i odwrotnie będą przewozić autobusy, które do Oliwy będą kursować ulicami: Abrahama, Polanki, Derdowskiego, Wita Stwosza i Kaprów do przystanku początkowego linii 113 oraz z powrotem ulicami: Westerplatte, Wita Stwosza, Derdowskiego, Polanki i Drożyny. Autobusy jadące ulicą Polanki będą zatrzymywać się na wysokości przystanków tramwajowych tj. przy drodze prowadzącej od tramwaju do Szpitala MW przy ul. Bażyńskiego i Tetmajera oraz na ul. Wita Stwosza, przy ul. Derdowskiego i Westerplatte. Oplata za przejazd autobusami na wyżej podanym odcinku będzie pobierana jak na liniach tramwajowych.

28.11: Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku zawiadamia, że z dniem dzisiejszym zamyka się na okres zimowy ruch kołowy przez most pontonowy w Kieźmarku, na trasie Warszawa – Gdańsk. Jednocześnie uruchomiona zostanie międzybrzegowa przeprawa promową czynna codziennie od godziny 5:30 do godziny 23:30 przy sprzyjających warunkach atmosferycznych o czym informować będą tablice informacyjne przy wyjeździe z Gdańska, Elbląga i Nowego Dworu.

28/29-29/30.11: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej między Sopotem i Gdynią Gł. Osobową, w porze nocnej ruch pociągów elektrycznych od godziny 23:00 do 4:50 będzie się odbywał wg następującego rozkładu: z Gdańska Gł. do Wejherowa odjazd 23:30, 0:25, 1:10, z Gdańska Gł. tylko do Sopotu odjazd 23:45, z Wejherowa do Gdańska Gł. odjazd 22.:56, 23:51, 0:46, z Wejherowa do Gdyni Gł. Osob. odjazd 23:16, 0:54, a z Sopotu do Gdańska Gł. odjazd 0:12. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

1.12: Ekspozytura Polskiego Biura Podróży „Orbis” we Wrzeszczu zawiadamia, że z braku odpowiedniego lokalu wstrzymuje z dniem 1 grudnia przedsprzedaż biletów tramwajowych i autobusowych komunikacji miejskiej. W związku z tym prosi zainteresowane osoby o zaopatrzenie się w miesięczne karty przejazdowe na grudzień do 30.11. Po tym terminie bilety na środki komunikacji miejskiej będą do nabycia tylko i wyłącznie w kasach WPK GG w Gdańsku przy ul. Chlebnickiej 42/44, we Wrzeszczu przy al. Grunwaldzkiej nr 76 oraz w Gdyni przy ul. 22 Lipca nr 24,

1.12: jedną z czołowych pozycji tegorocznego planu gospodarki komunalnej w Gdyni w zakresie robót drogowych stanowiła budowa ulicy Kieleckiej, drogi do dzielnicy Witomino. Zgodnie z założeniami przekazanie jej do użytku miało nastąpić w 1968 r. A oto przyjemna niespodzianka i niewątpliwy sukces: wykonawca Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych o całe pół roku przyspieszył termin zakończenia budowy jezdni. Otwarcie drogi odbędzie się 16 grudnia. Przez Kielecką zostanie również skierowana komunikacja autobusowa na Witomino. A więc jeszcze w tym roku nowa jezdnia, w przyszłym zaś zakończenie pozostałych do wykonania prac jak układanie chodników porządkowanie zieleni i poboczy drogi. Również w przyszłym roku przewiduje się rozpoczęcie robót związanych z instalacją oświetlenia ulicy. Drugi taki „drogowy” sukces to ul. Dzierżyńskiego. Dzięki wygospodarowaniu środków i mocy przerobowej WPPD udało się znacznie wcześniej wejść na plac budowy. Roboty zaczęto w listopadzie. Również ponadplanową niespodzianką jest ulica Okrzei w Chyloni. Tam działania ekipy Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów. Prace wykonywane w ramach kapitalnych remontów będą zakończone w tym roku. Ulica otrzyma jezdnię z nową nawierzchnią, chodniki i krawężniki. Prawidłowo przebiega tok robót na ul. Marchlewskiego. Pewien odcinek drogi już jest przygotowany pod asfalt, który położony będzie w okresie wiosennym. W przyszłym roku roboty będą kontynuowane nakładem od 4 do 5 mln zł, ze środków wpłat użytkowników ulicy. Przypominamy, że ogólny koszt przebudowy ul. Marchlewskiego wyniesie ok. 20 mln zł. W programie remontów kapitalnych dróg na 1968 r. przewiduje się m. in. uporządkowanie 3 ulic na Wzgórzu Nowotki, a to: Syrokomli, Górnej i Grottgera. Zakończono już przygotowania organizacyjne do robót przy Chwarznieńskiej. Rozpocznie się je na odcinku od ul. Rolniczej w górę. Ostatnia nowina „drogowa”, bardzo istotna dla Gdyni, to wiadomość o akceptacji włączenia do planu inwestycyjnego na rok przyszły przebudowy ul. Czerwonych Kosynierów. Przychylnie stanowisko Prezydium WRN umożliwi przyspieszenie realizacji inwestycji o cały rok.

1.12: kolej elektryczna na Wybrzeżu przewozi na dobę ok. 220 tys. podróżnych. W skali rocznej wielkość tych przewozów sięga obecnie powyżej 60 proc. wszystkich przewozów podróżnych na sieci gdańskiej DOKP. Są to liczby ogromne zwłaszcza, że tabor kolei elektrycznej trójmiasta jest już konstrukcyjnie przestarzały, budowany był bowiem w latach 1927-1943. Tego rodzaju taboru kolejowego przystosowanego do napięcia 800 V nie buduje się już nigdzie za granicą, stąd trudności z uzupełnieniem w części zamienne. Rosnące zadania przewozowe w trójmieście zmusiły również DOKP do podjęcia eksploatacji bez jakichkolwiek rezerw. Stąd zdarza się, że od czasu do czasu jesteśmy świadkami psucia się jednostek kolei elektrycznej, których nie ma czym zastąpić. Trzeba je wycofywać natychmiast z ruchu, aby nie hamowały napiętego harmonogramu pracy, co zajmuje

jednak nieco czasu, powodując równocześnie drobne, ale często dokuczliwe dla dojeżdżających perturbacje w kursowaniu pociągów. Jedną z głównych przyczyn psucia się taboru kolei elektrycznej jest często niestety, brak poszanowania dobra społecznego przez pasażerów, którzy niszczą sami urządzenia taboru kolei elektrycznej, względnie biernie przyglądają się jego dewastacji przez elementy społeczne. Najczęściej rozbijane i niszczone są ławki i poszycia siedzeń, wybijane okna oraz szyby sygnałów końcowych i czołowych jednostek elektrycznych. Sporo szkód notuje się także w uszkodzonych napędach drzwi, bowiem w czasie ich automatycznego zamykania pasażerowie przytrzymują je, co powoduje uszkodzenie, a w konsekwencji ich unieruchamianie, a nawet niszczenie całego urządzenia pneumatycznego. Ponadto z przedziałów służbowych, udostępnionych dla podróżnych wyrzucane są gaśnice itp. Wszystko to powoduje konieczność wycofania taboru z ruchu dla dokonania napraw, a rezerw taborowych niestety, nie ma. DOKP Gdańsk oczekuje dokonania wymiany obecnego taboru przystosowanego na napięcie 0,8 KV na tabor nowoczesny o mocy 3 KV dopiero po zmianie napięcia, co według założeń może nastąpić dopiero po 1970 roku. Do tego też czasu obecne jednostki kolei elektrycznej muszą być eksploatowane, a im dłużej i lepiej będą pracowały w tym czasie, tym lepszą będziemy mieli komunikację w trójmieście. Trudno sobie wyobrazić w warunkach trójmiasta, aby można było obejść się obecnie bez kolei, która stanowi podstawowy środek komunikacji dla blisko 220 tys. ludzi dziennie. Szczególnie w okresie zimowym należy uważać, aby nie psuć i nie zaśnieżyć aparatów i urządzeń, zamykających drzwi wejściowe do wagonów. Na jeszcze jedno zagadnienie należy zwrócić szczególną uwagę w czasie tegorocznej zimy. Chodzi o to, że w związku z dużą częstotliwością ruchu pociągów elektrycznych, kolej posiada nikłe rezerwy mocy w podstacjach trakcyjnych, w okresach szczytowego ruchu w godzinach porannych i popołudniowych mogą więc nastąpić okresowe niedobory tej mocy. Aby jednak nie dopuścić do zakłócenia harmonogramu ruchu pociągów, kolejarze będą musieli w niektórych okresach ograniczyć ogrzewanie pociągów, co może się spotkać z niezadowolaniem podróżnych. Uprzedzając o tym kolejarze liczą na zrozumienie trudnej sytuacji, która często wymaga drastycznych ograniczeń, aby uniknąć większego zła.

4-5.12: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na stacji Sopot w poniedziałek od godziny 8:35 do godz. 13:10 ruch pociągów elektrycznych między Gdańskiem Gł. i Gdynią Osob. będzie się odbywał wg następującego rozkładu jazdy: z Gdańska Gł. do Gdyni Gł. Os.: 8:20, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:27; z Gdańska Gł. do Wejherowa: 9:20, 10:20, 12:20, 13:15; z Gdańska Gł. do Sopotu: 8:40, 9:40, 10:40, 11:40, 12:40; z Gdyni Gł. do Gdańska Gł.: 9:10, 10:10, 11:10, 12:10, 13:10; z Wejherowa do Gdańska Gł.: 8:46, 9:48, 10:48, 11:48, 12:46; z Sopotu do Gdańska Gł.: 9:12, 10:12, 11:12, 12:12, 13:12. We wtorek od godz. 8 do 13 na tym odcinku również są zmiany w rozkładzie. Informacje przy kasach biletowych.

4-5.12: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z przebudową sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz – Oliwa, w dniach 4 i 5 bm. od godziny 8:30 do godz. 13:30 zostanie wstrzymany ruch tramwajów od pętli przy ul. Ogrodowej do pętli w Oliwie. Pasażerów od ul. Abrahama do Oliwy i odwrotnie będą przewozić autobusy, które do Oliwy będą kursowały ulicami: Abrahama, Polanki, Derdowskiego, Wita Stwosza i Kaprów do przystanku początkowego linii 113 oraz z powrotem ulicami: Westerplatte, Wita Stwosza, Derdowskiego, Polanki i Drożyny. Autobusy jadące ulicą Polanki będą zatrzymywać się na wysokości przystanków tramwajowych, tj. przy dróżce prowadzącej od tramwaju do Szpitala MW, przy ul. Bażyńskiego i Tetmajera oraz na ul. Wita Stwosza przy ul. Derdowskiego i Westerplatte. Opłata za przejazd autobusami na wyżej podanym odcinku będzie pobierana jak na liniach tramwajowych.

6.12: jak podaje dyrekcja WPK GG, w związku z przebudową sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz – Oliwa w dniu 6 bm. od godziny 8:30 do godz. 13:30 zostanie wstrzymany ruch tramwajów od pętli przy ul. Ogrodowej do pętli w Oliwie. Pasażerów od ulicy Abrahama do Oliwy i odwrotnie będą przewozić autobusy, które do Oliwy będą kursowały ulicami: Abrahama, Polanki, Derdowskiego, Wita Stwosza i Kaprów do przystanku początkowego linii 113 oraz z powrotem ulicami: Westerplatte, Wita Stwosza, Derdowskiego, Polanki i Drożyny. Autobusy jadąc ulicą Polanki będą zatrzymywać się na wysokości przystanków tramwajowych, tj. przy dróżce prowadzącej od tramwaju do szpitala MW przy ul. Bażyńskiego i Tetmajera oraz na ul. Wita Stwosza przy ul. Derdowskiego i Westerplatte. Opłata za przejazd autobusami na wyżej podanym odcinku będzie pobierana jak na liniach tramwajowych.

7.12: Oddział Ruchowo-Handlowy PKP przestrzega podróżnych, że w związku z budową nowego wiaduktu drogowego „Błędnika” na stacji Gdańsk Gł., jazda na stopniach oraz wychylanie się z wagonów grozi śmiercią.

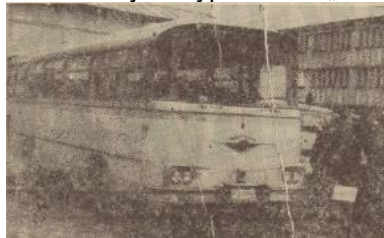
9.12: Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku zawiadamia, że z dniem 9 grudnia 1967 r. przeprawa promowa przez Wisłę w Świbnie zostaje wstrzymana na okres zimy.

10.12: z powodu robót torowych, na stacji Gdańsk Główny od godz. 4:00 do godz. 12:00 wszystkie pociągi elektryczne będą kursowały między Gdańskiem Nowym Portem i Gdańsk Stocznia w odstępach 40-minutowych. Podróżni jadący z Gdańska Gł. w kierunku Nowego Portu i odwrotnie proszeni są o korzystanie z pociągów kursujących między Gdańskiem i Gdynią – przesiadanie się na stacjach Gdańsk Stocznia lub Gdańsk Politechnika. Bilety w relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie zachowują ważność na trasie Gdańsk Gł. – Gdańsk Politechnika. Szczegółowe rozkłady jazdy wywieszono przy kasach biletowych.

11-15.12: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej od stacji Sopot do Gdyni Gł. Osob. od dnia 11 do 15 bm. (od godziny 8:35 do 13:10) ruch pociągów elektrycznych między Gdańskiem Gł. i Gdynią Gł. Os. będzie się odbywać wg następującego rozkładu jazdy: z Gdańska Gł. do Gdyni Osob. 8:20, 8:30, 9:30, 10:30; z Gdańska Gł. do Wejherowa 9:20, 10:20, 11:30, 12:20, 12:27, 13:15; z Gdańska Gł. do Sopotu 8:40, 9:40, 10:40, 11:40, 12:40; z Gdyni Gł. Os. do Gdańska Gł. 9:10, 10:10, 11:10, 12:10, 13:10; z Wejherowa do Gdańska Gł. 8:46, 9:48, 10:48, 11:48, 12:46; z Sopotu do Gdańska Gł. 9:12, 10:12, 11:12, 12:12, 13:12. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

15.12: ślepa ul. Kielecka w Gdyni, o prowizorycznej nawierzchni, była do tej pory jedynie drogą dojazdową do kilku domów mieszkalnych i budującego się hotelu. Od dzisiaj ulica Kielecka stała się główną arterią komunikacyjną, łączącą ciągle rozbudowujące się już kilkunastotysięczne osiedle Witomino z Gdynią. Konieczność połączenia Witomina z centrum miasta istniała od początku położenia kamienia węgielnego pod pierwszy wznoszony tam nowy dom. Istniały jedynie rozbieżności, która droga ma być nicią łączącą oba organizmy miejskie. Wybrano trasę przecinającą las na przełaj, dzięki czemu uzyskano najkrótszą drogę, która liczy dokładnie 1530 m od wiaduktu kolejowego w Gdyni do pierwszych nowych bloków osiedla Witomino. Do realizacji tej bardzo ważnej inwestycji komunalnej przystąpiono w styczniu br. z planowanym terminem zakończenia jej w czerwcu przyszłego roku. Wykonawca: Wojewódzkie (Przedsiębiorstwo Robót Drogowych – a dokładniej załoga tego odcinka robót z inż. Mieczysławem Matelą i inż. Bogdanem Sokolskim na czele, dzięki podjęciu długofalowego zobowiązania z okazji 50 rocznicy Wielkiego Października, wykonała nawierzchnię tej ulicy o 6 miesięcy przed terminem. Dzisiaj, z udziałem władz partyjnych i miejskich Gdyni, przedstawiciele wykonawców i inwestorów odbyło się oficjalne przekazanie drogi do użytku. Przecięcia wstęgi dokonał sekretarz KM PZPR w Gdyni Edmund Piekutowski.

16.12: Fabryka Autobusów w Sanoku na Rzeszowszczyźnie – w oparciu o dokumentację zakupioną w Jugosławii, w ramach współpracy gospodarczej z tym krajem – kończy budowę pierwszej partii 15 nowych, polskich autobusów „Sanos”. „Sanosy” to autobusy o światowym standardzie użytkowym. Mają nowoczesną karoserię, funkcjonalnie rozwiązane wnętrza (fotele lotnicze pochylone, a nawet odsuwane, klimatyzację nad każdym siedzeniem). Nowe autobusy, o szerokich szybach okiennych i oszklonych lukach nadokiennych wyposażone zostaną w silniki Leylanda o mocy 125 KM, umieszczone z tyłu. „Sanosy”, o długości 9,5 metra mają duże pojemniki bagażowe pod podłogą, amortyzatory teleskopowe i dobre rozwiązanie zawieszenia. Są tak skonstruowane, że bez dokonywania większych zmian w oprzyrządowaniu można zwiększać ich długość do 12 m. Pierwsza tzw. informacyjna partia nowych autobusów gotową będzie jeszcze w tym miesiącu. 5 wozów przystosowanych zostanie do komunikacji miejskiej, a 10 – do międzymiastowej, m. in. w wersji turystycznej w przyszłym roku sanocka fabryka wypuści 100 „Sanosów”.



17.12: w związku z robotami torowymi w niedzielę od godz. 1:30 do godz. 11:30 na odcinku Gdańsk – Gdynia pociągi elektryczne będą kursowały wg następującego rozkładu: z Gdańska odjazdy od godz. 4:30 do godz. 11:30 co pół godziny. Z Gdyni do Gdańska od godz. 4:47 do godz. 11:47 również co pół godziny. Na odcinku Gdynia – Wejherowo bez zmian, jak w dni świąteczne.

18.12: WPK GG zawiadamia, że wprowadza w kioskach „Ruch” sprzedaż biletów jednorazowych na przejazd tramwajami. Bilety wykupione w kioskach „Ruch” upoważniają do przejazdu w wagonach samoobsługowych oraz z obsługą konduktorską. Pasażer posiadający bilet jednorazowy nabyty w przedsprzedaży – jadąc wagonem samoobsługowym zobowiązany jest skasować go zgodnie z pouczeniem umieszczonym obok każdego

kasownika. Kasowanie biletu polega na przecięciu numeracji podanej dla określonej godziny jazdy. W wagonach z obsługą konдукtorską, bilety kasuje konдукtor. Równocześnie z wprowadzeniem przedsprzedaży biletów jednorazowych rozszerzona zostaje obsługa bezkonдукtorska na linii tramwajowe nr 4 i 12. Od dnia 18 bm. pociągi tramwajowe wymienionych linii wyposażone zostaną w automaty biletowe! Zlikwidowana będzie sprzedaż biletów przez konдукtorów. Informując o powyższym WPK GG zwraca się z uprzejmą prośbą do pasażerów o ściśle stosowanie się do informacji umieszczonych w wagonach.

18-21.12: w dniach 18, 19, 20 i 21 bm. w dalszym ciągu kolej elektryczna w trójmieście będzie kursowała w godzinach przedpołudniowych ze zmniejszoną częstotliwością według specjalnego rozkładu jazdy. Zmiany te są spowodowane prowadzonymi pracami torowymi. Dla ułatwienia orientacji podróżnych podajemy rozkład pociągów elektrycznych we wspomnianych dniach. Z Gdyni w kierunku Gdańska pociągi będą odchodziły o godzinie 8:42, 9:32, 9:42, 10:32, 10:42, 11:32, 11:42, 12:30, 12:38, 13:32 i dalej według normalnego rozkładu. Z Gdyni do Wejherowa: 10:59, 11:19, 11:59, 12:16, 12:49, 13:19. Z Gdańska: 8:40 do Wejh., 8:52 do Gdyni, 9:05 do Sopotu, 9:45 do Gdyni, 9:52 do Gdyni, 10:02 do Sopotu, 10:45 do Wejh., 10:52 do Gdyni, 11:02 do Sopotu, 11:42 do Wejh., 11:50 do Gdyni, 12:02 do Sopotu i 12:45 do Wejh.

19.12: zima przestała żartować, w ostatnich dniach dają się we znaki nagle przejścia z odwilży do ślizgawic lub wzmożone opady śniegu. Na drogach naszego województwa pracowało przy odśnieżaniu 280 robotników, 52 pługi, 92 piaskarki i spychacz. Jak informuje Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych największy kłopot sprawiały drogi w powiatach kartuskim i kościerskim, na terenach wyżynnych. Silne wiatry powodowały szybkie tworzenie się zasp śnieżnych utrudniając przejazdy i pracę przy odśnieżaniu. Odbiło się to np. na trasie autobusów PKS w kierunku Kartuz przez Smoldzino. Autobusy z Gdańska dojeżdżały jedynie do Żukowa i musiały wracać z powrotem.

22.12: przekazanie do eksploatacji odcinka zelektryfikowanej linii kolejowej z Karsznic do Maksymilianowa.

23-26.12: Dyrekcja WPK GG informuje, że w okresie świątecznym komunikacja miejska będzie czynna z następującymi zmianami, wynikającymi z dostosowania ilości wozów do zmiany nasilenia ruchu pasażerskiego. W sobotę – 23.12 – komunikacja będzie czynna normalnie jak w każdą sobotę. W niedzielę – 24.12 – wozy dzienne wszystkich traktacji będą kursowały normalnie według rozkładu dnia świątecznego do godz. 19. Po godzinie 19 wozy dzienne będą zjeżdżały z krańcowych przystanków do zajezdni. Od godz. 20 do godz. 6 dnia 25 bm. będą kursowały wozy tramwajowe z numeracją nocną linii 30, 50, 60, 80, 80 i autobusowe linii 220, 230 i 240 z częstotliwością co 60 minut. Wozy tramwajowe linii 20 będą kursowały co 30 minut. W poniedziałek – 25.12 – tramwaje i trolejbusy dzienne będą kursowały od godz. 6. Autobusy linii bocznych od godziny 7. Do godz. 13 częstotliwość będzie dostosowana do potrzeb. Od godziny 13 częstotliwość z małymi wyjątkami jak w każdą niedzielę. Autobusy linii 104, 105, 110, 117, 124, 133, 135 i mikrobus linii 201 nie będą kursowały. Autobusy linii 101, 126, 128 i 129 będą kursowały od godziny 13. We wtorek – 26.12 – komunikacja jak w każdą niedzielę.

27.12: za parę dni odbędzie się sesja gdańskiej MRN, ostatnia w tym roku, poświęcona interesującej wszystkich mieszkańców Gdańska tematyce – planowi gospodarczemu miasta na rok przyszły. W 1968 r. kontynuowana będzie budowa wiaduktu „Błędnik”, najważniejszej inwestycji drogowej w Gdańsku, i węzła komunikacyjnego Brama Oliwska, a także tunelu pod torami od zachodniej strony ul. 3 Maja. Rozpocznie się natomiast realizacja kilku nowych inwestycji niezbędnych dla gospodarki wodno-ściekowej oraz dla poprawy jakości dróg. Zacznie się przebudowę ul. Jedności Robotniczej (na odcinku od Św. Wojciecha – do granic miasta), uporządkuje się ul. Chłopską na Przymorzu oraz zbuduje się drogę dojazdową do Fabryki Nawozów Fosforowych.

31.12/1.01: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości że w noc sylwestrową tramwaje nocne będą kursowały w zwiększonych składach: linii 20, 30 i 90 co 30 minut, linii 50 i 80 co 60 min, oraz linii 60 co 40 min. Autobusy nocne linii 220 do Cisowej będą kursowały co 30 min, linii 230 do Witomina co 60 min, oraz linii 240 na trasie Oksywie, Gdynia, Orłowo, Sopot, Oliwa, Wrzeszcz co 60 minut. Autobusy linii 101 na trasie Gdańsk – Gdynia będą kursowały do godz. 23:30 co 15 min, od godz. 23:30 do 5:00 rano co 30 min i następnie od godz. 5 co 15 minut.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WPK GG:

TRAMWAJOWE DZIENNE:

2 GDAŃSK OLIIWA PĘTLA - Wita Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY

3 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewiczza - Łowczyńskiego - Nowy Port - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY

4 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - al. Grunwaldzka - Pomorska – JELITKOWO

5 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Zwycięstwa - Marksa - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Mazurska - Marksa - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY

6 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Okopowa - pl. 1 Maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA

8 GDAŃSK ŁĄKOWA - Ułańska - al. Leningradzka - Okopowa - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Zwycięstwa - Marksa - Mickiewiczza - pl. Komorowskiego - Dzierżyńskiego - LOTNISKO

9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI PLAŻA

11 GDAŃSK WRZESZCZ OGRODOWA - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI

12 GDAŃSK OLIWA - Stwosza - al. Wojska Polskiego - /w niedziele i święta: WRZESZCZ OGRODOWA - / al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Hucisko - Świerczewskiego - Kartuska – SIEDLCE

13 GDAŃSK PRZERÓBKA - Lenartowicza - Siennicka - Elbląska - Łąkowa - Ułańska - al. Leningradzka - Okopowa - Targ Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Zwycięstwa - Marksa - Gdańska - BRZEŻNO - Mazurska - Marksa - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Targ Węglowy - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza – PRZERÓBKA (w sezonie letnim: STOGI – Nowotna – Stryjewskiego – Budzysza – Lenartowicza - ... - Lenartowicza – Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI)

14 GDAŃSK WRZESZCZ OGRODOWA - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - Marksa - Gdańska - BRZEŻNO - Mazurska - Marksa - al. Zwycięstwa - al. Wojska Polskiego - WRZESZCZ OGRODOWA (kursuje w sezonie letnim)

15 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - Marksa - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Mazurska - Marksa - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - Stwosza – OLIWA PĘTLA

TRAMWAJOWE NOCNE:

20 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Hucisko - Świerczewskiego - Kartuska - SIEDLCE

30 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewiczza - Łowczyńskiego - Nowy Port - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY

50 GDAŃSK JELITKOWO - Pomorska - al. Grunwaldzka - Obrońców Westerplatte - Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - Marksa - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Mazurska - Marksa - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - Stwosza - Obrońców Westerplatte - al. Grunwaldzka - Pomorska - JELITKOWO

60 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - pl. 1 maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA

80 GDAŃSK LOTNISKO - Dzierżyńskiego - pl. Komorowskiego - Mickiewiczza - Marksa - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - THALMANNA

90 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI PLAŻA

TROLEJBUSOWE DZIENNE:

21 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - SOPOT 20 Października - REJA

22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska – Czerwonych Kosynierów - GRABÓWEK (ZAKRĘT DO OKSYWIA)

23 GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji – Dworcowa – 10 Lutego – Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - Wielkopolska - Orłowska - MAŁY KACK

24 GDYNIA WZGÓRZE NOWOTKI - Świętojańska – 10 Lutego - Dworcowa - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) (do:1967-02-26 kursuje w niedziele i święta)

25 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - 10 Lutego - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – CISOWA

25 przekreślone GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - 10 Lutego - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy - PKP CHYLONIA [do:1967-08-27]

26 GDYNIA PKP CHYLONIA – pl. Dworcowy - Chylońska - Czerwonych Kosynierów - Podjazd - 10 Lutego - Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy - PKP CHYLONIA

27 GDYNIA MAŁY KACK - Orłowska - Wielkopolska - al. Zwycięstwa - Wzgórze Nowotki – Świętojańska - 10 Lutego - Dworcowa - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - OKSYWIE DOLNE [do:1967-02-26] (kursuje w godzinach szczytu)

28 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Marchlewskiego - Arciszewskich - Dąbka - Bosmańska - Nasypowa - Marchlewskiego – PLAC KONSTYTUCJI

28 przekreślone GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Dąbka - Arciszewskich - Marchlewskiego – PLAC KONSTYTUCJI

29 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa – ORŁOWO

30 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - 10 Lutego - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chyłońska – pl. Dworcowy - PKP CHYLONIA [od:1967-08-28]

TROLEJBUSOWE NOCNE:

220 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Czołgistów - Śląska – Czerwonych Kosynierów – Chyłońska – CISOWA [do:1967-xx-xx]

AUTOBUSOWE DZIENNE:

101 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa – 10 Lutego – Władysława IV /z powrotem: Świętojańska – pl. Kaszubski – Jana z Kolna – pl. Konstytucji/ - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - SOPOT 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwałe Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN

102 GDYNIA CHYLONIA PKP – pl. Dworcowy – Chyłońska – Pucka – Gruny – RZEŻNIA

103 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Czołgistów - Śląska - Witomińska - Rolnicza - Wielkokacka - Stawna - Polna - Długa - Wielkokacka - Rolnicza - Witomińska - Śląska - Podjazd - Dworcowa – PLAC KONSTYTUCJI

104 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - al. Czołgistów /z powrotem: Świętojańska - Jana z Kolna/ - DOM MARYNARZA, w okresie wiosenno-letnim: - Prusa – POLANKA REDŁOWSKA [do:1967-07-01]

104 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - al. Czołgistów /z powrotem: Świętojańska - Jana z Kolna/ - DOM MARYNARZA (w sezonie w dni wolne od pracy kursy do POLANKI REDŁOWSKIEJ) [od:1967-07-02]

105 GDYNIA MAŁY KACK - Sandomierska - Halicka - Stryjska - al. Zwycięstwa - Wzgórze Nowotki – Świętojańska - Jana z Kolna - pl. Konstytucji / z powrotem: Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV/ - Marchlewskiego - Czechosłowacka - STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ

106 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - most Siennicki - Siennicka – Przetoczna – Ku Ujściu - Burtowa – WISŁOUJŚCIE /wybrane kursy: Pokładowa – WESTERPLATTE/

108 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Jedności Robotniczej - Zaroślak - Stoczniovców - Reformacka - Findera - Buczka - CHEŁM

109 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - BABIE DOŁY

110 GDAŃSK BRĘTOWO - Słowackiego - Reymonta - Szymanowskiego - al. Grunwaldzka - PARTYZANTÓW – Obywatelska - Słowackiego - BRĘTOWO

111 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - Bajki - Sienna - Stryjewskiego - Sówki - Kępna - Łowicka - GÓRKI ZACHODNIE

112 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa – al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska – Sztutowa - SOBIESZEWO

112 przekreślone GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa – al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Sztutowa - WIŚLINKA [zawieszona od:1967-05-10 do:1967-08-09] [do:1967-08-09] (kursuje tylko w dni powszednie do:1967-05-01)

113 GDAŃSK ZOO - Karwieńska - Spacerowa - I Armii Polskiej - Armii Radzieckiej - al. Grunwaldzka – OBROŃCÓW WESTERPLATTE - Polanki - I Armii Polskiej - Spacerowa - Karwieńska – ZOO [linię obsługuje zakład w Gdyni]

114 GDYNIA PKP CHYLONIA - pl. Dworcowy - Kartuska - Demptowska - DEMPTOWO

115 GDAŃSK HIBNERA/AL. GRUNWALDZKA - Traugutta - Sobieskiego - Schuberta - Beethovena - Wyczółkowskiego - Paska / Zakopiańska - Kartuska – Świerczewskiego - Kalinowskiego /z powrotem: Wały Jagiellońskie – Hucisko – Świerczewskiego/ - PLAC 1 MAJA

116 GDAŃSK BRĘTOWO CEGIELNIA - Potokowa - Słowackiego - al. Grunwaldzka - Partyzantów - Obywatelska - Słowackiego - Potokowa - BRĘTOWO CEGIELNIA

117 SOPOT PREWENTORIUM - 23 Marca - 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - Piastowska - JELITKOWO KAPLICZNA [linię obsługuje zakład w Gdyni] [od:1967-09-16 do:1967-10-06]

117 SOPOT PREWENTORIUM - 23 Marca - 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka /z powrotem: Hołdu Pruskiego - Poczty Gdańskiej – al. Grunwaldzka/ - Piastowska - JELITKOWO KAPLICZNA [linię obsługuje zakład w Gdyni] [od:1967-10-07]

118 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Jedności Robotniczej - PRUSZCZ GDAŃSKI PZSS

119 GDYNIA DWORZEC MORSKI - Polska - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Dworcowa – 10 Lutego – Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - Redłowska – Dzierżyńskiego - al. Czołgistów – Świętojańska – pl. Kaszubski – Jana z Kolna – pl. Konstytucji – Marchlewskiego – Polska – DWORZEC MORSKI

119 przekreślone GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Jana z Kolna - PLAC KASZUBSKI [do:1967-09-24]

120 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa – al. Leningradzka – Chmielna – Stągiewna – Elbląska – RUDNIKI

121 GDYNIA WIELKI KACK - Chwaszczyńska - Orłowska - MAŁY KACK [do:1967-06-30]

121 GDYNIA MAŁY KACK - Orłowska - Chwaszczyńska - WIELKI KACK (co drugi kurs: WIELKI KACK późn. POLIFARB) [od:1967-07-01]

122 GDAŃSK SPACEROWA / KOŚCIERSKA – Spacerowa – I Armii Polskiej – Armii Radzieckiej - al. Grunwaldzka - SOPOT 20 Października - Dzierżyńskiego - Grunwaldzka - Powstańców Warszawy - Goyki - 20 Października - Sikorskiego - Armii Czerwonej - 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka – Armii Czerwonej – I Armii Polskiej – Spacerowa – SPACEROWA / KOŚCIERSKA [linię obsługuje zakład w Gdyni]

122 przekreślone GDAŃSK SPACEROWA / KOŚCIERSKA – Spacerowa - I Armii Polskiej - Armii Radzieckiej - al. Grunwaldzka - SOPOT 20 Października - PĘTLA (REJA) [linię obsługuje zakład w Gdyni] [do:1967-09-15]

123 GDAŃSK OLSZYNKA - Olszyńska - Mostowa - Dolna Brama - Pod Zrębem - Augustyńskiego - Okopowa - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego - Podwale Grodzkie - DWORZEC PKP [do:1967-07-23]

123 GDAŃSK OLSZYNKA - Olszyńska - Mostowa - Dolna Brama - Pod Zrębem - Augustyńskiego - Okopowa - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego - Podwale Grodzkie - Rajska - Heweliusza - Stolarska - Igielnicka - Podwale Staromiejskie - TARG RYBNY (do godz. 8 i od godz. 20 tylko do DWORCA PKP) [od:1967-07-24 do:1967-09-10]

123 GDAŃSK OLSZYNKA - Olszyńska - Mostowa - Dolna Brama - Pod Zrębem - Augustyńskiego - Okopowa - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego - Podwale Grodzkie - DWORZEC PKP (kursuje w godzinach szczytu) [od:1967-09-11]

124 GDAŃSK PKP WRZESZCZ – Lenziona – al. Grunwaldzka – Kościuszki – Marksa – Mickiewicza – pl. Komorowskiego – Wypiańskiego – Miszewskiego – al. Grunwaldzka – Marchlewskiego – PKP WRZESZCZ [do:1967-04-09 od:1967-07-01]

124 GDAŃSK WRZESZCZ PKP – Wajdeloty – Kilińskiego – Kościuszki – Marksa – Mickiewicza – pl. Komorowskiego – Wypiańskiego – Miszewskiego – al. Grunwaldzka – Marchlewskiego – PKP WRZESZCZ [od:1967-04-10 do:1967-06-30]

125 GDYNIA REDŁOWO SZPITAL – Powstania Styczniowego – al. Zwycięstwa - Wzgórze Nowotki – Świętojańska - Jana z Kolna - /z powrotem: Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV/ - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Tkacka - Robotnicza / Cechowa – OBLUŻE OŚRODEK ZDROWIA

126 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Jedności Robotniczej - PRUSZCZ GDAŃSKI - ŁĘGOWO - RÓŻYNY - SKOWARCZ - PSZCZÓŁKI (linia pospieszna)

127 GDAŃSK PKP OLIWA - Poczty Gdańskiej - al. Grunwaldzka - Piastowska - Chłopska - Śląska – Szczecińska - Kołobrzaska - PKP PRZYMORZE – Arkońska – Śląska - Chłopska - Piastowska – Hołdu Pruskiego - PKP OLIWA [linię obsługuje zakład w Gdyni]

127 przekreślone GDAŃSK PKP OLIWA - Poczty Gdańskiej - al. Grunwaldzka /z powrotem: Hołdu Pruskiego/ - Piastowska - JELITKOWO KAPLICZNA [linię obsługuje zakład w Gdyni] [do:1967-09-15]

128 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - Dąbka - STARE OBLUŻE

129 pospieszna GDAŃSK SREBRZYSKO CMENTARZ - Srebniki - Słowackiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - Bajki - Sienna - STOGI /z powrotem: Stryjewskiego - Budzysza - Lenartowicza/ [od:1967-04-22 do:1967-05-31]

129 pospieszna GDAŃSK JELITKOWO KAPLICZNA - Piastowska - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - Bajki - Sienna - STOGI /z powrotem: Stryjewskiego - Budzysza - Lenartowicza/ [od:1967-06-01 do:1967-09-15]

129 pospieszna GDAŃSK JELITKOWO KAPLICZNA - Piastowska - Chłopska - Śląska - Szczecińska /z powrotem: Arkońska/ - Kołobrzaska - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza – Bajki - Sienna - Stryjewskiego /z powrotem: Budzysza – Lenartowicza – Siennicka/ - STOGI [od:1967-09-16]

130 SOBIESZEWO – KOMARY – ŚWIBNO – PRZEGALINA

131 FIROGA - GDAŃSK Słowackiego – al. Grunwaldzka – Partyzantów – Obywatelska – Słowackiego – FIROGA [do:1967-05-31]

131 FIROGA - GDAŃSK Słowackiego - al. Grunwaldzka /z powrotem: Partyzantów - Obywatelska/ - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa – PREZYDIUM WRN [od:1967-06-01 do:1967-09-10]

131 FIROGA - GDAŃSK Słowackiego - al. Grunwaldzka /z powrotem: Partyzantów - Obywatelska/ - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja – Okopowa – Augustyńskiego – Pod Zrębem – Dolna Brama – Mostowa – Olszyńska – OLSZYNKA [od:1967-09-11]

132 GDAŃSK PKP OLIWA - Poczty Gdańskiej - al. Grunwaldzka /z powrotem: Hołdu Pruskiego/ - Piastowska - Dąbrowszczaków - LUMUMBY (kursuje w godzinach szczytu) [linię obsługuje zakład w Gdyni] [od:1967-09-16]

133 GDYNIA CHRZANOWSKIEGO – pl. Kaszubski – Świętojańska – Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa – Redłowska – PŁYTA REDŁOWSKA – Redłowska – Dzierżyńskiego – al. Czolgistów – Świętojańska – pl. Kaszubski – CHRZANOWSKIEGO

134 GDYNIA PŁYTA REDŁOWSKA - Redłowska - Dzierżyńskiego - al. Czolgistów - Świętojańska - pl. Kaszubski - Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Czechosłowacka - STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ /kursy popołudniowe do CELNEJ/ (kursuje w godzinach szczytu)

135 GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Jana z Kolna - PLAC KASZUBSKI [od:1967-09-25]

136 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Sztutowa - WIŚLINKA [od:1967-08-10]

201 linia minibusowa GDAŃSK PKP WRZESZCZ - Marchlewskiego - al. Grunwaldzka - Jaśkowa Dolina - ŻWIROWNIA

A GDYNIA GRABÓWEK (Zakręt do Oksyvia) - Czerwonych Kosynierów - Śląska - Witomińska - CMENTARZ (kursuje 1.11)

E GDYNIA CMENTARZ - Witomińska - Śląska - al. Czolgistów – WZGÓRZE NOWOTKI - al. Czolgistów - Śląska - Witomińska - CMENTARZ (kursuje 1.11)

K GDYNIA DWORZEC PKP – Dworcowa – 10 Lutego – Świętojańska – al. Czolgistów – Wzgórze Nowotki - Śląska - Witomińska - CMENTARZ (kursuje 31.10,1.11)

M GDAŃSK WRZESZCZ MISZEWSKIEGO - al. Grunwaldzka - Słowackiego - Srebniki - CMENTARZ CENTRALNY (kursuje 31.10, 1.11)

LINIA ZASTĘPCZA GDAŃSK ABRAHAMA - al. Wojska Polskiego - Abrahama - Polanki - Derdowskiego - Stwosza - Kaprów - Obrońców Westerplatte – OLIWA – Obrońców Westerplatte - Stwosza - Derdowskiego - Polanki - Drożyny - ABRAHAMA [od:1967-11-27 do: 1967-11-30, od: 1967-12-04 do:1967-12-06]

AUTOBUSOWE NOCNE:

220 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Czołgistów - Śląska – Czerwonych Kosynierów – Chylońska – CISOWA [od:1967-xx-xx]
230 GDYNIA WITOMINO POLNA - Długa - /powrót Stawna/ - Wielkokacka - Rolnicza - Witomińska - Śląska – al. Czołgistów – Wzgórze Nowotki – Świętojańska – pl. Kaszubski – Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Polska - DWORZEC MORSKI
240 GDAŃSK WRZESZCZ PARTYZANTÓW - al. Grunwaldzka - SOPOT 20 Października - GDYNIA al. Zwycięstwa - Wzgórze Nowotki – Świętojańska – pl. Kaszubski - Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Dąbka /z powrotem: Arciszewskich - Marchlewskiego/ - OKSYWIE GÓRNE MUCHOWSKIEGO

STACJE I PRZYSTANKI LINII SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ 800V:

GDAŃSK NOWY PORT

Gdańsk Brzeźno
Gdańsk Zaspa
Gdańsk Kolonia
Gdańsk Nowe Szkoty
Gdańsk Stocznia
GDAŃSK GŁÓWNY
Gdańsk Stocznia
Gdańsk Politechnika
Gdańsk Wrzeszcz
Gdańsk Lotnisko
Gdańsk Przymorze
Gdańsk Oliwa
Sopot Wyścigi
Sopot

Kamienny Potok
Gdynia Orłowo
Gdynia Redłowo
Gdynia Wzgórze Nowotki

GDYNIA GŁÓWNA

Gdynia Stocznia
Gdynia Grabówek
GDYNIA CHYLONIA

Rumia Janowo
Rumia
Reda
Wejherowo Śmiechowo
Wejherowo Nanice
WEJHEROWO