

KOMUNIKACJA – 1968

1.01: Państwowa Komunikacja Samochodowa w Gdańsku zawiadamia, że z dniem 1 stycznia 1968 roku wprowadza nowe bilety miesięczne PKS na przejazdy pracownicze i szkolne na terenie województwa gdańskiego. Nowy system biletowy polega na wprowadzeniu do zaświadczeń biletów miesięcznych (w dotychczasowych cenach), na których będą kasowane przejazdy do i z pracy, względnie szkoły. Sprzedaż biletów na styczeń rozpoczyna się w dniu 7 grudnia 1967 r. i trwać będzie do 27 grudnia 1967 r. Punkty sprzedaży biletów miesięcznych znajdować się będą w kasach biletowych PKS w: Gdańsku, Gdyni, Elblągu, Starogardzie Gd., Wejherowie, Kartuzach, Lęborku, Pucku, Tczewie, Kościerzynie, Gniewie, Nowym Dworze Gd., Sztumie, Malborku i Kwidzynie.

2.01: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z oddaniem do eksploatacji ul. Kieleckiej w Gdyni zostaje zmieniony z dn. 2 br. układ kursowania autobusów linii „103” obsługujących dzielnicę Witomino oraz uruchomiona nowa linia do tej dzielnicy oznaczona numerem „137”. Autobusy oznaczone numerem „103” będą kursować jak dotychczas z przedłużeniem trasy o jedną strefę do Stoczni im. Komuny Paryskiej. Częstotliwość w godzinach nasilenia ruchu co 21-22 min, w pozostałych godzinach oraz w dni świąteczne (od godz. 11:20) co 45 min. Autobusy oznaczone numerem „137” będą kursować z pl. Konstytucji do Witomina ulicami: 10 Lutego, Władysława IV, Czolgistów, Kielecką, z powrotem ulicami: Kielecką, Śląską do pl. Konstytucji, w godzinach nasilenia ruchu co 4-5 min, w pozostałych godz. co 7-8 min, w dni świąteczne do godz. 9 częstotliwość co 15 min, następnie co 8-10 min. Na trasie linii „137” utrzymuje się 2 strefy taryfowe: I strefa pl. Konstytucji – ul. Kielecka (hotel), II strefa ul. Kielecka – Witomino.



5.01: Dyrekcja WPK GG informuje, że na wniosek Zarządu Portu Gdańsk przystanek autobusowy „na żądanie” dla linii „106” przy wiadukcie kolejowym w Wisłoujściu zostaje skasowany.

6.01: 6 bm. przekazany został w Słupsku do eksploatacji pierwszy w kraju komunalny zakład napraw autobusów. W wielkich halach, wyposażonych głównie w krajowe maszyny i urządzenia ok. 600-osobowa załoga będzie mogła remontować rocznie ponad 900 autobusów oraz 2500 silników.

7.01: w związku z robotami torowymi w niedziele w godzinach od 1:30 do 11:30 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Gł. Osobowa pociągi elektryczne będą kursowały według następującego rozkładu jazdy: z Gdańska Gł. odjazd od godz. 4:30 do godz. 11:30 co 30 minut, z Gdyni Gł. Os. odjazd od godz. 4:47 do godz. 11:47 również co 30 minut. Na odcinku Gdynia Gł. Osobowa – Wejherowo pociągi kursują bez żadnych zmian, jak w dni świąteczne. Szczegółowy rozkład jazdy przy kasach biletowych.

8.01: dla odciążenia pociągów trakcji elektrycznej w relacji Gdynia – Gdańsk Główny, DOKP uruchomiła z dniem 8 bm. po torach parowych pociąg dodatkowy nr 1048 z następującym rozkładem jazdy: Gdynia odjazd o godzinie

6:25, Gdynia Orłowo przyjazd 6:34,5 odjazd 6:35, Sopot przyjazd 6:40,5 odjazd 6:41, Gdańsk Oliwa przyjazd 6:47 odjazd 6:47,5, Gdańsk Wrzeszcz przyjazd 6:53 odjazd 6:53,5, Gdańsk Główny przyjazd o godz. 7:09. Ponadto dla przejazdu podróżnych w komunikacji lokalnej udostępniono następujące pociągi trakcji parowej: nr 5412 Gdynia odjazd 6:00,1, Gdynia Orłowo 6:10, Sopot 6:17, Gdańsk Oliwa 6:23, Gdańsk Wrzeszcz 6:32, Gdańsk Główny przyjazd na godz. 6:38; pociąg nr 5416 Gdynia odjazd godz. 6:35, Sopot 6:49, Gdańsk Oliwa 6:55, Gdańsk Wrzeszcz 7:03, Gdańsk Główny przyjazd na godz. 7:09; pociąg nr 1056 Gdynia odjazd godz. 6:43, Gdynia Orłowo 6:53, Sopot 6:59, Gdańsk Oliwa 7:06, Gdańsk Wrzeszcz 7:14, Gdańsk Główny przyjazd na godz. 7:20. Dla odciążenia pociągów trakcji elektrycznej w kierunku powrotnym, a więc z Gdańska do Gdyni, uruchomiono również z dniem 8 bm. pociąg dodatkowy nr 1047 z następującym rozkładem jazdy: Gdańsk Główny odjazd godz. 15:23, Gdańsk Wrzeszcz przyjazd 15:29,5 odjazd 15:30, Gdańsk Oliwa przyjazd 15:35, odjazd 15:35,5, Sopot przyjazd 15:40,5 odjazd 15:41, Gdynia Orłowo przyjazd 15:48 odjazd 15:48,5, Gdynia Główna przyjazd 15:57. Pociągi te zatrzymują się jedynie na stacjach, korzystać więc z nich mogą podróżni, którzy nie wsiadają na przystankach kolei elektrycznej. W pociągach tych, na co warto zwrócić uwagę, obowiązuje tzw. taryfa specjalna, co oznacza, że mogą z nich korzystać podróżni ruchu lokalnego. DOKP Gdańsk udostępniła ponadto dla podróżnych w ruchu lokalnym pomiędzy Gdańskiem i Gdynią pociąg dalekobieżny nr 1521 odjeżdżający z Gdańska Głównego o godz. 14:59, z Gdańska Wrzeszcza o 15:06, Gdańska Oliwy o 15:15, z Sopotu o godz. 15:22, z przyjazdem do Gdyni Głównej na godz. 15:34. Uruchomienie, względnie udostępnienia podanych wyżej pociągów dla pasażerów w ruchu lokalnym pomiędzy Gdańskiem i Gdynią DOKP Gdańsk traktuje jako krok wstępny zmierzający do poprawienia komunikacji lokalnej w trójmieście.

9.01: dwa poważne wypadki kolejowe wydarzyły się w naszym województwie. O wiele tragiczniejszy w skutkach był wypadek na trasie kolei elektrycznej w Gdańsku. Oto co podaje oficjalny komunikat DOKP na ten temat: Dnia 9 stycznia br. około godz. 6:40 rano w czasie mijania się dwu pociągów elektrycznych, a mianowicie pociągu nr 308 relacji Gdynia – Gdańsk i pociągu nr 217 relacji Gdańsk – Gdynia między stacjami Gdańsk Politechnika i Gdańsk Wrzeszcz nastąpił przykry w skutkach wypadek oderwania się od obydwu pociągów podróżnych korzystających z kolei elektrycznej, w sposób nie gwarantujący ich bezpieczeństwa osobistego. Podróżni ci, zawieszeni przy otwartych drzwiach, w związku z dużym ciśnieniem przy mijaniu się pociągów elektrycznych, spadli na tory. W wyniku wypadku poszkodowanych zostało około 10 osób, w tym dwoje zginęło. Zginęli na miejscu, względnie po przewiezieniu do szpitala: 29-letni Stanisław Butlewski i 18-letni Jerzy Szczepocki. Poza tym szereg osób jest rannych i zostało przewiezionych do Stacji Pogotowia Kolejowego w Gdańsku i Pogotowia Ratunkowego we Wrzeszczu. Lżej ranni, po opatrzeniu powrócili do domów, względnie udali się do pracy i szkół. Kilka także osób o nie ustalonych nazwiskach przewieziono do pracy lub domów prywatnymi środkami lokomocji. Tragiczny ten wypadek jest jeszcze jednym groźnym ostrzeżeniem pod adresem tych wszystkich podróżnych, którzy ryzykując utratą życia względnie zdrowia, korzystają w sposób nieprawidłowy z kolei elektrycznej, zawieszając się gronami na otwartych drzwiach pociągów elektrycznych. DOKP Gdańsk podejmuje dodatkowe zdecydowane i rygorystyczne środki zapobiegawcze – mianowicie organa SOK i Kolejowej Milicji Obywatelskiej będą na przystankach kolei elektrycznej doraźnie karać wszystkich tych podróżnych, którzy nie podporządkują się obowiązującym na PKP przepisom porządkowym i bezpieczeństwu. Tak brzmi oficjalny komunikat podany przez DOKP w Gdańsku. W godzinach popołudniowych przedstawiciel redakcji miał okazję zapoznać się w Prokuraturze miasta Gdańska ze wstępnymi ustaleniami śledztwa prowadzonego w tej sprawie. Pomijamy drobne różnice w liczbie osób poszkodowanych, gdy to nie jest istotne, natomiast dowiedzieliśmy się o nowych aspektach wczorajszego tragicznego wypadku. Otóż według ustaleń wstępnych Prokuratury pociąg relacji Gdynia – Gdańsk miał ponad 12 min spóźnienia, przy czym z Gdyni wyjechał już z 5-minutowym opóźnieniem, pozostałe zaś 7 min powstało w wyniku utrudnionego ścisaniem wysiadania i wsiadania podróżnych na stacjach pośrednich. Ponadto przed wspomnianym pociągiem „wypadły” dwa poprzedzające, m. in. jeden z nich z powodu kilkuminutowego opóźnienia się pociągu pospiesznego ze Szczecina. Pociąg elektryczny jadący z przeciwka – z Gdańska do Gdyni – miał opóźnienie ok. 10 minut. Fakty te miały na pewno wpływ na zwiększone zaludnienie obu pociągów. Na stacji Wrzeszcz do pociągu zdążającego do Gdańska usiłowało w momencie ruszania wsiąść 2 młodych podróżnych, niestety, jednak natrafili na nie dające się otworzyć drzwi i mimo usiłowań podróżnych znajdujących się wewnątrz wagonu, musieli pozostać na zewnątrz. Tymczasem w pociągu zdążającym w przeciwnym kierunku sporo drzwi było nie zamkniętych i obwieszonych „winogronami” młodych pasażerów. W momencie mijania się obu pociągów, prawdopodobnie na skutek silnego pędu powietrza, oderwanych zostało od „winogron” wiszących na pociągu jadącym z Gdańska 5 osób i spadło między tory lub pod

pociągi, natomiast ze wspomnianej dwójki, jadącej na stopniu pociągu jadącego z Wrzeszcza spadł jeden z pasażerów, drugi natomiast utrzymał się przy drzwiach. W tym miejscu pragniemy zaapelować do tego ważnego świadka całego wydarzenia o jak najszybsze zgłoszenie się do Prokuratury miasta Gdańska (pokój 221). Warto zwrócić uwagę na fakt, że na 8 osób poszkodowanych w tym wypadku większość to młodzież w wieku od 16 do 20 lat, a tylko jedna osoba była starsza (41 lat) i to zraniona odłamkami szyby wewnątrz wagonu. Zdumiewające jest, że oba pociągi zatrzymały się dopiero na swych stacjach przeznaczenia. Okazuje się, że zarówno pasażerowie jak i część obsługi konduktorskiej usiłowała bezpośrednio po wypadku zatrzymać oba pociągi przy pomocy hamulców bezpieczeństwa. Niestety, nie działały one. Trudno twierdzić czy natychmiastowe zatrzymanie pociągu pomogłoby coś ofiarom wypadku, niemniej fakt ten należy uważać za karygodny. Poza tym istnieje przepis kolejowy nakładający na maszynistów pociągów obowiązek zwolnienia biegu, w wypadku jeżeli zauważą, że w pociągu zdążającym naprzeciw jadą jakieś osoby na stopniach. Przepis ten jednak z zasady nie jest honorowany i podobnie było wczoraj, z tym, że pewnym usprawiedliwieniem może być jedynie wczesna pora i związana z tym słaba widoczność. Przedstawiciel Komendy Miejskiej MO w Gdańsku poinformował wczoraj, że MO włączy się czynnie do pomocy Kolejowej Milicji Obywatelskiej i SOK-owi w walce z plagą „winogron”. Niemniej bez pomocy samych pasażerów, no i naturalnie kolei nic się nie da zrobić. Na marginesie tego tragicznego wypadku nasuwa się jeszcze kilka uwag. Pierwsza z nich to problem regularności biegu pociągów elektrycznych, bez którego trudno sobie wyobrazić walkę z „winogronami”. Problem ten jest ściśle zależny od stanu taboru naszej kolei elektrycznej, który jest więcej niż opłakany. Na porządku dziennym są awarie tego taboru, a niesprawność drzwi jest wręcz nagminna. Ponadto ujawniona niesprawność hamulców bezpieczeństwa jest karygodna i do puszczenia jednostek bez tego podstawowego zabezpieczenia jest nie do przyjęcia. Ponieważ stan taboru kolei elektrycznej pogarsza się w tempie zastraszającym, a ze względu na przewidywaną w niedalekiej przyszłości jego kasację nie przewiduje się nowych uzupełnień, zmuszeni jesteśmy w imię bezpieczeństwa milionów podróżnych, korzystających w ciągu roku z usług tego masowego środka komunikacji, o apelowanie do Ministerstwa Komunikacji o natychmiastowe zrewidowanie planu elektryfikacji magistrali węglowej Śląsk – porty i prowadzenie jej trzeciego etapu równoległe z obu stron, tzn. od Maksymilianowa i Wejherowa. Ponadto wydaje się nam, że niektóre przepisy kolejowe posiadają – jeśli chodzi o bezpieczeństwo podróżnych i pracę kolejarzy obsługujących pociągi – spore luki, wymagające uzupełnień.

11.01: lista śmiertelnych ofiar wtorkowego wypadku na kolei elektrycznej w Gdańsku powiększyła się do trzech osób, gdyż w nocy z wtorku na środę zmarł w szpitalu 17-letni Marek Bobrowski. Życiu pozostałych nie zagraża już – zdaniem lekarzy – niebezpieczeństwo. Niestety, wtorkowy tragiczny wypadek nie był wystarczająco groźnym sygnałem dla pasażerów, korzystających z usług kolei elektrycznej, specjalnie zaś dla młodzieży. Wczoraj zarówno w godzinach porannych jak i popołudniowych pociągi odchodziły ze stacji obwieszane podróżnymi, a młodzież jeśli już nie jechała przy otwartych drzwiach (bo i takie przypadki zanotowano) to siłą dostawała się do wewnątrz, odpychając starszych. Wydaje się, że bez postulowanych przez nas zdecydowanych kroków i to zarówno ze strony organów porządkowych, jak i kolei niewiele tu się da zdziałać. Organa porządkowe będą musiały z większą energią walczyć z plagą „winogron”, natomiast od kolei musimy domagać się energicznych kroków, zmierzających do poprawy warunków podróżowania koleją elektryczną. W tym miejscu warto zwrócić uwagę, że pod warunkami podróżowania rozumiemy nie tylko podstawianie sprawnego technicznie taboru, który umożliwi punktualne kursowanie pociągów, lecz również dokładną informację na stacjach i przystankach. Niestety, od długiego już czasu dobijamy się bezskutecznie o polepszenie informacji na trasie kolei elektrycznej, jak dotąd bez większych rezultatów. Wczoraj np. w godzinach przedpołudniowych pociągi kursowały nieregularnie, na stacjach zaś brakowało informacji albo zupełnie, albo też była ona niewystarczająca. Z zasady nie podaje się przyczyn zakłóceń, przewidywanego czasu ich trwania, zaś słowo „przepraszam” w ogóle nie jest używane w słownictwie informatorów. Wróćmy jednak do spraw porządkowych. Otóż Komenda Miejska MO m. Gdańska (podobnie jak komendy w Gdyni i w Sopocie) mają zamiar udzielić SOK-owi oraz Kolejowej MO jak najdalej idącej pomocy w pilnowaniu porządku na stacjach i przystankach kolei elektrycznej. Funkcjonariusze MO będą wspólnie z organami SOK, Kolejowej MO i PKP starali się nie dopuszczać do wyruszania w drogę pociągów oblepionych „winogronami”. Wydaje się jednak, że bez pomocy samego społeczeństwa oraz organizacji społecznych, specjalnie zaś młodzieżowych, niewiele uda się zmienić. Dlatego też warto się zastanowić nad możliwościami wciągnięcia samej młodzieży do akcji porządkowej na stacjach i przystankach w okresie największego nasilenia ruchu. Warto by może pomyśleć o stworzeniu czegoś w rodzaju Młodzieżowej Służby Ruchu, ale działającej tylko na terenach kolejowych. Poza tym do akcji tej powinno się w miarę możliwości

wciągnąć też i ORMO. Wszystkie te akcje nie dadzą jednak pełnych rezultatów do czasu stworzenia w okresach szczytowych przewozów odpowiednich warunków podróżowania. To zaś wiąże się ściśle z problemem elektryfikacji linii Śląsk – porty (przyspieszenie prac na terenie trójmiasta) oraz prób dalszego rozłożenia w czasie godzin rozpoczynania pracy w poszczególnych przedsiębiorstwach i instytucjach, gdyż jeśli chodzi o szkoły, to ze względu na istniejący w większości z nich system zmianowy, przesuwanie rozpoczynania nauki w godzinach rannych powodowałoby automatycznie zbyt późne kończenie, jak na młodzież, w godzinach wieczornych. Niemniej na pewno i w tej dziedzinie da się jeszcze coś usprawnić. W każdym razie działać trzeba od zaraz, nie czekając na następne tragiczne wypadki.

12.01: świadkowie wtorkowego wypadku na kolei elektrycznej proszeni są o zgłaszanie się do Prokuratury m. Gdańska (pok. 221). Chodzi przede wszystkim o tych świadków którzy mogliby podać szczegóły odbiegające od znanych dotychczas (choćby z prasy) wersji wypadku lub uzupełniające je. Przy okazji prosimy wszystkich czytelników, piszących do nas w tej sprawie również o podawanie ważniejszych szczegółów wypadku (np. takich, że jednak jeden z pociągów zatrzymał się zaraz), którego byli świadkami oraz podawanie (do wiadomości redakcji) swych nazwisk i adresów.

14.01: ostatnie mrozy i śnieżyce pogorszyły i tak już niełatwą sytuację w lokalnej komunikacji kolejowej w trójmieście. Dzięki jednak organizacyjnym i technicznym posunięciom kierownictwa DOKP, udało się w poważnym stopniu przywrócić regularność biegu pociągów lokalnych, a zwłaszcza kolei elektrycznej. Załoga, elektrowozowni w Gdyni Chyloni pracuje dniami i nocami, aby utrzymać jednostki elektryczne, kursujące między Gdańskiem a Gdynią na właściwym poziomie technicznym. Załozde elektrowozowni należą się za to słowa uznania. Niemniej należy zwrócić uwagę na fakt, że w pogarszających się warunkach atmosferycznych, przy notowanych obecnie opadach śniegu i przy mrozach nadal istnieje niebezpieczeństwo powstawania trudności przy otwieraniu i zamykaniu drzwi w jednostkach kolei elektrycznej. Tak więc niezależnie od wysiłków służby kolejowej, starającej się zapewnić sprawne działanie automatycznych drzwi, warto zaapelować do podróżnych, aby starali się nie zaśnieżyć i nie zanieczyszczać kanałów drzwiowych, gdyż jest to podstawowa przyczyna ich niesprawności. W wypadku ustalenia, że drzwi są „zamrożone” jednostka musi być wyłączona z ruchu, co oznacza wypadnięcie z rozkładu jazdy i uszczuplenie liczby kursującego taboru. To z kolei pociąga za sobą rozregulowanie harmonogramu jazdy pociągów elektrycznych i dalsze, znane wszystkim konsekwencje. Jak informuje DOKP, dzięki ofiarnej współpracy MO, SOK i ORMO oraz specjalnie delegowanych pracowników nadzoru pociągowego, udało się w dużym stopniu przywrócić stan bezpieczeństwa przejazdów koleją elektryczną na Wybrzeżu. Codziennie w godzinach rannych i popołudniowych kilkudziesięciu funkcjonariuszy organów porządkowych pilnuje porządku i bezpieczeństwa na stacjach i przystankach kolei elektrycznej. Szczególną opieką objęto takie przystanki jak Gdańsk Politechnika, Wrzeszcz, Przymorze, Oliwa i Gdynia Stocznia. W ten sposób udało się zmniejszyć do minimum jazdę podróżnych przy otwartych drzwiach, wskakiwanie młodzieży do pociągów w czasie ich biegu, jazdę na stopniach itp. Poprawiła się również, dzięki wzmocnieniu nadzoru, praca informacji dworcowej. Wprowadzone od kilku dni do ruchu dodatkowe pociągi parowe pracują regularnie, odciążając trakcję elektryczną. Niemniej pociągi te wykorzystywane są jak na razie zaledwie w 50 proc., trzeba więc, aby podróżni korzystali z tego udogodnienia w szerszym niż dotąd stopniu. Kierownictwo DOKP rozważa obecnie szereg wniosków i propozycji zmierzających do generalnej zmiany sytuacji w przeciążonym ruchu lokalnym kolei elektrycznej w relacji Gdańsk – Gdynia.

14.01: w tych dniach Miejski Zarząd Dróg Publicznych przystąpił do zainstalowania elektrycznej sygnalizacji świetlnej dla pieszych i pojazdów na skrzyżowaniu ulic Okopowej i al. Leningradzkiej (trasa W-Z). Wykonawstwo sygnalizacji zlecono najbardziej chyba doświadczonemu w kraju przedsiębiorstwu, bo Miejskiemu Przedsiębiorstwu Instalacji Elektrycznych w Warszawie. Koszt inwestycji wyniesie w granicach 130-150 tys. zł. Jak poinformowano, pierwsza w Gdańsku sygnalizacja świetlna uruchomiona będzie już 1 lutego br. Jednocześnie warto nadmienić, że podobną sygnalizację zaplanowano dla równie kolizyjnego skrzyżowania mianowicie przy zbiegu ulic Świerczewskiego i 3 Maja. Skrzyżowanie to, niestety, nie było objęte planem przeprowadzanej obecnie przebudowy, jeśli chodzi o tego rodzaju sygnalizację, dlatego też Miejski Zarząd Dróg Publicznych w Gdańsku zlecił opracowanie dodatkowych dokumentacji. Sprawa więc przeciągnie się i nie wiadomo, czy wykonawca będzie mógł od razu przystąpić do montażu, bowiem według poprzedniego harmonogramu miał on te prace wykonać równocześnie ze skrzyżowaniem Okopowa – al. Leningradzka. O ile zatem warszawskie przedsiębiorstwo nie będzie mogło uwzględnić montażu tej inwestycji na luty br., trzeba będzie poczekać może nawet i kilka miesięcy. Koszt wspomnianej sygnalizacji świetlnej wyniesie również ok. 150 tys. zł. Są to pierwsze jaskółki

zapewnienia sprawności przepływu pojazdów oraz ruchu pieszego w najbardziej newralgicznych punktach naszego miasta. Oby jak najprędzej podobne sygnalizacje zainstalowano w ruchliwych punktach Wrzeszcza.

15.01: tuż za mostem Błędnik na łuku torowiska skręcającego na ul. Podwale Grodzkie w Gdańsku pękło przednie, lewe koło tramwaju nr 13, zdużającego z Brzeźna do Gdańska. Na szczęście tramwaj na tym odcinku rozwijał minimalną szybkość, dzięki czemu, pomimo zeskoczenia tramwaju z torów, skończyło się na strachu. Nikt z pasażerów nie odniósł najmniejszego obrażenia cielesnego. Nikt również z obsługi tramwaju, nawet sam motorniczy nie domyślił się w pierwszym momencie, że tramwaj uległ poważnej awarii. Po przybyciu ekipy technicznej na miejsce wypadku, sądzono w pierwszej chwili, że wóz motorowy z niewiadomych powodów wyskoczył z torów i rozpoczęto ustawianie go na torowiska przy pomocy dźwigu. W chwili kiedy zaryły w śniegu przód wozu uniesiono do góry, stwierdzono pęknięcie stalowej felgi wokół osi co spowodowało całkowite urwanie koła. W tej sytuacji konieczne było przytransportowanie specjalnego wózka, aby tramwaj usunąć z torów. To z kolei zajęło sporo czasu ekipie ratowniczej i w konsekwencji na dłuższy czas sparaliżowało całkowicie ruch tramwajowy i w dużej mierze kołowy. Na moście Błędnika zaczęły się tworzyć korki, a kolejka samochodów sięgała aż do hotelu „Monopol”.

17.01: kilkadziesiąt listów od czytelników, oto plon tylko kilku dni, jakie minęły od tragicznego wypadku w dniu 9 bm. na kolei elektrycznej w Gdańsku. Większość czytelników wypowiada się za bardziej zdecydowanymi krokami, zmierzającymi do poprawy komunikacji w trójmieście, wiążąc zagadnienia kolei elektrycznej kompleksowo z innymi środkami komunikacji, a więc tramwajami, trolejbusami i autobusami. Niemniej w listach znaleźliśmy i sporo pretensji pod adresem samej kolei, a konkretnie sprawności jej kursowania i ograniczonej pojemności. Dobrze się więc stało, że kierownictwo DOKP w Gdańsku zaprosiło wczoraj przedstawicieli miejscowej prasy, aby przedstawić nie tylko aktualną sytuację w dziedzinie zdolności przewozowych kolei elektrycznej, ale i perspektyw poprawy sytuacji. A perspektywy te, niestety, nie są na najbliższy okres zbyt wesołe. Prace elektryfikacyjne linii Śląsk – porty Wybrzeża Gdańskiego są na tyle zaawansowane, że jesienią br. trakcja elektryczna dojdzie do Tczewa. Równolegle prowadzone są prace nad elektryfikacją dalszego odcinka, ostatniego już od Tczewa do Gdyni (a praktycznie do Wejherowa). O ile nie zajdą nieprzewidziane przeszkody to dalekobieżny ruch osobowy pociągami elektrycznymi z Tczewa do Gdyni zostanie uruchomiony w II kwartale 1969 r. a więc jednak o kilka miesięcy wcześniej, aniżeli to pierwotnie przewidywano. Natomiast ruch towarowy trakcją elektryczną do Gdyni uruchomiony będzie dopiero pod koniec 1969 roku, a więc wówczas, kiedy zakończy się prace elektryfikacyjne na stacji Gdynia Port. Równolegle prowadzi się inne prace, zmierzające do usprawnienia ruchu podmiejskiego w trójmieście. M. in. celowi temu służyć będzie wprowadzana jeszcze w ciągu br. na trasie kolei elektrycznej między Gdańskiem a Gdynią automatyczna blokada, pozwalająca zwiększyć częstotliwość pociągów elektrycznych do 5 minut a w przyszłości nawet do 3,5 minuty. Naturalnie aby osiągnąć taką częstotliwość potrzeba więcej taboru, a ten zwolni się dopiero z chwilą dotarcia elektryfikacji linii dalekobieżnej do Wejherowa. Wówczas obecna trakcja elektryczna o napięciu 800 V ograniczona będzie do odcinka Gdańsk – Gdynia Stocznia, natomiast po torach dalekobieżnych kursować będą równolegle pociągi podmiejskie trakcji o napięciu 3000 V aż do Wejherowa. Problem terminu całkowitej kasacji obecnego starego taboru kolei elektrycznej nie jest jeszcze rozstrzygnięty i należy się liczyć, że jeszcze przez co najmniej 8-10 lat będziemy mieli w trójmieście dwójaki system zasilania. PKP planuje też po roku 1970 budowę dodatkowego przystanku przy torach dalekobieżnych na Przymorzu, co umożliwi w przyszłości korzystanie mieszkańcom tej wielkiej dzielnicy z obu rodzajów trakcji elektrycznej. Tymczasem przez półtora roku będziemy musieli zadowolić się obecnym, na pewno niewesołym stanem. W tej sytuacji obie strony, a więc zarówno kolei, jak i podróżni muszą dołożyć starań aby korzystanie z kolei elektrycznej w jej obecnym stanie odbywało się bez większych zakłóceń. Kolej będzie się starała ze swej strony dołożyć wszelkich starań, aby tabor mimo jego starości był w miarę sprawny, zaś służba porządkowa i konduktorska będzie się starała pilnować porządku przy wsiadaniu i wysiadaniu. Kolejarze ze swej strony apelują do podróżnych, aby do czasu oczekiwanej za półtora roku poprawy starali się utrzymać dyscyplinę, nie opóźniać wsiadania i wysiadania, dzięki czemu uniknie się zbytecznych opóźnień pociągów. Japońskie koleje zatrudniają etatowych „upychaczy”, do których należy upychanie pasażerów w zatłoczonych pociągach i pilnowanie, aby nikt nie jechał na stopniach. Mamy nadzieję, że tego rodzaju instytucja, nawet w obecnym trudnym okresie, jest u nas zbyteczna, a sami pasażerowie kolei elektrycznej, we własnym interesie będą się starali usprawnić i przyspieszyć wsiadanie i wysiadanie. Rozumiemy dobrze rozgoryczenie pasażerów, ale niestety, głową muru nawet kolejarze nie przebijają. A może jednak nasze władze administracyjne zdołają wyegzekwować

od zakładów pracy i szkół rozłożenie rozpoczynania zajęć w różnych godzinach? To dałoby przynajmniej na najbliższy, najtrudniejszy okres, na pewno poważne efekty.

17.01: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS w Gdańsku informuje wszystkich zainteresowanych, że za zgodą Wydziału Komunikacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku zaświadczenia o spóźnieniach autobusów nie będą wydawane indywidualnym pasażerom. Natomiast poszczególne przedsiębiorstwa będą mogły telefonicznie u kierownika dworca, dyżurnego ruchu, względnie w Oddziale lub Placówce Terenowej PKS dowiedzieć się, czy dany autobus miał spóźnienie i ile minut.

19.01: Dyrekcja WPK GG informuje mieszkańców Dolnego Sopotu, że w związku z zamknięciem dla ruchu kołowego ul. Grunwaldzkiej w Sopocie i koniecznością skierowania trasy autobusów linii „122” ulicami bocznymi, z dniem 19 bm. przystanek autobusowy tej linii ustawiony na ul. Grunwaldzkiej przy ul. Dzierżyńskiego zostaje przeniesiony na ul. Dzierżyńskiego przed skrzyżowaniem z ul. Białkowskiego. Autobusy linii „122” będą kursować ul. Kazimierza Wielkiego i Książąt Pomorskich.

20.01: Zarząd Automobilklubu Morskiego, w porozumieniu z Wydziałem Komunikacji Prezydium MRN w Gdańsku oraz Wydziałem Kontroli Ruchu Drogowego Wojewódzkiej Komendy MO zawiadamia, że w dniu 20 bm. w godzinach od 13 do 16:30 zamknięte będą dla ruchu kołowego ulice przecinające Długi Targ (od Ogarnej do Piwnej). Zamknięcie ulic nastąpi w wyniku konieczności zabezpieczenia trasy rajdu „Monte Carlo”, jeden z punktów kontroli czasu umiejscowiony będzie na Długim Targu przy Neptunie.

21.01: ostatnio Sąd Powiatowy w Gdańsku wydał wyrok na 22-letniego Władysława J., b. dyspozytora technicznego Oddziału Przewozów Osobowych PKS przy ul. Wałowej w Gdańsku oraz Zygmunta D., dyspozytora eksploatacyjnego tegoż przedsiębiorstwa. Pierwszy z nich odpowiadał z art. 30 ustawy antyalkoholowej, drugi – z art. 286 par. 1 KK. A było to tak: 15 października ub. roku (była to niedziela), Władysław J., korzystając z wolnego od pracy dnia spacerując po Gdańsku wypił piwo przy kiosku, potem wstąpił do restauracji, gdzie wypił nieco wódki, wreszcie – wino. Następnie wstąpił na Wałową do bazy PKS, gdzie spotkał się z Zygmuntem D., pełniącym w owym dniu służbę dyspozytora. D. poskarżył się J., że nie ma kierowcy na obsadzenie autobusu relacji Gdańsk – Grudziądz i zaproponował mu, by siadł za kierownicą. J. wymawiał się, twierdząc, że nie posiada uprawnień. Ale zbliżał się czas odjazdu autobusu więc uległ namowom, zapewniony przez D., że MO nie kontroluje autobusów PKS. D. ponadto w karcie drogowej wpisał własnoręcznie nazwisko innego kierowcy i... J. ruszył w drogę autobusem wypełnionym pasażerami. Jechał od razu brawurowo i bardzo szybko, właściwie cudem unikając zderzeń z innymi pojazdami. Po pewnym czasie część pasażerów zorientowała się że z kierowca dzieje się coś niedobrego. Toteż kiedy autobus zatrzymał się w Pruszczu, znajdujący się w wozie funkcjonariusz MO podszedł do J. i nabrał podejrzeń, że kierowca jest pod działaniem alkoholu (stał się agresywny, jego mowa była bełkotliwa), skłonił go więc do opuszczenia pojazdu i z pewnymi trudnościami doprowadził do KP MO. Sprawą zajęła się również Prokuratura Powiatowa w Pruszczu Gdańskim sporządzając w konsekwencji akt oskarżenia przeciwko Władysławowi J. i Zygmuntovi D. Pierwszy odpowiadał za to, iż będąc w stanie nietrzeźwym i nie posiadając uprawnień do kierowania (J. był posiadaczem prawa jazdy III amatorskiej kategorii) autobusem, prowadził po drodze międzynarodowej E-16 z nadmierną szybkością i wypełniony pasażerami autobus, czym nieumyślnie spowodował niebezpieczeństwo katastrofy na drodze lądowej. Przeprowadzone badanie wykazało we krwi J. zawartość 1,82 promila alkoholu. Jednocześnie Zygmunt D. oskarżony został o to, że jako dyspozytor bazy, przekraczając zakres swych obowiązków oraz przepisy instrukcji dla dyspozytorów eksploatacyjnych skierował na trasę J., pomimo iż nie znajdował się on na imiennej liście kierowców autobusowych, jak też nie posiadał odpowiednich uprawnień. Ponadto D. wpisał fałszywe dane do karty drogowej, działając w sumie na szkodę interesu publicznego i pasażerów znajdujących się w autobusie. Sąd Powiatowy skazał: Władysława J. na 1 rok więzienia i pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów na okres trzech lat, Zygmunta D. – na 1,5 roku więzienia z warunkowym wykonaniem kary wobec tego ostatniego. Ponadto Władysław J. post factum został dyscyplinarnie zwolniony z pracy w PKS, natomiast Zygmunt D. – zdegradowany ze stanowiska dyspozytora. Jak widać kara była surowa i sprawiedliwa.

24.01: od wczesnej jesieni do tej pory nieprzerwanie trwają prace przy układaniu nowego torowiska wzdłuż ul. 3 Maja w Gdańsku, która w okresie przebudowy Błędnika będzie spełniała funkcję głównej arterii komunikacyjnej. Zmiana w ruchu tramwajowym pociągnęła za sobą konieczność przebudowy węzła przy ul. Hucisko w Gdańsku. GPRD dysponujące brygadami specjalistów robót torowych z WPK GG, dopingowane napiętymi terminami, przebudowywało prawy łuk torów (patrząc od strony ulicy Hucisko), w okresie wyjątkowo trudnym, bo w czasie mrozów i śnieżycy. Obecnie prace torowe węzła Hucisko są już zakończone i brygady brukarzy

układają nawierzchnię. Z prac torowych na całym odcinku przyszłej drogi objazdowej pozostały do wykonania dwa podłączenia nowych szyn do starych torowisk przy al. Zwycięstwa i ul. Świerczewskiego oraz położenia odcinka torów nad budującym się tunelem na wysokości dworca głównego. Całkowite zakończenie prac przy przebudowie ulicy 3 Maja wraz z włączeniem jej do ruchu tramwajowo-kołowego powinno, zgodnie z planem, nastąpić 31 maja br.

25.01: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem dzisiejszym dla linii tramwajowych „9” i „11” na ul. Budzysza przy „Elektromontażu” obowiązuje przystanek „na żądanie”. Jednocześnie został skasowany przystanek dotychczasowy przy przejeździe kolejowym na ul. Budzysza.

25.01: pasażerowie „dwójki” zdążającej do Gdańska odczuli wczoraj chwilę rzadkiej satysfakcji. Oto starszy wiekiem pasażer, ani rusz nie mógł sobie dać rady z przedziurawieniem odpowiedniej cyferki na kupionym w kiosku bilecie. Podeszła doń młoda, grzeczna konduktorka, przyłożyła bilet do kasownika i... zawahała się. Przez długą chwilę wpatrywała się w umieszczoną obok instrukcję, a o jej napięciu świadczył palec po dziecięcemu włożony do ust. Dopiero po głębokim namyśle nacisnęła dźwignię kasownika. Ta jedna scena powiedziała mi więcej, niż dziesiątki przeprowadzonych rozmów i listów przysłanych do redakcji. A listy świadczą o jednym: samoobsługa w środkach komunikacji miejskiej bynajmniej nie budzi zachwytu pasażerów. Przynajmniej w tej formie, w jakiej zaprowadzona została w trójmieście. Wprowadzenie maszyny zastępującej pracę konduktora jest oczywiście postępem, ale pod warunkiem, że maszyna ta dobrze działa i że korzystanie z niej nie sprawi nam kłopotu. Niestety, warunek ten nie został spełniony. Prosta czynność dziurkowania biletów zupełnie prymitywnym kasownikiem, urasta do cyrkowej ekwilibrystyki, kiedy choć jedna ręka zajęta jest siatką z zakupami, kiedy w przejściu jest tłok, kiedy napierający tłum popycha i poszturchuje, a ruszający tramwaj rzuca człowiekiem w przód i w tył. Mówię o dziurkowaniu pracowniczego biletu 52-przejazdowego, w którym umiejscowienie otworu jest obojętne bez względu na porę dnia. W bilecie jednorazowego przejazdu (kupionym w kiosku), w którym oznaczać należy godzinę przejazdu – spełnienie wymagań przewoźnika jest utopią. Nie tylko dlatego, że znać trzeba instrukcję, którą nie każdy dojrzy (np. ludzie o słabym wzroku – jak tu w ścisku szukać okularów?) i zrozumie, ale również dlatego, że przy wstrząsach i tłoku, trafić kasownikiem we właściwą cyferkę oznaczającą godzinę, jest tak samo trudno jak trafić w „Toto-Lotka”. I tu wyłania się problem: czy instytucja usługowa powołana do ułatwiania życia społeczeństwu, ma prawo wymagać, aby każdy pasażer przyswoił sobie umiejętności, które do wczoraj jeszcze były wiedzą specjalnie przeszkolonych ludzi uprawnionych do wykonywania zawodu konduktora? I czy obywatel musi się podporządkowywać tak apodyktycznym wymaganiom przewoźnika, a jeśli nie potrafi ich spełnić, to czy nie ma prawa korzystać z publicznych i podobno ogólnie dostępnych środków lokomocji? Automaty „Krab” choć sensowniej, bo nie przy wejściach umieszczone, też nie spełniają zasadniczych warunków masowej automatyzacji prostych czynności: łatwości obsługi, niezawodności działania. Częste „strajki” po wrzuceniu kilku monet na raz i zacinanie się po niewłaściwym urwaniu biletu, znane są chyba WPK GG, skoro przeważnie 2-3 wozy obsługuje konduktorką, która oprócz sprawdzania i „pobudzania do życia” automatów, wykonuje jeszcze „skomplikowaną” pracę pociągania za sznurek. Wydaje się więc, że WPK GG zbyt szybko wyeliminowało konduktorów, nie zdążywszy przygotować do tego społeczeństwo, nie mając niezawodnych przyrządów (sprawniejszych automatów), ani wreszcie uproszczonej metody dziurkowania biletów (kasownikami przy wejściach). Dawniej podobno wszystko komplikowały strefy. Po ich zniesieniu, samoobsługa miała stać się dziecinnie łatwa. Okazało się, że wymaga nie tylko znajomości wywieszanej instrukcji, którą studiować musi nawet opisana na początku wykwalifikowana konduktorka, ale wręcz zatrzymaniu tramwaju, aby utrafić dziurkaczem gdzie trzeba. Wnioski wypływające z garści dzisiejszych uwag nie są zbyt łatwe do zrealizowania. Należałoby bowiem: przenieść ręczne kasowniki w głąb wozów lub zamontować tam dodatkowe, usprawnić automaty „Krab”, ale przede wszystkim uprościć kasowanie biletów wzorem innych miast, które już dawno wprowadziły samoobsługę w komunikacji miejskiej. I dopiero wtedy można by oczekiwać, że ludzie rzeczywiście sami się obsłużą. W wielkim ścisku nawet energiczny konduktor nie od wszystkich wygzekwował dawniej należność za przejazd. Praca konduktora – przy wszystkich wymienionych tu wadach i skomplikowaniu obecnie zaprowadzonej samoobsługi powoduje, że ludzie jeżdżą „na gapę”. Wątpię, aby była to świadoma działalność nazywana „wyludzeniem przejazdu”. Przypuszczam, że jest to wynik zagubienia się w przepisach, niemożliwość – czasami – realizacji wymagań. Podejrzewam też, że w takiej atmosferze, w której każdy rozgrzeszą każdego „bo i tak nikt nic nie rozumie”, tłok w tramwajach będzie coraz większy, a dochód WPK GG – coraz mniejszy.

1.02: pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Robót Elektrycznych w Warszawie, którzy wyspecjalizowali się w zakładaniu świateł sygnalizacyjnych na skrzyżowaniach ulic stolicy, od początku stycznia pracują w Gdańsku,

przy montażu trójbarwnej sygnalizacji w kilku punktach zmasowanego ruchu kołowego. Rozpoczęto prace od montażu świateł na skrzyżowaniu ul. Okopowej i al. Leningradzkiej; jutro już będą obowiązywać przechodniów i kierowców czerwone, żółte i zielone światła.

1.02: równolegle z budową nowego wiaduktu nad torami kolejowymi, który w przyszłości rozwiąże wąskie gardło komunikacyjne mostu Błędnika, trwają prace przy budowie nowego ronda komunikacyjnego u wylotu ul. Marynarki Polskiej i alei Zwycięstwa. W tym miejscu na wysokości, istniejącego mostu nad torami zostanie zbudowany dodatkowy wjazd w aleję Zwycięstwa, a dotychczasowa jezdnia alei Zwycięstwa zostanie znacznie podwyższona.

1.02: pełną parą ruszą prace na ul. Czerwonych Kosynierów, najgorszym obecnie wąskim gardle komunikacyjnym Gdyni. Jak już informowaliśmy pierwszy etap całej przebudowy tej ulicy obejmie odcinek od Cisowej do Leszczynek. Umowę z wykonawcą zawarto, ważne tylko by jak najszybciej zniknęły przeszkadzające zawalidrogi – budyneczki. Naturalnie nie tylko na Czerwonych Kosynierów skupi się uwaga gdyńskich drogowców. Miejski Zarząd Dróg i Mostów planuje remonty – przebudowy wielu innych ulic. W tym roku nie unikną koniecznych wykopów mieszkańcy 10 Lutego (łącznie z Dworcową), Górnej, Grottgera, Syrokomli, Chwarznieńskiej, Dzierżyńskiego od Redłowskiej do cmentarza Obrońców Wybrzeża. Te ulice trzeba wyremontować i unowocześnić zgodnie z wymogami szybkiego rozwoju motoryzacji. W tym też roku Gdynia otrzyma następny punkt ulicznej sygnalizacji świetlnej na ul. Władysława IV (róg Czolgistów) – w miejscu ożywionego ruchu komunikacyjnego.

4.02: pracownicy Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych przygotowują front robót przed przystąpieniem do betonowania filarów nośnych nowego wiaduktu na miejsce Błędnika w Gdańsku. W tej chwili między torowiskami powstały całe rzędy rusztowań przypominających palisadę wczesnośredniowiecznych warowni.

6-9.02: w związku z robotami torowymi w dniach od 6 do 9 bm. na odcinku Gdańsk – Gdynia Osobowa od godz. 8:30 do 13:00 pociągi elektryczne będą kursowały w odstępach około 40-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

12.02: Dyrekcja WPK GG informuje, że od poniedziałku (w dni powszednie) w godzinach największego ruchu (rano) co 28 minut będą kursować dodatkowe autobusy z Jelitkowa do Bramy Wyżynnej. Będą to autobusy „129Bis”.

12-13.02: w związku z robotami torowymi w dniach od 12 do 13 bm. na odcinku Gdańsk – Gdynia Osobowa od godz. 8:30 do 13:00 pociągi elektryczne będą kursowały w odstępach około 40-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

13.02: w związku z kapitalnym remontem części peronu i wiaty trakcji elektrycznej na stacji Wrzeszcz, od dziś do odwołania zamyka się wejście z peronu do tunelu stacyjnego. Ruch podróżnych od kas biletowych na peron trakcji elektrycznej będzie się odbywał tunelem przejściowym. Prośba o nabywanie raczej biletów z automatów biletowych, które są ważne do wszystkich stacji i przystanków osobowych trójmiasta. Wejście na peron trakcji parowej pozostaje bez zmian.

13.02: w nawiązaniu do ostatniej sesji WRN, poświęconej problemom planu gospodarczego i budżetu na rok 1988-69 zwróciliśmy się do wiceprzewodniczącego Prezydium WRN Henryka Śliwowskiego z kilkoma pytaniami, interesującymi mieszkańców województwa. Sprawa ogromnej wagi tak dla zakładów pracy, jak i ich pracowników jest komunikacja. Czy prócz 62 wozów dla PKS otrzymamy coś więcej dla komunikacji miejskiej? Województwo otrzyma w br. 7 wozów tramwajowych (przyrost netto – 4) plus 43 autobusy, w czym 4 przegubowce (przyrost netto – 15 jednostek fizycznych).

15.02: informowaliśmy czytelników, że 1 lutego br. uruchomiona będzie pierwsza elektryczna sygnalizacja dla ruchu drogowego u zbiegu ulic Okopowej i al. Leningradzkiej w Gdańsku. Tymczasem mamy już połowę lutego, a światła jeszcze nie działają. Jak dowiedziliśmy się od zastępcy dyr. Miejskiego Zarządu Dróg Publicznych H. Stankiewicza przyczyną opóźnienia było niedostarczenie w terminie urządzeń sterowniczych z Warszawy, a następnie trudności z montażem, ze względu na skamieniałą warstwę ziemi, którą trzeba było rozgrzewać koksownikami, a także dopełnienie formalności z zainstalowaniem urządzeń na budynku MO. Wczoraj dokonano fachowego przeglądu nowej instalacji, a dziś o godz. 14 komisja składająca się z przedstawicieli Wydziału Komunikacji Prez. MRN, Komendy Ruchu Drogowego MO, Zakładu Energetycznego, wykonawcy – tj. Miejskiego Przedsiębiorstwa Robót Elektrycznych w Warszawie oraz Miejskiego Zarządu Dróg Publicznych w Gdańsku, dokona ostatecznego odbioru. Następnie punktualnie o godz. 15 pierwsza sygnalizacja świetlna w naszym

mieście rozpocznie pełnienie funkcji automatycznego regulatora ruchu drogowego. Oby tylko jak najlepiej spełniała swoje za danie i działała bez usterkowo.

17.02: sprawa połączeń autobusowych Przymorza z innymi dzielnicami jest jednym z ważniejszych problemów absorbujących mieszkańców tego rejonu Gdańska. W Dzienniku Bałtyckim pisano na ten temat niejednokrotnie. Obecnie DB otrzymał informację z Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Gdańsku, że postanowiono przygotować dla komunikacji autobusowej ulicę Czerwonego Sztandaru. MZDiM zlecił opracowanie dokumentacji technicznej na modernizację istniejącej nawierzchni ulicy Czerwonego Sztandaru oraz na budowę odcinka (gruntowego) który połączy ul. Czerwonego Sztandaru z ul. Chłopską. Wykonanie robót ujęto w planie kapitalnych remontów na rok przyszły.

17.02: czy wobec faktu, że niemal codziennie gazety przynoszą wieści o oddawaniu w kraju przeróżnych obiektów przemysłowych, godzi się pisać o przekazaniu w Kartuzach nowego dworca autobusowego? Chyba tak, bo dość niezwykły to dworzec. Jego oryginalność nie wywodzi się jednak ze szczególnych walorów architektonicznych, natomiast cechą wyróżniającą go wśród innych jest społeczny, szeroki współudział w jego powstaniu. Kosztorys opiewał na 1.600.000 zł. z czego 758-tysięczne nakłady finansowe, mniej więcej solidarnie podzieliły między siebie Prezydium MRN w Kartuzach oraz dyrekcja Oddziału PKS w Wejherowie, na terytorium działania której mieści się region kartuski. Natomiast prawie 850 tysięcy zł wyniosły prace, społecznym systemem wniesione przez kartuskie zakłady i przedsiębiorstwa. Kilka elementów złożyło się na tak poważny udział społeczny mieszkańców Kartuz w budowie autobusowego dworca. Około tysiąca jego obywateli codziennie dojeżdża do pracy w zakładach trójmiasta. Około dwóch tysięcy ludzi zjeżdża z powiatu do Kartuz różnymi środkami lokomocji, aby liniami autobusowymi pojechać do trójmiasta. Z tegoż powiatu około 700 osób każdego dnia dojeżdża autobusami do kartuskich zakładów. Te dane są ilustracją innego faktu mówiącego, że Kartuzy stały się największym w województwie węzłem komunikacji autobusowej, tu także krzyżują się trasy autobusów z sześciu terenowych oddziałów PKS, przy czym w okresie letniego sezonu dochodzą jesz linie koszalińska i bydgoska. No i wreszcie Kartuzy zajmują trzecie miejsce pod względem liczby pasażerów autobusowych. Jest jeszcze jedno stwierdzenie, mianowicie takie, że gdańska PKS cierpi na brak dostatecznego zaplecza technicznego, co pod znakiem zapytania stawia możliwość przyjmowania nowego taboru, bowiem nie sposób zapewnić mu należytych warunków opieki technicznej. Stąd też wszelkie inwestycje i limity, zresztą proporcjonalnie niezbyt duże, PKS kieruje przede wszystkim na rozbudowę zasobów technicznych, siłą rzeczy budowę nowych dworców odkładając na plan dalszy. Spłotły się interesy władz terenowych, zgodne zresztą z nieustannymi żądaniem wyborów – z zamierzeniami PKS. Sięgnięto więc po wypróbowane dobrą tradycją możliwości Kartuz zwiane czynami społecznymi. Miast rozpraszać wysiłki – skoncentrowano je na jednym, za to poważnym, powszechnie wyczekiwany obiekt: dworcu autobusowym. Dodatkową okazją, skrzętnie wykorzystaną przez władze Kartuz stał się konkurs miast o tytuł „mistrza gospodarności”. Zresztą mieszkańcy Kartuz uważają swoje miasto za wizytówkę turystyczną regionu kaszubskiego, co zobligowało ich do społecznego wysiłku także i na tym odcinku. Dodajmy jeszcze, że wbrew początkowym pesymistom obecny, rzeczywiście reprezentacyjny dworzec zlokalizowano na nie przynoszącym miastu chluby... grzęzawisku, witającym do niedawna gości u progu miasta. Kolejny przykład dobrej pracy społecznej dali mieszkańcy Kartuz i jego władze, przykład, działający zresztą zaraźliwie. Bowiem podobnym, społecznym systemem do budowy własnych dworców autobusowych przystępują Lębork i Wejherowo. Które miasta pójdą w ich ślady?

21.02: w Gdańsku na ul. Jedności Robotniczej (na Oruni) autobus GA-3276 prowadzony przez Zygmunta P., w czasie hamowania popadł w kolizję z mijającym go tramwajem linii „6”. Ofiar nie było. W Gdyni na ul. Czerwonych Kosynierów taksówka „Warszawa” GS-4361 prowadzona przez Kazimierza W. zderzyła się z „Warszawą” GS-8153, której kierowca Jerzy G. nieprzepisowo włączył się do ruchu. Ofiar nie było. Jedności Robotniczej, Czerwonych Kosynierów, Wały Jagiellońskie, Podwałe Grodzkie, al. Zwycięstwa – to nazwy ulic często wymieniane w kronikach wypadków. Na tych ulicach padają krajowe „rekordy” liczby wypadków drogowych. Często wprawdzie wypadki powodowane są nieprzestrzeganiem przepisów drogowych, nieuwagą kierowców lub przechodniów, lecz nie bez znaczenia jest też fakt przekroczonej lub zbliżającej się do granic możliwości zdolności przelotowej tras komunikacyjnych. W poważnym stopniu przelotowość hamują nieuporządkowane węzły. Są to przede wszystkim skrzyżowania al. Zwycięstwa z ul. 3 Maja, ul. Hucisko z Wałami Jagiellońskimi i wylotem z Targu Drzewnego, alei Leningradzkiej z ul. Okopowa, ul. Miszewskiego z Grunwaldzką, al. Wojska Polskiego z ul. Grunwaldzką – w Gdańsku oraz ul. Śląskiej z Czołgistów i Kielecką, Czerwonych Kosynierów i 10 Lutego w Gdyni. Wobec stale wzrastającego ruchu kołowego, wobec coraz większych potrzeb przewozowych komunikacji

publicznej sytuacji na wymienionych odcinkach dróg stale się pogarsza. Stąd też sprawy porządków drogowych należą obecnie do pierwszorzędnych problemów. W końcu roku ubiegłego Prezydium WRN przesłało do Ministerstwa Gospodarki Komunalnej skorygowany i uzgodniony z Woj. Komisją Planowania Gospodarczego, Woj. Pracownią Urbanistyczną i Woj. Zarządem Dróg Publicznych – program poprawy stanu technicznego państwowych dróg przelotowych w miastach wydzielonych województwa gdańskiego. W materiałach tych wiele miejsca poświęcono trójmiastu, zwracając uwagę na odcinki głównego układu komunikacyjnego wymagające niezbędnej interwencji. W Gdańsku na pierwszy plan wysuwa się ul. Jedności Robotniczej i Węzeł Hucisko, do którego zbiega się szereg ulic poprzecznych i krzyżujące się linie tramwajowe. Na ul. Jedności Robotniczej, w rejonie Św. Wojciecha, trzeba wybudować nowy odcinek drogi trzypasmowej od wschodniej strony wzdłuż linii kolejowej i Raduni. Oruński odcinek tej ulicy wymaga zlikwidowania wbudowanej w jezdnię jednotorowej linii tramwajowej z mijankami. Obecną komunikację tramwajową zastąpi autobusowa oraz elektryfikowana linia kolejowa. Projektuje się też jezdnię czteropasmową (4 m szerokości). W okresach tzw. szczytu przelotów przez dwie liczące po 5,5 m szerokości jezdnie al. Zwycięstwa w Gdańsku z trudem przeciskają się liczne samochody. Konieczne jest więc poszerzenie obu jezdni do 10,5 m i zmodernizowanie wydzielonego torowiska tramwajowego. W Gdyni najniebezpieczniejszym dla ruchu drogowego jest Węzeł Śląski. W programie poprawy stanu technicznego dróg mówi się o potrzebie bezpośredniego połączenia al. Zwycięstwa z ul. Śląską; budowy drugiej jezdni na ul. Śląskiej (po stronie zachodniej) i wykonania węzła w końcowym odcinku tej ulicy, co pozwoli na połączenie z ul. 10 Lutego, dworcem PKP i dojazdem do portu, przebudowy ul. Czerwonych Kosynierów. Gruntownej przebudowy wymagają również i inne drogi w trójmieście jak np. ul. Kartuska i Słowackiego w Gdańsku, Reja w Sopocie, Kartuska w Gdyni. Jakże tymczasem są możliwości wykonawcze? Zaczniemy od spraw dokumentacji technicznej, bardzo ważnych i pilnych. Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku opracowało już projekt wstępny kompleksowy dla całej długości ulicy Jedności Robotniczej, przedłużenia alei Leningradzkiej do ul. Siennickiej i techniczno-roboczy projekt kompleksowy przebudowy węzła Brama Oliwska i wiaduktu „Błędnik”. Gdański oddział Warszawskiego Biura Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego wykonało częściowo projekt techniczno-roboczy dla ul. Czerwonych Kosynierów w Gdyni, gdzie roboty wykonywane będą etapami (pierwszy odcinek od ul. Cisowej do ul. Leszczynki budowany będzie w tym roku nakładem ok. 4,4 mln zł). W planie na 1968 r. dla przedsięwzięcia wykonawczego na terenie trójmiasta (WPRD, Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych i służb drogowych) przewiduje się moc przerobową wartości 115 milionów zł (w 1965 r. wynosiła tylko 98 mln zł). Program poprawy stanu technicznego przelotowych dróg państwowych w woj. gdańskim realizowany ma być w trzech etapach. Pierwszy uwzględniający przede wszystkim drogi o znaczeniu międzynarodowym i krajowym planowany jest na lata 1966-70. Drugi na lata 1971-75 i ostatni w okresie 1976-1980.

26.02: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z budową kolektora sanitarnego i zamknięciem dla ruchu kołowego dalszego odcinka ul. Grunwaldzkiej w Sopocie, z dniem 26 bm. zostaje zmieniona trasa autobusów linii „122”. Autobusy linii „122” w kierunku Grand Hotelu i ulicy Dzierżyńskiego będą skręcać w ulicę Sobieskiego i ulicą Chopina będą dojeżdżać do ul. Grunwaldzkiej.

28.02: rozpoczęto budowę około 3-kilometrowego odcinka drogi na Westerplatte. Nowy odcinek przebiegać będzie od ulicy Budzysza na Stogach do wiaduktu kolejowego. W ten sposób będzie ułatwiony dojazd na Westerplatte oraz do Fabryki Nawozów Fosforowych. Korzystanie bowiem z drogi prowadzącej przez przejazd kolejowy, przy którym tworzyły się długie kolejki pojazdów oczekujących na podniesienie zapór kolejowych było bardzo niewygodne.

1.03: do Gdańska przybył 4-wagonowy zestaw piętrowy. Poszczególne wagony są połączone ze sobą podobnie jak przegubowe autobusy. Pierwszy otrzymany przez Gdańsk zestaw „piętrowy” używany będzie w ruchu podmiejskim, w kierunku na Tczew i Laskowice oraz Braniewo. Spodziewane są dostawy dalszych dwu takich zestawów, przy czym pierwszy służyłby jako rezerwa, drugi natomiast skierowany byłby na linię Gdynia – Kościerzyna.

4-18.03: „Hydrobudowa-6” zawiadamia, że od dnia 4 marca do 16 marca 1968 roku rozpoczynamy wykonanie przejścia rozkopem w ul. Karola Marksa. W związku z powyższym powstanie utrudniony ruch kołowy, tramwajowy, pieszy oraz w dniach 9 i 10 III.1968 r. na odcinku ul. Karola Marksa – alei Grunwaldzkiej wstrzymany zostanie ruch tramwajowy a uruchomiony będzie autobusowy.

9/10.03: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z budową kanału magistrali ciepłowniczej przy zbiegu ulic Marksa i al. Zwycięstwa w Gdańsku wstrzymuje się ruch tramwajowy na ul. K. Marksa od gmachu Opery do ul. Mickiewicza od godz. 6 do godz. 4 dnia następnego. W wyżej podanym czasie tramwaje linii 8 z Łąkowej i linii

13 z Przeróbki będą kursować do pętli przy ul. Ogrodowej, a tramwaje linii 15 z Nowego Portu do pętli przy Lotnisku. Tramwaje linii 15 na odcinku Oliwa – ul. K. Marksa, linii 8 z Lotniska do al. Zwycięstwa i linii 13 z Brzeźna do al. Zwycięstwa nie będą kursować. W zastępstwie tramwajów na odcinku od al. Zwycięstwa do Lotniska będą kursować specjalne autobusy. Tramwaje nocnej linii 80 będą kursować z ul. Łąkowej do pętli przy ul. Ogrodowej, z wyłączeniem odcinka Lotnisko – al. Zwycięstwa, a pasażerowie linii 50 pragnący kontynuować dalszą jazdę będą przesiadać się w pobliżu gmachu Opery.

11-15.03: w związku z robotami torowymi w dniach od 11 do 15 bm. na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Gł. Osob. od godz. 8:30 do godz. 13:00 pociągi trakcji elektrycznej będą kursować w odstępach około 40-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

18.03: Dyrekcja WPK GG informuje, że na wniosek Zakładów Dziewiariskich od 18 bież. mies. przystanek autobusowy „na żądanie” dla linii 101 i 129 znajdujący się we Wrzeszczu przy zbiegu z ul. Abrahama zostaje cofnięty około 120 m w stronę Wrzeszcza.

18-22.03: w związku z robotami torowymi w dniach od 18 do 22 bm. na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Gł. Osob. od godz. 8:30 do godz. 13:00 pociągi trakcji elektrycznej będą kursować w odstępach około 40-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

18-29.03: w związku z dalszymi robotami torowymi na odcinku Sopot – Gdynia, pociągi z Gdańska do Gdyni kursują o: 8:20,30, 9:30, 10:30, Gdańsk – Wejherowo 9:20, 10:20, 11:20, 12:20,27, 13:15, Gdańsk – Sopot: 8:40-12:40 co 60 min, Gdynia – Gdańsk 9:10-13:10 co 60 min, Wejherowo – Gdańsk 8:46, 9:48, 10:48, 11:48, 12:46, Sopot – Gdańsk 9:12-13:12 co 60 min.

21.03: jak donosi WPK GG problem komunikacji Przymorza był tematem narady w Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego, na której rozpatrzono przedłożony program w dwóch wariantach rozwoju komunikacji na Przymorzu, opracowany przez Biuro Studiów i Projektów Inwestycji Miejskich, WPK GG i Spółdzielnię „Przymorze”. Po przeanalizowaniu całości postanowiono zrealizować rozwiązanie drugie (w zakresie przewidzianym do roku 1969), które przedstawia się następująco: dla poprawy warunków eksploatacji linii 117, 127 i 132 przewiduje się poszerzenie skrzyżowania ul. Piastowskiej z ul. Hołdu Pruskiego i ul. Hołdu Pruskiego z ul. Poczty Gdańskiej; położenie dywanika asfaltowego na ul. Poczty Gdańskiej, poszerzenie części ul. Majkowskiego i złączenia tam łuków, co umożliwi podejżdżanie autobusów linii 117 jadących z Sopotu do Jelitkowa pod dworzec. Ażeby usprawnić układ komunikacyjny (w latach 1968-69) przewiduje się (w celu częściowego odciążenia ul. Piastowskiej) uruchomienie połączenia komunikacją autobusową osiedla B z dworcem PKS w Oliwie przez ul. Lumumby, Chłopską, Czerwonego Sztandaru, Droszyńskiego, pętlą przy dworcu PKP w pobliżu ulic Droszyńskiego i Krzywoustego. Zanim to jednak nastąpi Miejski Zarząd Dróg i Mostów musi zmodernizować ulicę Czerwonego Sztandaru (na odcinku od ul. Droszyńskiego do ul. Poznańskiej), wykonać pętlę przed dworcem PKP w Oliwie przy ul. Droszyńskiego, poszerzyć ulicę i złączyć łuki ul. Czerwonego Sztandaru i Droszyńskiego oraz na skrzyżowaniu z ul. Piastowską. Prace te wymagają olbrzymich nakładów finansowych toteż dopiero w latach 1970-1972 przewiduje się utworzenie linii autobusowych z części osiedla C i D do dworca MKS i PKP, budowę odcinka „Zielonej Drogi”, łączącej Przymorze z Brzeźnem i przystankiem MKS na Zaspie, względnie budowę dalszego odcinka ul. Chłopskiej łączącej Przymorze z Wrzeszczem. Takie rozwiązanie umożliwi bezpośredni dowóz autobusami osób zatrudnionych w Nowym Porcie i stoczniach do istniejących linii tramwajowych 15, 13, 8 i 5. Również w tych latach planuje się budowę drugiego toru tramwajowego linii nr 4 (Oliwa – Jelitkowo) oraz odcinka linii tramwajowej z osiedla Wejhera przez Przymorze do Wrzeszcza na wydzielonym torowisku ul. Chłopskiej, względnie trasie „Drogi Zielonej” łączącej Przymorze z Gdańskiem po wybudowaniu wiaduktu w okolicy ul. Klinicznej. Decydując się na takie rozwiązanie wzięto pod uwagę plany urbanistyczne zabudowy Oliwy, w których ul. Krzywoustego potraktowano tam jako aleję spacerową. Ponadto kierowano się i tym, że w przyszłości ul. Czerwonego Sztandaru wykazuje większą możliwość wykorzystania jej dla linii autobusowych obsługujących Przymorze. Obecnie bowiem zamieszkała część Przymorza Dużego nie stanowi nawet czwartej części całego planu, zaś dalsza budowa kontynuowana będzie w kierunku lotniska. A zatem ul. Czerwonego Sztandaru stanie się arterią wygodniejszą i krótszą dla przyszłych linii autobusowych obsługujących mieszkańców osiedla C. Po wykonaniu wymienionych robót drogowych znaczna część autobusów kursujących obecnie ul. Piastowską oraz autobusów nowych linii skieruje się na nową pętlę u zbiegu ulic Droszyńskiego i Krzywoustego (w pobliżu dworca). Nie jest to jednak równoznaczne z likwidacją obecnej pętli przy ul. Hołdu Pruskiego i Poczty Gdańskiej, gdyż nowa pętla po drugiej stronie dworca nie pomieści w przyszłości tak dużej ilości

autobusów. Ponadto trzeba wziąć pod uwagę i to, że wielu pasażerów dalej korzysta z tramwajów i dla nich istniejący układ jest wygodniejszy.

21.03: trwają intensywne prace przy budowie ulicy 3 Maja w Gdańsku. Nowa arteria komunikacyjna otwarta zostanie prawdopodobnie w końcu przyszłego miesiąca. Zakończono już układanie torów i rozjazdów tramwajowych. Obecnie robotnicy Gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych układają kostkę na rozjeździe przy wylocie ul. 3 Maja i Świerczewskiego.

23.03: WPK GG informuje, że zmiana rozkładu jazdy autobusów nocnych linii 240 nie może być zrealizowana z przyczyn niezależnych od WPK GG. Omawiane autobusy, kursujące między Wrzeszczem a Oksywiem przez Oliwę, Sopot, Orłowo i Gdynię od kilku lat mają ustalony rozkład jazdy, dostosowany do różnych grup pasażerów wsiadających na różnych przystankach. Ponadto stosowany obecnie rozkład jazdy uwzględnia w powiązaniu z innymi potrzebami (w niektórych kursach) odwożenie i dowożenie do pracy naszych pracowników. Mając powyższe na uwadze przy bardzo napiętym czasie wyznaczonym do przejazdu całej trasy, przy zwiększonej ilości przystanków (autobusy zatrzymują się na wszystkich przystankach trolejbusowych) opóźnienie odjazdu autobusu wyłącznie dla jednej lub kilku osób z „Akwarium” kosztem pozostałych pasażerów jest niemożliwe.

27/28.03-30.03/1.04: w związku z robotami torowymi przy moście Błędnik na stacji Gdańsk Gł. w nocy z dn. 26/27, 27/28, 28/29, 29/30, 30/31 marca i 31/1 kwietnia br. od godz. 24:00 do godz. 4:30 pociągi elektryczne będą kursowały w zmienionym rozkładzie jazdy. Ostatni pociąg elektryczny z Gdańska Gł. w kierunku Gdyni Gł. przed zmianą rozkładu jazdy odjedzie o godz. 23:57. Pociągi po północy będą kończyły i rozpoczynały bieg z przystanku osobowego Gdańsk Stocznia. Na dojazd do Gdańska Głównego i odjazd z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na p.o. Gdańsk Stocznia w kierunku Gdyni Gł. podróźni będą mogli korzystać z pociągów elektrycznych relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie. W tym celu pociągi z kierunku Gd. Nowego Portu odjadą z p.o. Gdańsk Stocznia odpowiednio później dla umożliwienia podróźnym przesiadania.

31.03: Dyrekcja WPK GG informuje, że z powodu wyłączenia wysokiego napięcia sieci trakcyjnej – tramwaje linii „9” w dniu 31 bm. w godzinach od 8 do 11:30 będą kursować wyłącznie z Targu Węglowego do Przeróbki. W zamian tramwajów linii „9” na odcinku Przeróbka – Stogi, w wyżej podanym czasie będą kursować specjalne autobusy.

4.04: zespół specjalistów z Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych już 412 dni, w tym również i 4 noce, poświęcił pracom związanym z budową nowego wiaduktu w Gdańsku, który w przyszłości zastąpi Błędnik. Ten szmat czasu poświęcono głównie na wykonanie robót pomocniczych, jak uporządkowanie podziemnych instalacji wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych, gazowych i telefonicznych, budowę specjalnego tunelu pod torami oraz budowę w miejscach dostępnych, fragmentów ścian oporowych dla przyszłych nasypów przy przyczółkach wiaduktu oraz budowie gigantycznych rusztowań, które posłużą do betonowania właściwej konstrukcji wiaduktu. To wszystko co w tej chwili można oglądać, przejeżdżając przez Błędnik jest nieskończoną pierwszą fazą budowy, którą można zakwalifikować jako roboty przygotowawcze. Dopiero po skończeniu budowy rusztowań z ułożonymi na nich dźwigarami stalowymi, pracownicy PPRM przystąpią do wykonywania właściwej konstrukcji wiaduktu. Prace w drugiej fazie budowy rozpoczną się od wbijania pali pod ławy fundamentowe, na których stanie w 4 rzędach 70 słupów unoszących żelbetową płytę nośną wiaduktu. Ale to jeszcze odległe czasy. Druga faza robót zgodnie z harmonogramem potrwa około dwóch lat. Do tej pory nie było opóźnień z wykonaniem harmonogramu a niektóre prace wykonano nawet z wyprzedzeniem przewidzianych terminów. Jak nas informuje kierownik budowy inż. Tadeusz Kubiak prowadzenie robót przy zachowaniu normalnego ruchu kołowego i ruchu pociągów jest szalenie utrudnione. Wiele uwagi poświęca się sprawom bezpieczeństwa. Nie wszystkie roboty w związku z tym mogą być prowadzone dniem. Ostatnio od 27 do 31 marca br. przez cztery noce z rzędu układano dźwigary stalowe, na których będzie ułożony pomost. Ten pomost zawieszony nad torowiskiem posłuży do wykonywania wszystkich prac zbrojarsko-betoniarskich całej konstrukcji wiaduktu. Budowniczości wiaduktu nie mogą przed rozbiórką Błędniaka przystąpić do budowy przyczółków. Fragment murów oporowych wykonanych od strony dyrekcji OKP jest jedynie zaczątkiem prac związanych z właściwą konstrukcją przyszłych przyczółków mostowych. Rozbiórka Błędniaka, jak wiemy, jest ściśle uzależniona od zakończenia budowy drogi objazdowej – ul. 3 Maja – co ma nastąpić w najbliższych trzech tygodniach.

4.04: Dyrekcja WPK GG informuje, że na wniosek mieszkańców Jelitkowa pierwszy tramwaj dzienny linii „4” zamiast o 4:55 od 4 bm. będzie odjeżdżał z pętli w Jelitkowie o godz. 4:52. (P)

7.04: tydzień, który minął od tragicznego w skutkach wypadku, kiedy to na trasie kolei elektrycznej pomiędzy Gdynią a Wzgórzem Nowotki czterech młodych ludzi straciło życie, a dwu dalszych do dziś walczy ze śmiercią,

wyduje się być wystarczająco długim okresem czasu, aby próbować wyciągnąć z tej tragedii wnioski. Problem o tyle nabrzmiał, gdyż przecież jest to już drugi w ciągu kwartału, tego rodzaju tragiczny wypadek. Przecież 8 stycznia br. w podobny sposób zginęło między przystankami kolejowymi Wrzeszcz i Politechnika trzech młodych ludzi. Razem więc w ciągu trzech miesięcy w podobnych okolicznościach zanotowaliśmy na trasie pomiędzy Gdynią a Gdańskiem 7 śmiertelnych ofiar. Jest wprawdzie pewna różnica między obu wypadkami: o ile w styczniu pośrednią przyczyną „winogron” wiszących na pociągu elektrycznym były zaburzenia ruchu w szczytowych godzinach dojazdu do pracy i do szkół, o tyle przed tygodniem zaburzeń takich nie było, a wypadek miał miejsce dopiero w porze inauguracyjnej wzmożony ruch. Informując o tragicznym wypadku w Gdyni, opieraliśmy się na pierwszych, niekompletnych jeszcze wiadomościach i podaliśmy, iż pociąg zdążający z Gdyni w kierunku Wzgórza Nowotki nie był przepełniony, a „winogrono” na jednym z wagonów było rezultatem jedynie lekkomyślności młodych pasażerów. Dotychczasowe wyniki dochodzeń wykazały jednak, że jest to prawda tylko częściowa. Faktycznie skład pociągu nie był przepełniony, jednak ostatnie dwa wagony już po odjeździe z przystanku Gdynia Stocznia nie mogły pomieścić wszystkich pasażerów i część z nich wisiała przy drzwiach. Naturalnie w niczym to nie usprawiedliwia lekkomyślności młodych ludzi, którzy w wypadku, gdy nie mogli zdążyć przejść do bardziej luźnych wagonów, powinni byli zrezygnować z jazdy, tak zresztą, jak to uczyniło wielu innych pasażerów pozostając na przystanku. Tak więc pociąg odjechał ze stacji Gdynia Stocznia z wiszącymi „winogronami” na dwu ostatnich przepełnionych wagonach. Na stacji Gdynia Osobowa sytuacja powtórzyła się, a pociąg znów odjechał z „winogronami” przy ostatnim wagonie, podczas gdy środkowa część składu była stosunkowo mało zapełniona. W tym miejscu nasuwa się mimo wszystko uwaga pod adresem kolejowej służby ruchu. Na podstawie obowiązujących przepisów obsługa pociągu winna sprawdzić przed odjazdem czy wszyscy pasażerowie wsiedli i czy wszystkie drzwi są zamknięte i dopiero wówczas dać sygnał do odjazdu. Powstaje jednak pytanie czy tego rodzaju zgodne z przepisami postępowanie jest zawsze możliwe do przeprowadzenia i słuszne. Jeżeli traktowalibyśmy odpowiedź z myślą o bezpieczeństwie podróżnych, to sprawa byłaby jednoznaczna: pociąg nie może wyruszyć ze stacji oblepiony „winogronami” i z nie zamkniętymi drzwiami. Czy jednak w godzinach szczytowego ruchu, gdy częstotliwość pociągów wynosi obecnie 7,5 min efekty rygorystycznego przestrzegania wspomnianego przepisu nie doprowadziłyby do całkowitej dezorganizacji rozkładu jazdy? Na pewno tak. Zresztą możemy tu posłużyć się przykładami z okresu po styczniowym wypadku, kiedy to służba ruchu stosowała się (ale w zasadzie tylko w okresach mniejszego nasilenia ruchu) rygorystycznie do przepisu, w wyniku czego pociągi stały czasem na stacjach i przystankach po kilkanaście minut, a opóźnienia pociągów sięgały pół godziny. Wróćmy jednak do wypadku sprzed tygodnia. Z zeznań świadków wypadku wynika, że ani na przystanku Gdynia Stocznia, ani na stacji Gdynia Osobowa nie było w momencie odjazdu obwieszono „winogronem” pociągu żadnego przedstawiciela służby porządkowej. Na koniec warto sprostować pewną nieścisłość, która wkradła się do pierwszych informacji na ten temat. Otóż pociąg z którego zerwani zostali młodzi pasażerowie zatrzymał się jednak na trasie, a jedynie pociąg zdążający w przeciwnym kierunku dojechał do stacji Gdynia Osobowa. Jakie wnioski nasuwają się więc po przeanalizowaniu obu tragicznych wypadków? Wydaje się, że jedynym rozsądnym rozwiązaniem do czasu stworzenia technicznych warunków bezpieczniejszego podróżowania koleją elektryczną w trójmieście (co nastąpi dopiero za parę lat po wprowadzeniu nowego taboru) może być ścisła współpraca pasażerów oraz organów porządkowych i samych kolejarzy. Młodzież należy wszelkimi dostępnymi środkami pouczać na każdym kroku o niebezpieczeństwie grożącym wskutek jeżdżenia na stopniach lub przy otwartych drzwiach. Starsi pasażerowie powinni natomiast zwracać baczniejszą uwagę na zachowanie się młodzieży i nie wahać się przed interwencją w razie potrzeby. Musimy pamiętać, że również nasze dzieci mogą być narażone na podobne niebezpieczeństwo. Organa porządkowe, a więc MO i SOK winny pełnić służbę stale w godzinach większego nasilenia ruchu na wszystkich bardziej uczęszczanych stacjach i przystankach, przy czym ich interwencje powinny być jak najbardziej zdecydowane. Wreszcie od samych kolejarzy powinniśmy domagać się ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów. Apelujemy więc zarówno do pasażerów, jak i kolejarzy oraz organów porządkowych, o wspólną troskę o życie i bezpieczeństwo młodzieży!

8-12.04: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej w relacji Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. Osob. i w kierunku odwrotnym w dniach od 8 do 12 bm. (pięć dni) w godzinach 8:20 do 13:05 ruch pociągów elektrycznych będzie się odbywać w odstępach 30-minutowych.

10/11.04: Woj. Przedsiębiorstwo Robót Wodociągowych i Kanalizacyjnych w porozumieniu z WPK GG informuje, że z uwagi na potrzebę dokonania przekopów pod torami tramwajowymi linii 3, dziś, tj. 10 bm. od godz.

20 do godz. 5 rano dnia 11 bm. tramwaje nr 3 nie będą kursować na odcinku od Targu Węglowego do ul. Jana z Kolna. Komunikacja w tym czasie i na tej linii odbywać się będzie autobusami WPK GG.

11.04: Marian Spychalski – Przewodniczącym Rady Państwa.

12.04: Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku zawiadamia, że z dniem 12 bm. wznowiono ruch kołowy przez most pontonowy w Kieźmarku w ciągu drogi Warszawa – Gdańsk oraz przeprawę promową przez Wisłę w Świbnie na trasie Gdańsk – Krynica Morska. Przeprawa promowa czynna jest obecnie codziennie od godz. 5 do 22, a w okresie od 1 lipca do 15 września od godz. 5 do 24.

12-17.04: w związku z pracami trakcyjnymi na linii Gdańsk – Gdynia od godz. 8:20 do 13:05 pociągi podmiejskie kursują co 30 min.

13-15.04: jak informuje dyrekcja WPK GG, dziś, 13 bm. (sobota) do godziny 18:30 tramwaje, autobusy i trolejbusy kursować będą normalnie, natomiast w porze od 18:30 do 23 ruch będzie częściowo ograniczony, zależny od potrzeb. Wozy nocne jeździć będą normalnie do godziny 6 rano dnia następnego. W dniu 14 bm. (pierwsze święto) tramwaje linii 2, 4 i 12 kursować będą wg rozkładu świątecznego od godz. 5 rano, na pozostałych liniach tramwajowych i trolejbusowych – od godz. 6 rano, natomiast autobusy – od godz. 7. Do godz. 13 – częstotliwość ruchu dostosowana do potrzeb, po tej godzinie – jak w każdą niedzielę (z nielicznymi wyjątkami). Autobusy linii 104, 105, 110, 117, 124, 133, 138 i mikrobus 201 nie będą kursować. Autobusy linii 101, 126, 128 i 129 będą kursować od godziny 13. W poniedziałek, 15 bm. – komunikacja WPK GG jak w każdą niedzielę.

16.04: otwarcie ruchu na nowo wybudowanej ul. 3 Maja w Gdańsku.

16-19.04: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej między stacjami Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz w dniach 16 do 19 kwietnia od godziny 8:30 do godz. 13 ruch pociągów elektrycznych między Gdańskiem Gł. a Gdynią Gł. Osobową odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

17.04: cisza, to pragnienia licznych mieszkańców miast, drażnionych na co dzień hałasem; wielu bowiem z nich, podobnie jak mieszkańcy ul. Partyzantów we Wrzeszczu, sąsiadujący z zajezdnią WPK GG, wystarczyłaby spokojna noc, umożliwiająca sen. Ludzie, o których mowa od lat toczą batalię z wymienionym przedsiębiorstwem, apelując o ową ciszę, ale bez skutku. Wprawdzie WPK ufundowało większych rozmiarów tablicę zalecającą ciszę itp., ale tablica nie wpływa na „temperament autobusów” WPK GG, ustawianych tak w dzień, jak w nocy tuż pod oknami mieszkań na znacznym odcinku ul. Partyzantów: włączane prawostronnymi kołami na chodnik nocują tam, zaś o świcie kopcą w okna spalinami, hałasują zapuszczanymi motorami, zatraskiwanymi drzwiami. Rozumiemy lokalowe kłopoty WPK GG, ale nie od rzeczy jest żądanie, by przedsiębiorstwo wczuło się również w sytuację swych sąsiadów. Wydaje nam się, że przynajmniej na noc można by autokary sytuować w obrębie własnego dziedzińca, na co – do dziś – nie chce przystać przedsiębiorstwo, formalnie lekceważące bynajmniej nie wygórowane propozycje swych sąsiadów. Lekceważeniem są również pseudodowcipy niektórych niższych urzędników, „doradzających” udręczonym ludziom: „to się wyprowadźcie” i stwierdzających, że „inni mają gorzej”. Pójście tu na kompromis jest chyba konieczne, jak konieczne jest poszanowanie wzajemnych potrzeb i sytuacji. Wierzmy, że dyrekcja WPK GG prawidłowo ustosunkuje się do sprawy, analizując własne możliwości i wychodząc naprzeciw prośbom i skargom swych najbliższych sąsiadów z ul. Partyzantów.

21.04: w związku z robotami torowymi na trasie Sopot – Wrzeszcz w niedzielę, 21 bm. od godz. 1:20 do 12:05 ruch pociągów elektrycznych na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Osobowa odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych.

21.04: od kilku już dni czynna jest już nowo wybudowana trasa komunikacyjna w Gdańsku – ul. 3 Maja. Tędy kierowany jest ruch kołowy do śródmieścia. Mimo, iż u zbiegu 3 Maja i Świerczewskiego zainstalowano sygnalizacją świetlną, ruchem kołowym „dyrygują” tu również funkcjonariusze drogowi MO.

22-26.04: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej między stacjami Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz w dniach 22 - 26 kwietnia od godziny 8:30 do godz. 13 ruch pociągów elektrycznych między Gdańskiem Gł. a Gdynią Gł. Osobową odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

23.04: spore zamieszanie w komunikacji drogowej w śródmieściu Gdańska, spowodowane całkowitym zamknięciem dla ruchu mostu Błędnik. Ruch skierowano w obu kierunkach ulicą 3 Maja. Większość kierowców, niezorientowana w nowym układzie trasy, musiała zawracać na rondzie przed Błędnikiem i kierować się Podwalem Grodzkim na ulicę 3 Maja. Już pierwszy dzień wykazał, że w porze większego nasilenia ruchu kołowego, mimo regulacji przez MO (sygnalizacja świetlna nie jest jeszcze czynna), tworzyły się spore korki u zbiegu ulic 3 Maja

i Świerczewskiego. Drugim punktem newralgicznym nowego układu (przynajmniej do czasu przyzwyczajenia się kierowców i zaznajomienia z nową trasą) było skrzyżowanie Huciska z Podwalem Grodzkim i Kalinowskiego. Wreszcie wielu kierowców, nie zwracających bacznej uwagi na nowo ustawione znaki, było zaskoczonych zamknięciem dawnego wjazdu z ul. Kalinowskiego w kierunku Wałów Jagiellońskich i Okopowej. Otóż dawny wjazd naprzeciw Bramy Wyżynnej służy obecnie (jak niegdyś) dla pojazdów udających się w kierunku ul. Kalinowskiego (obecnie dwukierunkowej) lub pl. 1 Maja, natomiast pojazdy jadące od strony ul. Świerczewskiego muszą przejechać przez cały plac 1 Maja i dopiero włączyć się do ruchu na ul. Okopowej.

26.04: załogi elektrowozowni PKP w Gdyni Chyloni oraz Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Gdańsku Przeróbce wstrząśnięte niedawnymi wypadkami śmierci młodych podróżnych w kolei elektrycznej, podjęły prawie równocześnie zobowiązania dla uczczenia 1 Maja, V Zjazdu PZPR i 50-lecia ZZK, mające na celu opracowanie projektu racjonalizatorskiego dotyczącego zwiększenia bezpieczeństwa podróżowania koleją elektryczną na Wybrzeżu. Obie załogi przeprowadziły ostatnio próby urządzeń, które powinny w dużym stopniu uniemożliwić otwieranie drzwi w wagonach kolei elektrycznej w czasie jazdy. Inicjatywa kolejarzy spotkała się z poparciem nie tylko kierownictwa DOKP, ale i Ministerstwa Komunikacji, zwłaszcza Centralnego Zarządu Trakcji. W tych dniach bawiła na Wybrzeżu ekipa ekspertów Centralnego Zarządu Trakcji z dyrektorem mgr inż. J. Skonieckim, z udziałem przedstawicieli DOKP Gdańsk z zastępcą dyrektora inż. St. Malinowskim, przedstawicielami instancji partyjnych Gdańska i Gdyni, przedstawicielami Politechniki Gdańskiej. Komisja ekspertów oceniła projekty zarówno ZNTK, jak i z elektrowozowni w Chyloni, sprawdzając działanie urządzeń wmontowanych już próbnie do jednostek elektrycznych. Rozwiązanie ZNTK przewiduje otwieranie awaryjne tylko jednych drzwi z każdej strony wagonu, natomiast rozwiązanie chyłońskie przewiduje urządzenie awaryjne otwierania każdych drzwi. Ponadto koszt realizacji projektu ZNTK wynosi ok. 40 tys. zł na jednostkę elektryczną, a realizacji projektu chyłońskiego ok. 28 tys. zł. Po dyskusji komisja ekspertów postanowiła przyjąć do realizacji projekt załogi elektrowozowni w Chyloni, przede wszystkim ze względu na konieczność zachowania możliwości awaryjnego otwierania każdych drzwi (szczególnie ważne w wypadku np. pożaru w wagonie, uszkodzenia w sterowaniu, przyciśnięcia kogoś drzwiami itp.). Komisja zwróciła uwagę jednak na to, że utrzymanie drzwi zamkniętych za pomocą sprężonego powietrza, nie wyklucza możliwości ich otwarcia przez osoby nieuprawnione. Tak więc zastosowanie tego dodatkowego zabezpieczenia nie wyeliminuje całkowicie możliwości jazdy przy otwartych drzwiach, a jedynie je utrudni. Praktycznie bowiem takiego rozwiązania, które by w pełni uniemożliwiało otwieranie drzwi (przy zachowaniu koniecznych warunków awaryjnego bezpieczeństwa) do tej pory nie ma i to nie tylko u nas, ale we wszelkich tego rodzaju konstrukcjach na świecie. Wychodząc z założenia, że utrzymanie drzwi w stanie zamkniętym w czasie jazdy stanowi tylko jeden z elementów utrudnienia jazdy pasażerom w sposób niedozwolony, komisja przedyskutowała również inne możliwości. Chodzi tu przede wszystkim o możliwość zdjęcia listwy między progami wejściowymi, zlikwidowanie klamek zewnętrznych przy drzwiach oraz wykonanie trwałych napisów na drzwiach i oknach ostrzegających pasażerów przed niebezpieczeństwem jazdy na zewnątrz wagonu. Przewiduję się, że przystosowanie taboru naszej kolei elektrycznej do nowych warunków konstrukcyjnych realizowane będzie przez ZNTK w Gdańsku, Mińsku Mazowieckim oraz w Zakładach Naprawczych Elektrowozowni w Chyloni. Termin zakończenia tych prac przewiduje się do końca września br. Wszystko to jednak będzie mogło zdać praktyczny egzamin tylko przy właściwej dyscyplinie podróżnych i pomocy organów porządku publicznego.

28.04: w związku z robotami niedzielnymi przy budowie „Błędnika” nad torem z kierunku Nowego Portu ulegnie zmianie rozkład poc. elektrycznych na tej trasie 28 bm. od godz. 4:10 do godz. 22:10. Pociągi elektryczne będą kursowały z Nowego Portu tylko do przystanku Nowe Szkoty wg następującego rozkładu jazdy: Odjazd z Nowego Portu – 4:45, 5:24, 6:10,48, 7:29, 8:04, 9:20,54, 10:50, 11:30, 12:10,50, 13:30, 14:10,50, 15:30, 16:10, 17:00,40, 18:50, 19:34, 20:10,46, 21:20, 22:10, Nowe Szkoty – Nowy Port: 5:01,41, 6:25, 7:03,49, 8:19, 9:39, 10:10, 11:15,55, 12:35, 13:15,55, 14:35, 15:15,55, 16:29, 17:23,59, 19:17,50, 20:30, 21:05, 21:41 i z Gdańska Gł. 22:25, 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 przystanku Gd. Politechnika. Bilety w relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie zachowują ważność na trasie Gdańsk Gł. – Gd. Politechnika. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

29-30.04: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej między stacjami Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz w dn. 29 i 30 bm. od godz. 8:30 do godz. 13 ruch pociągów elektrycznych między Gdańskiem Gł. a

Gdynia Osob, odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

30.04: po południu Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Gdańsku przekazało do użytku kolejny odcinek drogi w osiedlu Przymorze. Jest to półkilometrowy odcinek ul. Chłopskiej, łączący Piastowską z Pomorską i zamykający tym samym ten lokalny, ale ważny dla osiedla węzeł komunikacyjny. Jezdnia jest asfaltowa, szeroka na 7 metrów, oświetlenie uliczne kompletne, chodniki płytowane. W tym rejonie Miejski Zarząd Dróg i Mostów buduje tzw. przepust, w związku z czym dopiero po zakończeniu prac możliwe będzie ukończenie prac telekomunikacyjnych.

1.05: w dniu 1 Maja w godzinach od 8 do 16 pociągi elektryczne na trasie Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. kursować będą co 7,5 min, w pozostałych godzinach – jak w dni świąteczne.

1.05: w dniu 1 maja do godz. 8:45 pojazdy komunikacji miejskiej kursują wg rozkładu świątecznego. Od godz. 8:45 do 13 nastąpi ograniczenie ruchu i zmiana przebiegu tras poszczególnych linii tramwajowych i autobusowych. Wstrzymany będzie ruch na al. Zwycięstwa od Opery do węzła Hucisko. Tramwaje linii 2 kursować będą na trasie: Oliwa – Wrzeszcz – Lotnisko, „3” jeździć będzie z Nowego Portu do Klinicznej, „8” z Łąkowej do Targu Węglowego, „12” od siedziby Prezydium MRN do Siedlec, trasa „13” Brzeźno – pętla Ogrodowa Wrzeszcz. Na pozostałych liniach tramwajowych bez zmian. Autobusy „101” do godz. 10 jeździć będą z Wrzeszcza traktem konnym obok al. Zwycięstwa, ul. 3 Maja, a dalej linią „115” przez Suchanino w kierunku Gdyni. W Gdyni zaś ulicami: Dworcową, Podjazd i Śląską do dworca PKP. W Sopocie w obu kierunkach przez ul. Armii Czerwonej. Linia „122” jedzie z Oliwy do Sopotu przez Kamienny Potok, ul. Czerwonej Armii (w obu kierunkach). Linie „129” i „131” kursować będą od Wrzeszcza do Gdańska i z powrotem tą samą trasą jaką jeździć będzie autobus „101”. „117” z Oliwy do Sopotu – ul. Armii Czerwonej w obu kierunkach. Do godz. 8 ruch kołowy normalny, od 8:15 ograniczenia. Z Gdańska do Wrzeszcza samochody osobowe jadą ulicami: Wały Jagiellońskie, plac 1 Maja, ul. Kalinowskiego, 3 Maja i traktem konnym oraz al. Grunwaldzką. Autobusy: ul. Świerczewskiego, Kartuską, Wyczółkowskiego, Schuberta, Schumanna, Sobieskiego, Hibnera i al. Grunwaldzką. Samochody ciężarowe przez Wały Jagiellońskie, plac 1 Maja, Kalinowskiego, Świerczewskiego, Kartuską, Wyczółkowskiego, Beethovena, Sobieskiego, Hibnera i al. Grunwaldzką. Z Nowego Portu do Gdańska dla pojazdów samochodowych jednakowa trasa: ul. Kliniczną, K. Marksa, Mickiewicza, Wyspiańskiego, Miszewskiego i trasami ustalonymi z Wrzeszcza do Gdańska. Autobusy PKS do Elbląga jadą al. Leningradzką do ul. Elbląskiej. W kierunku Tczewa, Kościerzyny, Starogardu: ul. Okopową, Jedności Robotniczej, w kierunku Kartuz przez Żukowo ul. Świerczewskiego i Kartuską. Z dworca autobusowego autobusy w kierunku Oliwy, Chwaszczyna, Kartuz (przez Banino) kierowane będą ulicami objazdowymi: Świerczewskiego, Kartuską, Nowolipie, Schuberta, Sobieskiego, Hibnera, Sienkiewicza, Jańskową Doliną, Batorego, Partyzantów, Słowackiego do Grunwaldzkiej.

1.05: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 1 maja zostaje wznowiona komunikacja autobusowa na linii „113” Oliwa ul. Westerplatte – Zoo. Autobusy linii „113” będą odjeżdżać z przystanku przy ul. Westerplatte od godz. 8:30 do 18:30 co 30 minut. Częstotliwość kursowania autobusów w niedziele i dni świąteczne będzie zwiększona odpowiednio do potrzeb.

2.05: kiedy przed paru laty postanowiono rozładować korki na skrzyżowaniu Huciska i Wałów Jagiellońskich, powstał pomysł wprowadzenia na Wałach jednokierunkowego ruchu samochodowego. Obecnie, to jest po oddaniu do użytku ul. 3 Maja i uczynieniu z tej ulicy oraz z ul. Kalinowskiego głównej arterii przelotowej w śródmieściu, nie ma już obawy powstawania zakłóceń ruchu przed „Żakiem”. Natomiast szczególnie niebezpieczne stało się skrzyżowanie Huciska z ciągiem ul. Kalinowskiego i Podwala Grodzkiego. Trzeba – jeszcze przed szczytem letnim – odciążać to skrzyżowanie. Odciążeniem takim mogłoby być przywrócenie na Wałach Jagiellońskich samochodowego ruchu dwukierunkowego.

6.05: w związku z modernizacją tunelu dworca głównego Gdynia Gł. Os. zamyka się od dnia 6.05.1968 r. (poniedziałek) aż do odwołania dojście do peronu trakcji elektrycznej i peronu trakcji parowej od strony holu głównego. Wejście na peron trakcji elektrycznej tylko od strony dworca podmiejskiego (elektrycznego), natomiast na perony trakcji parowej od strony ulicy Czerwonych Kosynierów.

12.05: w związku z uroczystościami związanymi z odsłonięciem pomnika Walki i Męczeństwa na terenie b. obozu koncentracyjnego Stutthof – w niedzielę 12 bm. udadzą się do Sztutowa z Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz wszystkich miast powiatowych kolumny samochodowe przewożące uczestników uroczystości. Szczególne nasilenie ruchu pojazdów wystąpi na trasie Gdańsk – Warszawa na odcinku Gdańsk – Kieźmark – Nowy Dwór – Rybina – Łaszki – Sztutowo. Wobec powyższego organizatorzy uroczystości w Sztutowie proszą osoby udające

się pojazdami samochodowymi w kierunku Warszawy w godzinach 8-11 oraz od 13-18 o korzystanie z trasy przez Pruszcz – Tczew, a posiadacze samochodów udających się Indywidualnie do Sztutowa o przejazd trasą Gdańsk – Sobieszewo – Świbno – Stegna – Sztutowo. Ponadto w dniu tym zostanie zamknięty wjazd na drogę Sztutowo – Łaszki – Rybina ponieważ ruch pojazdów będzie się odbywał na tym odcinku w jednym kierunku z Rybiny do Sztutowa. W celu umożliwienia dojazdu na uroczystości mieszkańcom woj. gdańskiego, udającym się do Sztutowa środkami transportu publicznego wzmocniona zostanie komunikacja kolejowa pomiędzy Gdynią i Gdańskiem oraz pomiędzy Nowym Dworem i Sztutowem. Pociągi elektryczne na trasie Gdynia – Gdańsk będą w tym dniu kursowały w godzinach 7-10 oraz od 14 do 16:38 tak jak w dni robocze, tj. co 7,5 minuty. Z Nowego Portu do Gdańska zostanie uruchomiony dodatkowy pociąg o godzinie 7:53. Pociąg kolei dojazdowych na linii Nowy Dwór – Stegna – Sztutowo odjeżdżający z Nowego Dworu o godz. 8:18 zostanie skierowany bezpośrednio do Sztutowa. Ponadto z Nowego Dworu do Sztutowa będzie dodatkowy pociąg osobowy o godz. 9:45. Pociąg powrotny do Nowego Dworu z przystanku kolejowego Sztutowo Muzeum o godz. 13:24. Państwowa Komunikacja Samochodowa uruchomi w dniu 12 maja br. dodatkowe autobusy, które odjadą do Sztutowa o godz. 9 z dworca autobusowego w Gdańsku, z dworca kolejowego w Malborku oraz z dworca kolejowego w Elblągu. Przejazd powrotny pasażerów tych autobusów będzie możliwy do zakończeniu uroczystości.

12.05: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 12.V.68 r. zostają zmienione trasy przebiegu i usytuowanie przystanków na niżej podanych liniach autobusowych kursujących w Gdyni. Autobusy linii 101, 105, 125 i 134 jadące w kierunku pl. Konstytucji będą kursować ulicami Władysława IV i Migaly z pominięciem ulic Świętojańskiej, pl. Kaszubskiego i Jana z Kolna. Autobusy linii 137 jadące z Witomina będą kursować jak dotychczas ul. Kielecką, następnie zamiast w ul. Śląską będą skręcać w prawo na węzeł przy ul. Czolgistów objeżdżając go pierwszym przejazdem i następnie w kierunku pl. Konstytucji kursować ulicami Władysława IV i Migaly. Autobusy wyżej wymienionych linii będą obowiązywać następujące przystanki: na ul. Władysława IV przed skrzyżowaniem z ulicą Czolgistów (z wyjątkiem autobusów linii 134 jadących ze Wzgórza Nowotki ul. Czolgistów i pomijających przystanek), na ul. Władysława IV za skrzyżowaniem z ul. 22 Lipca, na ul. Migaly przed pl. Konstytucji po wyjeździe ulicy Władysława IV na ul. Migaly z wyjątkiem autobusów linii 101 i 137, które dojeżdżają tylko do pl. Konstytucji i mają usytuowane przystanki przed dworcem PKP). Autobusy linii 109 i 128 jadące z Babich Dołów i Obłuża będą dojeżdżać do pl. Kaszubskiego ul. Jana z Kolna z pominięciem pl. Konstytucji i ul. Starowiejskiej. Następnie z pl. Kaszubskiego w kierunku Babich Dołów i Obłuża autobusy będą kursować ulicą Migaly. Przystanki dla autobusów linii 109 i 128 jadących do pl. Kaszubskiego będą usytuowane na ul. Jana z Kolna, przystanek końcowo-początkowy – na dotychczasowym przystanku linii 133. Jadące w kierunku Obłuża – na ul. Migaly przed pl. Konstytucji. Przystanek linii 133 znajdujący się na pl. Kaszubskim (w kierunku Redłowskiej) zostanie przeniesiony do przodu ok. 80 m w kierunku ul. Starowiejskiej. Pozostałe trasy autobusów i usytuowanie przystanków – bez zmian.



13/14-17/18.05: w związku z wykonywaniem dalszych robót przy budowie wiaduktu „Błądnik” na odcinku

Gdańsk Gł. – Wrzeszcz, w nocy z 13/14, 14/15, 15/16, 16/17, 17/18 maja br. od godziny 24.00 poc. elektryczne będą kursowały w zmienionym rozkładzie jazdy. Pociągi po północy będą kończyły i rozpoczynały bieg z przystanku osobowego Gdańsk Stocznia. Aby dojechać do Gdańska Gł. i odjechać z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na przystanku Gdańsk Stocznia (w kierunku Gdyni Gł. Os.) podróżni będą mogli korzystać z pociągów elektrycznych Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

19.05: w związku z robotami przy budowie sieci ciepłowniczej w dniu 19.5.1968 r. od godz. 0:30 do zakończenia robót (niedziela) zamknięta zostanie dla ruchu kołowego ul. Świętojańska w Gdyni na odcinkach: 1. od skweru Kościuszki do ul. Zygmuntowskiej, 2. od Traugutta do ul. Czołgistów. Trolejbusy linii 21, 23 i 22 kursować będą od Prezydium MRN. Autobusy kursować będą ul. Władysława IV. Od Placu Kaszubskiego do Wzgórza Nowotki uruchomione zostaną dodatkowe autobusy. Woj. Przeds. Robót Wod.-Kan. w Gdańsku i WPK GG przepraszają za zakłócenia w komunikacji.

20/21.05: WPK GG informuje, że w związku z wymianą szyn tramwajowych na przejeździe przez al. Grunwaldzką u wylotu ul. Wojska Polskiego we Wrzeszczu w dniu 20 bm. od godz. 22 do 6 rano dnia 21 bm. dla ruchu kołowego zamyka się, prawą jezdnię ul. Grunwaldzkiej z kierunku Oliwy do Wrzeszcza, na odcinku od ul. Chopina do ul. Wojska Polskiego. Objazd z Oliwy do Wrzeszcza od al. Grunwaldzkiej ulicami Chopina i Wojska Polskiego.

20/21-25/26.05: w związku z wykonywaniem dalszych robót przy budowie wiaduktu „Błędnik” na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz w nocy 20/21, 21/22, 22/23, 23/24, 24/25, 25/26 maja br. od godz. 24:00 pociągi elektryczne będą kursować w zmienionym rozkładzie jazdy. Pociągi po północy będą kończyły i rozpoczynały bieg z przystanku osobowego Gdańsk Stocznia. Chcąc dojechać do Gdańska Głównego i odjechać z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na przystanku Gdańsk Stocznia w kierunku Gdyni Gł. Osob. podróżni mogą korzystać z pociągów elektrycznych relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie.

23.05: w związku robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej od stacji Sopot do stacji Gdynia Gł. Osob. we czwartek od godz. 8:35 do godz. 13:10 ruch pociągów elektrycznych między Gdańskiem Gł. i Gdynią Gł. Osob. będzie się odbywać wg następującego rozkładu jazdy: z Gdańska Gł. do Gdyni Gł. Os. 8:20, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:27; do Wejherowa 9:20, 10:20, 12:20, 13:15; 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 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.

26.05: zatwierdzono już nowy rozkład jazdy autobusów PKS, obowiązujący od 26 maja br. Zaszły w nim poważne zmiany poprzedzone konferencjami w wydziałach komunikacji prezydiów powiatowych rad narodowych. Uzgodniono 128 wniosków spośród 210, które wpłynęły do Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS. Ogólnie kierowano się zasadą likwidacji linii dalekobieżnych na rzecz lokalnych. Zlikwidowano np. linie Gdańsk – Wrocław, Gdańsk – Olsztyn, czy Gdańsk – Malbork – Grudziądz, a więc z miastami, które mają dobre połączenie kolejowe. 26 maja br. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS otwiera natomiast 34 nowe linie komunikacyjne. W sezonie letnim będą otwierane linie szczególnie atrakcyjne pod względem turystycznym, jak np. Gdańsk – Wieżycy – Chmielno, prowadząca przez słynną już „Drogę Kaszubską”, oddaną do użytku w ubiegłym roku. Linia ta będzie otwartą od 23 czerwca. Bardzo atrakcyjną trasą przebiega nowo otwarta linia: Gdańsk – Kartuzy – Kościerzyna. Będą również sukcesywnie otwierane sezonowe, istniejące już w latach ubiegłych linie oraz zwiększy się liczbę kursów. Od 26 maja wznawia się linię Gdańsk – Koszalin – Świnoujście, którą otwarto w roku ubiegłym w związku z napływem gości skandynawskich. Przewiduje się również sukcesywne zwiększenie kursów na trasach najbardziej uczęszczanych. Na trasie Gdańsk – Krynica Morska częstotliwość kursów może być zwiększona zależnie od potrzeb z 8 kursów obecnie do 39.

28.05: tramwaj linii „3” odjeżdżający dotychczas z Nowego Portu o godz. 23:13 do Targu Węglowego, będzie odjeżdżał o godz. 23:16. Tramwaj linii „15” odjeżdżający dotychczas z Nowego Portu o godz. 23:18 tylko do Lotniska, będzie odjeżdżał o godz. 23:18 do pętli przy ul. Ogrodowej we Wrzeszczu.

2.06: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że począwszy od 2 bm. uruchamia w dni świąteczne od godz. 9:00 do 19:00 autobus sezonowy linii 104 bezpośrednio z pl. Konstytucji do Polanki Redłowskiej z częstotliwością co 30 minut.

4.06: z powodu przebudowy Błędnika wszystkie tramwaje jadące przez Wiadukt Błędnik skierowano ulicą 3 Maja.

10-11.06: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z podłączaniem gazociągu przy zbiegu ulic Polanki i Armii Polskiej w Oliwie w dniach 10 i 11 bm. zostanie zamknięty ruch kołowy na ul. Polanki od ul. Obrońców

Westerplatte do ul. Armii Polskiej. W wymienionych dniach autobusy linii 113 będą kursować w obu kierunkach ul. Armii Radzieckiej z pominięciem ul. Obrońców Westerplatte. Przystanek początkowy dla linii 113 będzie w tym czasie usytuowany na ul. Armii Radzieckiej na miejscu dotychczasowego przystanku linii 122.

14/15.06: w związku z wykonywaniem dalszych robót przy budowie wiaduktu „Błędnik” na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz, w nocy 14/15 czerwca br. od godz. 24 pociągi elektryczne będą kursowały wg zmienionego rozkładu jazdy. Pociągi po północy będą kończyły i rozpoczynały bieg z przystanku osobowego Gdańsk Stocznia. Dojazd do Gdańska Gł. i odjazd z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na p.o. Gdańsk Stocznia w kierunku Gdyni Gł. Osób. pociągami elektrycznymi relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Główny i odwrotnie.

17/18-21/22.06: w związku z wykonywaniem dalszych robót przy budowie wiaduktu „Błędnik” na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz, w nocy 17/18, 18/19, 19/20, 20/21, 21/22 czerwca br. od godz. 24 pociągi elektryczne będą kursowały wg zmienionego rozkładu jazdy. Pociągi po północy będą kończyły i rozpoczynały bieg z przystanku osobowego Gdańsk Stocznia. Dojazd do Gdańska Gł. i odjazd z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na p.o. Gdańsk Stocznia w kierunku Gdyni Gł. Osób. pociągami elektrycznymi relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Główny i odwrotnie.

20.06: Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Gdyni zawiadamia mieszkańców ul. Długiej na Witominie, że w okresie od dnia 20.6. do 30.7.1968 r. nastąpi zamknięcie ww. ul. ze względu na przeprowadzany remont sieci wodociągowej.

20.06: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zawiadamia mieszkańców Witomina, że w związku z robotami prowadzonymi na ul. Długiej w okresie od 20.6. do zakończenia robót autobus linii nr 103 i 137 będzie dojeżdżał do ul. Wielkokackiej – róg Stawnej.

24.06: na sesji MRN w Gdyni podjęto uchwałę pozbawiającą niektóre ulice charakteru dróg miejskich. Ma mocy powyższej uchwały przedsiębiorstwo „Dalmor” będzie zarządzać ulicami: Związku Walki Młodych, Św. Piotra – na odcinku od ul. Waszyngtona do Śledziowej, Śledziową oraz drogą dojazdową do magazynów „Dalmoru” na Oblużu. Ulica Energetyków od Marchlewskiego do Gołębiej, Gołębia od Energetyków do wjazdu na teren stoczni oraz ul. Czechosłowacka wraz z wiaduktem nad torami kolejowymi, Węglową, Warsztatową, Chrzanowskiego (z przejazdem awaryjnym przez tory kolejowe do Węglowej), Francuską, Polską, Rotterdamską, Celną, Indyjską, Dokerów i Rumuńską. Zespół Elektrowni dbać będzie o odcinek ul. Energetyków (od Gołębiej do wjazdu na teren Elektrowni), Spółdzielnia Inwalidów „Wybrzeże” o ulicę Spółdzielczą od Al. Zwycięstwa do bezpośredniego dojazdu oraz o sam dojazd do Zakładu Pracy Chronionej w Orłowie, Gdańskie Przedsiębiorstwo Transportu Budowlanego o ul. Łużycką i Hutniczą (od Puckiej do trasy Leszczyńki). Ulica Opata Hackiego będzie podopieczną Miejskiego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego, a ul. Bolesława Krzywoustego – Gdańskiego Przedsiębiorstwa Surowców Wtórnych. Stacje Radiowe i Telewizyjne sprawować będą zarząd nad drogami dojazdowymi do Radiostacji na Oksywiu (od ul. Bosmańskiej i ul. kmdr. Grudzińskiego), Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Ciepłej nad drogą dojazdową do kotłowni przy ul. Śląskiej. Jeżeli któraś z ulic stanowi dojazd do kilku zakładów pracy koszty jej budowy, przebudowy, konserwacji itp. pokrywają wszystkie zainteresowane instytucje, a procent udziału w kosztach ustala zakład sprawujący zarząd nad drogą zakładową. Uchwała wejdzie w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku.

30.06: PKP i PKS w końcu ubiegłego roku rozpoczęły na terenie gdańskiego okręgu akcję porządkowania współpracy przewozowej, zwłaszcza na liniach równoległych. Pierwsze efekty tej pracy ujawniły się obecnie, kiedy powołany przez Ministerstwo Komunikacji zespół przedstawicieli PKS, PKP i PSK zakończył prace analityczne i wprowadził w życie pierwsze swoje decyzje. Jako kryteria, określające które linie komunikacyjne pasażerskie obsługiwane przez PKS należy uważać za równoległe do linii kolejowych, przyjęto że należą do nich między innymi wszystkie międzywojewódzkie linie autobusowe, łączące miasta posiadające stacje autobusowe oraz linie wewnątrzwojewódzkie, na których przystanki PKS znajdują się w odległości nie większej, niż 3 km od istniejących przystanków i stacji kolejowych. W komunikacji towarowej przyjęto jako równoległość przewozów PKS i PSK do linii PKP wszystkie regularne kursy prowadzone na zlecenie Państwowej Spedycji Krajowej na odległość większą, niż 100 km, doraźne przewozy wykonywane przez PKS na zlecenie klientów na odległość ponad 100 km, z wyjątkiem tras międzynarodowych, i wreszcie doraźne kursy na zlecenie PSK na odległość ponad 100 km, gdzie dla przewozu przesyłek drobnych wyznaczone są specjalne kursowe wagony towarowe. W wyniku dokładnej analizy w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie PKS w Gdańsku zlikwidowano 5 linii dalekobieżnych i skrócono kursy na szeregu liniach, między innymi Wejherowo – Łębork do relacji Wejherowo – Linia oraz Gdynia – Miastko do relacji Gdynia – Bytów. Dzięki temu, w ruchu pasażerskim zaoszczędzono 1 autobus, który

przeznaczono na poprawę komunikacji lokalnej na odcinkach o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego, zmniejszając równocześnie przebiegi autobusów o ponad 103.000 wozokilometrów oraz koszty eksploatacji o blisko 600 tys. złotych miesięcznie. Jeżeli chodzi o przewozy towarowe, to zgodnie z przyjętymi założeniami zlikwidowano od tej pory około 30 linii samochodowo-towarowych, które niepotrzebnie dublowały pracę kolei, w ten sposób jedynie w Przedsiębiorstwie Spedycji Krajowej w Gdańsku osiągnięto zwolnienie 6 samochodów, zmniejszono przebiegi o ponad 555 tysięcy wozokilometrów, uzyskując równocześnie oszczędności w kosztach eksploatacji wynoszące miesięcznie ponad 2,7 mln złotych. Dzięki temu posunięciu można było z powodzeniem przeznaczyć odzyskany tabor samochodowy do wykonania pilnych przewozów interwencyjnych. Jak wynika z tego krótkiego przeglądu dokonanego wspólnie przez kolejarzy, przedstawicieli transportu samochodowego i PSK na terenie DOKP Gdańsk, przyniosło to już poważne efekty w postaci uporządkowania podstawowych zasad współpracy w obsłudze terenu i ludności przez komunikację zarówno samochodową, jak i kolejową. Jedno jest pewne, że dublowana praca nie przynosi efektów ekonomicznych i nie przyczynia się do poprawy sytuacji przewozowej w terenie.

1.07: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z przebudową jezdni ul. Potokowej we Wrzeszczu, ulica ta od 1 lipca będzie zamknięta całkowicie dla ruchu kołowego na okres 2 miesięcy. W okresie przebudowy jezdni, autobusy linii 116 z powodu braku dróg objazdowych, będą kursować z ul. Partyzantów do pętli linii 110 w Brętowie z wyłączeniem ul. Potokowej. Bilety miesięczne pracownicze 52-przejazdowe na odcinek Brętowo Cegielnia, ul. Słowackiego (granica strefy taryfowej) nie będą sprzedawane.

1.07: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 1 lipca 1968 r. droga Błotnik – Trzcino – Wiślinka zostanie zamknięta dla ruchu kołowego na okres jej przebudowy. W związku z tym od 1 lipca zawieszają kursowanie autobusów linii „136” aż do odwołania, to jest na okres zamknięcia ruchu.

1.07: WPK GG informuje, że autobus linii „123” kursujący na trasie Dworzec Gł. – Olszynka tylko w dni powszednie w szczycie rannym i popołudniowym od 1 lipca będzie kursować również w godzinach pozaszczytowych i w dni świąteczne z częstotliwością co 24 min.

1/2-4/5.07: w związku z demontażem konstrukcji stalowej wiaduktu „Błędnik” na odcinku Gdańsk – Wrzeszcz w nocy z 1/2, 2/3, 3/4, 4/5 lipca br. od godz. 24 pociągi elektryczne będą kursowały w zmienionym rozkładzie jazdy. Pociągi po północy będą kończyły i rozpoczynały bieg z przystanku osobowego przy Stoczni. By dojechać do Gdańska i odjechać z Gdańska do pociągów oczekujących na przystanku Stocznia w kierunku Gdyni, podróżni mogą korzystać z pociągów elektrycznych relacji Gdańsk – Nowy Port i odwrotnie.

11.07: z dniem dzisiejszym do 31.12.1968 r. zostanie zamknięty dla ruchu odcinek ul. Mickiewicza w Malborku od ul. Jasnej do ul. Dzierżyńskiego. W związku z tym ustala się następującą trasę dla ruchu miejskiego i tranzytowego: plac Wolności, 17 Marca, Poczty Gdańskiej. Linia autobusowa nr 1 skierowana zostanie ulicami: Grunwaldzką, Dzierżyńskiego i Sienkiewicza. Linia autobusowa nr 2 skierowana zostanie ulicami 17 Marca i Poczty Gdańskiej.

11.07: mieszkańcy trójmiasta obserwują trwające od pewnego czasu roboty drogowe na tak zwanym trakcie konnym alei Zwycięstwa we Wrzeszczu. Otóż prace te, jak informuje dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów, mają na celu poszerzenie o wiele za wąskiej, jak na nasze potrzeby jezdni. Nie przekraczająca obecnie 5 i pół metra szerokości, po zakończeniu wspomnianych prac – co nastąpi pod koniec bieżącego roku – wzrośnie do 7 metrów, przy zachowaniu możliwości dalszego poszerzenia na przyszłość. Trakt otrzyma również nową nawierzchnię asfaltową, nowe chodniki i całkowicie nowe oświetlenie typu parkowego. Koszt tej inwestycji oblicza się na 10 milionów złotych. Nie jest to mało, zważywszy jednak, że oddanie miastu dodatkowej arterii komunikacyjnej, uprości poważnie planowaną w przyszłości przebudowę całej alei Zwycięstwa. Przy okazji wiadomość z przebiegu prac ziemnych na ulicy Grunwaldzkiej (przy „Akwarium”) tak mocno utrudniających obecnie, w pełni sezonu letniego, ruch kołowy w mieście. Wyznaczone na koniec czerwca zakończenie, jak widać przeciągnęło się i co gorsza, nie wygląda na to, że wykonawca – „Hydrobudowa” 6 – upora się z nimi przed zakończeniem następnego terminu (wyznaczonego nb. przez siebie) – 15 lipca. Jest to klasyczny przykład braku odpowiedzialności organizacyjnej... W najbliższych dniach Miejski Zarząd Dróg i Mostów przystępuje – co zainteresuje pewnie wszystkich mieszkańców górnego Wrzeszcza – do przebudowy trasy linii autobusowej „116” na odcinku ulicy Juliusza Słowackiego do Cegielni w Brętowie. Ulica Potokowa, bo o niej to mowa, była dotychczas prawdziwym postrachem kierowców zarówno zimą, jak i latem. Całkowicie nowa nawierzchnia z asfaltu i w dodatku poszerzona będzie więc miłą niespodzianką i dla kierowców i dla pasażerów.

16/17-19/20.07: w związku z demontażem konstrukcji stalowej wiaduktu „Błędnik” na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz w nocy z 16/17, 17/18, 18/19, 19/20 lipca br. od godz. 24:00 pociągi elektryczne będą kursowały w zmienionym rozkładzie jazdy. Pociągi po północy będą kończyć bieg i rozpoczynać z przystanku osobowego Stocznia. Chcąc dojechać do Gdańska Gł. i odjechać z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na przystanku Gdańsk Stocznia w kierunku Gdyni Gł. Osob. podróżni mogą korzystać z pociągów elektrycznych relacji Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie.

20.07: z okazji Święta Odrodzenia Wojewódzki Komitet Frontu Jedności Narodu i Wojewódzka Rada Narodowa w Gdańsku organizują w sobotę 20 lipca br. o godz. 18:30 uroczystość w Operze Leśnej w Sopocie. W tym dniu pociągi elektryczne kursować będą z Gdańska i Gdyni co 7,5 minuty w godzinach od 17 do 18:15 oraz od 22 do 23. Ponadto po zakończeniu uroczystości WPK GG postawi przy Operze Leśnej autobusy, które kursować będą w kierunku Gdańska i Gdyni od godz. 22 do 23:30.

22/23-26/27.07: w związku z demontażem konstrukcji stalowej wiaduktu „Błędnik” na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz w nocy z 22/23, 23/24, 24/25, 25/26, 26/27 lipca br. od godz. 24:00 pociągi elektryczne będą kursowały w zmienionym rozkładzie jazdy. Pociągi po północy będą kończyć bieg i rozpoczynać z przystanku osobowego Stocznia. Chcąc dojechać do Gdańska Gł. i odjechać z Gdańska Gł. do pociągów oczekujących na przystanku Gdańsk Stocznia w kierunku Gdyni Gł. Osob. podróżni mogą korzystać z pociągów elektrycznych relacji Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie.

25.07: Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych będą miały piękną drogę dojazdową. Buduje ją Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych na zlecenie zakładów, a pośrednio ODIM-u na długości 3,2 km. Koszt wynosi ponad 14 milionów zł, ale droga będzie solidna, o gładkiej nawierzchni, z lanego asfaltu, na podbudowie betonowej. Dla pieszych przewidziano chodnik z płyt. Ponieważ teren, przez który prowadzi droga jest podmokły, wiele czasu pochłonęły roboty wstępne: przygotowanie podłoża, tj. nawiezenie i zniwelowanie ok. 80 tys. m³ ziemi. Roboty prowadzone są w dobrym tempie, nawet z pewnym wyprzedzeniem harmonogramu, bo ambicją wykonawców jest oddać drogę do użytku przed końcem roku, tj. kilka miesięcy przed zaplanowanym terminem. Robotami kieruje ta sama grupa ludzi, co przebudową ul. 3 Maja. Kierownikiem budowy jest mgr inż. Mikołaj Gawryluk. W przyszłości droga ta, jak informuje dyrekcja Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów, będzie stanowić jeden z odcinków tzw. Zielonej Drogi, prowadzącej wzdłuż zatoki. Droga połączy Wisłoujście z Nowym Portem, a dalej z Brzeźnem, Przymorzem, Jelitkowem, Sopotem i Gdynią. Na całość – olbrzymią, niesłychanie kosztowną inwestycję musimy jeszcze poczekać, ale niektóre odcinki są już realne. Np. Biuro Projektów MGK przygotowuje dokumentację techniczną na drogę z Brzeźna (od ul. Gdańskiej) do Przymorza i jest prawdopodobne, że w 1970 r. zacznie się jej budowa.

25/26.07: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że w związku z przebudową torów tramwajowych w Oliwie w nocy 25 na 26 lipca 1968 r. od godz. 23:00 do godz. 4:30 zostanie wstrzymany ruch tramwajów od przystanku przy ul. Westerplatte w Oliwie do pętli tramwajowej w Jelitkowie. Tramwaje linii „20” i „50” będą dojeżdżały w Oliwie tylko do przystanku przy ul. Westerplatte. Od przystanku przy ul. Westerplatte do Jelitkowa zamiast tramwaju linii „50” kursować będzie autobus. Opłata za przejazd autobusem na ww. podanym odcinku będzie pobierana jak na liniach tramwajowych.

1.08: będzie uruchomiona w dni powszednie linia tramwajowa nr 10 na trasie Targ Węglowy – Siedlce (co 16 minut). Jednocześnie będzie ograniczona częstotliwość kursowania tramwajów linii nr 12 (również co 16 minut). Natomiast na odcinku Siedlce – Śródmieście tramwaje obu linii będą kursowały co 8 minut.

2.08: w lipcu minęło 15 lat od uruchomienia na trasie Gdańsk – Gdynia kolei elektrycznej, rozwiązującej w decydującym stopniu problem dojazdów do pracy. Trakcję elektryczną pomiędzy Gdańskiem i Gdynią uruchomiono w 1953 roku, jednakże już wcześniej zelektryfikowano trasę Gdańsk – Nowy Port. Elektryfikację linii podmiejskich zakończono całkowicie w 1957 roku doprowadzając kolej elektryczną do Wejherowa. Kolej elektryczna stała się najbardziej popularnym środkiem lokomocji w trójmieście i odciążała znacznie tramwaje, trolejbusy i autobusy. Z roku na rok rośnie liczba podróżnych przewożonych koleją elektryczną. Przykładowo w r. 1959 osoby przewiezione „elektrycznymi” stanowiły około 30 proc. ogólnej liczby przewozów pasażerskich na terenie gdańskiej dyrekcji PKP. W latach 1967 i 1968 natomiast kolej elektryczna przewoziła ponad 60 procent wszystkich podróżnych DOKP Gdańsk. W ciągu doby kolej elektryczna przewozi blisko 250 tys. podróżnych. Stwierdzić trzeba, że z braku nowego taboru dla kolei elektrycznej przeżywa ona coraz poważniejszy kryzys. W związku z tym kolejarze postanowili przebudować trakcję elektryczną trójmiasta na napięcie 3000 V, które umożliwi wprowadzenie taboru polskiego. Idea ta ma być zrealizowana po 1970 roku.

2-15.08: w związku z kapitalnym remontem jezdni w okresie od 2 do 15 sierpnia będzie zamknięta dla ruchu kołowego ul. Sienna i ul. Stryjewskiego na odcinku od ul. Bajki na Przeróbce do ul. Budzysza w Stogach. W okresie tym autobusy linii 111 i 129 będą kursować w obu kierunkach ul. ul Siennicką, Lenartowicza i Wosia Budzysza. Przystanki autobusu linii 111 przy przystankach tramwajowych Przeróbka i Lenartowicza – Żłobek, linii 129 – na placu między ul. Stryjowskiego i Budzysza.

4.08: kolejarze gdańscy zabrali się wreszcie do modernizacji napisów i haseł informacyjnych na dworcach i przystankach kolei elektrycznej. Na pierwszy ogień poszedł dworzec gdański gdzie zainstalowano nowe hasła i napisy efektownie oświetlone. Ujednolicono jednocześnie krój liter haseł kolejowych, posługując się czcionką „paneuropa”. Kolejowa MO zainstalowała już na dworcach w Gdańsku i w Sopocie specjalne urządzenia sygnalizacyjne – alarmowe, aby przyspieszyć w razie potrzeby interwencję władz porządkowych.

8/9,9/10.08: PKP Informuje, że w związku z rozbiórką wiaduktu „Błędnik” w dniach 8/9, 9/10 bm. od godz. 22:10 do 4:15 pociągi elektryczne jadące z Gdyni Głównej będą kończyły swój bieg na przystanku Gdańsk Stocznia. Z odjazdem do Gdyni Gł. w godzinach: 22:27, 22:47, 23:09, 23:29, 23:57, 0:17, 0:37 i 0:57. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

9.08: dla lepszej obsługi podróżnych, gdańska dykcja PKP podjęła próbę na niektórych trasach sprzedaży biletów w pociągach przez ekipę kasjerów. Zamierzeniem gdańskich kolejarzy jest, by na liniach o dużej ilości podróżnych i wielu przystankach osobowych ułatwić podróżnym nabywanie biletów. Kasjerami pociagowymi będą w pierwszym rzędzie kasjerzy z tych stacji i przystanków, w których byli oni tylko częściowo wykorzystywani, istnieje także możliwość zatrudnienia tu emerytów kolejowych po uprzednim przeszkoleniu. DOKP przygotowuje obecnie kadrę sprzedawców i opracowuje regulaminy.

12/13,13/14.08: PKP Informuje, że w związku z rozbiórką wiaduktu „Błędnik” w dniach 12/13 i 13/14 bm. od godz. 22:10 do 4:15 pociągi elektryczne jadące z Gdyni Głównej będą kończyły swój bieg na przystanku Gdańsk Stocznia. Z odjazdem do Gdyni Gł. w godzinach: 22:27, 22:47, 23:09, 23:29, 23:57, 0:17, 0:37 i 0:57. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

19.08: Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Gdańsku zawiadamia, że ul. Budzysza w związku z przebudową zostanie zamknięta dla ruchu kołowego od dnia 19 sierpnia 1968 roku do dnia 28 września 1968 roku. Objazd w tym czasie odbywał się będzie ulicami Bajki, Sienną i Stryjewskiego.

22.08: przez wiele lat pasażerowie środków komunikacji miejskiej słusznie żądali od dyrekcji WPK GG, by na przystankach autobusowych i trolejbusowych wybudowano wiaty, chroniące ludzi przed deszczem i wiatrem. I doczekaliśmy się, że wreszcie na wielu zwłaszcza krańcowych przystankach owe wiaty pobudowano. Niestety nie pierwszy już raz piszemy o zastraszającej dewastacji tych urządzeń, o tym, że WPK GG zmuszane jest do tego, by zamiast budować nowe wiaty – remontować zniszczone przez chuliganów i wandalów. Oto ostatnia inspekcja zebrała znowu zastraszające wyniki: w Gdańsku odnotowano 125 powybijanych szyb, w Gdyni – 88, w Sopocie – 11. Są to szyby specjalnie zbrojone, reglamentowane i drogie. Sam zakup zniszczonego bezmyślnie szkła naraził WPK na straty ponad 12 tysięcy złotych, a nas, użytkowników wiat na to, że praktycznie pozbawiło się nas wiat ochronnych. Dyrekcja WPK apeluje za naszym pośrednictwem do pasażerów, by żywo reagowali na każdy przejaw wandalizmu, by nie dopuszczali do niszczenia społecznego dobra. Bez tego nie pomogą sporadyczne kontrole pracowników WPK, ani patrole milicyjne.

1.09: Dyrekcja WPK GG informuje, że po zakończeniu przez Miejski Zarząd Dróg i Mostów przebudowy jezdni ul. Potokowej we Wrzeszczu i umożliwienia wznowienia ruchu kołowego, autobusy linii 116 od 1.IX będą kursować normalnie na właściwej trasie tj. Wrzeszcz ul. Partyzantów – Brętowo Cegielnia.

6.09: od dłuższego już czasu budowano w Sopocie drugie przejście dla pasażerów pociągów dalekobieżnych. Dotychczas bowiem pasażerowie udający się np. w kierunku górnego Sopotu musieli sążnięcie nadkładać drogi wychodząc obok budynku dworcowego. Drugie wyjście jest już na ukończeniu. Za kilka dni z peronu dla pasażerów pociągów dalekobieżnych można już będzie wyjść bezpośrednio na ul. Marynarzy.

6.09: Gdańsk nie należy, niestety, do miast mogących się szczycić dobrymi, odpowiadającymi wymogom nowoczesności nawierzchniami ulic. Nie mówimy tu o zdecydowanie przelotowych, głównych arteriach, bo te na ogół posiadają wysoką klasę, mamy na myśli ulice boczne, w szczególności – w dzielnicach peryferyjnych. Wystarczy zilustrować to liczbą: około 27 procent gdańskich ulic i chodników posiada tzw. nawierzchnię ziemną, czyli praktycznie nie posiada żadnej. A jest tych ulic, jest... Cały wielki Gdańsk posiada ich 970, o łącznej długości 510 kilometrów, tj. tyle, co prawie odległość Gdańska od Katowic. W przeliczeniu na metry kwadratowe, powierzchnie naszych ulic dają liczbę 4,5 mln m kw. Utrzymanie tego wszystkiego w stanie „używalności”,

budowa nawierzchni z prawdziwego zdarzenia, ulepszanie istniejących, nie mówiąc o złożonym i kosztownym procesie modernizacji całych węzłów i układów komunikacyjnych – to są sprawy, trudne, złożone, wymagające olbrzymich nakładów i przede wszystkim czasu. Jak wiemy gospodarzem miejskim w tej dziedzinie jest Miejski Zarząd Dróg i Mostów. Na nim spoczywa cały ciężar utrzymania i unowocześniania ulic, dróg, mostów i wiaduktów. O potrzebach w tym zakresie niech świadczy liczba 4 miliardów złotych, jakie należałoby wydatkować sukcesywnie do 1975 roku. Dane te uzyskano w oparciu o tzw. program rekonstrukcji branż, dający jednocześnie pełny wygląd w to, co posiadamy, oraz to, co winniśmy mieć. Oczywiście nakłady wydatkowane co roku na inwestycje i kapitalne remonty dróg prowadzone będą z uwzględnieniem ważności i znaczenia dla miasta tych przedsięwzięć. Jak się przewiduje, do końca bieżącej 5-latki nakłady te w skali rocznej wynosić będą ca 200 mln zł, w następnej – po 300 mln zł. Tegoroczne prace drogowe ocenia się na około 150 mln zł. Oczywiście do najpoważniejszych inwestycji bieżącego roku i dwóch następnych należy budowa mostu Błędnik. Wg planu co roku zakłada się tu przerób ponad 20 mln zł. Prezydium MRN czyni usilne starania, by zapewnić konieczne limity. Należy więc liczyć na to, że owe starania będą owocne i limity sukcesywnie zwiększane. Wieloletnie plany MZDiM idą przede wszystkim w kierunku przygotowywania dokumentacji ze średnio 3-letnim okresem wyprzedzenia w stosunku do planowanego terminu rozpoczęcia prac oraz maksymalnego zapewnienia mocy przerobowej. Dotyczy to zarówno inwestycji jak i kapitalnych remontów. Na rok przyszły przewiduje się z ważniejszych przedsięwzięć: kontynuację rozpoczętej w tym roku przebudowy arterii wlotowej do miasta – ul. Jedności Robotniczej. Ta złożona inwestycja prowadzona będzie – jak już pisaliśmy – do 1971 roku, pochłaniając dziesiątki milionów zł, ale też rozwiąże generalnie problem komunikacyjny, będzie niejako ukoronowaniem, zakończeniem kolejnego etapu budowy drogi państwowej nr 1. Zły stan techniczny, przestarzałość i „niewydolność” eksploatacyjną przedstawia również ul. Kartuska, ruchliwa i wylotowa arteria. Z radością odnotowujemy, że w roku przyszłym rozpoczną tu prace modernizacyjne nasi drogowcy oraz WPK GG (powstanie tu wreszcie dwutorowa linia tramwajowa). Koszt tej inwestycji kształtować się będzie na wysokości 20 mln zł, przewidywany przerób w roku 1969 – 10 mln zł. W roku przyszłym rozpocznie się również prace wartości 17 mln zł – przedłużenie ul. Karola Marksa we Wrzeszczu, doczekają się też przebudowy ul. Polanki i Bażyńskiego w Oliwie. Wymieniliśmy tylko te ważniejsze pozycje planu Zarządu Dróg i Mostów w Gdańsku. Z braku miejsca nie wspominamy o tych licznych, drobniejszych pracach prowadzonych w wielu punktach miasta. O pewnych, choć drobnych wspominamy. Dlatego, że ich wykonaniem załoga MZDiM uczci V Zjazd Partii. Mianowicie pracownicy Zarządu Dróg i Mostów w Gdańsku postanowili na cześć V Zjazdu zaoszczędzić w pracach prowadzonych systemem gospodarczym sumę co najmniej 700 tys. zł. Pieniądze w ten sposób uzyskane przeznacza ona na dodatkowe, pozaplanowe wykonanie prac remontowych ulic – szczególnie peryferyjnych. Dzięki temu mieszkańcy 10 takich ulic otrzymają nowe chodniki o łącznej powierzchni 9 tys. m kw. Wg ostatnich danych, 80 procent zobowiązań pracownicy MZDiM już zrealizowali. Drugim pięknym zobowiązaniem drogowców jest pozaplanowa budowa jezdni i chodników na ul. Grudziądzkiej we Wrzeszczu (1.800 m kw. jezdni i 500 m kw. chodnika) łącznej wartości ćwierć miliona złotych. Jest to ładny gest w kierunku przyszłych pracowników domu pracy chronionej spółdzielni inwalidów „Bałtyk”, dla których dojscie do miejsca pracy po złej, wyboistej drodze byłoby wielce uciążliwe i męczące. To zobowiązanie MZDiM wykona jeszcze w bieżącym miesiącu.

8.09: na razie wszystko to wygląda niezbyt zachęcająco: rozgrzebana, rozkopana jezdnia, pozrywane kamienie brukowe, typowy rozgardiasz panujący w trakcie wszelkich robót drogowych. Mamy na myśli tzw. trakt konny wzdłuż gdańskiej alei Zwycięstwa, który przechodzi aktualnie generalną przebudowę i modernizację. Prace prowadzone przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Gdańsku koncentrują się w tej chwili u zbiegu z ul. Śniadeckich.

13.09: w związku z rozpoczęciem roku szkolnego oraz w nawiązaniu do obowiązującego „planu sprzedaży biletów okresowych”, dyrekcja WPK GG apeluje do kierownictwa szkół o dokonywanie zakupu kart 52-przejazdowych dla uczniów – na listy zbiorowe.

15.09: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 15 bm. zostaje zawieszona kursowanie w dni świąteczne autobusu sezonowego linii 104 na trasie pi. Konstytucji — Polanka Redłowska.

15.09: w związku z kapitalnym remontem sieci trakcyjnej na odcinku Gdynia Orłowo – Gdynia Gł. Os. w niedzielę 15 bm. w godzinach od 4:00 do 13:00 ulegnie zmianie ruch pociągów elektrycznych wg następującego układu: między Gdańskiem i Sopotem pociągi będą kursowały w odstępach 20-minutowych w obydwu kierunkach, z Sopotu do Gdyni i Wejherowa będą kursowały w odstępach 40-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

16.09: w związku z prowadzonymi robotami drogowo-kolejowymi zamyka się w dniach od 16 września br. od godziny 7 rano do 19 września br. włącznie ulicę Ku Ujściu w Gdańsku dla ruchu drogowego na odcinku od przejazdu kolejowego na stacji Gdańsk Kanał Kaszubski do skrzyżowania z ulicą Kujawską przy Gdańskich Zakładach Nawozów Fosforowych. Objazd ulicą objazdową Ku Ujściu.

16.09-4.10: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Sopot w dniach od 16 września do dnia 4 października w godz. od 8:30 do 13:00 w dni robocze z wyjątkiem sobót i niedziel, ruch pociągów trakcji elektrycznej odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych na całym odcinku od Gdańska Gł. do Wejherowa, w/g następującego rozkładu jazdy: wyjazd z Gdańska Gł. do Gdyni 8:43, 9:15, 9:45 itd., z Gdyni Gł. do Gdańska Gł. 8:22, 8:52, 9:22 itd., wyjazd z Wejherowa do Gdańska Gł. 8:21, 9:01, 9:21, 9:51, 10:23, 10:51, 11:21, 11:51, 12:21, 12:31, 12:49.

16/17.09: na stacji Gdańsk Główny w porze nocnej od godz. 22 do 4:15 w dniach 16 i 17 bm. ruch pociągów trakcji elektrycznej będzie się odbywać według następującego rozkładu jazdy: pociągi elektryczne jadące z Gdyni Głównej będą kończyć bieg na przystanku Gdańsk Stocznia z odjazdem do Gdyni Głównej o godzinie 22:27, 22:47, 23:09. 23:29, 0:17, 0:37, 0:57. Dla umożliwienia podróżnym dojazdu do Gdańska Głównego i odwrotnie podróżni będą mogli korzystać z pociągów elektrycznych relacji Gdańsk Nowy Port – Gdańsk Gł. i odwrotnie oczekujących na p.o. Gdańsk Stocznia.

16.09-30.03.69: Dyrekcja WPK GG informuje, że w związku z budową kanału sanitarnego i zamknięciem dla ruchu kołowego ul. Mostowej w Gdańsku od 16. bm. do 30.III.1969 r. autobusy linii „123” i „131” będą dojeżdżać z kierunku Wrzeszcza tylko do Bramy Nizinnej. Przystanek końcowy i początkowy dla tych linii będzie usytuowany w miejscu dotychczasowego przystanku „na żądanie” znajdującego się na ul. Dolna Brama.

19.09-10.10: w związku z przebudową schodów w tunelu przy ul. Bohaterów Monte Cassino w Sopocie przejście dla pieszych zostało zamknięte do 10 października. Przejście czynne jest tylko ulicą Przejazd.

22.09: w związku z kapitalnym remontem sieci trakcyjnej na odcinku Gdynia Orłowo – Gdynia Gł. Os. w niedzielę 22 bm. w godzinach od 4:00 do 13:00 ulegnie zmianie ruch pociągów elektrycznych wg następującego układu: między Gdańskiem i Sopotem pociągi będą kursowały w odstępach 20-minutowych w obydwu kierunkach, z Sopotu do Gdyni i Wejherowa będą kursowały w odstępach 40-minutowych. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

25.09: w planie gospodarczym Gdańska na rok bieżący, w zakresie inwestycji drogowych przewidziano m.in. rozpoczęcie bardzo ważnych dla układu komunikacyjnego robót: przebudowy ul. Jedności Robotniczej od Św. Wojciecha do granic miasta. Wykonawca: Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych wszedł na teren budowy w ubiegłym miesiącu. W tej chwili trwają roboty przy formowaniu nasypu pod budowę nawierzchni przyszłej drogi okrężnej omijającej osiedle Św. Wojciech w kierunku Oruni. Planowany w tym roku przerób na sumę 1 mln 370 tys. zł prawdopodobnie będzie znacznie większy. GPRD sądzi, że uda się wykonać roboty w szerszym zakresie, a co za tym idzie będzie można skrócić zakładany termin realizacji inwestycji. Całość drogowych robót modernizacyjnych w tym punkcie Gdańska będzie zakończona w 1970 r.

25.09-1.10: w związku z wykonywanymi robotami na przejeździe kolejowym w ciągu ul. Dworcowej w Oruni, od dziś do 1.10 ogranicza się ruch kołowy w porze dziennej, natomiast od godz. 22 do godz. 6 będzie całkowicie zamykany przejazd dla ruchu kołowego. Ruch odbywać się będzie ul. Rejtana i Sandomierską.

27.09-15.11: w związku z remontem kapitalnym kanału sanitarnego przewodu wodociągowego ulica Tkacka w Gdańsku będzie zamknięta od 28 bm. do 15 listopada dla ruchu kołowego.

28.09: w związku z dalszymi robotami przy demontażu wiaduktu „Błędnik” w dniu 28 bm. pociągi elektryczne z Nowego Portu do Stoczni w godzinach od 8:30 do 13:30 będą kursować wg następującego rozkładu jazdy: odjazd z Nowego Portu do Stoczni o godz. 9:15, 9:50, 10:26, 11:30, 12:00, 12:50; odjazd ze Stoczni do Nowego Portu o godz. 9:35, 10:07, 11:17, 11:57, 13:07. Na przystanku Gdańsk Stocznia przesiadka do pociągów kursujących z Gdańska Gł. do Gdyni Gł. Osob. w obydwu kierunkach.

29.09: z powodu kapitalnego remontu sieci trakcyjnej na odcinku Orłowo – Gdynia Gł. Os. w niedzielę, w godzinach od 4 do godz. 13 pociągi elektryczne między Gdańskiem i Sopotem w obydwu kierunkach będą kursowały w odstępach 20 minutowych, a z Sopotu do Gdyni i Wejherowa – w odstępach 40-minutowych.

29.09: linii kolei elektrycznej z Gdańska Gł. do Nowego Portu kursują 2 zespoły, w których przebudowano urządzenia zamykające i otwierające automatycznie drzwi, tak że otwierają się one również tylko automatycznie. Już wkrótce kolejarze oddadzą do eksploatacji dalsze zespoły z przebudowanymi drzwiami, co powinno lepiej niż dotychczas zabezpieczać podróżnych przed wypadnięciem z wagonu w czasie jazdy. Przebudowę jednostek

elektrycznych w czynie społecznym dla uczczenia V Zjazdu PZPR wykonują załogi elektrowozowni w Chyloni i ZNTK w Gdańsku. W przebudowanych jednostkach drzwi zarówno zamykają się jak i otwierają automatycznie. Istnieje jednak możliwość awaryjnego otworzenia drzwi od wewnątrz przez przestawienie znajdującej się nad drzwiami ręczki kurka z pozycji „zamknięte” na „otwarte”. Rączka ta jest zabezpieczona plombą, która przy użyciu zostaje zerwana. Ma to na celu zabezpieczenie przed nieuzasadnionym awaryjną potrzebą otwieraniem drzwi w biegu. Winni nieuzasadnionego otwierania drzwi będą naturalnie pociągani do odpowiedzialności, awaryjne urządzenie może również służyć dla ręcznego zamknięcia drzwi w przypadku gdyby nie zamykały się one automatycznie. Warto również zwrócić uwagę pasażerom, że nie należy szarpać za uchwyty drzwiowe o ile drzwi nie otworzą się automatycznie, gdyż powoduje to dalsze uszkodzenia.

30.09: stacja kolejowa we Wrzeszczu otrzyma jeszcze w tym roku nowy dworzec pasażerski. Budynek dworcowy o pawilonowej architekturze z wielką powierzchnią przeszklonych ścian jest już gotowy. Brakuje jeszcze wystroju wnętrza i wyposażenia. Budowniczowie w tej chwili intensywnie pracują przy wykładaniu ścian głównego tunelu, łączącego budynek dworca z poszczególnymi peronami oraz przy wykończeniu wiaty.



30.09: w związku z dalszymi robotami przy demontażu wiaduktu „Błędnik” w dniu 30 bm. pociągi elektryczne z Nowego Portu do Stoczni w godzinach od 8:30 do 13:30 będą kursować wg następującego rozkładu jazdy: odjazd z Nowego Portu do Stoczni o godz. 9:15, 9:50, 10:26, 11:30, 12:00, 12:50; odjazd ze Stoczni do Nowego Portu o godz. 9:35, 10:07, 11:17, 11:57, 13:07. Na przystanku Gdańsk Stocznia przesiadka do pociągów kursujących z Gdańska Gł. do Gdyni Gł. Osob. w obydwu kierunkach.

1.10: Dyrekcja WPK GG informuje, że od 1.10. zostaje wstrzymana w dni powszednie komunikacja autobusowa na trasie Oliwa, ul. Westerplatte – Zoo. Autobusy linii 113 będą kursować na wyżej podanej trasie wyłącznie w dni świąteczne.

1-2.10: w związku z dalszymi robotami przy demontażu wiaduktu „Błędnik” w dniach 1 i 2 października br. pociągi elektryczne z Nowego Portu do Stoczni w godzinach od 8:30 do 13:30 będą kursować wg następującego rozkładu jazdy: odjazd z Nowego Portu do Stoczni o godz. 9:15, 9:50, 10:26, 11:30, 12:00, 12:50; odjazd ze Stoczni do Nowego Portu o godz. 9:35, 10:07, 11:17, 11:57, 13:07. Na przystanku Gdańsk Stocznia przesiadka do pociągów kursujących z Gdańska Gł. do Gdyni Gł. Osob. w obydwu kierunkach.

7.10: „Hydrobudowa-9” Sopot zawiadamia, że od dnia 7.10.1968 r do dnia 31.3.1969 r. będzie zamknięta dla ruchu kołowego ulica Mostowa od Bramy Nizinnej do ul. Sandomierskiej. Dojazd na Olszynkę przez Orunię.

7-11.10: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Sopot w dniach od 7 do 11 października br. w godz. od 8:30 do 13 ruch pociągów trakcji elektrycznej odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych na całym odcinku od Gdańska Gł. do Wejherowa wg następującego rozkładu jazdy: wyjazd z Gdańska Gł. do Gdyni 8:43, 9:15, 9:45 itd., z Gdyni Gł. do Gdańska Gł. 8:22, 8:52, 9:22 itd., wyjazd z Wejherowa do Gdańska Gł. 8:21, 9:01, 9:21, 9:51, 10:23, 10:51, 11:21, 11:51, 12:21, 12:31, 12:49.

8-10.10: w związku z robotami na przejeździe kolejowym w ciągu ul. Ku Ujściu w Gdańsku Przeróbce zamyka się w/w przejazd dla ruchu kołowego w dniach 8-9.X. i 9-10.X. od godz. 23:30 do 4:30.

11.10: Dyrekcja WPK GG informuje, że w wyniku rozważań o przedłużeniu wybranych linii do stoczni dyrekcja wystąpiła do Wydziału Budownictwa, Urbanistyki i Architektury Prez. MRN w Gdańsku z prośbą o wskazanie gdzie by w okolicy wejścia do Stoczni Gdańskiej można najlepiej urządzić nową pętlę autobusową. Miejsce takie prawdopodobnie zostanie wskazane. Trzeba mieć nadzieję, że po dopełnieniu odpowiednich formalności WPK GG raźnie weźmie się do urządzenia nowej, bardzo potrzebnej pętli autobusowej.

12.10: na trasie kierowca autobusu przypomina pod wieloma względami kapitana okrętu – odpowiada za bezpieczne dowiezienie do celu pasażerów, musi sam podejmować różnorakie decyzje, a nie wszystkie przypadki potrafi przewidzieć. Bo trudno np. bawić się w proroka i odgadnąć, że pasażer, który wsiądzie na jakimś „zabitym deskami przystanku, będzie nalegał żeby autobus zmienił trasę bo on akurat chce jechać w innym kierunku, niż

to przewiduje rozkład, albo też mieć z góry ułożoną receptę na postępowanie z głośnym towarzystwem, które wraca z pracy w dniu wypłaty i chce w autobusie kontynuować wesołą zaczęłą zabawę. Rzecz jest tym trudniejsza, gdy chodzi o kierowcę, który na pekaesowskich trasach jeździ sam, bez konduktora. Takim właśnie kierowcą-konduktorem jest Janusz Piątek z gdańskiego oddziału PKS. Sam prowadzi swój San H-100 (pierwszy z nowej serii w gdańskim oddziale), przestrzegając w miarę możliwości punktualności kursów, sam sprzedaje bilety i reguluje ruchem pasażerów. Nie jest to sprawa łatwa, bowiem na większości tras zdarza się, że nie wszystkich chętnych można w wozie pomieścić. Ale przepisy, mówiące o dopuszczalnym obłożeniu, są nieubłagane, a autobusów jest wciąż za mało. Pewną pomocą dla kierowców są wprowadzane ostatnio tzw. kasowniki stabilne do biletów, przyspieszające procedurę sprzedaży. Dzięki skróceniu manipulacji z biletami na przystankach nie zachodzi potrzeba nadrabiania czasu na trasie... Janusz Piątek, zdobywca I miejsca we współzawodnictwie w dziale autobusów San. Jest też mężem zaufania gdańskich sanowców, czyli grupy liczącej ok. 110 osób. ~ Z jakimi związkowymi sprawami najczęściej się pan styka? – zapytujemy męża zaufania. ~ Głównie chodzi tu o pośrednictwo między kierowcami, a dyrekcją – koledzy uznali bowiem, że potrafię na ogół dogadywać się ze zwierzchnikami. Wynika to po części z mego dość spokojnego charakteru, ale także i z tego, że staram się nie dawać ponieść emocjom. Zresztą to jest cecha potrzebna każdemu kierowcy, zwłaszcza jeżdżącemu samotnie, bez konduktora. Zwykle jeżdżę na linii skarszewskiej – wyjeżdżam z Gdańska po południu, o godz. 15 i nocuję w Godziszewie, w pekaesowskim punkcie noclegowym, albo też w Starogardzie, gdzie mieszkam wraz z rodziną. Jeżeli jestem w domu, to wyjeżdżam o 5 rano, by zdążyć na pierwszy kurs do Gdańska. Tu przyjeżdżam o 10 – i czas do wyjazdu na kolejny kurs wykorzystuję właśnie na załatwianie spraw związkowych (w bazie nazywają mnie „nadwornym pisarzem”, bo często układam podania dla kolegów) oraz na przygotowanie autobusu do dalszej pracy, a na to zawsze godzinka, półtorej zjeżdżie. ~ To w domu bywa pan gościem? Cóż, tak wypada, na to już się nie poradzi. Rzeczywiście na dłuższy pobyt w domu stać mnie tylko wówczas, kiedy mam wolny dzień. ~ Czy rekompensują to panu zarobki? ~ Zarabiam wcale nieźle bo do 4 tysięcy miesięcznie. U nas kierowca powinien pracować 210-215 godzin i wówczas dostawalibyśmy premię. Ponieważ jednak z konieczności jeździmy więcej, przekraczając fundusz godzinowy, nie otrzymujemy więc premii – chociaż zarobki nasze rosną. To już jest jedna z dziwnych stron istniejących przepisów. ~ Jest pan liderem przodownictwa w pana placówce. Co składa się na to przodownictwo? ~ Takie sprawy, jak np. dyscyplina pracy, gotowość pojazdu, punktualność kursów, oszczędność paliwa i ogumienia, która zresztą jest oddzielnie premiowana. Ja np. za oszczędność paliwa mam miesięcznie przeciętnie 500-600 zł, otrzymuję też dodatek za to, że nie mam konduktora w wozie. Liczy się także to, że jak dotąd nie miałem żadnych raportów rewizorskich... ~ Gratulujemy, bołaczki pana? ~ San, mieszczący 40 pasażerów, to jednak za mały autobus – zwłaszcza na trasy o dużej frekwencji. Jest nam naprawdę przykro, gdy nie możemy zabrać do autobusu wszystkich chętnych, ale to już nie od nas zależy...

13-15.10: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Sopot w dniu 13 bm. od godziny 1:20 do 12:00 i w dniach 14 i 15 bm. od godziny 8:30 do 13:00 ruch pociągów trakcji elektrycznej odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych na całym odcinku od Gdańsk Gł. do Wejherowa. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

20.10: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Sopot w dniu 20 bm. od godziny 1:20 do 12:00 ruch pociągów trakcji elektrycznej odbywać się będzie w odstępach 30-minutowych na całym odcinku od Gdańsk Gł. do Wejherowa. Szczegółowe rozkłady jazdy przy kasach biletowych.

21.10: kolejarze budowlani z Oddziału Robót Budowlanych PKP w Gdańsku zakończyli 21 bm. I etap budowy wiaty na peronie kolei elektrycznej we Wrzeszczu. W związku z tym otwarto przejście tunelem łączącym peron z nowo budowanym dworcem, zamykając równocześnie wejście na peron od strony tunelu wychodzącego na ul. Wajdeloty gdyż właśnie z tej strony peronu prowadzi się obecnie II etap budowy wiaty. W pełnym toku są również prace przy oszkleniu nowego dworca. Po ich zakończeniu załogi Szydłowieckich Zakładów Kamienia Budowlanego przystąpią do kładzenia w hallu dworcowym granitowej posadzki. Kolejnym etapem będzie wystrój wnętrz nowego dworca, przygotowywany przez Państwową Pracownię Sztuk Plastycznych w Gdańsku.

30.10: całą nawierzchnię jezdnii ul. 10 Lutego w Gdyni przykryje nowa warstwa asfaltu. Zanim jednak to nastąpi pracownicy WPRD podnoszą o kilkanaście cm pasy bruku przy krawężnikach.

30-31.10: Dyrekcja WPK GG informuje, że w dniach 30 i 31 bm. zostaje uruchomiona specjalna komunikacja autobusowa na niżej podanych trasach. W dniach 30 i 31 bm. od godziny 15:00 do 17:00 na trasie: Wrzeszcz,

ul. Miszewskiego – Cmentarz Centralny autobusy oznaczone literą „M”, Gdynia, pl. Konstytucji – cmentarz Witomino autobusy oznaczone literą „K”.

1.11: Dyrekcja WPK GG informuje, że 1 listopada br. zostaje uruchomiona specjalna komunikacja autobusowa na niżej podanych trasach. W dniu 1. XI od godz. 9:00 do 18:00 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”. Witomino – Cmentarz Witomino (okrężnie z Witomina ul. Kielecką) autobusy oznaczone literą „W”. Ponadto w dniu 1.XI zostaną uruchomione od godz. 9:00 do 19:00 trolejbusy linii 26 oraz tramwaje linii 11. Zostanie również zwiększana częstotliwość na liniach 21, 28, 109, 117, 123, 129. W związku z wprowadzeniem w dniu 1.XI ruchu jednokierunkowego na ul. Witomińskiej autobusy linii 103 i autobusy oznaczone literą „W” będą kursować w kierunku Witomina ulicą Witomińską, natomiast z Witomina ul. Kielecką.

1.11: WPK GG komunikuje, że przedsiębiorstwo to likwiduje z dniem 1 listopada przystanek autobusowy linii „101”, „129” i „131”, znajdujący się przed wejściem na dworzec w Gdańsku, pozostawiając przystanek po drugiej stronie jezdni vis a vis hotelu „Monopol”.

1.11: w dniu 1 listopada br. pociągi elektryczne tylko na odcinku Gdańsk – Gdynia będą kursowały co 7,5 minuty od godziny 12:30 do 19:30, natomiast na odcinku Gdańsk – Nowy Port od godziny 13 jak w dni robocze.

1.11: Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem 1 listopada br. zawiesza na okres zimowy do odwołania kursowanie autobusu linii „113” Oliwa – Zoo.

4-22.11: w związku z robotami torowymi na torach trakcji elektrycznej na odcinku Gdynia Orłowo – Gdynia Osobowa w dniach od 4 bm. do 22 bm. w godzinach od 8:45 do 12:43 z wyjątkiem sobót i niedziel ruch pociągów trakcji elektrycznej będzie się odbywał na odcinku Gdańsk Gł. do Wejherowa wg następującego rozkładu: Gdańsk – Gdynia: 8:30, 9:00,25,50, 10:27,45, 11:15,45, 12:00,30, Gdynia – Gdańsk: 8:47, 9:17,42, 10:07,32, 11:02,30, 12:02,40, Wejherowo – Gdańsk: 8:46, 9:11,36, 10:00,30, 11:00,36, 12:16,46.

4/5.11: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z powodu wyłączenia wysokiego napięcia w sieci trakcyjnej tramwaje linii 20 i 50 nocą z dnia 4 na 5 bm. w godzinach od 24 do 4:30 kursować będą do pętli przy ul. Ogrodowej. W zamian tramwajów linii 20 i 50 na odcinku od alei Wojska Polskiego do Oliwy i Jelitkowa, kursować będą specjalne autobusy.

9.11: Teodor Czapczyk – Przewodniczącym Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni.

10.11: o minionych niedostatkach szybko się zapomina. Jeszcze kilka lat temu ul. 20 Października w Sopocie niczym nie przypominała dzisiejszej nowoczesnej arterii komunikacyjnej: była wąska, ciasna, o złej nawierzchni, a sprostac musiała funkcji przelotowej drogi na trasie Gdańsk – Gdynia. I dziś, gdyby tak rodowitego sopocianina zapytać: pamiętasz, jak to wyglądało kilka lat temu?, chyba długo przywoływałby w pamięci obraz tamtej ulicy. A przecież to tak niedawno, bo w 1965 roku ukończono budowę tej wielomilionowej inwestycji. Tegoż roku oddano też społeczeństwu do użytku tunel pieszy u zbiegu ul. Boh. Monte Cassino i 20 Października, obiekt znakomicie rozwiązujący problem bezpieczeństwa drogowego, stanowiący w sezonie fragment „ciągu” w kierunku Opery Leśnej.

10.11: „Budowa węzła Piastowskiego przebiega bardzo sprawnie” – informowaliśmy w dniu 25 sierpnia 1964 r. zapewniając w imieniu wykonawcy, że „do końca roku zakończone będą wszystkie roboty drogowe i trakcyjne (przełożenie torów kolejowych, sieci i oświetlenia), a możliwe jest również rozpoczęcie budowy tunelu...”. Modernizacja i rozbudowa układu komunikacyjnego Gdańska była istotną sprawą w minionym czterolecu. Bez realizacji takiego przedsięwzięcia inwestycyjnego nie można było mówić o dalszym rozwoju miasta, rozwiązaniu problemów ściśle związanych ze wzrostem motoryzacji i przewozu pasażerów środkami masowej komunikacji oraz przewozu towarów. Toteż do największych osiągnięć Gdańska w ostatnich latach należy budowa odcinka drogi państwowej nr 1 od Sopotu do Wrzeszcza, wybudowanie węzła Piastowskiego wraz z tunelem dla pieszych, wiaduktu przy ul. Jedności Robotniczej, kompleksowa przebudowa ul. 3 Maja i budowa dróg w nowych osiedlach mieszkaniowych. Obecnie trwają prace przy budowie wiaduktu Błędnik i częściowej modernizacji al. Zwycięstwa. Jeszcze w tej pięciolatce rozpoczną się roboty drogowe przy ul. Klinicznej, Marynarki Polskiej, K. Marksa i wielu innych. Również i w Gdyni inwestycje drogowe znajdują się w centrum uwagi gospodarzy miasta. W okresie międzyjazdowym przekazano do użytku całkowicie przebudowaną i zmodernizowaną ul. Powstania Wielkopolskiego w Redłowie, dalszy odcinek ul. Władysława IV, ul. Gniewską w Chyloni. Rok wcześniej niż zakładał plan zbudowano ulicę Kielecką. Relacjonując przebieg uroczystego otwarcia nowej drogi, które odbyło

się 15 grudnia 1967 r. pisaliśmy: „Ślepa ul. Kielecka w Gdyni, o prowizorycznej nawierzchni była do tej pory jedyną drogą dojazdową do kilku domów mieszkalnych i budującego się w tej dzielnicy hotelu. Od wczoraj stała się główną arterią komunikacyjną łączącą ciągle rozbudowujące się już kilkunastotysięczne osiedle Witomino z Gdynią. Na ulicę mającą 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”... Najważniejsza inwestycja drogowa aktualnie realizowana w Gdyni to przebudowa wąskiego gardła komunikacyjnego jakim jest ul. Czerwonych Kosynierów. Wartość robót wg kosztorysu wyniesie 170 mln zł. I w tym wypadku udało się przyspieszyć planowany harmonogram, rozpoczynając o wiele miesięcy wcześniej prace na pierwszym etapie budowy, tj. od ul. Cisowej do Leszczyńki.

11.11: w związku z robotami budowlanymi zamyka się z dniem 11 bm. do odwołania dotychczasowe zejście na peron przystanku osobowego Gdańsk Lotnisko a udostępnia się podróżnym dojście tymczasowe po przeciwnej stronie wiaduktu. Należy zachować szczególną ostrożność przy korzystaniu z omawianego przejścia oraz zastosować się – we własnym interesie – do zaleceń organów porządkowych.

12.11: dotychczasowa, ciasna, z przestarzałymi urządzeniami baza WPK GG, znajdująca się w Gdyni-Redłowie już od dawna nie spełniała swego zadania. Ciasnota była tak wielka, że wiele trolejbusów, autobusów i taksówek bagażowych „nocowało” pod gołym niebem. Ta sytuacja – jak informuje nas dyr. techniczny WPK GG inż. Maciej Gwiazda – zmusiła przedsiębiorstwo do podjęcia decyzji wybudowania oddzielnej bazy trolejbusowej, przewidzianej dla obsługi i naprawy 150 pojazdów. W 1965 roku Gdyńskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego rozpoczęło budowę. W nowej bazie przewiduje się stację obsługi trolejbusów z mechaniczną myjnią i odmrażalnią, warsztaty napraw głównych, którym podlega każdy trolejbus po przebiegu 150 tys. km oraz warsztat drugiej obsługi technicznej, przypadającej po każdych 8 tys. km. Ponadto przewiduje się budowę parkingu dla trolejbusów, własną stację energetyczną oraz nowoczesną ciepłownię, która w przyszłości obsłuży również inne przedsiębiorstwa w tym rejonie. Ten duży, niezbędny dla WPK GG obiekt przekazany będzie do eksploatacji w przyszłym roku. Po przetransportowaniu trolejbusów do nowej bazy, stara służyć będzie autobusom – oczywiście przebudowana i unowocześniona. Aczkolwiek trolejbusy w Polsce mają żywot ograniczony, eksploatację ich bowiem przewiduje się do roku 1985, nowa baza służyć będzie wówczas znacznie zwiększonemu taborowi autobusowemu.

16.11: Władysław Gomułka – I Sekretarzem KC PZPR.

17.11: w związku z robotami torowymi prowadzonymi na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Sopot w dniu 17 listopada br. (niedziela) w godz. od godz. 4:15 do 12:10 pociągi trakcji elektrycznej będą kursowały w zmienionym rozkładzie jazdy w odstępach 30-minutowych na całej linii od Gdańska do Gdyni Gł. i Wejherowa.

17.11: śnieg i spadek temperatury w drugiej połowie listopada nie powinny nikogo zaskoczyć. A jednak zaskoczyły i to właśnie tych, którzy powinni być szczególnie wyczuleni na możliwe zmiany aury, ponieważ odpowiadają za stan dróg, ulic, chodników – za ich zdatność do bezpiecznego poruszania się pieszych i pojazdów. W trójmieście obserwowaliśmy w piątek i sobotę ślizgawicę, ulice nie sprzątnięte, nie posypane piaskiem. Jeszcze gorsza była sytuacja na drogach za miastem. Mieliśmy telefony od czytelników o niedzielnych zakłóceniach w kursowaniu autobusów, które nie odjeżdżały w oznaczonej porze. Obecnie otrzymaliśmy z dyr. Woj. Przeds. Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku wyjaśnienie przyczyny tych zakłóceń. Oto co nam piszą: „W niedzielę 17 bm. wskutek gołoledzi i niedostatecznej operatywności służby drogowej, nieprzejezdne były następujące trasy: do godz. 8 Gdańsk – Elbląg, do godz. 11 Gdańsk – Starogard, do godz. 12 Pruszcz – Mierzeszyn, do godz. 15 Oliwa – Chwaszczyno – Kielno, do godz. 16 Gdańsk – Kościerzyna, do godz. 18 Gdańsk – Kartuzy. Wskutek tego nie wykonaliśmy 47 kursów i opóźniliśmy 5 kursów od 80 do 180 minut. Ponieważ w niedzielę wykonujemy naszymi pojazdami 160 kursów, tj. znacznie mniej niż w dzień powszedni, wypadło ponad 25 proc. przewidzianych rozkładem kursów. Ponadto autobusy innych jednostek PKS przyjeżdżają do Gdańska i w niedzielę wykonują 69 kursów. Minionej niedzieli autobusy obcych jednostek nie wykonały 36 kursów czyli więcej niż połowę. Zatem wskutek gołoledzi z regularnością było bardzo niedobrze. Dyspozytornia oddziału usiłowała skontaktować się telefonicznie z Wojewódzkim Zarządem Dróg Publicznych w Gdańsku i z Rejonem Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku, lecz telefony były tam nieczynne. Następnie dyspozytornia zwróciła się telefonicznie do Kontroli Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej i dopiero stamtąd otrzymała kilkakrotnie informacje o przejezdności dróg itp. W Kartuzach, Kościerzynie i Starogardzie milicja drogowa bardzo dobrze współdziałała z kierowcami i do momentu posypania dróg piaskiem nie wypuszczała autobusów z tych miast. Szczęśliwie się stało, że tylko jeden nasz autobus wjechał do rowu za Kartuzami i nie było rannych, a pojazd

nie uległ uszkodzeniu. Podobno jeden autobus ze Starogardu i jeden z Kartuz zostały w niedzielę poważnie uszkodzone. Wskutek gołodzi w czasie zimy 1966-67 zostało poważnie rozbitych 8 autobusów PKS, a w czasie zimy 1967-68 – 6 autobusów. Jeżeli, działalność służby drogowej w czasie obecnej zimy nie poprawi się, należy się liczyć z tym, że i tej zimy wskutek gołodzi może się rozbić kilka autobusów”. Sprawa nie wymaga chyba dalszych komentarzy. Niedzielną sytuacją na drogach powinna być dostatecznym przypomnieniem i ostrzeżeniem dla instytucji odpowiedzialnych za utrzymanie dróg w porządku.

22.11: na skrzyżowaniu 10 Lutego i Władysława IV w Gdyni zainstalowano nowe sygnały świetlne. Początkowo innowacja ta wywołała trochę zamieszania i dezorientowała zarówno kierowców jak i pieszych ponieważ na każdym rogu paliło się światło innego koloru. Ale sygnalizację szybko i sprawnie uregulowano i obecnie już ruch odbywa się bez żadnych zakłóceń. Można więc spodziewać się, że odtąd na tym niebezpiecznym, bo nader ruchliwym skrzyżowaniu wypadków już nie będzie.

29.11: jak informuje Wydział Gospodarki Komunalnej Prezydium MRN w Gdyni, w przyszłym roku planuje się wykonanie remontów kapitalnych dróg i zieleni na ogólną kwotę 11 mln zł, w tym 2.300.000 zł wyniesie koszt kapitalnych remontów zieleni. W zakresie robót drogowych w 1969 r. zakończone będą m.in. prace przy ul. 10 Lutego łącznie z ul. Dworcową oraz przy ul. ul. Syrokomli i Grottgera. Przy ul. Chwarznieńskiej mającej olbrzymie znaczenie dla mieszkańców osiedla na Witominie kontynuować się będzie roboty kosztem 3 mln 100 tys. złotych. A 2 mln zł planuje się na dalsze porządkowanie ul. Marchlewskiego i 1 mln złotych na budowę nowego pomostu na przystanku kolei elektrycznej Gdynia Stocznia. Z robót „zielonych”, które czekają Gdynię w przyszłym roku, do największych należy porządkowanie zieleńca na pl. Kaszubskim oraz pasów zieleni przy ul. Czołgistów (które musiały ulec dewastacji w związku z przeprowadzaniem kanału deszczowego, koniecznego dla odwodnienia Witomina). Ponadto zazieleni się stoki dzielące ul. Czołgistów od Partyzantów w miejscu powstającego tam ośrodka rekreacji i wypoczynku. Niestety, w planie gospodarki komunalnej dostosowanym do możliwości finansowych, brak odpowiednich środków na kontynuowanie robót przy ul. Czerwonych Kosynierów. Wskaźnik dyrektywny opiewa na sumę 3 mln zł. Jest to stanowczo za mała kwota w stosunku do potrzeb nawet w bardzo skromnym zakresie, bowiem z powodzeniem można by w przyszłym roku ustalić przerób na sumę 10 mln zł. Szczególnie, że nie ma żadnych problemów dokumentacyjnych. Są bowiem i dokumentacje i możliwości ustalenia nadzoru, a też i nie byłoby specjalnych kłopotów wykonawczych. Szybkie uporządkowanie wąskiego gardła komunikacyjnego jakim jest ul. Czerwonych Kosynierów, to sprawa dużej wagi dla miasta o czym DB pozwala sobie przypomnieć Wojewódzkiemu Zrzeszeniu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej licząc na ponowne jej przeanalizowanie. Mówiąc o zamierzeniach gospodarki komunalnej Gdyni nie można pominąć zaopatrzenia miasta w wodę. Obecnie prowadzi się rozbudowę jednego z ujęć co już w przyszłym roku w pewnym stopniu złagodzi niedobór wody, bowiem dzięki dalszemu odwiertom w ujęciu uzyska się dodatkowo od 1 do 2 tys. m sześć., wody na dobę, Ponadto 1 m sześć., wody dodatkowo przyniesie inwestycja, która ma poprawić zaopatrzenie Wielkiego Kacka. W dalszym ciągu, w przyszłym roku prowadzone będą roboty przybudowie nowego ujęcia. Nakład na ten cel wyniesie ok. 27 mln zł i już w końcu 1969 roku można spodziewać się pierwszych efektów. Ponadto 18 mln zł planuje się na budowę magistrali ciepłowniczej, przewidziano też nakłady na oświetlenie ul. Kieleckiej. DB nie ma nic „przeciwno” ulicy Kieleckiej, bo na pewno winna być jak najszybciej oświetlona, ale zdaniem DB w pierwszym rzędzie powinno się uwzględnić al. Zwycięstwa. O potrzebie oświetlenia odcinka al. Zwycięstwa – arterii komunikacyjnej którą z Gdańska w kierunku Gdyni przejeżdżać musi każdy samochód. Już chyba najwyższy czas zająć się uporządkowaniem oświetlenia na tej właśnie trasie, tak ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i ze względów reprezentacyjnych. Wjazd do miasta jest chyba w pewnym sensie wizytówką miasta?

30.11: Dyrekcja WPK GG informuje, że od 30 bm. został przyśpieszony w dni powszednie pierwszy odjazd autobusu linii 130 z Przegaliny. Zamiast o godz. 5:43 pierwszy autobus z Przegaliny odjeżdża w dni powszednie o godz. 5.40 i przyjeżdża do promu w Sobieszewie o godz. 6.

1.12: Dyrekcja WPK GG informuje, że po zakończeniu przebudowy części drogi lokalnej prowadzącej do Wiślinki z dniem 1.XII zostaje wznowiona komunikacja autobusowa linii 136 na trasie Gdańsk pl. 1 Maja – Wiślinka według niżej podanego rozkładu jazdy: w dni robocze: z pl. 1 Maja: 4:38, 6:05, 7:40, 14:15, 15:47, 17:20, 19:00, z Wiślinki: 5:20, 6:50, 8:30, 15:00, 16:35, 18:10, 19:45. Odjazdy w dni świąteczne z pl. 1 Maja: 5:45, 7:20, 8:55, 10:30, 15:10, 16:50, 18:30, 20:10, z Wiślinki: 6:30, 8:10, 9:40, 11:15, 15:58, 17:30, 19:18, 20:58.

4.12: starając się systematycznie informować czytelników DB o postępie robót na największej w Gdańsku budowie drogowo-mostowej, tj. nowego wiaduktu nad torami kolejowymi, DB zajrzał na plac budowy. Jak wiemy,

roboty te są kontynuacją budowy arterii komunikacyjnej z południa na północ (Tczew – Gdynia). Rozpoczęto je po zakończeniu przebudowy Węzła Piastowskiego. Poza budową wiaduktu, który wykonują pracownicy z Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych, równolegle trwają roboty przy budowie nowego węzła przy Bramie Oliwskiej. Inwestycja (koszt około 80 mln zł) zgodnie z planowanym terminem ma być całkowicie oddana do użytku 31 grudnia 1970 roku. Istnieją jednak możliwości znacznego przyspieszenia robót, co według opinii fachowców powinno nastąpić ile zostanie zachowany nieprzerwany cykl produkcyjny. Kierownik budowy wiaduktu inż. Tadeusz Kubiak ma tu na względzie warunki atmosferyczne: głównie chodzi tu o okres zimy, kiedy temperatura minusowa nie pozwala na betonowanie konstrukcji nośnych. Sam wiadukt będzie się składał z 4 ław fundamentowych, na których staną słupy nośne, tworząc w ten sposób filary pod żelbetową płytę, na której zostanie położona nawierzchnia jezdni dla ruchu kołowego i szyny dla trakcji elektrycznej oraz 2 przyczółki. To są główne elementy wiaduktu. Do tej pory zrobiono 2 ławy fundamentowe i na jednej z nich ustawiono rząd słupów nośnych. Zrobiono również murki oporowe i daleko są zaawansowane prace przy budowie przyczółka od strony DOKP. Poza tym są to żmudne prace ziemne i rozbiórkowe, bardzo często jedynie pośrednio związane z budową, a pochłaniające wiele wysiłku załogi. Do takich prac należy zaliczyć zakończoną już budowę tunelu pod torami dla wszelkiego rodzaju kabli i przewodów rurowych. Równolegle wielkie prace ziemne prowadzi drugi wykonawca generalny inwestycji – GPRD – budujący węzeł przy Bramie Oliwskiej. Tutaj właśnie robi się bezkolizyjne skrzyżowanie dla linii tramwajowej nr 12, która pod wiaduktem będzie przechodziła w ul. 3 Maja, a następnie na ul. Świerczewskiego. Również robi się tu zasadniczą korektę łuku wpadającego z węzła w ul. Kolejową na most kratowy. Pociągające jest to, że do tej pory, pomimo wielu nieprzewidzianych planem technicznym trudności, roboty przebiegają zgodnie z harmonogramem, a na niektórych odcinkach nawet wyprzedzają plan.

17.12: poprawa w komunikacji kolejowej w trójmieście nastąpić może dopiero pod koniec 1969 roku, po całkowitym zelektryfikowaniu linii kolejowej do Gdyni i Wejherowa. Wówczas to zwolni się spora część taboru, który można będzie skierować na trasę trójmiejską, ponadto zaś po zelektryfikowanej linii dalekobieżnej kursować będą również między Gdańskiem i Wejherowem pociągi podmiejskie, odciążając dotychczasową linię. Zanim to jednak nastąpi pasażerowie muszą podejść ze zrozumieniem do aktualnej sytuacji i starać się pomóc kolejarzom w zapewnieniu bezpieczeństwa podróżowania. Tymczasem to, co obserwujemy codziennie w godzinach największego ruchu, wskazuje na dużą lekkomyślność, szczególnie młodzieży. Mimo wzmożonej czujności personelu techniczno-ruchowego, organów MO i SOK, młodzież lekceważy podstawowe zasady bezpieczeństwa i dyscypliny społecznej. Wyraża się to m. in. przez wskakiwanie i wyskakiwanie pasażerów w czasie biegu pociągu, przez jazdę przy otwartych drzwiach, czepianie się klamek u drzwi, pozostawianie na stopniach wagonu itd. Wypadki, które zdarzyły się na trasie kolei elektrycznej w początkach tego roku, nie odstraszyły, jak widać, lekkomyślnych. Przy okazji warto przypomnieć, że – zgodnie z rozporządzeniem ministra komunikacji z 13 stycznia 1962 r. w sprawie ochrony porządku na kolejach – po sygnale odjazdu nie wolno w żadnym przypadku wsiadać do pociągu, a tym bardziej, gdy pociąg jest w ruchu, wychylać się z okien, otwierać zewnętrzne drzwi wagonów itd. Ponadto wsiadać i wysiadać z wagonu należy tylko z właściwej strony i w miejscach do tego przeznaczonych. Przepisy mówią również o konieczności podporządkowywania się pasażerów poleceniom, wydawanym przez pracowników PKP. W okresie zimowym, mimo wysiłków kolejarzy, mogą się wydarzyć zakłócenia w kursowaniu pociągów trakcji elektrycznej, a co za tym idzie powstawanie tłoku. W tego rodzaju sytuacjach niezwykle trudna staje się praca personelu pociągów. Kolejarze podejmują ze swej strony wielki wysiłek, aby zapobiec wszelkim możliwym zakłóceniom techniczno-ruchowym, z drugiej jednak strony apelują do pasażerów, aby w imię dobrze pojętego interesu osobistego i społecznego, bezwzględnie przestrzegali zasad bezpieczeństwa i porządku na kolei.

18.12: Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku zawiadamia, że z dniem 18 grudnia 1968 r. zostaje wstrzymany na okres zimy ruch kołowy przez most pontonowy w ciągu drogi Warszawa – Gdańsk na rzece Wiśle w Kieżmarku oraz przeprawa promowa na rzece Wiśle w Świbnie w ciągu drogi Gdańsk – Krynica Morska.

24-26.12: Dyrekcja WPK GG informuje, że w okresie świątecznym komunikacja miejska będzie czynna z następującymi zmianami. W dniu 24 bm. (wigilia) wozy dzienne wszystkich trakcji będą kursować normalnie według rozkładu dnia powszedniego do godziny 19. Po godz. 19 wozy dzienne będą zjeżdżać z krańcowych przystanków do zajezdni. Od godz. 20 do godz. 6 dnia 25 bm. będą kursować wozy z numeracją nocną linii 30, 50, 60, 80 i autobusowe linii 220, 230 i 240 z częstotliwością co 60 minut. Wozy tramwajowe linii 20 i 90 będą kursować co 30 minut. W dniu 25 bm. (pierwszy dzień świąt) tramwaje i trolejbusy dzienne będą kursować od godz. 6.

Autobusy linii bocznych od godz. 7. Do godz. 13 częstotliwość kursowania będzie dostosowana do zmniejszonych potrzeb. Od godz. 13 częstotliwość z małymi wyjątkami jak w każdą niedzielę. Autobusy linii 103, 104, 105, 110, 117, 124, 129Bis, 133, 136 i mikrobus linii 201 nie będą kursować. Autobusy linii 101, 126, 128 i 129 będą kursować od godz. 13. W dniu 26 bm. (drugi dzień świąt) komunikacja będzie czynna jak każdej niedzieli.

25-26.12: jak informuje DOKP, w dniach 25 i 26 bm. ruch pociągów elektrycznych na trasie Gdańsk – Wejherowo oraz Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port odbywać się będzie według rozkładu na dni świąteczne.

27.12: za parę dni wznosić będziemy toast za pomyślność Nowego Roku. Co on nam przyniesie, czego możemy się spodziewać? Dziś na to pytanie od powiemy mieszkańcom Gdyni. Sporo uwagi poświęca się modernizacji dróg. W planie gospodarczym na najbliższe miesiące zakłada się zakończenie budowy ulicy Hutniczej, prawie 3 km długiej. Całkowity koszt robót wyniesie ok. 10.500.000 zł, a finansują je użytkownicy: przedsiębiorstwa korzystające z tej właśnie arterii miejskiej. Niedawno przekazana do użytku ul. Kielecka otrzyma oświetlenie, w ramach kapitalnych remontów uporządkuje się ulice: Chwarznieńską, 10 Lutego, Marchlewskiego, 3 Maja, Syrokomli, Grottgera i Cmentarną. Jak wspomnieliśmy kontynuowane będą roboty na ul. Czerwonych Kosynierów. Niestety, ustalony na ten cel limit, w wysokości zaledwie 3 mln złotych, jest niewystarczający i nie pozwoli na szybsze zlikwidowanie „wąskiego gardła”, jakim jest obecnie trasa komunikacyjna przy Czerwonych Kosynierów. Toteż gospodarze miasta postanowili wystąpić do władz nadrzędnych z wnioskiem o zwiększenie limitu inwestycyjnego na budowę ul. Czerwonych Kosynierów oraz o zabezpieczenie dodatkowej mocy przerobowej wykonawcy: Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych.

29.12: uroczyste przekazanie do eksploatacji linii zelektryfikowanej Maksymilianowo – Tczew.

29.12: trzecia z kolei w trójmieście – Miejska Rada Narodowa w Gdańsku uchwaliła wczoraj budżet i plan gospodarczy na rok przyszły. Z inwestycji, których realizacja rozpocznie się w 1969 roku najważniejsze dla miasta to: budowa tunelu pod torami dworca głównego, budowa ul. Kołobrzeskiej i Chłopskiej do Drogi Zielonej. I wreszcie Gdańsk doczeka się dworca autobusowego z prawdziwego zdarzenia, bowiem w ramach inwestycji zadecydowanych przez Prezydium WRN, w 1969 roku zacznie się budowę centralnego dworca osobowego PKS przy ul. 3 Maja. Nakłady inwestycyjne na pierwszy etap budowy czyli na rok przyszły wynoszą 3 mln zł.

30.12: Dyrekcja WPK GG informuje, że w celu zwiększenia bezpieczeństwa i usprawnienia ruchu kołowego decyzją komisji miejskiej, dotychczasowy przystanek autobusowy, znajdujący się w al. Zwycięstwa we Wrzeszczu w pobliżu gmachu opery (kierunek Oliwa), zostaje z dniem 30.12.1968 r. przeniesiony około 40 m za skrzyżowanie ulicy K. Marksa z al. Zwycięstwa.

31.12/01.01: linie 20, 30 i 90 kursują co 30 min, linie 50 i 80 kursują co 60 min, linia 60 kursuje co 40 min, linia 220 kursuje co 30 min, a linie 230 i 240 kursują co 60 min Autobusy linii 101 do godz. 23:30 kursują co 15 min, potem do godz. 5 kursują co 30 min, a po godz. 5 z częstotliwością co 15 min. (P)

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WPK GG:

TRAMWAJOWE DZIENNE:

2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - Wita Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY [do:1968-06-04]

2 GDAŃSK OLIWA PETLA - Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - 3 Maja - Hucisko - Targ Drzewny - TARG WĘGLOWY [od:1968-06-05]

3 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicza - 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 [do:1968-06-04]

5 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Targ Drzewny - Hucisko - 3 Maja - al. Zwycięstwa - Marksa - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Marksa - al. Zwycięstwa - 3 Maja - Hucisko - Targ Drzewny - TARG WĘGLOWY [od:1968-06-05]

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 - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - Dzierżyńskiego - LOTNISKO [do:1968-06-04]

8 GDAŃSK ŁĄKOWA - Ułańska - al. Leningradzka - Okopowa - Wały Jagiellońskie - Hucisko - 3 Maja - al. Zwycięstwa - Marksa - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - Dzierżyńskiego - LOTNISKO [od:1968-06-05]

- 9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI PLAŻA
- 10 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Targ Drzewny - Hucisko - Świerczewskiego - Kartuska - SIEDLCE [od:1968-08-01]
- 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 PASMANTERIA
- 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 [do:1968-06-04]
- 12 GDAŃSK WRZESZCZ OGRODOWA - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - 3 Maja - Świerczewskiego - Kartuska - SIEDLCE [od:1968-06-05]
- 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) [do:1968-06-04]
- 13 GDAŃSK PRZERÓBKA - Lenartowicza - Siennicka - Elbląska - Łąkowa - Ułańska - al. Leningradzka - Okopowa - Targ Węglowy - Targ Drzewny - Hucisko - 3 Maja - al. Zwycięstwa - Marksa - Gdańska - BRZEŻNO - Mazurska - Marksa - al. Zwycięstwa - 3 Maja - Hucisko - Targ Drzewny - Targ Węglowy - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - PRZERÓBKA [od:1968-06-05]
- 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 [do:1968-06-04]
- 20 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - Stwosza - al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – 3 Maja - Świerczewskiego - Kartuska – SIEDLCE [od:1968-06-04]
- 30 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicz - 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 - Mickiewicza - Marksa - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wału Jagiellońskie - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa – THALMANNA [do:1968-06-05]
- 80 GDAŃSK LOTNISKO - Dzierżyńskiego - pl. Komorowskiego - Mickiewicza - Marksa - al. Zwycięstwa – 3 Maja - Hucisko - Wały Jagiellońskie - Okopowa - al. Leningradzka - Ułańska - Łąkowa – THALMANNA [od:1968-06-05]
- 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 STOCZNA 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)
- 25 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - 10 Lutego - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – CISOWA
- 26 GDYNIA PKP CHYLONIA – pl. Dworcowy - Chylońska - Czerwonych Kosynierów - Podjazd - 10 Lutego - Świętojańska - al. Czolgistów - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy - PKP CHYLONIA
- 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

AUTOBUSOWE DZIENNE:

101 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV /z powrotem: Jana z Kolna/ - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - SOPOT 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN [do:1968-04-22]

101 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV /z powrotem: Jana z Kolna/ - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - SOPOT 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN [od:1968-04-23 do:1968-05-11]

101 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego /z powrotem: Migaly/ - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - SOPOT 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN [od:1968-05-12 do:1968-xx-xx]

101 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego /z powrotem: Migaly/ - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - SOPOT 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – Hucisko - Kalinowskiego /z powrotem: Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Dworzec PKP – Podwale Grodzkie – Kalinowskiego – Hucisko/ - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN [od:1968-xx-xx]

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

103 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Witomińska - Rolnicza - Wielkokacka - Stawna - Polna - Długa - Wielkokacka - Rolnicza - Witomińska - Śląska - Podjazd - Dworcowa – PLAC KONSTYTUCJI [do:1968-01-01]

103 GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Warszawska - Witomińska - Rolnicza - Wielkokacka - Stawna - Polna - Długa - Wielkokacka - Rolnicza - Witomińska - Śląska - Podjazd - Dworcowa - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Czechosłowacka - STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ [od:1968-01-02 do:1968-06-19 od:1968-07-31]

103 GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Warszawska /z powrotem: Witomińska - Śląska - Podjazd - Dworcowa - pl. Konstytucji – Marchlewskiego/ - Witomińska - Rolnicza – Wielkokacka – WITOMINO WIELKOKACKA / STAWNA [od:1968-06-20 do:1968-07-30]

104 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - pl. Konstytucji - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - al. Czolgistów /z powrotem: Świętojańska - Jana z Kolna/ - DOM MARYNARZA (w sezonie w dni wolne od pracy kursy do POLANKI REDŁOWSKIEJ) (od 1968-09-15 kursuje tylko w dni robocze)

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 [do:1968-05-11]

105 GDYNIA MAŁY KACK - Sandomierska - Halicka - Stryjska - al. Zwycięstwa - Wzgórze Nowotki – Władysława IV - Migaly /z powrotem: Dworcowa - 10 Lutego/ - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Czechosłowacka - STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ [od:1968-05-12]

106 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - most Siennicki – 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 [do:1968-05-11]

109 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Migaly / Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - BABIE DOŁY [od:1968-05-12]

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

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 - Dempłowska - DEMPTOWO

115 GDAŃSK HIBNERA/AL. GRUNWALDZKA - Traugutta - Sobieskiego - Schuberta - Beethovena - Wycóżkowskiego - 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 [do:1968-06-30 od:1968-09-01]

116 GDAŃSK BRĘTOWO - Słowackiego - al. Grunwaldzka - Partyzantów - Obywatelska - Słowackiego - BRĘTOWO [od:1968-07-01 do:1968-08-31]

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]

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

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

121 GDYNIA MAŁY KACK - Orłowska - Chwaszczyńska - WIELKI KACK (co drugi kurs: WIELKI KACK późn. POLIFARB)

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]

123 GDAŃSK OLSZYNKA - Olszyńska - Mostowa - Dolna Brama - Pod Zrębem - Augustyńskiego - Okopowa - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego - Podwale Grodzkie - DWORZEC PKP (kursuje w godzinach szczytu) [do:1968-09-15]

123 GDAŃSK BRAMA NIZINNA - Dolna Brama - Pod Zrębem - Augustyńskiego - Okopowa - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego - Podwale Grodzkie - DWORZEC PKP [od:1968-09-16]

124 GDAŃSK PKP WRZESZCZ – Lenziona – al. Grunwaldzka – Kościuszki – Marksa – Mickiewicza – pl. Komorowskiego – Wyspiańskiego – Miszewskiego – al. Grunwaldzka – Marchlewskiego – PKP WRZESZCZ

125 GDYNIA REDŁOWO SZPITAL – Powstania Styczniowego – al. Zwycięstwa - Świętojańska - Jana z Kolna - /z powrotem: Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV/ - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Tkacka - Robotnicza / Cechowa – OBŁUŻE OŚRODEK ZDROWIA [do:1968-05-11]

125 GDYNIA REDŁOWO SZPITAL – Powstania Styczniowego – al. Zwycięstwa - Wzgórze Nowotki – Władysława IV - Migąły /z powrotem: Dworcowa - 10 Lutego/ - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Tkacka - Robotnicza / Cechowa – OBŁUŻE OŚRODEK ZDROWIA [od:1968-05-12]

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

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

128 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - Dąbka - STARE OBŁUŻE [do:1968-05-11]

128 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Migąły / Jana z Kolna - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - Dąbka - STARE OBŁUŻE [od:1968-05-12]

129 pospieszna GDAŃSK JELITKOWO KAPLICZNA - Piastowska - Chłopska - Śląska - Szczecińska /z powrotem: Arkońska/ - Kołobrzeska - 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 [do:1968-04-22]

129 pospieszna GDAŃSK JELITKOWO KAPLICZNA - Piastowska - Chłopska - Śląska - Szczecińska /z powrotem: Arkońska/ - Kołobrzeska - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – 3 Maja - Hucisko - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza – Bajki - Sienna - Stryjewskiego /z powrotem: Budzysza – Lenartowicza – Siennicka/ - STOGI [od:1968-04-23 do:1968-xx-xx]

129 pospieszna GDAŃSK JELITKOWO KAPLICZNA - Piastowska - Chłopska - Śląska - Szczecińska /z powrotem: Arkońska/ - Kołobrzeska - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego /z powrotem: Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Dworzec PKP – Podwale Grodzkie – Kalinowskiego – Hucisko/ - pl. 1 Maja - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza – Bajki - Sienna - Stryjewskiego /z powrotem: Budzysza – Lenartowicza – Siennicka/ - STOGI [od:1968-xx-xx do:1968-08-18 od:1968-09-29]

129 pospieszna GDAŃSK JELITKOWO KAPLICZNA - Piastowska - Chłopska - Śląska - Szczecińska /z powrotem: Arkońska/ - Kołobrzeska - al. Grunwaldzka - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego /z powrotem: Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Dworzec PKP – Podwale Grodzkie – Kalinowskiego – Hucisko/ - pl. 1 Maja - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza – Bajki - Sienna - Stryjewskiego – STOGI [od:1968-08-19 do:1968-09-28]

129bis pospieszna GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Zwycięstwa - al. Grunwaldzka - Kołobrzeska - Arkońska /z powrotem: Szczecińska/ - Śląska - Chłopska - Piastowska - JELITKOWO KAPLICZNA (kursuje w godzinach szczytu porannego) [od:1968-02-12 do:1968-04-22]

129bis pospieszna GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Wały Jagiellońskie / Kalinowskiego – Hucisko – 3 Maja - al. Zwycięstwa - al. Grunwaldzka - Kołobrzeska - Arkońska /z powrotem: Szczecińska/ - Śląska - Chłopska - Piastowska - JELITKOWO KAPLICZNA (kursuje w godzinach szczytu porannego) [od:1968-04-23 do:1968-xx-xx]

129bis pospieszna GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Dworzec PKP – Podwale Grodzkie – Kalinowskiego - Hucisko /z powrotem: Hucisko – Kalinowskiego – PL. 1 MAJA/ – Hucisko – 3 Maja - al. Zwycięstwa - al. Grunwaldzka - Kołobrzeska - Arkońska /z powrotem: Szczecińska/ - Śląska - Chłopska - Piastowska - JELITKOWO KAPLICZNA (kursuje w godzinach szczytu porannego) [od:1968-xx-xx]

130 SOBIESZEWO – KOMARY – ŚWIBNO – PRZEGALINA

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 [do:1968-04-22]

131 FIROGA - GDAŃSK Słowackiego - al. Grunwaldzka /z powrotem: Partyzantów - Obywatelska/ - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego / Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja – Okopowa – Augustyńskiego – Pod Zrębem – Dolna Brama – Mostowa – Olszyńska – OLSZYNKA [od:1968-04-23 do:1968-xx-xx]

131 FIROGA - GDAŃSK Słowackiego - al. Grunwaldzka /z powrotem: Partyzantów - Obywatelska/ - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego /z powrotem: Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Dworzec PKP – Podwale Grodzkie – Kalinowskiego – Hucisko/ - pl. 1 Maja – Okopowa – Augustyńskiego – Pod Zrębem – Dolna Brama – Mostowa – Olszyńska – OLSZYNKA [od:1968-xx-xx do: 1968-11-30]

131 FIROGA - GDAŃSK Słowackiego - al. Grunwaldzka /z powrotem: Partyzantów - Obywatelska/ - al. Zwycięstwa – 3 Maja – Hucisko - Kalinowskiego /z powrotem: Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Dworzec PKP – Podwale Grodzkie – Kalinowskiego – Hucisko/ - pl. 1 Maja – Okopowa – Augustyńskiego – Pod Zrębem – Dolna Brama – BRAMA NIZINNA [od:1968-12-01]

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

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) [do:1968-05-11]

134 GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Dworcowa - 10 Lutego - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Zwycięstwa - Redłowska - PŁYTA REDŁOWSKA - Redłowska - Dzierżyńskiego - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Władysława IV - Migaly - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Czechosłowacka - STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ (kursy z i do ul. CELNEJ) (kursuje w godzinach szczytu) [od:1968-05-12]

135 GDYNIA STOCZNIA KOMUNY PARYSKIEJ - Czechosłowacka - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - Jana z Kolna - PLAC KASZUBSKI

136 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - al. Leningradzka - Chmielna - Stągiewna - Elbląska - Sztutowa - WIŚLINKA [zawieszona od:1968-07-01 do:1968-11-30]

137 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa - 10 Lutego - Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Kielecka - Rolnicza - Wielkokacka – Stawna – Polna – DŁUGA – Wielkokacka – Rolnicza – Kielecka – Śląska – Podjazd – Dworcowa – PLAC KONSTYTUCJI [od:1968-01-02 do:1968-05-11]

137 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa – 10 Lutego /z powrotem: Migaly/ - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Kielecka - Rolnicza - Wielkokacka - Stawna / Długa - WITOMINO POLNA [od:1968-05-12 do:1968-06-19 od:1968-07-31]

137 GDYNIA PLAC KONSTYTUCJI - Dworcowa – 10 Lutego /z powrotem: Migaly/ - Władysława IV - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska - Kielecka - Rolnicza - Wielkokacka - WITOMINO WIELKOKACKA / STAWNA [od:1968-06-20 do:1968-07-30]

201 linia autobusowa GDAŃSK PKP WRZESZCZ - Marchlewskiego - al. Grunwaldzka - Jaškowa Dolina - ŻWIROWNIA

A GDYNIA GRABÓWEK (ZAKRĘT DO OKSYWIA) - 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 PLAC KONSTYTUCJI – Dworcowa – 10 Lutego – Świętojańska – al. Czolgistów – Wzgórze Nowotki - Śląska - Witomińska - CMENTARZ (kursuje 30,31.10,1.11)

M GDAŃSK WRZESZCZ MISZEWSKIEGO - al. Grunwaldzka - Słowackiego - Srebrniki - CMENTARZ CENTRALNY (kursuje 30,31.10, 1.11)

W GDYNIA WITOMINO POLNA - Długa - Wielkokacka - Rolnicza - Kielecka - Śląska - Witomińska - Rolnicza - Wielkokacka - Stawna - WITOMINO POLNA (1968-11-01)

AUTOBUSOWE NOCNE:

220 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Świętojańska - Wzgórze Nowotki – al. Czolgistów - Śląska – Czerwonych Kosynierów – Chylońska – CISOWA

230 GDYNIA WITOMINO POLNA - Długa - /powrót Stawna/ - Wielkokacka - Rolnicza - Witomińska - Śląska – al. Czolgistów – 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 [do:1968-05-12]

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 [od:1968-05-12]

STACJE I PRZYSTANKI LINII SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ 800V:

GDAŃSK NOWY PORT

Gdańsk Brzeźno

Gdańsk Zaspą

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