

1943-2018

ROZWÓJ GDYŃSKIEJ KOMUNIKACJI TROLEJBUSOWEJ



Z K M GDYNIA



Prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski, dr Hubert Kołodziejski
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni

1943-2018

ETAPY ROZWOJU GDYŃSKIEJ KOMUNIKACJI TROLEJBUSOWEJ

1. Początki komunikacji trolejbusowej – lata 1943-45
2. Powojenny rozwój komunikacji trolejbusowej – lata 1946-57
3. Ekspansja komunikacji trolejbusowej – lata 1958-71
4. Regres komunikacji trolejbusowej – lata 1972-80
5. Rewitalizacja komunikacji trolejbusowej – lata 1981-97
6. Restrukturyzacja komunikacji trolejbusowej – lata 1998-2004
7. Modernizacja komunikacji trolejbusowej współfinansowana przez Unię Europejską – lata 2005-2014
8. Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.

Początki komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1943-45

- oddanie do eksploatacji nienumerowanej linii od Zarządu Miejskiego (obecnie Urzędu Miasta) do dworca kolejowego w Chyloni (ul. Świętojańska i 10 Lutego) 18 września 1943 r.



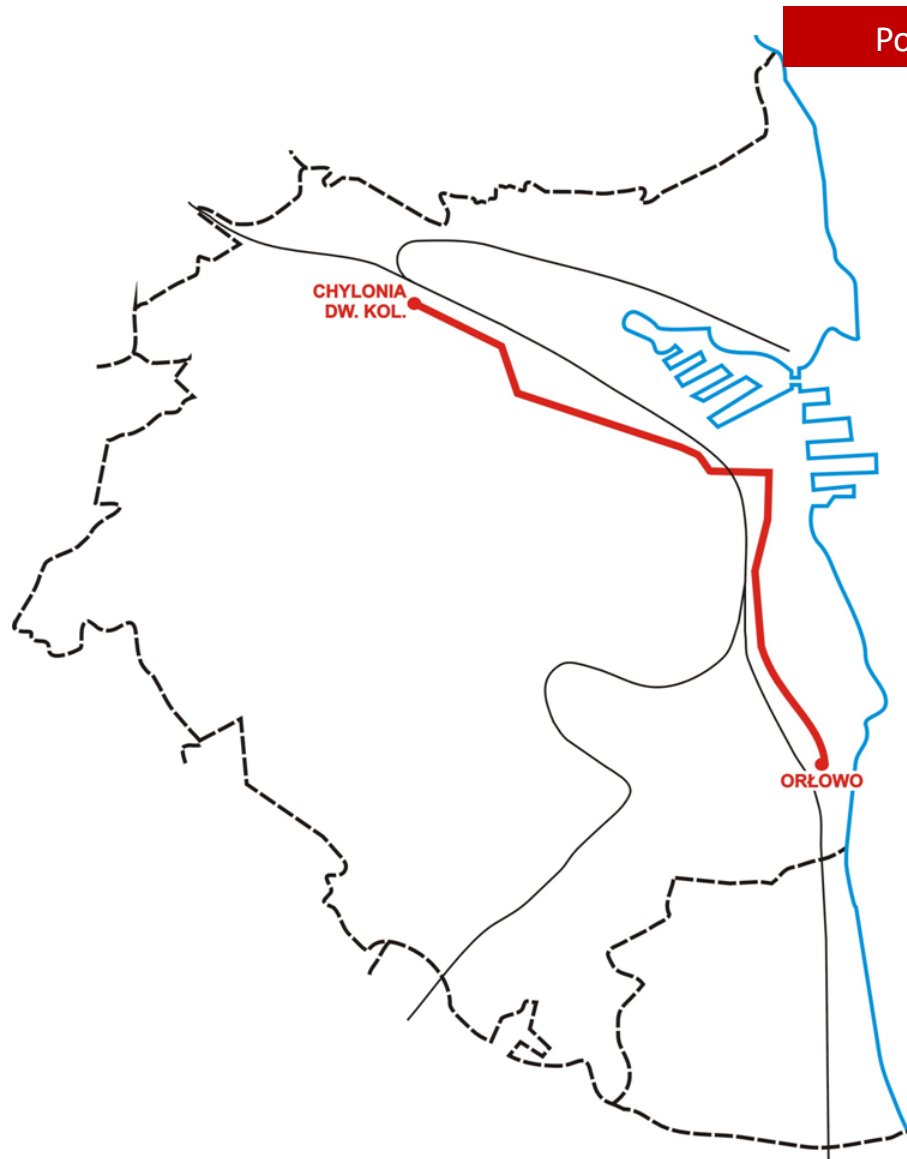
Fot. Gdyński trolejbus marki Henschel, nr inw. 201 w dniu inauguracji komunikacji trolejbusowej w Gdyni (18 września 1943 r.)

- przedłużenie linii, w tym samym roku, do Orłowa
- przerwanie eksploatacji trolejbusów na skutek działań wojennych w marcu 1945 r.



Fot. Wraki gdyńskich pojazdów komunikacji miejskiej zniszczonych podczas działań wojennych pod koniec II Wojny Światowej.
Ze zbiorów prywatnych Macieja Gwiazdy

Początki komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1943-45



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1943 r.

Powojenny rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1946-57

- **uruchomienie komunikacji trolejbusowej
19 marca 1946 r.**



Fot. Ponowne wprowadzenie do eksploatacji pierwszych trzech trolejbusów marki Henschel/AEG (w nowych czerwono-kremowych barwach) w związku z uruchomieniem po wojnie komunikacji trolejbusowej. (19 marca 1946 r.)

Ze zbiorów prywatnych Henryka Biangi

- **wprowadzenie komunikacji trolejbusowej do Sopotu 17 stycznia 1947 r.**



Fot. Gdyński trolejbus Fiat 672 F101/Breda/Veresina, nr inw. 223 inaugurujący przedłużenie linii trolejbusowej z Orłowa do Sopotu, na obecnej al. Niepodległości w Sopocie (17 stycznia 1947 r.)
Ze zbiorów prywatnych Kazimierza Małkowskiego



Fot. Gdyński trolejbus Alfa-Romeo/Macchi-Marelli, nr inw. 229 na pętli Sopot Reja. Obok poczekalnia Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk – Gdynia.
Ze zbiorów prywatnych Haralda Neise

Powojenny rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1946-57

- **przeniesienie trolejbusów z prowizorycznej zajezdni przy ul. Derdowskiego do bazy autobusowej przy al. Zwycięstwa**
- **uruchomienie 5 dziennych i 2 nocnych linii trolejbusowych (nr 21-25 oraz 210 i 220)**



Fot. Gdyńskie trolejbusy na terenie zajezdni tymczasowej przy ul. Derdowskiego (lata 40. XX w.)
Ze zbiorów prywatnych Henryka Biangi



Fot. Gdyński trolejbus marki Henschel nr inw. 206 z przyczepą na terenie zajezdni w Redłowie (1950 r.)
Ze zbiorów prywatnych Macieja Gwiazdy

Powojenny rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1946-57

- eksploatacja trolejbusów kilku marek, w tym 15 marki Henschel, 14 marki Fiat (wprowadzonych jako pierwsze w 1943 r.) i 13 marki Vetra (wprowadzonych na tym etapie jako jedyne fabrycznie nowe w 1949 r.)

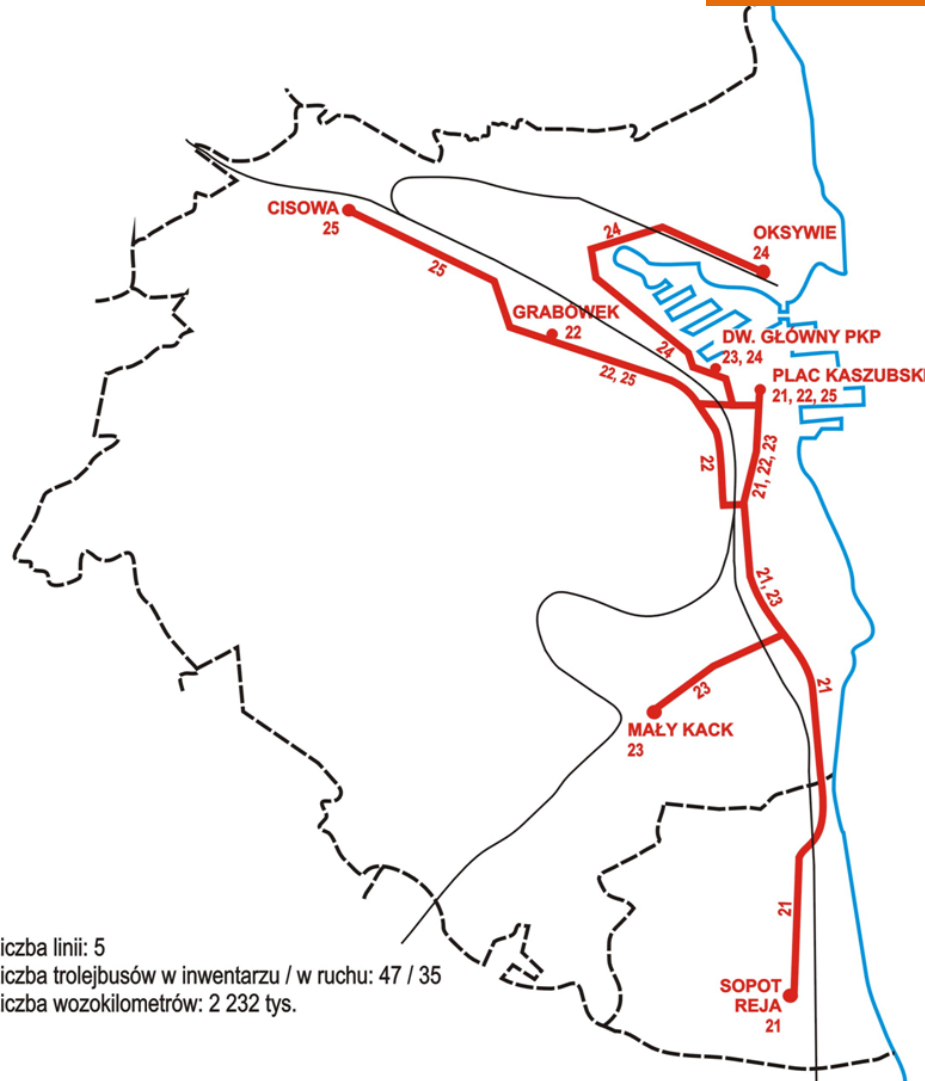


Fot. Gdyński trolejbus marki Vetra, nr inw. 306 na terenie zajezdni w Redłowie (lata 50. XX w.)
Ze zbiorów prywatnych Macieja Gwiazdy



Fot. Gdyński trolejbus marki Fiat 672 F101/Tallero-Millano, nr inw. 222 na terenie zajezdni w Redłowie (1950 r.)
Ze zbiorów prywatnych Kazimierza Małkowskiego

Powojenny rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1946-57



Liczba linii: 5
 Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 47 / 35
 Liczba wozokilometrów: 2 232 tys.

Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1956 r.

Ekspansja komunikacji trolejbusowej – lata 1958-71

- uruchomienie 6 kolejnych linii trolejbusowych do 1966 r. (nr 26-29, w tym 25 kreślone i 28 kreślone, które zostały w latach 1967-70 przenieumerowane odpowiednio na 30 i 27, po zawieszeniu kursowania linii 27 na pierwotnej trasie w 1967 r.)



Fot. Gdyńskie trolejbusy marki Henschel, nr inw. 201 (pierwszy w gdyńskiej sieci trolejbusowej, eksploatowany od 1943 r.) i Vetra VBR4 na ul. Czerwonych Kosynierów (obecnie Morska) na wysokości obecnego przystanku "Stocznia SKM - Morska" (1959 r.)

Ekspansja komunikacji trolejbusowej – lata 1958-71



- **wprowadzenie do eksploatacji 42 fabrycznie nowych trolejbusów Škoda 8Tr w latach 1958-61**

Fot. Gdyńskie trolejbusy Škoda 8Tr wprowadzone do eksploatacji w 1958 r., rozpoczynające numery inwentarzowe od 313 (1957 r.)
Ze zbiorów prywatnych Henryka Biangi

Ekspansja komunikacji trolejbusowej – lata 1958-71



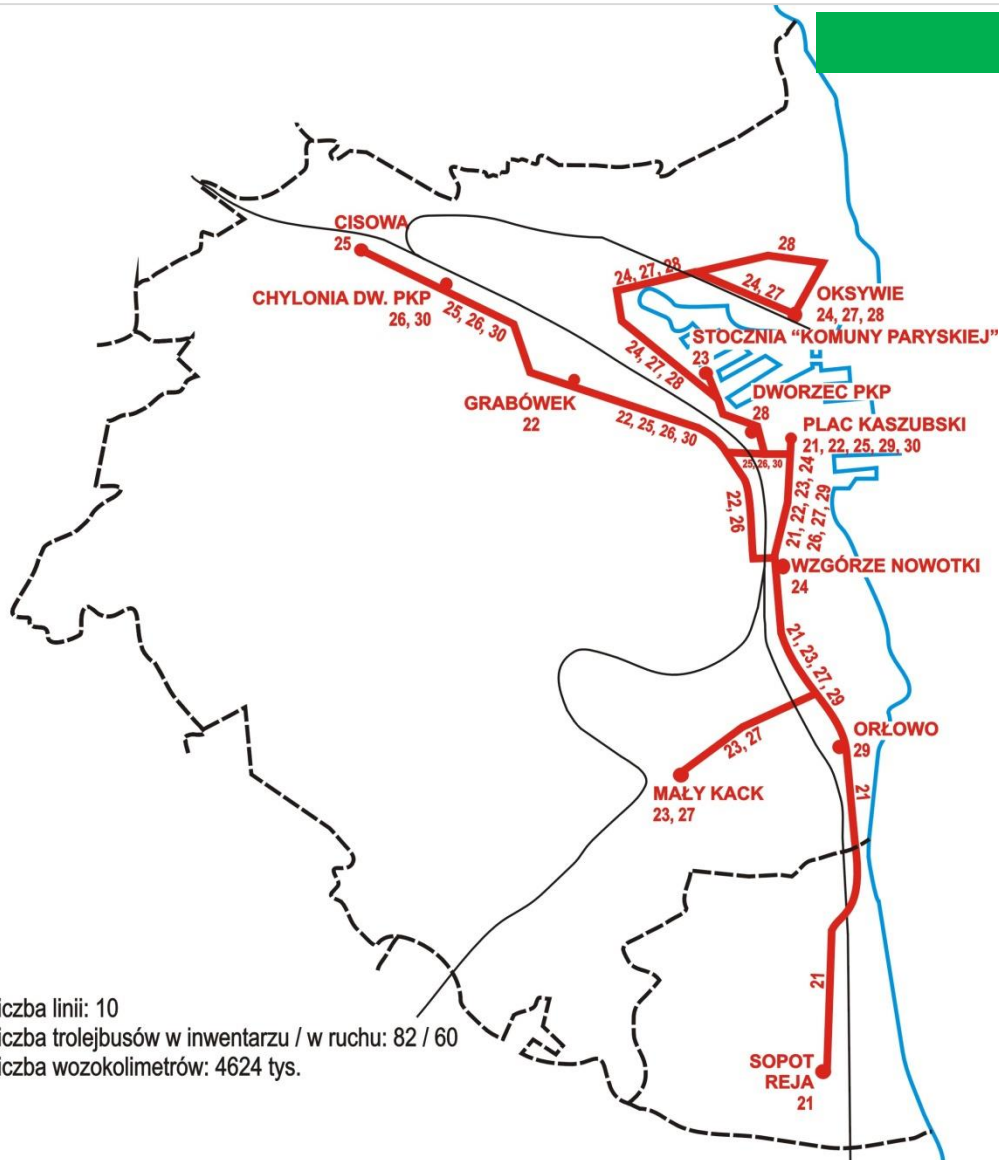
- **wprowadzenie do eksploatacji 72 fabrycznie nowych trolejbusów Škoda 9Tr w latach 1962-70**

Fot. Gdyński trolejbus Škoda 9Tr, nr inw. 357 wprowadzony do eksploatacji w 1962 r. Ze zbiorów prywatnych Henryka Biangi

- zastąpienie nocnych linii trolejbusowych autobusowymi
- przeniesienie trolejbusów do nowo wybudowanego segmentu zajezdni w Redłowie z wyjazdem na ul. Stryjską
- wykonanie największej w historii gdyńskiej komunikacji trolejbusowej pracy eksploatacyjnej na poziomie 5,5 mln wozokm przy wykorzystaniu 97 pojazdów w inwentarzu w 1971 r.



Fot. Pierwsze trzy gdyńskie trolejbusy Škoda 9Tr, nr. inw. 355, 356 i 357 (wprowadzone do eksploatacji w 1962 r.). Ze zbiorów prywatnych Henryka Biangi



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1967 r.

Liczba linii: 10
 Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 82 / 60
 Liczba wozokilometrów: 4624 tys.

Regres komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1972-80

- rozpoczęcie realizacji „Programu likwidacji komunikacji trolejbusowej do 1978 r.”
- likwidacja większości tras trolejbusowych i ograniczenie liczby linii do trzech (nr 22, 25 i 30) funkcjonujących na trasie do Chyloni i Cisowy
- brak dostaw fabrycznie nowych trolejbusów do 1974 r. (wprowadzenie do eksploatacji tylko 7 używanych pojazdów marki Škoda 9Tr ze zlikwidowanej sieci trolejbusowej w Wałbrzychu w 1973 r.)



Fot. Gdyński trolejbus Škoda 9Tr, nr inw. 368
na al. Zwycięstwa (lata 70. XX w.)



- **wprowadzenie do eksploatacji 62 fabrycznie nowych trolejbusów radzieckich marki ZiU-9B (ЗиУ-9В) w latach 1975-80**

Fot. Jeden z pierwszych gdyńskich trolejbusów ZiU-9B, nr inw. 12003 na linii nr 25 (1976 r.)

- **wybudowanie we własnym zakresie przy wykorzystaniu nadwozia używanego autobusu prototypu trolejbusu marki Škoda SM11 w 1976 r.**



Fot. Gdyński trolejbus Škoda SM11 na pętli trolejbusowej w Orłowie przy skrzyżowaniu al. Zwycięstwa z ul. Przebendowskich uzyskany w rezultacie konwersji używanego autobusu (1976 r.)

- **wybudowanie we własnym zakresie przy wykorzystaniu nadwozia używanego autobusu prototypu trolejbusu marki Jelcz-Berliet PR100 w 1976 r.**



Fot. Pierwszy gdyński trolejbus Jelcz Berliet PR100, nr inw. 12-1 wyprodukowany przy wykorzystaniu używanego autobusu w warsztatach gdyńskiego oddziału WPK w Gdańsku (1977 r.)
Ze zbiorów prywatnych Macieja Gwiazdy

- **wybudowanie we własnym zakresie przy wykorzystaniu fabrycznie nowych nadwozi autobusowych 2 prototypów trolejbusów marki Jelcz PR110 w latach 1976-77**

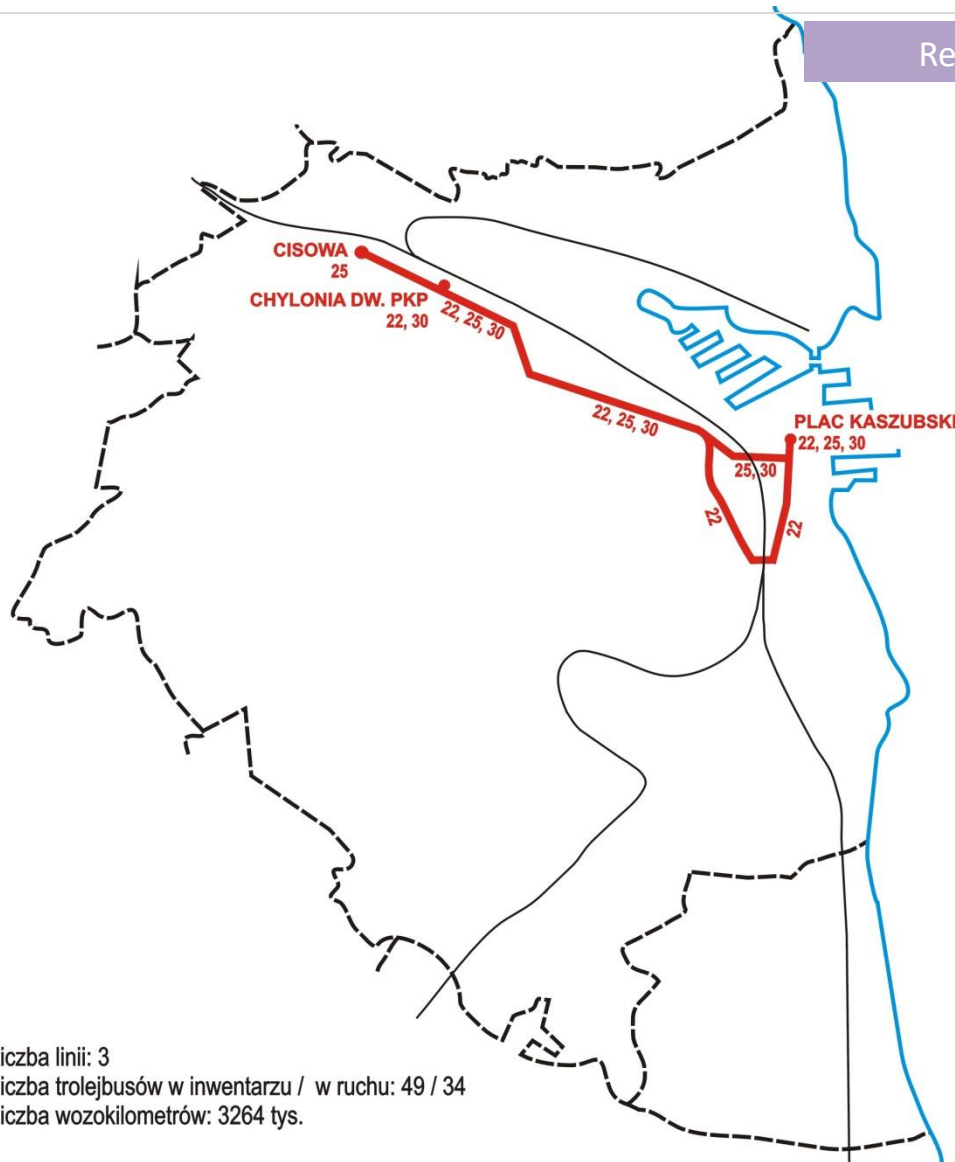


Fot. Pierwszy gdyński trolejbus Jelcz Berliet PR110, nr inw. 10101 wyprodukowany przy wykorzystaniu fabrycznie nowego nadwozia autobusu w warsztatach gdyńskiego oddziału WPK w Gdańsku. Trolejbus ten był prezentowany na wystawie Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku w 1976 r.

- **wprowadzenie do eksploatacji pierwszych trzech seryjnych trolejbusów marki Jelcz PR110 (wyprodukowanych w WPK w Gdyni poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w 1980 r.**



Fot. Gdyński trolejbus Jelcz PR110, nr inw. 10106 na pl. Kaszubskim w Gdyni w 1980 r.
Ze zbiorów prywatnych S. Halmanna



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1978 r.

Liczba linii: 3
 Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 49 / 34
 Liczba wozokilometrów: 3264 tys.

Rewitalizacja komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1981-97

- **wybudowanie nowych tras trolejbusowych oraz reaktywowanie 4 linii trolejbusowych na ponownie uruchomionych i nowych trasach (nr 21, 23, 26 i 28)**
- **osiągnięcie największej liczby trolejbusów w inwentarzu na poziomie 103 w 1984 r.**
- **wprowadzenie do eksploatacji kolejnych 41 fabrycznie nowych trolejbusów radzieckich ZiU-9B (ЗиУ-9В) w latach 1981-85**

Fot. Gdyński trolejbus Jelcz PR 110E, nr inw. 10113 podczas uroczystej inauguracji linii trolejbusowej 26 na nowym odcinku w ciągu ul. Morskiej (d. Czerwonych Kosynierów) do Osiedla Sibeliusa, na przystanku "Kartuska", obecnie: "Chylonia Centrum" (2 maja 1985 r.)
Ze zbiorów prywatnych Adolfa Labuhna



- **wprowadzenie do eksploatacji 17 nowych trolejbusów Jelcz PR110 (wyprodukowanych w WPK w Gdyni poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w latach 1981-82**



Fot. Gdyńskie trolejbusy Jelcz PR110, nr inw. 10113 i 10110 w zajezdni w Gdyni-Redłowie w dniu uroczystego przedłużenia trasy trolejbusowej w ciągu ul. Morskiej (d. Czerwonych Kosynierów) do pętli przy ul. Sibeliusa w 1985 r.
Ze zbiorów prywatnych S. Halmanna

- **wprowadzenie do eksploatacji 40 nowych trolejbusów Jelcz PR110 (wyprodukowanych w KPNA w Słupsku poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w latach 1987-91**



Fot. Gdyński trolejbus Jelcz PR110, nr inw. 3341 na ul. Warszawskiej w Gdyni (1997 r.).
Ze zbiorów prywatnych Mariusza Józefowicza

- **wprowadzenie do eksploatacji 30 nowych trolejbusów Jelcz 120M (wyprodukowanych w KPNA w Słupsku oraz MZK i PNTKM w Gdyni) w latach 1992-97**



Fot. Gdyński trolejbus Jelcz 120M, nr inw. 3366 na skrzyżowaniu ul. 10 Lutego i Świętojańskiej w Gdyni (1997 r.).
Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

- wprowadzenie do eksploatacji 9 trolejbusów Ikarus 280 (przebudowanych w MZK i PNTKM w Gdyni z używanych przegubowych autobusów - pierwszych i jedynych przegubowych trolejbusów w gdyńskiej komunikacji miejskiej) w latach 1990-94



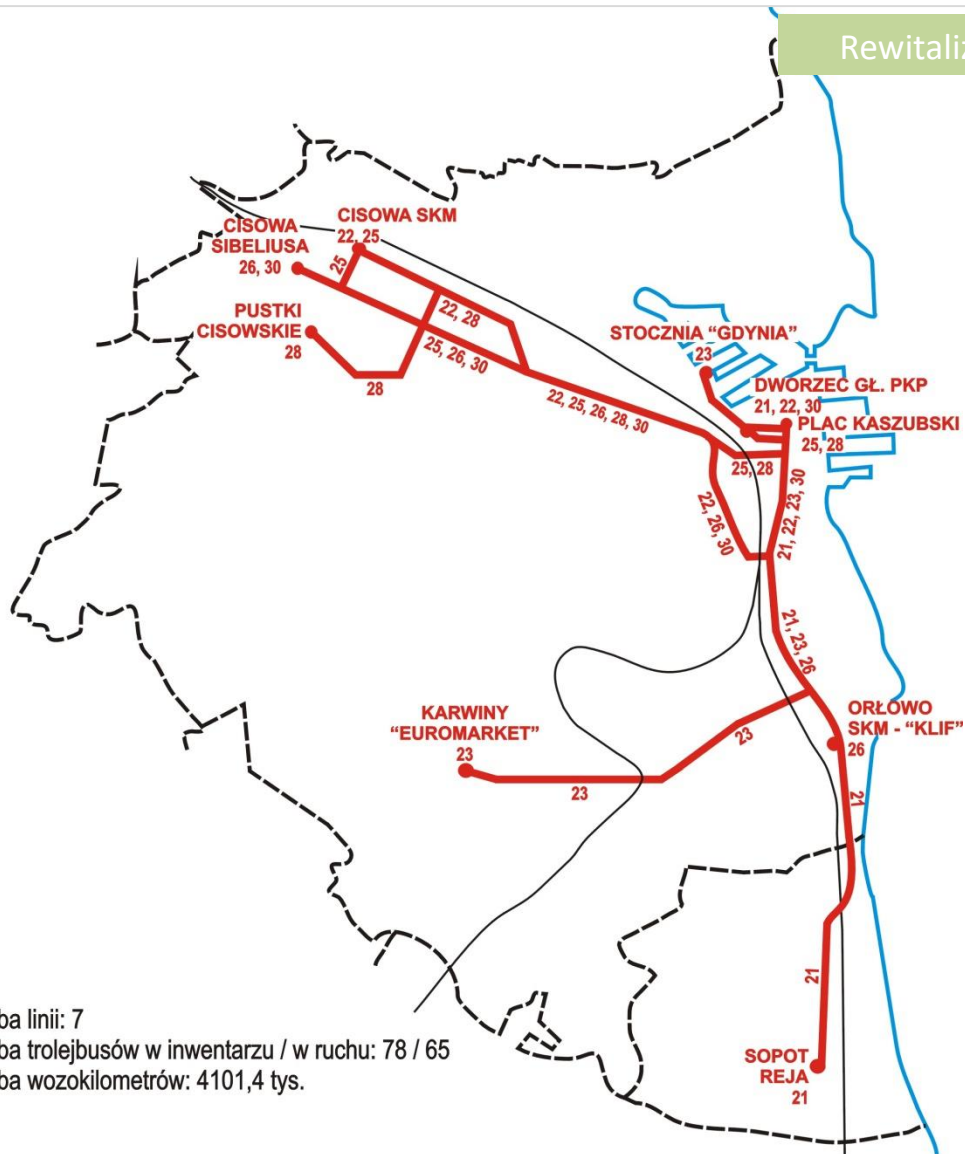
Fot. Gdyński trolejbus Ikarus 280, nr inw. 3486 na pl. Kaszubskim w Gdyni (1997 r.)
Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

- **wprowadzenie do eksploatacji 2 używanych trolejbusów Jelcz PR110 (sprowadzonych z Dębicy po likwidacji tamtejszej sieci trolejbusowej) w 1994 r.**



Fot. Gdyński Trolejbus Jelcz PR110, nr inw. 3324 na pl. Konstytucji w Gdyni (1997 r.)
Ze zbiorów prywatnych Mariusza Józefowicza

Rewitalizacja komunikacji trolejbusowej w Gdyni – lata 1981-97



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1997 r.

Liczba linii: 7

Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 78 / 65

Liczba wozokilometrów: 4101,4 tys.

Restrukturyzacja komunikacji trolejbusowej – lata 1998-2004

Restrukturyzacja komunikacji trolejbusowej – lata 1998-2004

- wydzielenie trolejbusów w odrębną od autobusów jednostkę organizacyjno-prawną w postaci Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej sp. z o.o.
- uruchomienie kolejnych dwóch linii trolejbusowych (nr 20 i 27) przy wykorzystaniu istniejących tras trolejbusowych w 1999 r.
- wprowadzenie do eksploatacji 15 trolejbusów Jelcz 120M (wyprodukowanych w PNTKM Trobus w Gdyni poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w latach 1998-2000



Fot. Gdyński trolejbus Jelcz 120M, nr inw. 3331 na ul. Wielkopolskiej w Gdyni (2004 r.).
Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

- wprowadzenie do eksploatacji pierwszego trolejbusu niskopodłogowego Jelcz M121E (wyprodukowanego przez PNTKM Trobus w Gdyni poprzez zabudowę fabrycznie nowego nadwozia autobusowego) w 1999 r.



Fot. Gdyński trolejbus Jelcz M121E, nr. inw. 3004 na pętli Węzeł Cegielskiej w Gdyni (2002 r.).
Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

- **wprowadzenie do eksploatacji 4. niskopodłogowych trolejbusów Solaris Trollino 12 (wyprodukowanych przez PNTKM Trobus w Gdyni poprzez zabudowę fabrycznie nowych nadwozi autobusowych) w latach 2001-2002**



Fot. Pierwszy gdyński trolejbus Solaris Trollino 12T, nr inw. 3001 na ul. Chabrowej podczas jazdy próbnej (2001 r.). Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

- **wprowadzenie do eksploatacji 2 fabrycznie nowych trolejbusów Solaris Trollino (wyprodukowanych przez Solaris Bus & Coach – pierwszych z napędem na prąd przemienny) w latach 2003-2004**



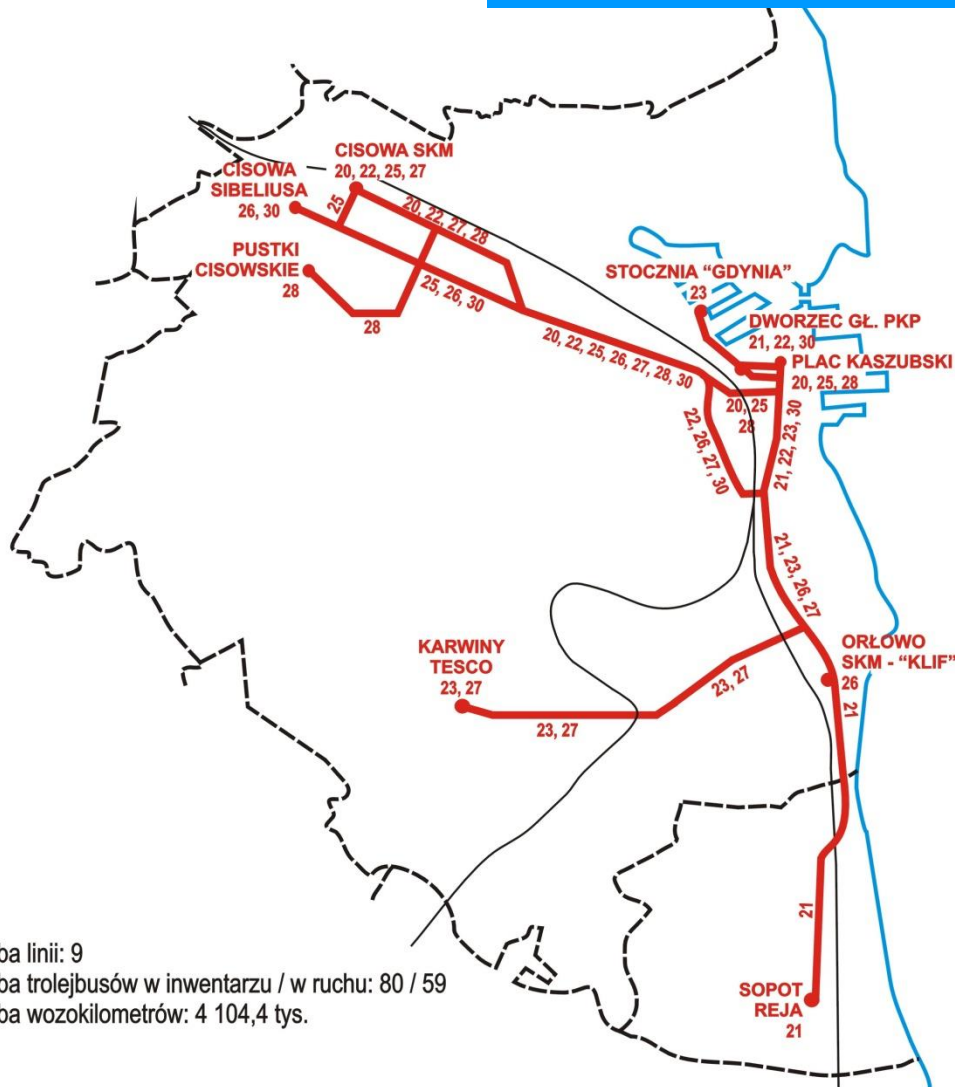
Fot. Drugi gdyński trolejbus Solaris Trollino 12AC, nr inw. 3003 podczas jazdy próbnej, na pętli Dąbrowa Tesco (2004 r.)
Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

- **wprowadzenie do eksploatacji pierwszego trolejbusu Mercedes (wyprodukowanego przez PKT w Gdyni poprzez zabudowę nadwozia używanego autobusu) w 2004 r.**



Fot. Pierwszy gdyński trolejbus Mercedes O405N, nr inw. 3046 podczas premierowego pokazu na pl. Konstytucji w Gdyni (2004 r.)
Ze zbiorów prywatnych Łukasza Staniszewskiego

Restrukturyzacja komunikacji trolejbusowej – lata 1998-2004



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 2004 r.

Liczba linii: 9
 Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 80 / 59
 Liczba wozokilometrów: 4 104,4 tys.

Modernizacja
komunikacji trolejbusowej
współfinansowana
przez Unię Europejską
– lata 2005-2014

- oddanie do eksploatacji nowych tras trolejbusowych, wybudowanych przy wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej, uruchomienie nowych linii trolejbusowych (nr 24, 29 i 31) i przedłużenie tras dwóch linii trolejbusowych z wykorzystaniem nowych tras (nr 23 i 27)
- osiągnięcie największej długości tras i liczby linii trolejbusowych w historii gdyńskiej komunikacji trolejbusowej



Fot. Gdyński trolejbus
Mercedes O530 Citaro, nr inw. 3054
na al. Zwycięstwa w Gdyni (2013 r.).
Materiały ZKM w Gdyni

- **przeniesienie trolejbusów do nowej zajezdni przy ul. Zakręt do Oksywia w Gdyni-Leszczynkach w 2007 r.**



Fot. Nowa zajezdnia trolejbusowa przy ul. Zakręt do Oksywia w Gdyni. Materiały ZKM w Gdyni

Modernizacja komunikacji trolejbusowej współfinansowana przez Unię Europejską – lata 2005-2014

- wprowadzenie do eksploatacji 14 fabrycznie nowych trolejbusów Solaris Trollino 12 (wyprodukowanych przez Solaris Bus & Coach, w tym 10 współfinansowanych przez Unię Europejską)



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12AC, nr inw. 3081 na ul. Wielkopolskiej w Gdyni (2006 r.).
Ze zbiorów prywatnych
Łukasza Staniszewskiego

Modernizacja komunikacji trolejbusowej współfinansowana przez Unię Europejską – lata 2005-2014

- **wprowadzenie do eksploatacji 33 trolejbusów uzyskanych w rezultacie przebudowy przez PKT w Gdyni używanych autobusów (Mercedes O405N – 28 pojazdów, Citaro O530 – 2 pojazdy, Solaris Urbino 12 – 3 pojazdy)**



Fot. Gdynski trolejbus Mercedes O405N, nr. inw. 3047 na pl. Kaszubskim w Gdyni (2012 r.)
Materiały ZKM w Gdyni

Modernizacja komunikacji trolejbusowej współfinansowana przez Unię Europejską – lata 2005-2014

- wprowadzenie do eksploatacji 32 fabrycznie nowych trolejbusów Solaris Trollino 12M wyposażonych w napęd pomocniczy w postaci baterii kadmowo-niklowych oraz klimatyzację wnętrza pojazdu



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12M, nr inw. 3031 na Wzgórzu Św. Maksymiliana w Gdyni (2013 r.).
Materiały ZKM w Gdyni

Modernizacja komunikacji trolejbusowej współfinansowana przez Unię Europejską – lata 2005-2014

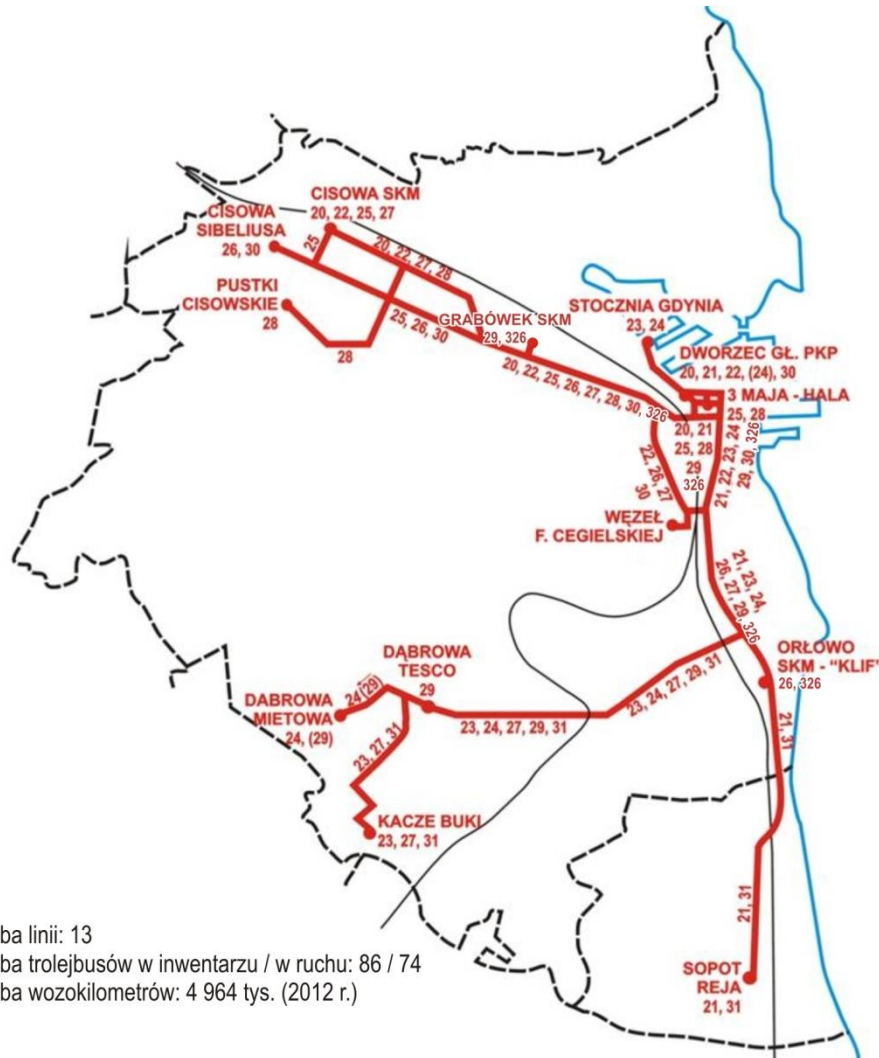
- uruchomienie linii sezonowej nr 326 na historycznej trasie linii 26, obsługiwananej przez pojazdy zabytkowe



Zabytkowe trolejbusy: Škoda 9Tr z 1975 r. oraz Saurer 4IILM z 1957 r. (po lewej).
Zajezdnia trolejbusowa Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni Sp. z o.o., 81-244 Gdynia, ul. Zakręt do Oksywi 1

Fot. Gdyńskie trolejbusy zabytkowe Škoda 9Tr z 1975 r. oraz Saurer 4IILM na terenie zajezdni trolejbusowej PKT w Gdyni (2012 r.).
Materiały ZKM w Gdyni

Modernizacja komunikacji trolejbusowej współfinansowana przez Unię Europejską – lata 2005-2014



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 2014 r.

Liczba linii: 13

Liczba trolejbusów w inwentarzu / w ruchu: 86 / 74

Liczba wozokilometrów: 4 964 tys. (2012 r.)



- **rozwój gdyńskiej komunikacji trolejbusowej został wysoko oceniony przez Komisję Europejską, która uhonorowała Gdynię prestiżową nagrodą Regiostars 2014 za projekt proekologicznego transportu publicznego**
- **wyłaniając zwycięzcę jury zwróciło głównie uwagę na innowacyjność projektu, jego wpływ na gospodarkę i społeczeństwo, a także zgodność z zasadami zrównoważonego rozwoju i współpracy partnerskiej**

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12M, nr inw. 3087
Nabrzeże Pomorskie w Gdyni (2015 r.)
Materiały ZKM w Gdyni

- **W 2015 r. PKT zakupiło pierwsze 2 trolejbusy z innowacyjnym napędem bateryjnym litowo-jonowym, które mogą pokonywać bez podłączenia do sieci co najmniej 15 km. W 2016 r. w inwentarzu PKT pojawiły się kolejne 4 trolejbusy z tym napędem, z których 3 mogą pokonywać bez podłączenia do sieci co najmniej 35 km**

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12M, nr inw. 3087
Nabrzeże Pomorskie w Gdyni (2015 r.)
Materiały ZKM w Gdyni

- W 2015 r. testując pierwsze trolejbusy z innowacyjnym napędem bateryjnym, wyposażone w baterie litowo-jonowe wprowadzono na reprezentacyjną nadmorską aleję Jana Pawła II, pozbawioną dotychczas obsługi transportem zbiorowym. Nowe rozwiązanie przyjęło się stanowiąc podstawę do dalszego rozwoju tras trolejbusowych bez sieci

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12M, nr inw. 3090
Wielki Kack-Fikakowo w dniu inauguracji linii nr 29 (19 grudnia 2015 r.)
Materiały ZKM w Gdyni

- Z końcem 2016 r. linię trolejbusową nr 29, pełniącą do tego czasu marginalną rolę, skierowano do osiedla mieszkaniowego Fikakowo, położonego na wzgórzu, zamieszkałego przez około 6 tys. osób. Dzięki zmianie trasy linii osiedle to zyskało bezpośrednie połączenie z centrum miasta. Trolejbusy jadąc od ul. Chwaszczyńskiej z siecią trakcyjną do nowej pętli w osiedlu i z powrotem, wykorzystują napęd bateryjny

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino IV w trakcie homologacji.
Baza PKT w Gdyni
Materiały ZKM w Gdyni

- **W październiku 2018 r. rozpocznie się wprowadzanie do eksploatacji 30 nowych innowacyjnych trolejbusów z napędem bateryjnym litowo-jonowym, w tym 16 przegubowych. Ponadto, w 21 używanych trolejbusach baterie kadmowo-niklowe zostaną zastąpione bateriami litowo-jonowymi, dzięki czemu staną się one innowacyjnymi pojazdami elektrycznymi. Zakup taboru i wymiana baterii w trolejbusach finansowane są w 75% ze środków UE.**

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Gdyński trolejbus Solaris Trollino 12M, nr inw. 3090
 Hala Ergo-Arena na granicy Gdańska i Sopotu
 Materiały ZKM w Gdyni

- **1 października 2018 r. linia trolejbusowa nr 31, na której będą eksploatowane innowacyjne trolejbusy z napędem bateryjnym litowo-jonowym zostanie przedłużona w kursach z Dąbrowy do hali Ergo Arena na granicy Sopotu i Gdańska. Od listopada trolejbusy linii 31 również w kursach z Kaczych Buków będą dojeżdżać do pętli przy tej hali.**

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Przegubowy Solaris Trollino IV
Materiały ZKM w Gdyni

- W ostatnim kwartale 2018 r. planowane jest pilotażowe wykorzystanie innowacyjnego trolejbusu przegubowego z napędem bateryjnym litowo-jonowym do obsługi jednego zadania na linii 181 łączącej Kacze Buki w Gdyni z pętlą przy ul. Reja w Sopocie

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.



Fot. Materiały ZKM w Gdyni

- **W ostatnim kwartale 2018 r. uruchomiona zostanie nowa linia trolejbusowa obsługiwana pojazdami z napędem bateryjnym litowo-jonowym. Linia ta połączy osiedle Demptowo z centrum miasta. W kolejnych latach następować będą dalsze zmiany w funkcjonowaniu komunikacji trolejbusowej dzięki innowacyjnemu zasilaniu bateryjnemu**

Praca eksploatacyjna gdyńskich trolejbusów w ich 75-letniej historii



Najwięcej wozokilometrów trolejbusy wykonały w 1971 r. (5 494 tys.)
W 1979 r. praca eksploatacyjna trolejbusów osiągnęła poziom z 1954 r. (2 270 tys.). W 1997 r. przekroczyła poziom 4 mln (4 101 tys.), a w 2017 r. – poziom 5 mln (5 265 tys.) zbliżając się do szczytowego z 1971 r.

Rola trolejbusów w gdyńskiej komunikacji miejskiej w ich 70-letniej historii

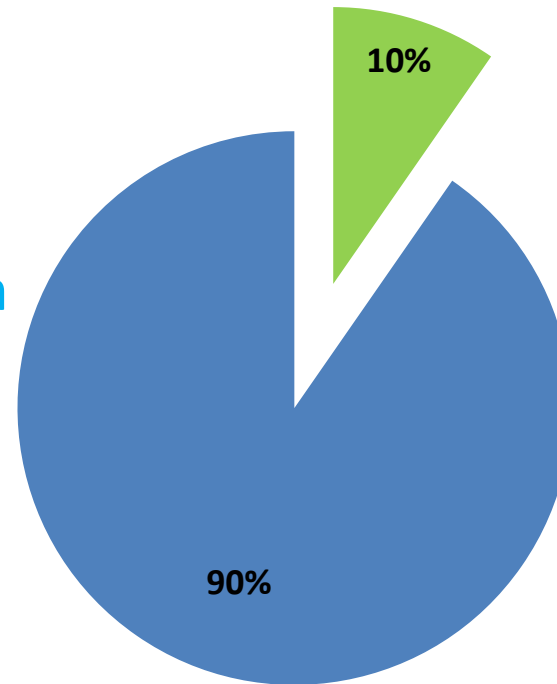
Do początku lat 70. XX w. udział trolejbusów w pracy eksploatacyjnej gdyńskiej komunikacji miejskiej był dominujący.

W krytycznym 1979 r. spadł do 12%.

Obecnie udział trolejbusów w pracy eksploatacyjnej gdyńskiej komunikacji miejskiej wynosi:

- **w skali całej sieci ZKM w Gdyni: 26,6%**
- **w Gdyni: 30,5%**
- **w Sopocie: 14,4%**

Udział linii trolejbusowych obsługujących fragmenty sieci na zasilaniu bateryjnym w pracy eksploatacyjnej wszystkich linii trolejbusowych



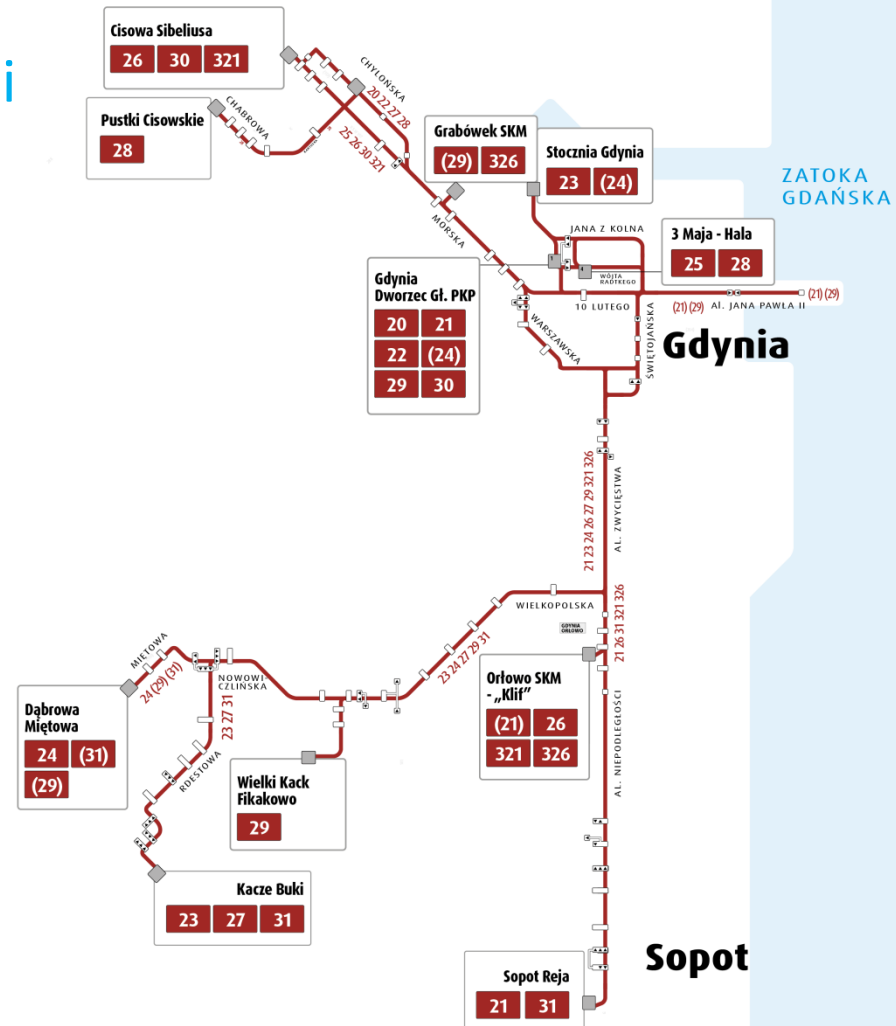
- Linie trolejbusowe obsługujące fragmenty sieci na zasilaniu bateryjnym (21 i 29)
- Pozostałe linie trolejbusowe

Gdyńskie trolejbusy a strategia zrównoważonego rozwoju

Innowacyjne gdyńskie trolejbusy dzięki napędowi elektrycznemu i elastyczności w ruchu wynikającej z wyposażenia w baterie litowo-jonowe w pełni realizują strategię zrównoważonego rozwoju transportu. Można uznać, że stanowią one obecnie najbardziej efektywny energetycznie i ekonomicznie rodzaj elektrobusu. Ich eksploatacja pozwoli w przyszłości spełnić wymagania prawa unijnego i krajowego w zakresie elektryfikacji transportu miejskiego.

Rozwój komunikacji trolejbusowej przez innowacje – od 2015 r.

Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 2018 r.





Dziękujemy za uwagę