



70 lat Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie

Z przeszłości w przyszłość

Najstarsi mieszkańcy być może jeszcze pamiętają czerwone Mavagi mknące po ulicach powojennego Koszalina. Pokolenie lat 80. - jazdę na tzw. kole w przegubowcach, a najmłodszy z trudem mogą sobie wyobrazić, że bilety na autobus kiedyś kupowało się w kiosku. Komunikacja miejska w Koszalinie rozwijała się w rytmie zmieniającego się miasta, przeobrażając się z małego przedsiębiorstwa w dużą spółkę. Jubileusz siedemdziesięciolecia Miejski Zakład Komunikacji uczcił najpierw otwarciem nowoczesnego centrum przesiadkowego i zakupem hybrydowych autobusów Volvo, a potem huczną uroczystością. Powodów do świętowania i dobrego nastroju ma mnóstwo.

Koszalińska komunikacja miejska w dzisiejszym wymiarze powstawała, gdy miasto organizowało się na nowo po wojennej katastrofie. Trzeba przy tym wspomnieć, że od początku XX wieku przez 25 lat kursowały w mieście tramwaje, a w 1935 roku otwarto pierwszą linię autobusową – z placu Kilińskiego (wówczas placu Mikołaja) na cmentarz.

Jazda na stojąco

Zastugi w odtworzeniu komunikacji miał drugi Zarząd Miejski Koszalina, który przejął majątek przedwojennej niemieckiej komunikacji i przez lata walczył o zakup autobusów. Stało się to w czerwcu 1949 roku. Za oficjalną datę uruchomienia komunikacji miejskiej uznaje się 15 października 1949 roku – wówczas ruszyły dwie

pierwsze linie autobusowe. „Jedynka” początkowo kursowała z ul. Szczecińskiej (wówczas Rokossowskiego) do ul. Piłsudskiego (w. Armii Czerwonej), ale trasę szybko zmieniono i ostatecznie autobus z ul. Morskiej jechał do szpitala. „Dwójka” rozpoczynała trasę z ul. Morskiej i woziła pasażerów na Rokosowo. Linie obsługiwały autobusy marki Chevrolet i Bussing, trzeci autobus był rezerwowym. Kursów było jedynie kilka dziennie, ale cieszyły się sporą popularnością.

W grudniu 1950 roku, Miejska Komunikacja Samochodowa (MKS) wprowadziła się do pierwszej siedziby przy ul. Gnieźnieńskiej 23, naprzeciwko Bałtyckiego Teatru Dramatycznego (obecnie ul. Modrzewskiej). Z wąziutkiej ulicy w trasy wyjeżdżały autobusy, na terenie tzw. bazy działał m.in. warsztat, magazyny i pomieszczenia

biurowe. Do 1954 roku MKS mieścił się w strukturze Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej Nr 1. W 1955 roku przeniósł się na ul. Rzeczną (dziś to był zajezdni). O nowe autobusy tabor powiększył się w roku 1952 – zakupiono wówczas trzy Stary 50, dołączyły do nich dwa używane węgierskie Mavagi. Odwrotnie niż dziś, miejsca siedzące umiejscowione były w nich wzdłuż środka autobusu, w dwóch rzędach ławek, a większość pasażerów podróżowała stojąc. Komfort: żaden. O jeździe na gapę nie było mowy – bilety kupowano u rezydujących z tyłu autobusu konduktorów, a kontroler sprawdzał je co dwa-trzy kursy. Poza jednorazowymi, zakupić można było bilety miesięczne, z przesiadką i wielorazowe.

Nie tylko Koszalin

Lata 60. i 70. dla miejskiej komunikacji były okresem intensywnego rozwoju, choć odbywał się on w trudnych pod każdym względem warunkach. Trasy obsługiwało kilkanaście – nieustannie psujących się zresztą – Sanów i Starów (do początku lat 90. tabor autobusowy powiększył się o Jelcze i Ikarusy). Zintensyfikowano linie miejskie i uruchomiono podmiejskie – do Sianowa (słynna „siódemka”), Kre-



tomina, Starych Bielich i Świeszyna. W 1976 roku dołączyła do nich „jedynka”, która z linii miejskiej zmieniła się w podmiejską i przez wiele następnych lat woziła pasażerów do Mielna, a w 1977 uruchomiono „trzynastkę” do Bonina. Otwarto punkt sprzedaży biletów miesięcznych – przy ul. Dzieci Wrzesińskich. Od 1967 roku wprowadzano obsługę bezkonduktorską – pierwsze kasowniki zamontowano w roku 1970. Bilety jednorazowe można było kupować w kioskach Ruchu. W 1971 roku rozpoczęła się budowa nowej bazy, wówczas już Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (MPK), przy ul. Gnieźnieńskiej. Oddano ją do użytku w 1975 roku wraz z kilkunastoma przegubowymi Jelczami – oczywiście w związku z organizowanymi wtedy centralnymi dożynkami, które dla rozwoju infrastruktury Koszalina miały znaczenie kluczowe. Linii autobusowych w latach 70. było już siedemnaście. MPK w 1977 roku zmieniło się w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Koszalinie i zasięgiem objęło także Szczecinek, Kołobrzeg i Białogard.

„Nie tylko Koszalin”, ostatni akapit na dole:

Kolejne znaczące zmiany miały miejsce po transformacji ustrojowej. WPKM przekształcił się na początku lat 90. w Miejski Zakład Komunikacji (MZK), który początkowo był jednostką budżetową, a od 1997 roku – spółką miejską, co pozwoliło jej działać w innej rze-

czywistości finansowej. Na ulicach Koszalina pojawiły się duńskie DAB-y montowane w koszańskiej zajezdni, a potem dołączyły do nich supernowoczesne w tamtym czasie MAN-y, Neoplany i Mercedesy – już nie czerwone, ale żółte. Siedziba MZK została gruntownie wyremontowana. Przeorganizowano trasy przejazdów i choć usprawniło to logistykę, to niestety likwidacji ulegały niektóre linie podmiejskie. W kolejnych latach MZK powoli i metodycznie przeobrażało się w nowoczesnie zarządzaną i funkcjonującą firmę, sukcesywnie powiększającą tabor, inwestującą w nowe rozwiązania. Tę dynamikę utrzymuje do dziś.

Mobilność przede wszystkim

Główne kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie zostały określone w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015 – 2025”. MZK stanęło w 2015 roku przed kilkoma wyzwaniami: organizacji transportu wysokiej jakości, dostosowanego do realnych potrzeb pasażerów i ekologicznego. Wszystkie te cele MZK zawarło w Planie rozwoju na lata 2016 – 2022. – Chcąc zwiększyć atrakcyjność

komunikacji miejskiej i zapobiec spadkowi ilości pasażerów jesienią 2015 roku wprowadziliśmy nową taryfę przewozową, obniżyliśmy ceny biletów okresowych, wprowadziliśmy nowe bilety, w tym bilety czasowe – wymienia Andrzej Baćłowski, prezes MZK. – Każdego roku zwiększamy ilość wozokilometrów, uruchamiamy nowe linie autobusowe, kupujemy nowoczesne autobusy i wdrażamy rozwiązania poprawiające komfort i bezpieczeństwo podróżowania, także osobom z niepełnosprawnością.

Tych rozwiązań pojawiło się w ostatnich latach sporo. Aplikacja Mobilna Karta Miejska pozwala na zakup biletów on-line 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu i ma już ponad 5 tysięcy aktywnych użytkowników. Bilety on-line można też kupić przez serwis GoPay, bezpośrednio u kierowcy lub bezgotówkowo w biletomatach – są one dostępne w każdym autobusie, a także stacjonarnie w centrum przesiadkowym. W postaci aplikacji i tablic w budynkach użyteczności publicznej działa Mobilny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej kiedy.przyjedzie.pl. – Tablice prezentują rzeczywiste, skalkulowane na podstawie pozycji GPS autobusu, informacje o godzinach odjazdów z dowolnie wybranego przystanku – wyjaśnia Anna Wolny, kierownik działu przewozów MZK. W autobusach zamontowano 43 tablice elektroniczne z przebiegiem tras i uruchomiono zapowiedzi głosowe przystanków. Powstały nowe linie autobusowe: 18, 19, 20,



33, uzupełniające zmodernizowany kilka lat temu schemat komunikacyjny, skonstruowany tak, by umożliwić mieszkańcom dotarcie do wszystkich części miasta i sprawne przesiadki. Od września 2018 uczniowie szkół podstawowych i ostatnich gimnazjum mieszkający w Koszalinie korzystają z przejazdów bezpłatnych.

Więcej i lepiej

Na inwestycje MKZ w ciągu ostatnich trzech lat wydało ponad 32 mln złotych (21 mln pochodzi z Regionalnego Programu Operacyjnego). Najważniejsze z nich to zakup 21 nowoczesnych autobusów (w tym pięciu hybrydowych marki Volvo) oraz budowa centrum przesiadkowego przy ul. Wąwozowej.

Od 2015 do 2019 roku, zgodnie z założeniami, wzrosła ilość wykonanych wozokilometrów z 2,8 tys. do prawie 3,2 tys., zwiększyła się ilość autobusów w ruchu z 48 do 57, ilość kursów z 305 305 do 370 302, podobnie jak wzrosła liczba przewiezionych pasażerów. Przyszłość to przede wszystkim organizacja transportu przyjaznego środowisku. – MKZ nie musi inwestować w bardzo drogie autobusy zeroemisyjne – podkreśla Andrzej Baćłowski. – Jak dowodzi niemiecki automobilklub ADAC, najbardziej ekologiczne pojazdy to nie te zasilane energią elektryczną, a gazem CNG i wspólnie z innymi spółkami komunalnymi w Koszalinie postanowiliśmy pójść w tym kierunku, zwłaszcza że w nowej perspektywie Regionalnych Programów Operacyjnych nie będzie środków na finansowanie zakupów tradycyjnych autobusów zasilanych silnikami Diesla.

MZK w Koszalinie poza usługami transportowymi prowadzi też usługi dodatkowe: sprzedaż paliwa w stacjach paliw MZK, badania techniczne w Stacji Kontroli Pojazdów, mycie pojazdów, reklama w i na autobusach oraz wynajem busów. – Zachęcamy mieszkańców, aby korzystali z naszych usług, a przede wszystkim tankowali paliwo w stacjach paliw MZK, ponieważ zwiększając dochód spółki miejskiej, mają wpływ na obniżenie wysokości rekompensaty przekazywanej nam przez miasto, co pozwala na wygospodarowanie dodatkowych środków np. na remonty dróg czy bezpłatną komunikację dla dzieci.



Gala z okazji 70-lecia MKZ Koszalin.



Wręczenie medali zasłużonych dla MKZ Koszalin.



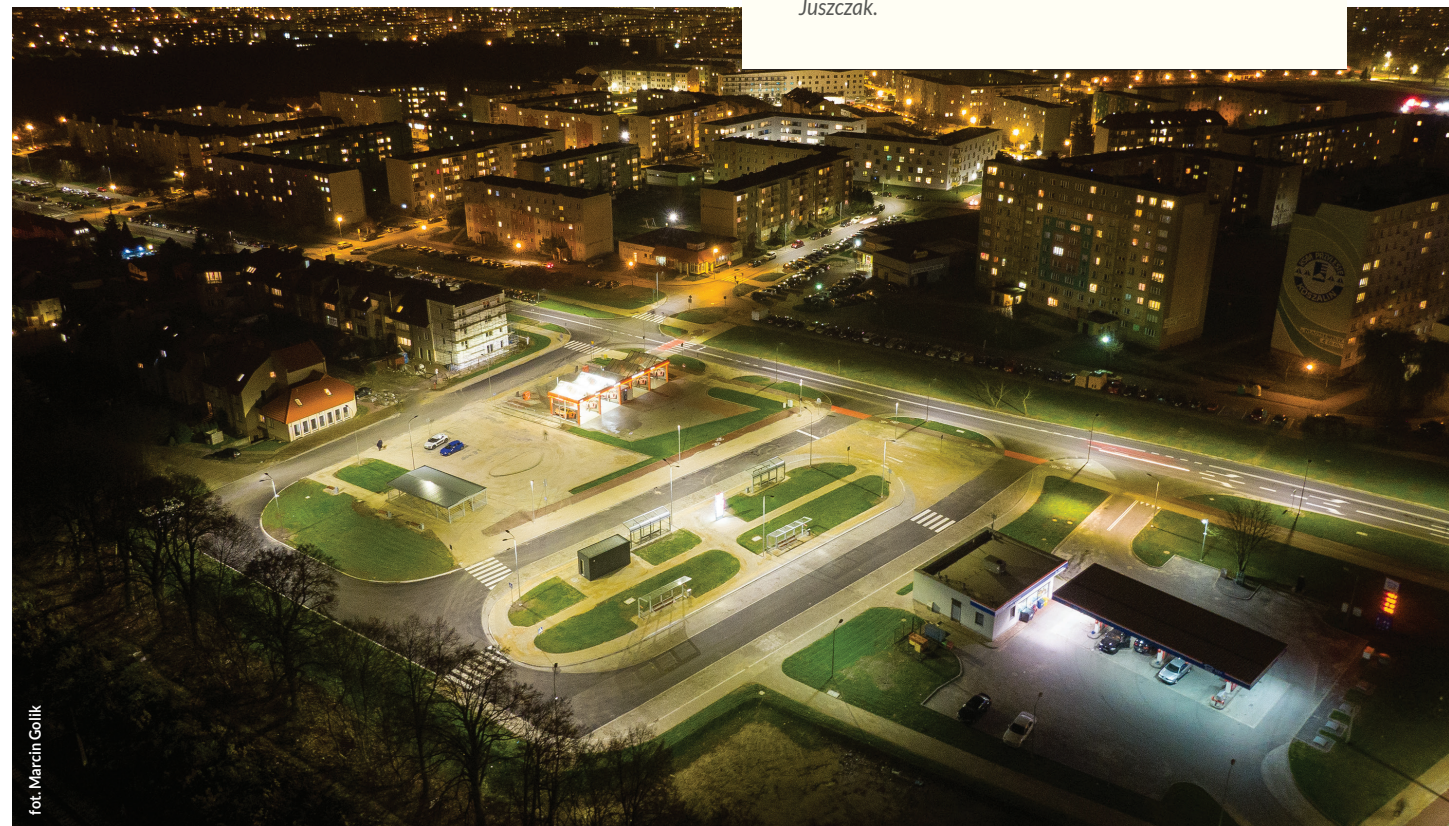
Koszalek, czyli komunikacja wodna

Niewielki, dwudziestometrowy stateczek rozpoczął działalność w 2009 roku. Od tego czasu stanowi sympatyczną alternatywę dostania się z przystani żeglarskiej w Jamnie nad morze i jest jedną z kosza-lińskich atrakcji turystycznych. Z przeprawy przez Jezioro Jamno każdego roku w sezonie letnim (od czerwca do września) korzysta ponad dwadzieścia tysięcy osób. Plany co do wodnej komunikacji są większe. – W styczniu bieżącego roku rozstrzygnęliśmy przetarg i wybraliśmy wykonawcę na zaprojektowanie i wybudowanie statku pasażerskiego z napędem hybrydowym, zabierającego na pokład co najmniej 100 pasażerów – mówi Andrzej Baćłowski, prezes MKZ. – Koszt inwestycji to prawie 3 mln zł, z czego dofinansowanie z RPO to ponad 2 mln zł. Od czerwca 2021 roku w ramach komunikacji miejskiej planujemy uruchomić stałe, szybkie, regularne połączenie z Koszalina do Mielna poprzez jezioro Jamno w zamian za autobus linii nr 1.

W styczniu br. zostały opublikowane Badania preferencji komunikacyjnych pasażerów kosza-lińskiej komunikacji miejskiej wykonane na zlecenie ZDiT przez firmę Ptc Public Transport Consulting Marcin Gromadzki, przeprowadzone na reprezentatywnej grupie pasażerów we wrześniu i październiku 2019 roku. Kosza-lińska komunikacja miejska uzyskała średnią ocenę 4,2 (w skali 2–5) – w roku 2014 nota ta wynosiła 3,97. – Ocena jest tym bardziej satysfakcjonująca, że badania były prowadzone jeszcze przed wprowadzeniem do eksploatacji nowych autobusów hybrydowych Volvo, uruchomieniem biletomatów, elektronicznych tablic z przebiegiem tras w autobusach i oddaniem do użytkowania nowego centrum przesiadkowego – zaznacza Andrzej Baćłowski.

Skarbnicą wiedzy o MKZ jest Stowarzyszenie Miłośników Komunikacji Miejskiej, które powstało w 2013 roku. Zrzesza pasjonatów tematu, kolekcjonerów, fotografików i popularyzuje wiedzę na temat komunikacji miejskiej. W tym samym czasie powstało Muzeum Komunikacji Miejskiej – można w nim zobaczyć pokaźne kolekcje starych biletów czy wyposażenia autobusów. W 2016 roku w taborze MKZ pojawiła się prawdziwa gratka: zabytkowy autobus Ikarus – jeśli ktoś ma ochotę na sentymentalną wycieczkę w przeszłość, powinien wypatrywać czerwonego autobusu np. w czasie imprez miejskich.

Przy pisaniu artykułu korzystałam w książki „Koszalińska komunikacja miejska i plażowa” Bogdana Gołubińskiego i Roberta Kasprowiaka, a także wydawnictwa „50 lat komunikacji miejskiej w Koszalinie” pod red. Elżbiety Juszcak.



fol. Marcin Gollk