

Trolejbusy w obsłudze komunikacyjnej Słupska w latach 1985-1999

Marcin Połom

Wstęp

Komunikacja trolejbusowa jest formą transportu miejskiego obecnie niezbyt popularną w Polsce. Zaledwie cztery miasta posiadają komunikację zbiorową opartą częściowo na systemie trolejbusowym. Są to Gdynia z Sopotem, Lublin i Tychy [Tarnański, Turzański, 2008, s. 44-47]. W przeszłości istniało znacznie więcej sieci trolejbusowych jednak z różnych przyczyn zostały zlikwidowane [Powałka, Tkocz, 2010, s. 55-60]. Wśród miast, które posiadały system komunikacji trolejbusowej jest Słupsk.

Na tle pozostałych państw europejskich ośrodki miejskie w Polsce nieposiadające aktualnie komunikacji trolejbusowej, charakteryzuje zachowawczy stosunek i niezbyt szeroka wiedza w tym zakresie. W świadomości wielu polityków i mieszkańców trolejbusy kojarzą się z reliktem PRL. Jest to błędne podejście, czego dowodem jest polityka Unii Europejskiej w zakresie promocji trolejbusów jako formy transportu zbiorowego najbardziej przyjaznej środowisku i najmniej w nie ingerującej. Dodatkowym atutem komunikacji trolejbusowej jest stosunkowo niski koszt budowy systemu w stosunku do transportu szynowego (tramwaje, kolej miejska, metro).

We wrześniu 2012 r. na obszarze Europy funkcjonowały 152 systemy komunikacji trolejbusowej, a wliczając Rosję z jej azjatycką częścią łącznie 250. Kilkadziesiąt sieci trolejbusowych prowadziło intensywną rozbudowę, a kilka nowych systemów znajdowało się w trakcie prac budowlanych lub projektowych. Władze Helsinek (Finlandia), Amadory (Portugalia), czy Leeds (Wielka Brytania) prowadziły prace analityczne dające szansę uzyskania odpowiedzi na pytanie o zasadność introdukcji trolejbusów do obsługi komunikacyjnej tych ośrodków.

W artykule przedstawiono zarys historii komunikacji trolejbusowej w Słupsku, a także scharakteryzowano czynniki determinujące podjęcie decyzji o stworzeniu systemu i jego likwidacji. Analizie poddano zasadność działań władz miejskich w odniesieniu do sytuacji panującej w latach 90. w komunikacji miejskiej w Polsce oraz w odniesieniu do krajowych aspiracji w zakresie przynależności do struktur Unii Europejskiej.

Zarys funkcjonowania komunikacji miejskiej w Słupsku przed rokiem 1985

Plany uruchomienia pierwszej komunikacji zbiorowej sięgają początków XX w. Wówczas przewidywano budowę linii kolejek elektrycznych o szerokości toru 1000 mm [Szymajda 2010]. Na początku 1910 r. rozpoczęto budowę sieci tramwajowej, która w przeważającej części była jednotorowa. Wyjątek stanowił odcinek Dworzec – Rynek Starego Miasta. Początkowo uruchomiono trzy połączenia w relacji Dworzec – Rynek – Wilhelm Strasse – Toepferstadt – Husaren Strasse – Kasernen, Dworzec – Rynek – Wilhelm Strasse – Blumen Strasse – Praesidenten Strasse – Lohmuehle (Waldkater) oraz Dworzec – Rynek. Zajeżdżnię tramwajową zlokalizowano obok elektrowni na ulicy Amt Strasse. W 1913 r. podjęto decyzję o rozbudowie sieci. Ze względu na pojawiające się problemy finansowe projektu nie zrealizowano, a dotychczas istniejące połączenia także czasowo zamknięto. W kolejnych latach zrealizowano nowe połączenia na Buetower Strasse i Schlauer Strasse do Lotniska Słupsk-Zachód obsługiwanego przez Lufthansę. W tym samym czasie przebudowano układ torów na rynku. Sieć linii (oznaczonych kolorami) w 1925 r. obejmowała:

- Czerwona: Dworzec – Bismarckplatz – Ring Strasse – Neutors Strasse – Markplatz – Wilhelm Strasse – Toepferstadt – Kasernen Makensend Strasse;
- Niebieska: Dworzec – Bismarckplatz – Holstentor Strasse – Markplatz – Lange Strasse – Moencher Strasse – Buetower Strasse – Viehhof;
- Zielona: Schlauer Strasse – Hospital Strasse – Stephanplatz – Markplatz – Wilhelm Strasse – Blumen Strasse – Kassuber Strasse – Lohmuehle Waldkater;
- Zielono-czerwona: Amt Strasse (zajeżdżnia) – Rynek.

Wówczas sieć tramwajowa miała największą długość w całej swojej historii wynoszącą 8,6 km, a torów 10 km. Taki stan utrzymywał się, aż do likwidacji sieci w 1959 r. Częstotliwość kursowania wynosiła ok. 7 min na większości tras. W latach 30. XX w. przedłużono linię na Kaszuber Strasse do parku miejskiego Waldkater [Szymajda, 2010]. Planowano budowę linii do Ritzow, lecz wybuch drugiej

wojny światowej uniemożliwił jej powstanie. Po zakończeniu działań wojennych centrum miasta uległo znaczącym zniszczeniom, komunikację tramwajową przywracano jednak stopniowo do ruchu. Po wojnie wymieniono tabor na nowy produkcji polskiej z fabryki Konstal w Chorzowie. Likwidację sieci przeprowadzono w 1959 r. prawdopodobnie z powodu koniecznych nakładów związanych z remontami i przebudową infrastruktury.

Pod koniec lat 50. XX w. uruchomiono w Słupsku komunikację autobusową, która następnie zastąpiła wszystkie linie tramwajowe. W kolejnych latach wzrastała liczba autobusów i linii Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji, do 9 tras i ponad 40 autobusów na początku lat 70. W 1980 r. w Słupsku eksploatowano już 80 autobusów, a w 1985 r., równoległe do uruchamiania, pierwszej linii trolejbusowej – 92 autobusy.

Uruchomienie komunikacji trolejbusowej w Słupsku

Podając za Ostaszewiczem [Ostaszewicz, 1988, s. 231-232], pierwsze przymiarki Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego ze Słupska w zakresie uruchomienia komunikacji trolejbusowej datowane są na rok 1938, gdy firma Siemens-Schuckertwerke z Berlina przygotowała projekt. Według planów przedsiębiorstwa zamierzano wprowadzić trakcję trolejbusową na odcinku 4,5 km od Kobylnicy do Bruskowa Wielkiego z częstotliwością co 20 min obsługiwaną dwoma trolejbusami. Po przedłużeniu sieci do 6,5 km zamierzano wprowadzić do eksploatacji trzeci trolejbus. System sieci trolejbusowej miał być zasilany ze stacji prostownikowej, zasilającej tramwaje, odpowiednio w tym celu dostosowanej. W projekcie opisano zastosowanie trolejbusów wcześniej eksploatowanych w Berlinie na linii Sieglitz – Marienfelde. Miały to być pojazdy marki Siemens wykonane na podwoziach MAN o długości 11 m i pojemności 65 miejsc. W kosztorysie przewidziano jednak pojazdy tańsze z zastosowaniem podwozi Büssing.

Pierwsze powojenne plany powstania elektrycznej komunikacji wykorzystującej trolejbusy powstały pod koniec lat 70. XX w., kiedy Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Słupsku zleciło opracowanie Studium Komunikacji Zbiorowej przez Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej (ryc. 1) [Mickiewicz, 1988, s. 234-236]. Brak entuzjazmu ze strony

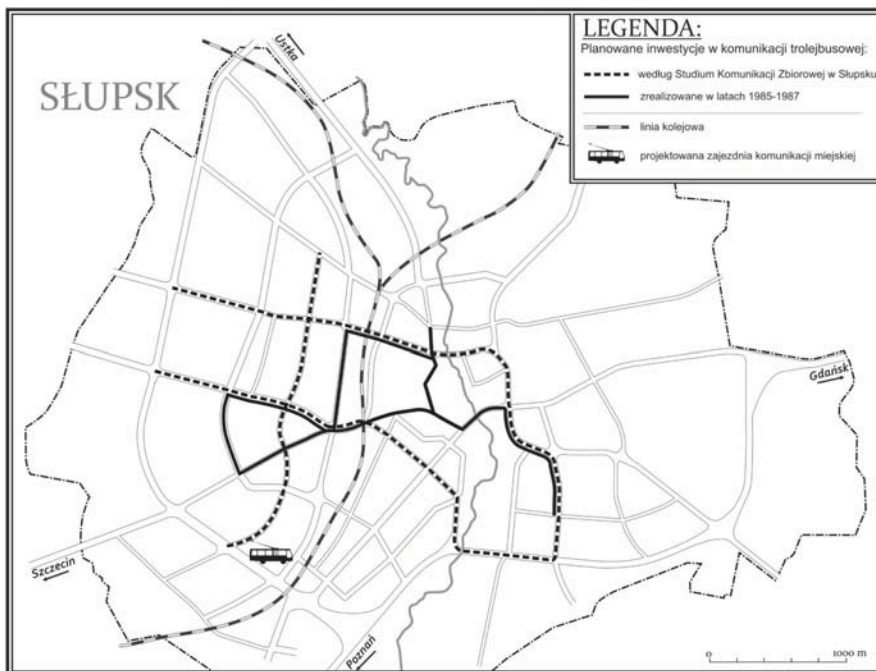
Biura Planowania Przestrzennego w zakresie wykorzystania zaproponowanych w Studium trolejbusów spowodował trudności przy realizacji budowy sieci po decyzji władz centralnych o powstaniu systemu. Nieprzygotowana inwestycja i krótki czas realizacji narzucony przez administrację rządową (pierwsza linia miała zostać oddana do użytku w święto narodowe 22 lipca) wymusiły przeprowadzenie trasy w zmodyfikowanej relacji względem więźby ruchu opracowanej w Studium [Mickiewicz, 1988, s. 234-236].

W okresie systemu socjalistycznego gospodarka była centralnie sterowana, więc decyzja o powstaniu komunikacji trolejbusowej w Słupsku zapadła na szczeblu rządowym. Według informacji medialnych wojewoda słupski Czesław Przewoźnik, który lobbował na rzecz trolejbusów wygrał wyścig o nie m.in. z Radomiem. Słupsk miał mieć niepodważalne argumenty przemawiające na korzyść miasta, związane z próbą ratowania socjalizmu dzięki nowym inicjatywom. Jednym z filarów programu było dbanie o ochronę środowiska, a trolejbusy tej koncepcji odpowiadały.

Etapy rozwoju

Pierwszą linię trolejbusową oznaczoną literą „A” o długości 4,7 km zbudowano w okresie od 10 kwietnia do 20 lipca 1985 r. 11 listopada 1986 r. uruchomiono drugą linię o długości 6,6 km oznaczoną jako „B” (ryc. 2 i 3). Między 25 kwietnia a 27 czerwca 1987 r. powstała trzecia trasa trolejbusowa „C” (tab. 1, ryc. 4) [Mickiewicz, 1988, s. 234-236; Pierun, Przystawski, 1988, s. 233-234]. W trakcie prac budowlanych poddano korektom układ ulic, na których powstawała infrastruktura trakcji trolejbusowej, a także zmodernizowano nawierzchnię części z nich. Do zasilania trzech linii wybudowano dwie podstacje trakcyjne.

Pierwsze doświadczenia z organizacji ruchu w mieście przy wykorzystaniu trolejbusów uwiaryściły kilka istotnych kwestii opisanych przez Mickiewicza [Mickiewicz, 1988, s. 234-236]. Komunikacja trolejbusowa w istotny sposób kształtuje przestrzeń miasta poprzez konieczność tworzenia trwałej infrastruktury – słupów trakcyjnych, a w przypadku konieczności przebudowy lub rozbudowy układu drogowego wymaga ich relokacji. Poprzez brak zastosowania, wówczas niedostępnych w Polsce, nowoczesnych rozwiązań w budowie trakcji ruch trolejbusów wpływa na spadek prędkości komunikacyjnej przez wolniejsze pokonywanie łuków poziomych. Unieruchomienie trolejbusów związane z wykołajaniem pantografów powoduje utrudnienia w ruchu pozostałych użytkowników dróg. Podnoszono także argumenty związane z należyтым utrzymaniem stanu nawierzchni dróg ze względu na wrażliwość trolejbusów.



Ryc. 1. Planowany, docelowy, układ komunikacji trolejbusowej w Słupsku
Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Mickiewicz, 1988, s. 234-236].



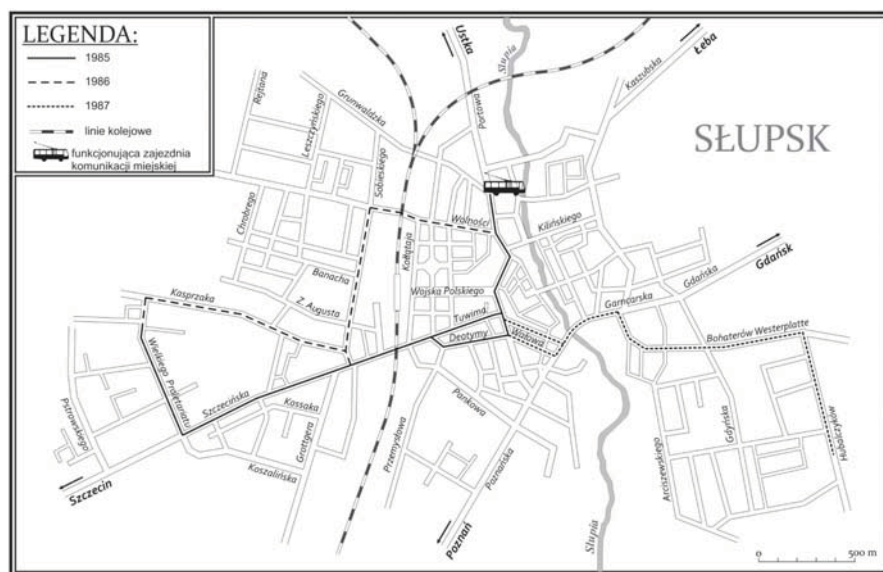
Ryc. 2. Pogotowie sieci Star 28 SWN 11, nr tab. 535. Budowa sieci trakcyjnej na ul. Hubalczyków. (Fot. Miroslaw Lisowski, ze zbiorów Piotra Proniuka)

W latach następnych planowano uruchomienie kolejnych linii trolejbusowych, w tym linii D łączącej Zatorze z Osiedlem Niepodległości i Kobylnicą, gdzie miała zostać zbudowana nowa zajezdnia komunikacji miejskiej obsługująca także trolejbusy. Ponadto planowano wprowadzenie na trasę ze Słupska do Ustki sieci trolejbusowej. Plany te nie doczekały się realizacji, głównie ze względu na popadającą w trudności gospodarce kraju i brak środków w budżecie centralnym.

Jednym z problemów nowego systemu trolejbusowego było nieodpowiednie zaplecze techniczne będące jednocześnie barierą rozwoju [Pierun, Przystawski, 1988, s. 233-234]. Niewielka pojemność byłej zajezdni tramwajowej, umożliwiająca obsługę 13 trolejbusów limitowała zdolność obsługowo-naprawczą. Planowano budowę nowej zajezdni autobusowo-trolejbusowej. Nie powstała ona jednak nigdy. W 1988 r. WPK w Słupsku eksploatował



Ryc. 3. Otwarcie linii B. Trolejbus Jelcz Pr110E zmontowany w słupskiej „KAPENIE”, ul. Hubalczyków (Fot. Jan Maziejuk, ze zbiorów Piotra Proniuka)



Ryc. 4. Trasy trolejbusowe zbudowane w Słupsku w latach 1985-1987
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Pierun, Przystawski, 1988, s. 233-234].

Tab. 1. Przebieg tras trolejbusowych

Oznaczenie linii	Data uruchomienia	Długość trasy [km]	Przebieg trasy
A	20.07.1985	4,7	Rzymowskiego – 11 Listopada – Szczecińska – Tuwima – Deotymy (w drugą stronę przez Pl. Zwycięstwa i Tuwima) – 9 Marca (obecnie Anny Łajming) – Sienkiewicza – Kopernika
B	11.07.1986	6,6	Rzymowskiego – 11 Listopada – Szczecińska – Tuwima – Deotymy – Wałowa (ob. Jana Pawła II, w drugą stronę Jagiełły i 9 Marca) – Zamkowa – Garncarska – Wiejska – Bohaterów Westerplatte – Hubalczyków
C	27.06.1987	7,8	Rzymowskiego – Piłsudskiego – Sobieskiego – 3 Maja – Wolności – Kopernika – Sienkiewicza – 9 Marca – Wałowa (w drugą stronę przez Jagiełły) – Zamkowa – Garncarska – Wiejska – Bohaterów Westerplatte – Hubalczyków

Źródło: Opracowanie własne.

94 autobusy oraz 26 trolejbusów, w tym 10 pojazdów produkcji ZSRR typu ZIU 9UP, 15 – Jelcz Pr110E zmontowanych w słupskiej „KAPENIE” oraz prototypowy trolejbus przegubowy Ikarus 280E (ryc. 5).

Zarys funkcjonowania

Park taborowy Miejskiego Zakładu Komunikacji w Słupsku składał się początkowo z trolejbusów produkcji radzieckiej – ZIU 9UP dostarczonych w 1985 r. w liczbie 10 pojazdów (ryc. 6), a następnie z trolejbusów montowanych w Słupsku, w przedsiębiorstwie KAPENA lub we własnych warsztatach, na nadwoziach krajowych marki Jelcz (por. tabela 2). Powstał także jeden trolejbus przegubowy, prototypowy oparty o nadwozie używanego autobusu Ikarus 280.

Liczba trolejbusów wahała się od 10 w chwili uruchomienia sieci w 1985 r., do maksymalnie 26 w latach 1987-1992, następnie spadała przez kasację i później sprzedaż kilku pojazdów do Tychów. W ostatnim okresie funkcjonowania pozostało 7 trolejbusów (ryc. 7).

Interesujący jest fakt podjęcia przez słupski zakład KAPENA montażu trolejbusów opartych na nadwoziach marki Jelcz i polskiej aparatury elektrycznej. Pierwsze pojazdy powstały w 1986 r. i zostały dostarczone do Słupska, następnie także do Gdyni, Lublina, Tychów, Warszawy i Dębicy. Pod koniec lat 80. wprowadzono do produkcji trolejbusy ze sterowaniem impulsowym mające zdolność odzysku energii. W 1988 r. powstał prototypowy trolejbus przegubowy zbudowany na pochodzącym z 1980 r. nadwoziu autobusu Ikarus 280

zakupionym w Łodzi. Nienajlepszy stan techniczny tego pojazdu i nagły spadek liczby pasażerów na początku lat 90. spowodował szybką kasację trolejbusu w 1993 r.

W latach 1993-1995 MZK w Słupsku skasowało eksploatowane trolejbusy ZIU. Polityka podjęta przez przedsiębiorstwo spowodowała przejściowe problemy taborowe, wymuszając przebudowę trzech autobusów Jelcz Pr110 na trolejbusy.

Likwidacja komunikacji trolejbusowej

Decyzja w sprawie likwidacji systemu trolejbusowego w Słupsku zapadła w sposób zdecydowanie odbiegający od standardów transparentności. Niepoparta głęboką analizą zasadności i skutków decyzja Zarządu Miasta została podjęta w marcu 1999 r. W świetle doniesień lokalnej prasy zastanawiać się nad szansą dalszego funkcjonowania trolejbusów miała Rada Miasta. W obawie przed większością wśród radnych, popierającą istnienie systemu władze miasta podjęły samodzielną decyzję o likwidacji, uprzedzając działania Rady. Decyzja wydawała się sprzeczna w stosunku do zasad prawnych, co poskutkowało wszczęciem śledztwa przez prokuratora (sprawa została w późniejszym okresie umorzona). Pomijając kwestie polityczne, całkowicie nieakceptowalne, pozostaje działanie związane z ważnym elementem funkcjonowania organizmu miejskiego – komunikacją zbiorową, które nie jest poparte dyskusją w gronie ekspertów i przeprowadzeniem analizy skutków. Tego typu inicjatywy w Słupsku wówczas zabrakło, pomijając jedno spotkanie, na które zostali zaproszeni specjaliści z Gdyni, wówczas zdecydowanie popierający utrzymanie trolejbusów.

Należy podkreślić, że decyzja z marca 1999 r. mogła wówczas wydawać się zasadna. Podnoszono argumenty o braku efektywności ekonomicznej całego systemu komunikacji trolejbusowej. Pozostawało w eksploatacji zaledwie 5 pojazdów. Niemniej był to efekt wcześniejszych działań władz miasta, które celowo wygaszały przewozy poprzez wymianę siedmiu sprawnych trolejbusów na autobusy z Miejskim Zakładem Komunikacji w Tychach w 1997 r. i kasację dwóch kolejnych pojazdów w 1997 i 1998 r. Z Tychów otrzymano 4 przegubowe autobusy Ikarus 280 i 3 Jelcz M11. Dodatkowym mankamentem funkcjonowania komunikacji trolejbusowej w Słupsku było pozostawianie systemu w ramach jednej struktury organizacyjnej Miejskiego Zakładu Komunikacji, który przede wszystkim posiadał kilkadziesiąt autobusów i to one stanowiły trzon przewozów. Niejednokrotnie mimo sprawności pojazdów na linii trolejbusowe wyjeżdżały autobusy.



Ryc. 5. Prototypowy trolejbus przegubowy zmontowany w Słupsku – WPK/Ikarus 280E nr tab. 651, ul. Kopernika, 1988 r. (Fot. ze zbiorów Piotra Proniuka)

Tab. 2. Zestawienie taboru trolejbusowego w Słupsku w latach 1985-1999

Nr taborowy trolejbusu	Data wprowadzenia do eksploatacji	Data skreślenia ze stanu	Marka i typ	Informacje dodatkowe
462	18.11.1994	18.10.1999	Jelcz Pr110E	Konwersja autobusu Jelcz Pr110U na trolejbus, rok prod. nadwozia 1983. Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 809.
496	29.09.1994	18.10.1999	Jelcz Pr110E	Konwersja autobusu Jelcz Pr110U na trolejbus, rok prod. nadwozia 1983. Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 814.
501	11.11.1995	18.10.1999	Jelcz Pr110E	Konwersja autobusu Jelcz Pr110U na trolejbus, rok prod. nadwozia 1984. Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 813.
550	04.06.1985	31.05.1993	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
551	04.06.1985	31.05.1993	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
552	04.06.1985	31.05.1993	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
553	04.06.1985	26.01.1995	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
554	04.06.1985	08.06.1994	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
555	04.06.1985	31.05.1993	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
556	04.06.1985	08.06.1994	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
557	12.06.1985	26.01.1995	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
558	12.06.1985	08.06.1994	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
559	12.06.1985	31.05.1993	ZIU 9UP	Skasowany w Słupsku.
624	29.08.1986	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 011.
625	30.09.1986	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 02.
626	10.11.1986	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 013.
627	10.11.1986	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 014.
628	16.12.1986	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 015.
629	16.12.1986	01.08.1996	Jelcz Pr110E	Skasowany w Słupsku.
630	08.01.1987	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 016.
631	08.01.1987	01.08.1996	Jelcz Pr110E	Skasowany w Słupsku.
632	27.01.1987	26.10.1999	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 815.
633	27.01.1987	18.10.1999	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 811. Nigdy nie został wprowadzony do eksploatacji w Lublinie.
640	20.09.1994	10.07.1997	Jelcz Pr110E	Konwersja autobusu Jelcz Pr110U na trolejbus, rok prod. nadwozia 1987. Sprzedany do Tychów, gdzie otrzymał nr tab. 017.
641	06.1987	16.04.1997	Jelcz Pr110E	Skasowany w Słupsku.
642	06.1987	20.09.1998	Jelcz Pr110E	Skasowany w Słupsku.
643	06.1987	18.10.1999	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 812.
645	31.08.1987	18.10.1999	Jelcz Pr110E	Sprzedany do Lublina, gdzie otrzymał nr tab. 810.
646	31.08.1987	16.04.1997	Jelcz Pr110E	Skasowany w Słupsku.
651	02.01.1988	31.05.1993	Ikarus/WPK 280E	Prototypowy trolejbus przegubowy. Konwersja autobusu Ikarus 280, zakupionego w Łodzi, na trolejbus, rok prod. nadwozia 1980.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.slupsk.eco.pl.



Ryc. 6. Dawna baza tramwajowa i trolejbusowa, ul. Kopernika (obecnie ul. Tramwajowa). Nowe trolejbusy ZIU 9UP. Numery tab. 553, 559, 554, 555 i 558. (Fot. Ireneusz Wojtkiewicz, ze zbiorów Piotra Proniuka)

W pierwszej kolejności likwidacji uległa trolejbusowa obsługa linii B i C. Trolejbusy przestały kursować w maju 1999 r. W nocy z 13 na 14 lipca 1999 r. rozpoczęto demontaż przewodów trakcyjnych w ul. Hubalczyków. Mimo znacznego nacisku medialnego i społecznego przeciwko likwidacji komunikacji trolejbusowej w Słupsku nie zmieniono decyzji. Władze miasta wykazywały się konsekwencją w działaniu i nie zważały na opór społeczny.

Argumenty podnoszone przez władze Słupska związane były z wysokimi kosztami utrzymania komunikacji trolejbusowej ze względu na niewielką liczbę pojazdów. Jednak jak wykazano

był to argument chybiony – bezpośrednio związany z wcześniejszą polityką miasta. Drugim elementem mającym przemawiać przeciw trolejbusom, były koszty związane z utrzymaniem infrastruktury – głównie z kosztami osobowymi pracowników serwisu sieci trakcyjnej i podstacji zasilających. Pojawiły się głosy o wyeksploatowaniu przewodów i urządzeń trakcyjnych, stojące całkowicie w sprzeczności ze stanem faktycznym. Infrastruktura trakcyjna projektowana jest na 25-30 lat, a w momencie likwidacji trolejbusów w 1999 r. była zaledwie w eksploatacji od 12-14 lat. Ostatnim argumentem władz mających chęć likwidacji systemu była teoria

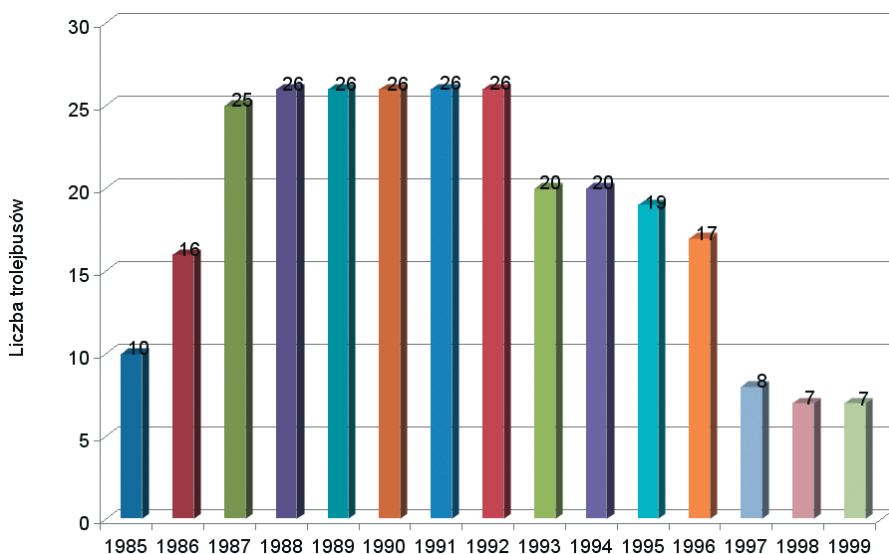
o spowalnianiu ruchu ulicznego przez wykolejanie drążków odbieraków prądu. Być może ten argument miał znaczenie, jednak należy podkreślić, że także był związany z wcześniejszą polityką i wieloletnim brakiem inwestycji w należyte utrzymanie infrastruktury.

Ostatnie trolejbusy na linii A kursowały 18 października 1999 r., po czym zostały przewiezione do Lublina, tamtejszego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, które zakupiło ostatnie 7 pojazdów, z czego 5 sprawnych. W 2011 r. dawne trasy trolejbusowe odpowiadały po nieznacznych korektach autobusowym liniom 17 (A), 15 (C) i 16 (B). Elementy sieci trakcyjnej i aparatura z podstacji zasilających trafiły do Gdyni.

Sytuacja komunikacji trolejbusowej w Polsce od końca XX wieku

Na przełomie XX i XXI wieku w Polsce funkcjonowały 3 sieci trolejbusowe obejmujące zasięgiem 4 miasta. Były to systemy: Gdynia i Sopot – uruchomiony w 1943 r. w trakcie okupacji niemieckiej, Lublin – uruchomiony w 1952 r. i Tychy – uruchomiony w 1982 r. na fali powrotu do komunikacji trolejbusowej, z której skorzystał także Słupsk. Największa wśród wymienionych była sieć trolejbusowa w Gdyni, która średniorocznie wykonuje niespełna 5 mln wozokm na dwunastu liniach dziennych obsługiwanych flotą złożoną z 85 trolejbusów, w tym 80 niskopodłogowych [Połom, Palmowski, 2009; Połom, Bartłomiejczyk, 2011a, s. 119-139]. System komunikacji trolejbusowej w Lublinie posiadał w ostatniej dekadzie ponad 60 trolejbusów, które wykonywały przewozy na poziomie 2,5 mln wozokm na ośmiu liniach dziennych (Turzański 2011). Najmniejsza sieć trolejbusowa w Tychach posiada 22 trolejbusy, które eksploatowane są na pięciu liniach dziennych [Powałka, Soczówka, 2011, s. 105-118].

Wszystkie funkcjonujące systemy komunikacji trolejbusowej przeżywały podobne trudności w ostatnich latach. Zarówno w Gdyni jak i w Tychach na przełomie wieków rozważano likwidację systemu ze względu na koszt eksploatacji i wyeksploatowanie infrastruktury oraz taboru. Szczególnie istotnym argumentem była dysproporcja między standardem taboru w dobie masowych zakupów autobusów niskopodłogowych dostosowanych do potrzeb osób z dysfunkcjami ruchowymi [Połom, Bartłomiejczyk, 2011a, s. 119-139]. Przeprowadzając analizę opłacalności utrzymania komunikacji trolejbusowej w Gdyni, wykazano, że nie tylko koszty zastąpienia trolejbusów autobusami byłyby wysokie, ale i poziom ochrony środowiska niemożliwy do uzyskania w trakcji spalinowej. W okresie przedakcesyjnym do Unii Europejskiej nie bez znaczenia były



Ryc. 7. Liczba trolejbusów w Słupsku wg lat na dzień 31.12 (dla 1999 na ostatni dzień funkcjonowania – 18.10)

Źródło: Opracowanie własne.

perspektywy pozyskania środków pomocowych na inwestycje związane z modernizacją i rozwojem transportu zbiorowego. Dzięki przeprowadzonej analizie nie tylko utrzymano, decyzją Rady Miasta Gdyni, komunikację trolejbusową, ale postanowiono ją modernizować i rozwijać kosztem komunikacji autobusowej. Nieco inna sytuacja wystąpiła w Tychach, gdzie udział trolejbusów w ogólnej pracy przewozowej transportu zbiorowego jest mniejszy. W 1999 r., ze względu na brak własnego zaplecza technicznego i wyższe wówczas koszty wozokilometra trolejbusu postanowiono zlikwidować ten rodzaj transportu. Opór społeczny i medialny, który dynamicznie rozwinął się w Tychach (powstał Społeczny Komitet Obrony Trolejbusów) uniemożliwił wprowadzenie planów w życie. Obecnie (2012 r.) w Tychach nie ma żadnych planów likwidacji proekologicznej komunikacji. W Lublinie nie funkcjonował znaczący ruch propagujący likwidację komunikacji trolejbusowej, lecz ze względu na znaczące trudności finansowe miejskiego przewoźnika zastanawiano się nad takim rozwiązaniem. Podobnie jak w Gdyni trolejbusy w Lublinie, nieposiadającym sieci tramwajowej, stanowią wyróżnik dający poczucie wielkomiejskości – swoistą wizytówkę miasta, także przemawiającą za utrzymaniem trolejbusów.

Trudne lata i decyzje związane z możliwością likwidacji komunikacji trolejbusowej w Polsce związane były przede wszystkim ze skutkami transformacji ustrojowej. Zmieniono sposób finansowania transportu w miastach. Odpowiedzialność za organizację komunikacji przejęły samorządy (wcześniej finansowanie zapewniał budżet centralny). Nieco droższa w utrzymaniu, za sprawą infrastruktury, elektryczna komunikacja (tramwaje, metro, trolejbusy, kolej miejska) zaczęła odczuwać problemy w całej Polsce. Na fali problemów finansowych zamknęto sieć trolejbusową nie tylko w Słupsku, ale także w Dębicy. Likwidacji uległa część podmiejskich tras tramwajowych w Łodzi, w Górnośląskim Obszarze Przemysłowym i w innych miastach.

Przeczekanie ciężkiego okresu początku XXI wieku i próba sfinansowania inwestycji z budżetów miejskich opłaciła się w każdej z trzech sieci trolejbusowych, które zostały utrzymane. Okres poakcesyjny przyniósł znaczące środki z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, zapewniające niekiedy poziom finansowania w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia. Poprzez współfinansowanie inwestycji, dwóch dużych projektów w latach 2005-2006 i 2010-2012, zmodernizowano komunikację trolejbusową w Gdyni, wybudowano nowoczesną zajezdnię trolejbusową, zakupiono kilkadziesiąt trolejbusów niskopodłogowych, wyremontowano układ zasilania [Połom, Palmowski, 2009; Połom 2011a,

s. 87-89; Połom 2011b, s. 25-30; Połom, Bartłomiejczyk, 2011a, s. 119-139]. Lubelski system komunikacji trolejbusowej, jeszcze bardziej niedoinwestowany niż gdyński, otrzymał większe środki dzięki lokalizacji wśród najuboższych obszarów Unii Europejskiej. Do grupy pięciu najbardziej rozwiniętych województw, w tym lubelskiego, skierowany specjalny program pomocowy w latach 2007-2013 – Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej [Turzański, 2011]. W ramach tego programu oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego i we wcześniejszym okresie budżetowym Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, lubelska komunikacja trolejbusowa otrzymała dofinansowanie do czterech projektów o łącznej wartości ponad 520 mln zł. W ramach tych inicjatyw, w latach 2007-2015, wymianie ulegnie cały park taboru trolejbusowego, zakupionych zostanie 100 trolejbusów (w 2012 r. w eksploatacji było ponad 60), zbudowana zostanie nowa zajezdnia na 130 pojazdów, oddane do użytku zostaną nowe trasy trolejbusowe o łącznej długości 34 km, a także poprawiony zostanie układ zasilania sieci trakcyjnej. W najmniejszej sieci trolejbusowej wśród istniejących w Polsce, w Tychach, także planuje się wykorzystanie środków unijnych w celu nadgonienia ostatnich dwudziestu lat. Gmina Tychy jako partner dodatkowy w znaczącym projekcie modernizacji sieci tramwajowej w Górnośląskim Obszarze Przemysłowym otrzymała z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko środki na zakup 15 niskopodłogowych trolejbusów oraz modernizację wszystkich skrzyżowań sieci trakcyjnej i przeważającej liczby pozostałych odcinków [Powałka, Soczówka, 2011, s. 105-118].

Podsumowanie

Projekt wprowadzenia komunikacji trolejbusowej do obsługi komunikacyjnej Słupska był politycznie namaszczonej dbałością o ekologię, o stan środowiska naturalnego. W rzeczywistości prawdopodobnie był przede wszystkim próbą pokazania społeczeństwu, iż niewydolna gospodarka socjalistyczna ma zdolność tworzenia nowoczesnej przestrzeni dla mieszkańców, a trolejbusy zdecydowanie pasowały do tej wizji.

Z powstałego Studium Komunikacji Zbiorowej dla Słupska zrealizowano tylko część planów ze względu na brak środków w budżecie centralnym. Niezrealizowana trasa do Kobylnicy wraz z nową zajezdnią trolejbusową, a przede wszystkim trasa do Ustki, z dzisiejszej perspektywy ułatwiły proces likwidacji komunikacji trolejbusowej. Gdyby obie trasy powstały, udział elektrycznego podsystemu transportowego byłby znaczący w ogólnej pracy przewozowej i zdecydowanie trudniej byłoby władzom podjąć decyzję o jego zamknięciu.

Decyzja o likwidacji komunikacji trolejbusowej podjęta w pośpiechu, bez głębszej analizy, w niejasnych okolicznościach, przez Zarząd Miasta, wydaje się pokazywać jak łatwo politycy potrafią niszczyć projekty tworzone przez wiele lat. Gdyby system słupskich trolejbusów przetrwał trudne chwile przełomu wieków mógłby, podobnie jak pozostałe miasta posiadające ten rodzaj transportu, aplikować do funduszy strukturalnych o dotacje. Uzyskanie takich dofinansowań w przypadku komunikacji trolejbusowej jest o tyle łatwe, iż jest to forma podróży miejskich szczególnie promowana przez struktury europejskie. Trolejbusy łatwo implementować, ponieważ nie wymagają tak znaczących nakładów jak tramwaje, niepotrzebne są wydzielone pasy ruchu, a innowacyjne rozwiązania trakcyjne i napędowe uelastyczniają trolejbusy w tym samym stopniu co autobusy [Połom, 2011c, s. 10-13; Połom, Bartłomiejczyk, 2011c, s. 21-26]. Alternatywne źródła zasilania powszechnie stosowane umożliwiają zasilanie układu napędowego trolejbusu w sytuacji zaniku napięcia w sieci trakcyjnej, w celu ominięcia zatoru drogowego lub przejazdu ulicą niewyposażoną w taką sieć (np. podczas remontu jezdni z siecią trakcyjną). Nowoczesne rozwiązania ograniczają koszty utrzymania komunikacji trolejbusowej, eliminują konieczność posiadania autobusów rezerwowych, a bardziej przewidywalna sytuacja na rynku dostawców energii elektrycznej daje dodatkowy atut w dobie ogólnoswiatowego kryzysu paliwowego.

Politykę ówczesnych władz Słupska należy uznać za szczególnie zastanawiającą także ze względu na fakt, że pierwszy zakład montujący trolejbusy w Polsce istniał właśnie w Słupsku, było to Krajowe Przedsiębiorstwo Napraw Autobusów (KAPENA), które dostarczało pojazdy do wszystkich trolejbusowych przewoźników (ryc. 8). Podobnie jak w Gdyni czy Lublinie posiadane trolejbusy można było poddać remontom w celu podniesienia ich standardu. Alternatywne rozwiązanie pokazało Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, które od 2004 r. we własnych warsztatach przeprowadza proces konwersji używanych autobusów niskopodłogowych na trolejbusy. Efektem takiej inicjatywy jest pozyskanie niskim kosztem (30-40% wartości fabrycznie nowego pojazdu) w relatywnie krótkim czasie parku taboru niskopodłogowego o wysokim standardzie [Połom, Bartłomiejczyk, 2011b, s. 14-19].

Komunikacja trolejbusowa w Słupsku, odpowiednio zarządzana, miała szansę nawet przy niewielkich nakładach poprawnie prosperować. Infrastruktura sieci trakcyjnej i podstacji była zachowana w dobrym stanie, miała zaledwie

niedługo ponad 10 lat, gdy jej trwałość można ocenić na 25. Trolejbusy, które były montowane na nadwoziach Jelcz w przedsiębiorstwie KAPENA i dostarczane do Gdyni, Lublina, czy Tychów – w tych samych latach, w których otrzymał się Słupsk – eksploatowane są nadal. Dzieje się tak pomimo, że często mają one ponad 20 lat. Trasy trolejbusowe niedublowane komunikacją autobusową, dzięki połączeniu centrum miasta z osiedlami o intensywnej zabudowie miały zapewnić odpowiednie potoki pasażerskie. Przykłady małych sieci trolejbusowych w Europie, np. w mieście Landskrona w Szwecji – 4 trolejbusy, Castellón w Hiszpanii – 3 trolejbusy, pokazują, że nawet niewielkie systemy eksploatujące kilka trolejbusów potrafią być rentowne [Andersson, 2011, s. 35-49; Moncholí i Badillo, Brazina, 2011, s. 20-34].

Obecnie miejski przewoźnik (Miejski Zakład Komunikacji) w Słupsku nie mając komunikacji trolejbusowej, a chcąc pozyskać środki pomocowe z funduszy unijnych postawił na inny typ taboru proekologicznego – autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym CNG (zakup klasycznych autobusów spalinowych nie ma możliwości uzyskania dofinansowania lub jest to trudne). Jest to alternatywa, która posiada jednak szereg wad w stosunku do trolejbusów. Paliwo CNG podobnie jak inne paliwa podlega wahaniom cenowym, a rosnąca jego popularność przy niewystarczającej podaży może grozić wzrostem cen lub wprowadzeniem dodatkowych podatków (np. akcyzy). Ponadto wbrew polskim tendencjom wiele miast zachodnioeuropejskich zrezygnowało z autobusów zasilanych tego rodzaju paliwem ze względu na negatywne doświadczenia w zakresie szybkiej degradacji silników i niskiej gotowości ruchowej. Ważny aspekt związany

jest także z emisyjnością tych pojazdów. Trolejbusy w miejscu eksploatacji nie emitują do atmosfery żadnych substancji zanieczyszczających, a autobusy CNG mimo iż bardziej ekologiczne od zasilanych olejem napędowym, nadal pozostają pojazdami emisyjnymi. Perspektyw powrotu trolejbusów na słupskie ulice władze miasta nie przewidują.

Bibliografia

1. Andersson P. G., 2011, *First trolleybus system in Sweden after years. A case study of Landskrona*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Pelplin.
2. Mickiewicz D., *Trolejbusy w Słupsku. Trakcja trolejbusowa w układzie komunikacyjnym*, Transport Miejski, nr 10.
3. Molecki A., 2011, *Perspektywy dla komunikacji trolejbusowej*, Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 4.
4. Moncholí i Badillo D., Brezina T., 2011, *Reintroduction of trolleybus systems in Spain. Case study of Castellón and the region of Valencia*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Pelplin.
5. Ostaszewicz J., 1988, *Trolejbusy w Słupsku, Pierwsze przymiarki przed 50 laty*, Transport Miejski, nr 10.
6. Pierun J., 1988, *Trolejbusy w Słupsku. Trolejbus przegubowy WPK Słupsk 280E*, Transport Miejski, nr 10.
7. Pierun J., Przystawski R., 1988, *Trolejbusy w Słupsku. Rzeczywisty rozwój komunikacji trolejbusowej w Słupsku*, Transport Miejski, nr 10.

8. Połom M., 2011a, *Trolejbus najważniejszym ogniwem zrównoważonego rozwoju transportu w Gdyni*, Biuletyn Komunikacji Miejskiej, nr 118.
9. Połom M., 2011b, *Projekt rewitalizacji i rozwoju komunikacji trolejbusowej w Gdyni współfinansowany ze środków unijnych*, Transport Miejski i Regionalny, nr 6.
10. Połom M., 2011c, *Innowacje wzmacniające konkurencyjność komunikacji trolejbusowej*, Infrastruktura Transportu, nr 4.
11. Połom M., Palmowski T., 2009, *Funkcjonowanie i rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Gdynia – Pelplin.
12. Połom M., Bartłomiejczyk M., 2011a, *Trolleybuses in the city of Gdynia. A historical and geographical study*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Pelplin.
13. Połom M., Bartłomiejczyk M., 2011b, *Konwersja autobusów niskopodłogowych na trolejbusy w Gdyni*, Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 5.
14. Połom M., Bartłomiejczyk M., 2011c, *Alternatywne źródła zasilania w trolejbusach. Przegląd rozwiązań stosowanych w miastach europejskich*, Technika Transportu Szynowego, nr 3.
15. Powalka A., Soczówka A., 2011, *The trolleybus system of Tychy – past, present and perspectives on development*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Pelplin.
16. Powalka A., Tkocz M., 2010, *Zlikwidowane sieci trolejbusowe w Polsce*, Acta Geographica Silesiana, nr 7.
17. Szymajda M., 2010, *Słupskie tramwaje*, Łódź.
18. Tarnawski R., Turżański B., 2008, *Trolejbusy w Polsce*, Biuletyn Komunikacji Miejskiej, nr 99.
19. Turżański B., 2011, *History of trolleybus transport in Lublin*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Pelplin.
20. Wiczowski Z., 1989, *Doświadczenia z eksploatacji trolejbusów w Słupsku*, Transport Miejski, nr 4.

Źródła internetowe

1. <http://www.mzk.slupsk.pl/> – Miejski Zakład Komunikacji w Słupsku.
2. <http://www.slupsk.edu.pl/> – Słupsk Online – miejski portal internetowy.
3. <http://slupsk.eco.pl/> – Portal społeczności lokalnej – obywatelski.slupsk.pl.

Autor:

mgr **Marcin Połom** – Uniwersytet Gdański, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, geompo@ug.edu.pl



Ryc. 8. Jelcz Pr110E, nr tab. 627, 1997 (Fot. Andrzej Jaroszewicz)