

KOMUNIKACJA TROLEJBUSOWA W TYCHACH

Komunikacja trolejbusowa w Tychach została uruchomiona w 1982 roku, jako system transportu zbiorowego alternatywny wobec komunikacji autobusowej. Początkowo funkcjonowała w ramach Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach jako Wydział Zakładu Komunikacyjnego nr 7 w Tychach. 1 października 1991 roku ze struktur WPK wydzielono Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, które 2 stycznia 1996 roku zostało przekształcone w spółkę prawa handlowego – PKM Sp. z o.o. W 1997 roku rozpoczęto przygotowania zmierzające do wydzielenia komunikacji trolejbusowej z PKM Sp. z o.o. 9 grudnia 1997 roku nową firmę zarejestrowano pod nazwą Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z o.o. Firma rozpoczęła samodzielną działalność 1 lutego 1998 roku². Spółka TLT realizuje zadania na zlecenie Miejskiego Zarządu Komunikacji, który określa ich zakres i finansowanie. W artykule przedstawiono charakterystykę komunikacji trolejbusowej realizowanej przez TLT.

Geneza budowy trakcji trolejbusowej w Tychach

Na początku lat 80. w związku z trudnościami w zaopatrzeniu w olej napędowy WPK w Katowicach rozważało wprowadzenie środka komunikacji miejskiej alternatywnego wobec autobusów. Początkowo rozważano budowę sieci tramwajowej, ale wymagało to dużych nakładów finansowych i długiego cyklu inwestycyjnego, dlatego najlepszym rozwiązaniem okazał się trolejbus. 1 lutego 1982 roku zapadła decyzja o budowie eksperymentalnej linii trolejbusowej³. Do realizacji projektu wybrano miasto Tychy, ze względu na korzystny układ drogowy (szerokie ulice), brak skrzyżowań z innymi środkami transportu korzystającymi z sieci górnej (tramwaje, kolej) oraz duże potoki pasażerskie. Za wprowadzeniem komunikacji trolejbusowej przemawiały również inne argumenty, tj.:

- ekologia (brak emisji spalin i niski poziom hałasu),
- większa przepustowość tras (zakładano wprowadzenie taboru o większej pojemności),

- niższe koszty eksploatacyjne (niższy koszt energii elektrycznej w stosunku do paliw płynnych w latach 80.).

Analizując powyższe argumenty z perspektywy czasu, trzeba stwierdzić, że dwa ostatnie okazały się chybione, ponieważ trolejbusów przegubowych nigdy w Tychach nie wprowadzono, a koszty eksploatacji trolejbusów od samego początku były wyższe od komunikacji autobusowej. Jednakże pomimo podwyższonego poziomu kosztów eksploatacyjnych i inwestycyjnych w stosunku do komunikacji autobusowej ważne są walory ekologiczne tego środka transportu. Względy ekologiczne, społeczne i zdrowotne, obok czysto matematycznego wyliczenia kosztów eksploatacji, zyskują coraz większą wagę w ogólnym rachunku ekonomicznym.

Budowa i rozwój trakcji trolejbusowej w Tychach

Decyzją wojewody katowickiego z 11 lutego 1982 roku rozpoczęto prace przy budowie infrastruktury trolejbusowej. Początkowo wybudowano 4-kilometrowy odcinek sieci trakcyjnej wiodący od zajezdni autobusowej WPK przez ówczesne ulice Hanki Sawickiej (obecnie Piłsudskiego) i Zawadzkiego (Dmowskiego) do ulicy Krasickiego (Jana Pawła II). Od 16 września 1982 roku rozpoczęto jazdy próbne (fot. 1), a 30 września linia została oddana do użytku. Oficjalna inauguracja pierwszej linii trolejbusowej w Tychach nastąpiła 1 października 1982 roku. Tego dnia trolejbusy przewiozły pierwszych pasażerów na linii nr 1 relacji Tychy Zajezdnia WPK–Tychy Krasickiego (fot. 2). Uruchomienie tej linii pozwoliło na zapoznanie się z warunkami eksploatacji trolejbusów. 27 października 1982 roku, w związku z uzyskaniem satysfakcjonujących wyników eksploatacyjnych, podjęto decyzję o realizacji kolejnych etapów budowy układu tras trolejbusowych w Tychach⁴.

Drugim etapem inwestycji było wybudowanie pętli na terenach przemysłowych, o długości 3 km, poprowadzonej ulicami: Towarową, Przemysłową i Metalową. Pętlę oddano do użytku 29 lipca 1983 roku i tym samym wydłużono trasę linii nr 1. 30 grudnia, tego samego roku, przekazano do eksploatacji 6-kilometrowy odcinek przebiegający ulicami: Hanki Sawickiej (Piłsudskiego), Jaśkowicką, Stoczniońców 70, Harcerską, Begonii, Budowlanych wraz z pętlą

¹ Mgr, Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi.

² <http://www.tlt.pl>

³ B. Grzywocz, *Trolejbus w Tychach*, „Transport Miejski”, 1984, nr 5, s. 154–157.

⁴ *Ibid.*, s. 154–157.



Fot. 1.
Testowanie nowo
wybudowanej
sieci trolejbusowej
Źródło: www.ltek.strefa.pl
(fot. W. Turzański)



Fot. 2.
Przewóz pierwszych
pasażerów na linii nr 1
Źródło: www.ltek.strefa.pl
(fot. W. Turzański)

w rejonie dworca PKP: ul. Świerczewskiego (Burschego), Lenina (Andersa), 1 Maja, Budowlanych. Ten etap budowy zapewnił bezpośrednie połączenie południowych osiedli Śródmieścia z głównym dworcem kolejowym oraz z zakładami pracy zlokalizowanymi na terenach przemysłowych „Wschód”. Trasa od terenów przemysłowych do dworca PKP była obsługiwana przez linię nr 2.

W 1984 roku zrealizowano odcinek o długości 3,6 km, który poprowadzono ulicami: Koniewa (Armii Krajowej), Fornalskiej (Wyszyńskiego), Engelsa (Edukacji) i Budowlanych. Nowo wybudowaną trasę zaczęła obsługiwać linia nr 3, zapewniając połączenie komunikacyjne północnych osiedli Śródmieścia.

W roku 1985 oddano do użytku kolejne odcinki sieci o łącznej długości 5,3 km. Pierwszy odcinek umożliwił bezpośrednie połączenie Paprocan ze Śródmieściem poprzez rozbudowę sieci na ul. Koniewa (Armii Krajowej) w stronę Jeziora Paprocańskiego. Trasę tę obsługiwała linia nr 4. Równocześnie wydłużono linię nr 1 do dworca PKP poprzez dobudowanie sieci trakcyjnej na ulicy Żwakowskiej. W tym samym czasie sieć trakcyjną podciągnięto także na ul. Dzierżyńskiego (Grota Roweckiego), ale odcinek ten nie był eksploatowany aż do 2002 roku.

Jak podaje B. Grzywocz⁵, ostatni etap rozbudowy trakcji trolejbusowej w Tychach (planowany do realizacji w 1986 roku), zakładał poprowadzenie sieci trakcyjnej ulicami Sikorskiego i Glinczańska. Odcinek ten miał zapewnić najszybsze połączenie do dworca PKP od Paprocan przez Żwaków. Docelowa długość tras trolejbusowych w Tychach miała wynosić 28 km, a ich obsługę miało zapewnić 7 linii kursujących z 10-minutową częstotliwością. Ponadto, w dalszej nieokreślonej przyszłości, planowano rozbudowę sieci trakcyjnej do nowo projektowanych dzielnic mieszka-

niowych, tj. Cielmic, Jaroszewic, Mąkolowca oraz do zakładów pracy zlokalizowanych na terenach przemysłowych „Północ”, a także do Fabryki Samochodów Małolitrażowych (obecnie Fiat Auto Poland). Plany te nie zostały zrealizowane, gdyż od 1985 roku nie było większych inwestycji mających na celu rozbudowę istniejącej trakcji elektrycznej. Jednakże warto wspomnieć, że w 2000 roku zawieszono sieć nad dobudowaną drugą jezdnią na ulicy Towarowej, a rok później połączono dwie jezdnie alei Marszałka Józefa Piłsudskiego, co umożliwiło skręt od ul. Towarowej w kierunku Paprocan. Dopiero w 2002 roku rozbudowano sieć trolejbusową wzdłuż ulicy Jana Pawła II i uruchomiono piątą linię trolejbusową – linię E, która łączy Paprocany z centrum handlowo-usługowym miasta. Zaczęła ona kursować 2 września 2002 roku.

Warto nadmienić, iż w 1999 roku rozważano likwidację tyskiej sieci trolejbusowej⁶. Głównymi argumentami przemawiającymi na niekorzyść tego rodzaju komunikacji miejskiej były: wysokie koszty eksploatacyjne oraz mała elastyczność ruchowa w porównaniu do komunikacji autobusowej. W związku z powyższym pod kierunkiem O. Wyszomirskiego opracowano „Analizę opłacalności eksploatacji komunikacji trolejbusowej w Tychach”⁷, w której rozważano cztery możliwości kształtowania komunikacji trolejbusowej: rozwój inwestycyjny, rozwój bezinwestycyjny, stagnację oraz likwidację. Wszystkie warianty zostały poddane ocenie ekonomicznej oraz organizacyjno-eksploatacyjnej. Zdaniem autorów, porównując koszty eksploatacyjne różnych rozwiązań, najmniej korzystnym byłby wariant likwidacji komunikacji trolejbusowej. Zalecono pozostawienie trakcji trolejbusowej oraz jej rozwój w wariantcie bezinwestycyjnym ze względu na utrzymanie konkurencji na lokalnym rynku transportowym. Podobne wnioski wysunęła E. Drob-Żaba na podstawie analizy TOWS/SWOT przedsiębiorstwa Tyskie Linie Trolejbusowe⁸. Autorka wykazała, iż mimo dominacji mocnych stron TLT firmie nie sprzyjają czynniki zewnętrzne, z których najistotniejszym jest konkurencja ze strony komunikacji autobusowej.

Linie trolejbusowe

Do 1992 roku numeracja linii trolejbusowych zawierała się w zakresie od 1 do 4 i dublowała się z numeracją niektórych linii autobusowych. Początkowo problem ten rozwiązano, umieszczając na tablicach informacyjnych trolejbusów dodatkowy napis „T-bus”. Dopiero w 1992 roku zmieniono system numeracji z cyfrowych od 1 do 4 na literowe od A do D. Zmiana odbyła się w następujący sposób: linia nr 1 stała się linią C, linia nr 2 przemianowana została na linię A, a linia nr 4 stała się linią B. Równocześnie podjęto decyzję o zawieszeniu kursowania linii nr 3 z przyczyn ekonomicznych. Linia ta, już jako linia D, powróciła na ulice Tychów

⁶ T. Kopta, Trolejbusy wołają o ratunek, „Transport Miejski”, 1999, nr 10, s. 19–21.

⁷ O. Wyszomirski, K. Grzelec, M. Gromadzki, *Analiza opłacalności eksploatacji komunikacji trolejbusowej w Tychach*, Materiały wewnętrzne TLT, Gdynia–Tychy 1999.

⁸ E. Drob-Żaba, *Analiza TOWS/SWOT komunikacji trolejbusowej w mieście Tychy*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2006, nr 9, s. 22–29.

⁵ *Ibidem*, 154–157.

9 marca 1998 roku. Początkowy, cyfrowy system numeracji linii można uzasadnić faktem, że był on nadawany zgodnie z kolejnością uruchamiania poszczególnych tras, natomiast numeracja literowa bardziej odzwierciedlała faktyczne znaczenie linii – linie A i B są liniami podstawowymi, generując duże potoki pasażerskie, natomiast linie C i D są liniami uzupełniającymi i mają mniejsze znaczenie. Linia E została uruchomiona 2 września 2002 roku i do 14 grudnia 2008 roku miała podobne znaczenie jak linia C oraz D. Wzrost znaczenia tej linii nastąpił z chwilą integracji komunikacji autobusowo-trolejbusowo-kolejowej na trasie **Tychy Miasto–Katowice–Tychy Miasto**. Obecnie linia E, obok linii A, pełni podstawową rolę polegającą na dowozie pasażerów do pośrednich stacji kolejowych w mieście: Tychy Miasto (Trolejbus E) oraz Tychy Zachodnie (Trolejbus A). Rozkłady jazdy obu linii zostały zsynchronizowane z rozkładem jazdy pociągów, dzięki czemu możliwa jest sprawna przesiadka na pociąg do Katowic. Jednocześnie znacznie zwiększono częstotliwość i wydłużono godziny kursowania linii E do późnych godzin nocnych, uruchomiono jej kursy także w niedziele i święta.

Wraz z rozbudową trakcji trolejbusowej postępowały istotne zmiany w zakresie częstotliwości kursowania trolejbusów na poszczególnych liniach. Linia nr 1, relacji Tychy Zajezdnia WPK–Tychy Krasickiego, została uruchomiona 1 października 1982 roku. W dni robocze obsługiwana była przez 4 pojazdy kursujące co 8 minut, a w niedziele i święta przez 2 pojazdy z 16-minutową częstotliwością jazdy. Od 29 lipca 1983 roku w związku z wydłużeniem trasy tej linii o pętlę na terenach przemysłowych, obsługa wynosiła 5 trolejbusów w dni robocze, które kursowały co 12 minut oraz 2 trolejbusy kursujące w niedziele i święta co 20 minut. Linia nr 2 (Tychy Tereny Przemysłowe–Jaśkowska–Tychy Dworzec PKP) w dni robocze do godziny 15:00 była obsługiwana przez 5 wozów, które jeździły z częstotliwością 12-minutową, a później przez 3 kursujące co 20 minut. Również w niedziele i święta obsługę tej linii zapewniały 3 pojazdy kursujące z częstotliwością 20-minutową. W związku z przejściem potoków pasażerskich przez linię nr 2 zmieniono rozkład jazdy pierwszej linii, którą zaczęły obsługiwać 2 trolejbusy kursujące co 20 minut w dni robocze, natomiast w dni wolne linia nr 1 nie kursowała. Po trasie linii nr 3, przebiegającej od terenów przemysłowych do głównego dworca PKP przez ul. Edukacji, podobnie jak na linii nr 2 w dni robocze do godziny 15:00 kursowało 5 pojazdów co 12 minut oraz 3 pojazdy co 20 minut w dni wolne i od godziny 15:00 w dni robocze. Z chwilą uruchomienia linii nr 4, relacji Paprocany Pętla–Edukacji–Tychy–Dworzec PKP, nastąpiło przejście potoków pasażerskich linii nr 3. Tym samym znacznie skrócono częstotliwość kursowania tej linii, analogicznie jak w przypadku linii nr 1. W 1985 roku wydłużono trasę kursowania linii nr 1 do dworca PKP, jednakże linię tę nadal obsługiwały tylko 2 trolejbusy, dlatego częstotliwość kursowania uległa wydłużeniu z 20 do 30 minut.

Aktualne częstotliwości kursowania dla każdej linii zebrano w tabeli 1. Analizując tę tabelę, można stwierdzić,

że największe znaczenie dla mieszkańców miasta Tychy mają trzy linie trolejbusowe: A, B oraz E, które wykonują najwięcej kursów, zarówno w dni robocze, jak i wolne od pracy (tab. 2). Dodatkowo jedna brygada linii A oraz dwie brygady linii B są obsługiwane przez trolejbusy niskopodłogowe (tab. 3), co uzasadnić można faktem, iż są to główne linie trolejbusowe, a ponadto trasa linii B przebiega koło Szpitala Wojewódzkiego w Tychach, przy którym znajduje się również przychodnia specjalistyczna. Na liniach C, D i E trolejbusy niskopodłogowe są przydzielane w sposób losowy, więc nie są uwzględnione w rozkładach jazdy.

Tabela 1

Częstotliwości kursowania linii trolejbusowych według stanu na dzień 31 marca 2009 roku				
Linia	Trasa	Częstotliwość [min]		
		w dni robocze	w soboty	w niedziele i święta
A	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	14	18	18
B	Paprocany Pętla T-bus → Tychy Dworzec PKP T-bus	17	20	20
C	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	47	nie kursuje	nie kursuje
D	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	47	nie kursuje	nie kursuje
E	Paprocany Pętla T-bus → Tychy Dworzec PKP T-bus	28	31	31

Uwaga: W tabeli nie uwzględniono kursów zjazdowych do zajezdni dla linii B i E.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach (www.mzk.pl)

Tabela 2

Liczba wykonywanych kursów w ciągu tygodnia dla każdej linii trolejbusowej (stan na 31 marca 2009 roku)				
Linia	Trasa	Liczba wykonywanych kursów		
		w dni robocze	w soboty	w niedziele i święta
A	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	88	67	67
B	Paprocany Pętla T-bus → Tychy Dworzec PKP T-bus	72	58	58
C	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	23	nie kursuje	nie kursuje
D	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	23	nie kursuje	nie kursuje
E	Paprocany Pętla T-bus → Tychy Dworzec PKP T-bus	44	39	39

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach (www.mzk.pl)

Tabela 3

Udział pojazdów niskopodłogowych w obsłudze poszczególnych linii trolejbusowych według stanu na dzień 31 marca 2009 roku				
Linia	Trasa	Udział pojazdów niskopodłogowych [% wszystkich pojazdów na danej linii w danym dniu]		
		w dni robocze	w soboty	w niedziele i święta
A	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	23	22	22
B	Paprocany Pętla T-bus → Tychy Dworzec PKP T-bus	54	66	66
C	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	bd	nie kursuje	nie kursuje
D	Tychy Delphi → Tychy Dworzec PKP T-bus	bd	nie kursuje	nie kursuje
E	Paprocany Pętla T-bus → Tychy Dworzec PKP T-bus	bd	bd	bd

* bd – brak danych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach (www.mzk.pl)

Tabor trolejbusowy

W związku z dynamiczną rozbudową sieci trolejbusowej w Tychach sprowadzono 12 sztuk trolejbusów marki ZIU typu 9B produkcji radzieckich zakładów „Zawod im. Urickiego” (fot. 3). Początkowo trolejbusy te były przeznaczone dla Warszawy i Lublina, ale odgórną decyzją skierowano je do miasta Tychy. Pojazdy otrzymały numery taborowe od 701 do 712. W 1985 roku do Tychów przywieziono kolejnych 12 trolejbusów marki ZIU typu 682 UP, które otrzymały numery taborowe od 713 do 724. Trolejbusy te pod względem charakterystyki nie różniły się od poprzedniego typu, a zmiana oznaczenia nastąpiła podczas produkcji i wynikała z przeznaczenia trolejbusów ZIU 9B na eksport poza granice ZSRR⁹.

Trudności eksploatacyjne oraz brak części zamiennych dla trolejbusów ZIU wymusiły decyzję o zakupie pierwszego trolejbusu polskiej produkcji, który został zmontowany na bazie nadwozia autobusu Jelcz w Komunalnym Przedsiębiorstwie Naprawy Autobusów w Słupsku. Pojazd oznaczono numerem 725 i po raz pierwszy wyjechał na tyckie ulice 31 lipca 1989 roku. Dobre parametry eksploatacyjne polskiego trolejbusu przemówiły za stopniową likwidacją awaryjnych trolejbusów ZIU. Proces zastępowania „Ziutków” rozpoczął się w 1990 roku i trwał 8 lat.

W 1992 roku zakupiono 2 trolejbusy z eksperymentalnym napędem tyrystorowym, otrzymały one numery 001 i 002. W 1993 roku odkupiono 4 trolejbusy z Dębicy. Dębickie trolejbusy były w bardzo złym stanie technicznym, więc nie mogły być od razu eksploatowane. Do ruchu zostały dopuszczone dopiero po generalnej naprawie, otrzymały numery od 004 do 007. W tym samym roku w słupskiej KAPENIE zakupiono jeszcze dwa trolejbusy do kompletu i nadano im numery 003 i 008. W 1994 roku w Słupsku zakupiono kolejne dwa pojazdy, które oznaczono numerami 009 i 010. W roku 1997 doszło do zamiany „autobusy za trolejbusy” między PKM Tychy a MZK Słupsk: siedem autobusów wymieniono na taką samą liczbę trolejbusów. Nowe wozy otrzymały numery od 011 do 017. Również w tym samym roku podjęto decyzję o zakupie nowego taboru w Przedsiębiorstwie Naprawy Taboru Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Do końca 1998 roku TLT otrzymały 7 trolejbusów Jelcz typu 120MT, którym nadano numery od 018 do 024. Dodatkowo trolejbusy 023 i 024 zostały zaopatrzone w panoramiczną szybę przednią oraz elektroniczne wyświetlacze, co wówczas było nowością. Po 1998 roku zakupy nowego taboru zostały wstrzymane.

Trzeba jeszcze wspomnieć, że w latach 1998–1999 na zajezdni w Tychach stacjonował nowy trolejbus marki Škoda (fot. 4), który miał promować produkty Škody na polskim rynku. Niestety trolejbus ten, poza jazdą próbną dla dyrekcji spółki TLT, nigdy nie przewiózł ani jednego pasażera, gdyż nie uzyskał homologacji, wobec czego zwrócono go do fabryki Škody. Trolejbus ten od 2000 roku jeździ po ulicach Rygi – stolicy Łotwy (fot. 5).



Fot. 3. Pierwsze radzieckie trolejbusy marki ZIU na terenie zajezdni w Tychach
Źródło: wpk.katowice.pl



Fot. 4. Trolejbus marki Škoda stacjonujący w zajezdni w Tychach, 1998 r.
Źródło: wpk.katowice.pl (fot. J. Jackiewicz)



Fot. 5. Ten sam trolejbus na jednej z ulic stolicy Łotwy, Ryga 2006 r.
Źródło: phototrans.eu (fot. M. Jaroszyński)

Od 2001 roku sukcesywnie wznowiono zakupy nowych pojazdów. Jako pierwszy zakupiono trolejbus marki Jelcz typu 120MT zmontowany w firmie Trobus (dawniej PNTKM) w Gdyni. Otrzymał on numer taborowy 001.

Rok 2002 rozpoczął nową erę w dziedzinie komunikacji trolejbusowej w Tychach – ogłoszono przetarg na zakup nowych trolejbusów, który wygrała firma Solaris Bus&Coach z Bolechowa pod Poznaniem. We współpracy z firmą Trobus z Gdyni, w oparciu o nadwozie autobusu Solaris Urbino 12, zmontowano trolejbus Solaris Trollino 12T. Trolejbus został wyposażony w układ hamowania rekuperacyjnego, w którym możliwy jest odzysk wytrącanej podczas hamowania

⁹ 20 lat trolejbusów w Tychach, Materiały wewnętrzne TLT, Tychy 2003.

Tabela 4

Charakterystyka taboru trolejbusowego Tyskich Linii Trolejbusowych Sp. z o.o. (stan na 31.03.2009 r.)					
Lp.	Nr taborowy	Nr rejestracyjny	Marka/Typ	Rok produkcji	Uwagi
1	001	ST 10389	Jelcz 120MT	2001	
2	002	KCF 0898	Jelcz PR 110E	1986	
3	003	ST 55571	Solaris Trollino 12DC	2006	Niskopodłogowy „Tyszek”
4	004	ST 18181	Solaris Trollino 12T	2002	Niskopodłogowy „Jaś”
5	005	ST 26826	Solaris Trollino 12AC	2004	Niskopodłogowy
6	006	ST 38656	Solaris Trollino 12AC	2005	Niskopodłogowy „Małgosia”
7	007	ST 55570	Solaris Trollino 12DC	2007	Niskopodłogowy „Tysia”
8	008	KCD 9070	Jelcz PR 110E	1986	
9	009	KBF 9577	Jelcz PR 120E	1994	
10	010	KBF 9578	Jelcz PR 120E	1994	
11	011	ST 68703	Solaris Trollino 12T	2008	Niskopodłogowy
12	012	KCF 2635	Jelcz PR 110E	1986	przejęty ze Słupska
13	014	KCF 3713	Jelcz PR 110E	1986	przejęty ze Słupska
14	016	KCF 2727	Jelcz PR 110E	1987	przejęty ze Słupska
15	017	KCF 1587	Jelcz PR 110E	1987	przejęty ze Słupska
16	019	KAW 635X	Jelcz 120MT	1997	
17	020	KCF 3034	Jelcz 120MT	1997	
18	021	KAY 152C	Jelcz 120MT	1998	
19	022	KAY 559C	Jelcz 120MT	1998	
20	023	KAY 742V	Jelcz 120MT	1998	
21	024	KBC 401G	Jelcz 120MT	1998	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych TLT.



Fot. 6. Prezentacja „Jasia” – pierwszego niskopodłogowego trolejbusu zakupionego przez TLT Sp. z o.o., Tychy 08.11.2002. Źródło: www.tlt.pl



Fot. 7. Uroczyste przecięcie wstążki w „Jasiu” przez prezydenta miasta Tychy A. Dziubę, Tychy 08.11.2002 r. Źródło: www.tlt.pl

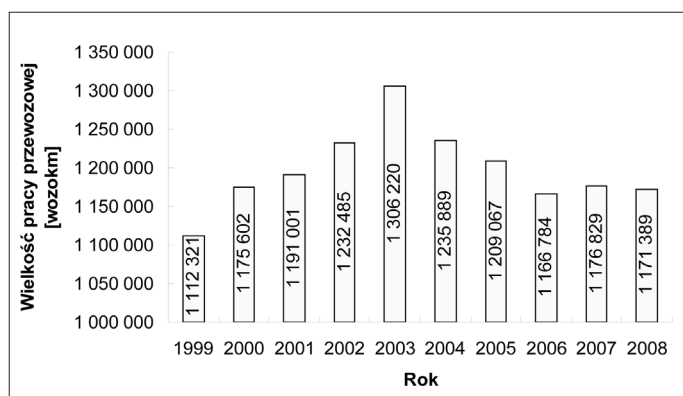
energii i zwrot jej do sieci trakcyjnej. Nowy, a zarazem pierwszy niskopodłogowy trolejbus w Tychach otrzymał numer taborowy 004 i uroczystie został zaprezentowany mieszkańcom miasta 8 listopada 2002 roku (fot. 6–7). Od tego czasu TLT wciąż inwestują w energooszczędne pojazdy niskopodłogowe. Do końca marca 2009 roku Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z o.o. nabyły łącznie 6 takich pojazdów. Spis obecnie eksploatowanego taboru trolejbusowego w Tychach przedstawiono w tabeli 4. Średni wiek taboru TLT wynosi 12,6 lat. Trolejbusy niskopodłogowe stanowią 29% ogółu taboru trolejbusowego Tyskich Linii Trolejbusowych. Ciekawostką, a zarazem wyróżnikiem wśród innych miast posiadających komunikację trolejbusową w Polsce, jest nadawanie przez mieszkańców miasta Tychy (w drodze konkursu) imion nowym trolejbusom, począwszy od pierwszego Solarisa. Tak więc, po tyskich ulicach jeździ już „Jaś”, „Małgosia”, „Tyszek” oraz „Tysia”.

Wielkość zadań przewozowych oraz napełnienia pasażerów na liniach trolejbusowych

Tyskie Linie Trolejbusowe corocznie wykonują ok. 1,2 mln km, co stanowi 17% wszystkich przewozów pasażerskich. Oznacza to, że pod względem znaczenia TLT pełnią rolę drugiego przewoźnika w mieście (zaraz po PKM Sp. z o.o.).

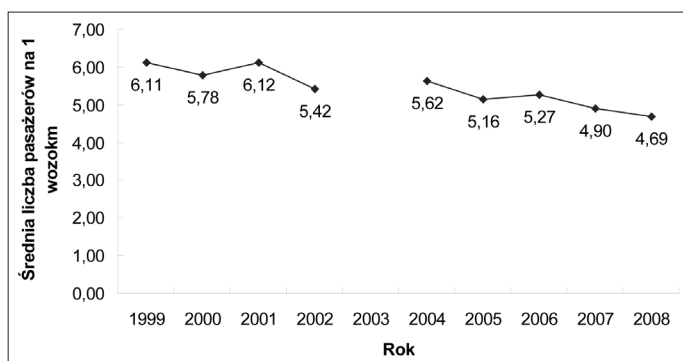
Zadania przewozowe zlecone przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach, Tyskie Linie Trolejbusowe wykonują sumiennie, o czym świadczy wskaźnik realizacji powierzonych zadań na poziomie 99,7%.

Wzrost wielkości zadań przewozowych na liniach trolejbusowych nastąpił z chwilą uruchomienia linii D oraz E – w 2003 roku tyskie trolejbusy wykonały najwięcej wozokilometrów w skali roku (rys. 1). Od 2004 roku nastąpiło zmniejszenie liczby przewozów zleconych przez MKZ, a od 2006 roku proporcje te utrzymują się na podobnym poziomie.



Rys. 1. Wielkość zadań przewozowych Tyskich Linii Trolejbusowych w latach 1999–2008
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych TLT

Badania dotyczące liczby przewożonych pasażerów na liniach MKZ Tychy są wykonywane co roku. Na rysunku 2 zamieszczono wyniki badań napełnień pasażerów na liniach trolejbusowych w latach 1999 – 2008 (z pominięciem 2003 roku, w którym badania w trolejbusach nie były przeprowadzane).



Rys. 2. Napętnienia pasażerów na liniach trolejbusowych w latach 1999–2008 (z pominięciem 2003 r.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych MZK Tychy.

Podsumowanie

Tyskie Linie Trolejbusowe eksploatują 21 trolejbusów, wykonując rocznie ok. 1,2 mln km na pięciu liniach komunikacyjnych. Trolejbusy zapewniają obsługę komunikacyjną miasta poprzez połączenie dynamicznie rozwijających się dzielnic ze Śródmieściem, dworcem PKP oraz Ośrodkiem Wypoczynkowym „Paprocany”. Zapewniają także połączenie z terenami przemysłowymi wraz ze Specjalną Strefą Ekonomiczną, a dla osiedli E, H i R pełnią rolę podstawowego środka komunikacji. Firma przeznaczona na potrzeby inwestycyjne (zakup nowoczesnego, niskopodłogowego, energooszczędnego ta-

boru i modernizację sieci trakcyjnej) średnio ponad 1,5 mln zł rocznie.

Trolejbusy w Tychach są nieodłącznym elementem krajobrazu i stały się wyróżnikiem miasta w regionie. Dzięki trolejbusom Tychy kilkakrotnie były nagradzane i wyróżniane jako miasto ekologiczne. Zyskały sobie sympatię wśród tyszan, przyczyniły się również do wzrostu świadomości ekologicznej obywateli. To właśnie mieszkańcy stanęli w obronie tyskich trolejbusów, kiedy pojawiła się groźba ich likwidacji w 1999 roku.

Podstawową wadą transportu trolejbusowego w Tychach jest zbyt mały udział taboru niskopodłogowego oraz wyeksploatowana sieć trakcyjna. Dużą nadzieję na poprawę obecnej sytuacji daje projekt unijny przygotowany przez Górnośląski Związek Metropolitalny wraz z Tramwajami Śląskimi, KZK GOP i Urzędem Miejskim w Tychach. Projekt ten, w ramach modernizacji infrastruktury trolejbusowej przewiduje zakup 15 fabrycznie nowych trolejbusów niskopodłogowych oraz wymianę ok. 30% sieci trakcyjnej wraz z zamontowaniem zwrotnic sterowanych komputerowo. Inwestycja ta wpłynie na poprawę stanu technicznego trakcji trolejbusowej, zwiększenia prędkości komunikacyjnej trolejbusów oraz zmniejszenie liczby awarii. Ponadto przyczyni się do wzrostu zadowolenia pasażerów z jakości usług świadczonych przez przedsiębiorstwo Tyskie Linie Trolejbusowe oraz ogólnej poprawy wizerunku tyskich trolejbusów.

Dokończenie tekstu ze strony 6

Określono również elementy, jakie powinien zawierać plan transportowy. W celu zapewnienia lokalnym społecznościom oraz zainteresowanym podmiotom udziału w etapie opracowywania projektu planu transportowego przewidziano obowiązek organizatora do umieszczenia ogłoszenia w miejscowej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty informacji o możliwości składania opinii dotyczących tego projektu, ze wskazaniem miejsca wyłożenia projektu oraz formy, miejsca i terminu na składanie takich opinii. W przyjętym przez Radę Ministrów projekcie ustawy nie przewiduje się możliwości przyznawania operatorowi, w zamian za realizację usług użyteczności publicznej, wyłącznych praw, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. W projekcie ustawy przewidziano możliwość pobierania przez jednostkę samorządu terytorialnego opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest dana jednostka samorządu terytorialnego, określając górną granicę stawki opłaty na 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu. Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem ani zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, będą ustalone w drodze negocjacji pomiędzy gminą, na obszarze której usytuowany jest określony przystanek komunikacyjny lub dworzec, i właścicielem, albo zarządzającym takim przystankiem lub dworcem. W projekcie ustawy dokładnie omówiono procedury wyboru operatora, wskazując, że wybór ten może nastąpić w trybie przepisów o zamówieniach publicznych, przepisów o koncesji na roboty budowlane lub usługi, lub na podstawie bezpośredniego zawarcia umowy. Ponadto

organizator może podjąć decyzję o realizowaniu przewozów w formie samorządowego zakładu budżetowego. Zadaniem własnym gmin w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych, dworców oraz wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom. Realizowanie tego zadania powinno być finansowane z opłat ponoszonych przez przedsiębiorców w związku z wyżej omówionym korzystaniem z przystanków komunikacyjnych i dworców, wydawaniem stosownych dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz z dochodów z kar nakładanych przez organizatora. Utworzona zostanie Centralna Ewidencja Przewoźników. Będą w niej gromadzone dane o przedsiębiorcach, względem których wydano decyzję o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu. W zamyśle projektodawców powyższa ewidencja w praktyce powinna wpłynąć mobilizująco na przewoźników, by rzetelnie wykonywali swoje przewozy. W projekcie ustawy określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego wspólne dla wszystkich rodzajów transportu (z uwzględnieniem różnic np. w transporcie drogowym i kolejowym) – np. dotyczące sposobów podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, cenników opłat lub taryf. Projekt ustawy przewiduje również możliwość integracji publicznego transportu zbiorowego poprzez promocję zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Projektowane regulacje mają na celu przede wszystkim zapewnienie prawidłowego funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, czyli tych, które są konieczne ze społecznego punktu widzenia.

Opracował: Grzegorz Sapoń