

Ocena zmian funkcjonowania elbląskiej komunikacji miejskiej w latach 2012-16

Tomasz Stoeck

W artykule przedstawiono charakterystykę przewozów pasażerskich na terenie miasta Elbląga, ze szczególnym uwzględnieniem zmian dokonanych w ostatnich czterech latach. Podstawowym kryterium przeprowadzonej analizy była liczba kursów linii autobusowych i tramwajowych, przy uwzględnieniu stanu wykorzystania pojazdów niskopodłogowych.

Słowa kluczowe: komunikacja miejska, tabor autobusowy i tramwajowy, preferencje transportowe.

Wstęp

W odróżnieniu od wielu współczesnych systemów obsługi komunikacyjnej miast, elbląski transport zbiorowy zachowuje swój socjalny i prospołeczny charakter. Pomimo, iż większość przewoźników stanowią podmioty prywatne, postrzega się go przede wszystkim jako służbę publiczną, a nie obszar szeroko rozumianej przedsiębiorczości. Wskazują na to działania i inwestycje, jakie zostały podjęte w ostatnim czasie. Niestety jak dotąd nie przyniosły one spodziewanych rezultatów, gdyż popyt efektywny, rozumiany najczęściej jako zaspokojenie potrzeby przemieszczania się komunikacją miejską na danym terenie, nieustannie spada. Prognozuje się, iż w latach 2011-2020 liczba pasażerów zmniejszy się o blisko 15% [7]. Do zasadniczych przyczyn tego niekorzystnego trendu zalicza się szereg, różnorodnych czynników, w tym m.in.: wzrost liczby pojazdów osobowych (tzw. wskaźnik motoryzacji), emigrację, likwidację dużych przedsiębiorstw i zakładów pracy, zmiany w organizacji przewozów związane z modernizacją istniejącej infrastruktury [6]. Tym niemniej Zarząd Komunikacji Miejskiej (ZKM) w Elblągu podejmuje kolejne kroki, mające wpłynąć na zmianę preferencji podróżnych w przyszłości. Dotyczą one głównie zwiększania atrakcyjności oferty przewozowej, poprawy jej usług, aktywnej promocji transportu zbiorowego oraz doskonalenia rozwiązań taryfowo-biletowych.

Przykład konsekwentnie prowadzonej polityki, zgodnej z ogólnosiwiatowym kierunkiem propagowania efektywnych, ekologicznych oraz łatwo dostępnych form transferu, stanowi funkcjonowanie systemu tramwajowego. Nie tylko uchroniono go od całkowitej likwidacji, co miało miejsce w wielu miastach naszego kraju, ale dodatkowo wzmocniono jego rolę w obsłudze lokalnych przewozów pasażerskich. Pomimo trudnej sytuacji Elbląg nie pozwolił sobie na utratę prestiżu związanego z posiadaniem tego środka transportu, zachowując przy tym historyczny charakter i kształtując atrakcyjność turystyczną w regionie. Ponadto dzięki wsparciu różnych środowisk tramwaje

zaczęły pełnić funkcję edukacyjną, aktywizując społeczność lokalną w akcjach patronackich dla pierwszych pojazdów niskopodłogowych wyprodukowanych w Polsce (rys. 1) [1]. Warto też podkreślić, iż sieć elektryczna funkcjonuje w tym mieście od roku 1895, a więc obok Wrocławia i Bielsko-Białej jest jedną z najstarszych w kraju [2, 3, 4].



Rys. 1. Tramwaj niskopodłogowy typu 121N w centrum Elbląga

1. Zakres i metodyka

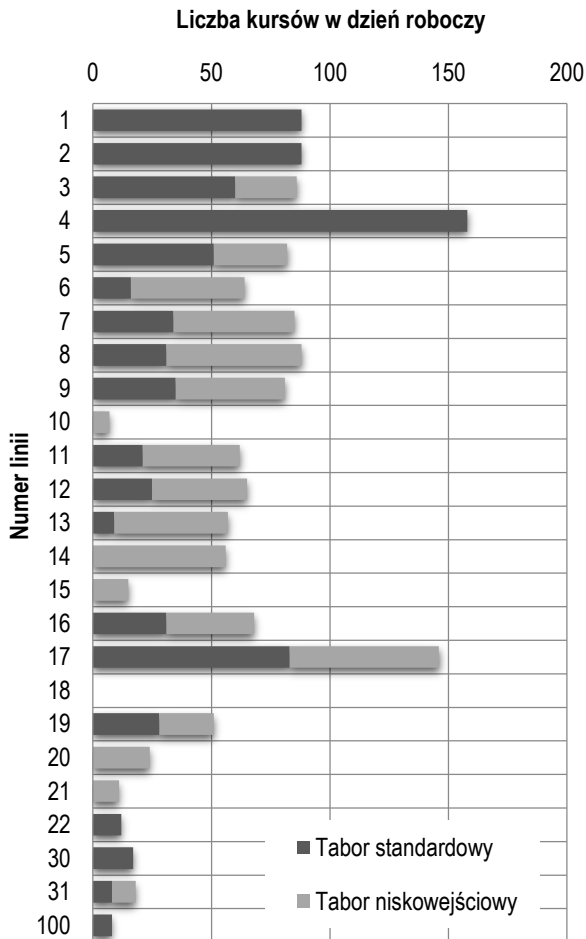
Analizę statystyczną oparto o dane ilościowe prezentowane w publikacji autorskiej [5], jak również informacje udostępnione na stronie internetowej ZKM Elbląg [11]. Jej bazę wyjściową stanowiła dzienna liczba i rodzaj kursów realizowanych przez lokalnych przewoźników w roku 2012 oraz 2016. Do ich oszacowania przyjęto terminy odjazdów z dwóch pętli końcowych lub z jednej, jeśli pojazdy rozpoczynały i kończyły bieg w tym samym miejscu. Z zestawienia wyłączono natomiast przewozy w soboty i dni świąteczne oraz na trasach linii okazjonalnych, zastępczych (alternatywnych).

2. Wyniki i dyskusja

Z danych prezentowanych na rys. 2 i 4 wynika, że całkowita liczba kursów w rozpatrywanym przedziale czasowym zmniejszyła się o ponad 8,5%. Sytuacji tej nie poprawiło uruchomienie okrężnej linii 18, której funkcjonowanie ułatwia dojazd do wielu placówek oświatowych, w tym zlokalizowanych w obrębie miasteczka szkolnego przy ul. Saperów. Jednak ze względu na swój uczniowski charakter przewozy realizowane są wyłącznie w godzinach 5.00-19.00. Należy jednak podkreślić, że w chwili obecnej wszystkie linie autobusowe

obsługiwane są taborem niskowejściowym (częściowo niskopodłogowym), co wypełnia jeden z kluczowych postulatów Rady Miasta Elbląga [7].

Oddzielenie funkcji organizacyjnych i decyzyjnych od samego przewoźnika pozwoliło na wypracowanie efektywnego systemu, który stał się wzorem dla krajowych samorządów [9].



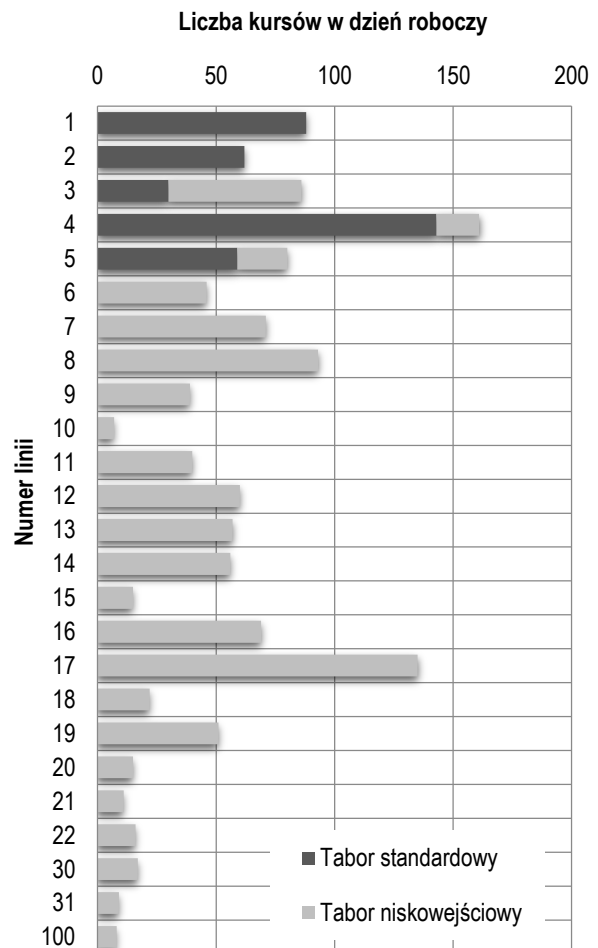
Rys. 2. Dzienna liczba kursów elbląskich linii (2012 r.)

Niewątpliwy wpływ na taki stan rzeczy miały umowy przetargowe z 2013 roku, które wyłoniły przewoźników dysponujących nowoczesną flotą (rys. 3). Jest ona bardzo zróżnicowana pod względem dostępnych marek i typów, przy czym ze względu na charakter przewozów, odbywających się na stosunkowo krótkich trasach i przy ograniczonej liczbie pasażerów, do ich organizacji w zasadzie nie wykorzystuje się pojazdów przegubowych (członowych). Charakterystyczne są natomiast mini- i mikrobusey, wykorzystywane również w centrum miasta. Z punktu widzenia ekologii niewątpliwą stratą stanowi brak taboru zasilanego sprężonym gazem ziemnym CNG (ang. *Compressed Natural Gas*). Wprowadzenie akcyzy paliwowej znacznie zwiększyło koszty jego eksploatacji, tym samym eliminując Autobusowe Linie Prywatne (ALP) ze świadczenia usług przewozowych na terenie miasta.

Przystosowanie komunikacji szynowej do współczesnych standardów postępuje znacznie wolniej, na co niewątpliwy wpływ miały przemiany ustrojowe jakie dokonywały się pod koniec ubiegłego wieku. Jednak w przeciwieństwie do innych aglomeracji szybko podjęto decyzje dotyczące utworzenia Zarządu Komunikacji Miejskiej oraz spółki Tramwaje Elbląskie.



Rys. 3. Niskowejściowy autobus miejski MAZ 103 (PKA Elbląg)



Rys. 4. Dzienna liczba kursów elbląskich linii (2016 r.)

Jednak zły stan torowisk i infrastruktury przystankowej wykluczał jeszcze zakup nowych, niskopodłogowych pojazdów. Przy rozstawie szyn 1000 mm musiałyby one poruszać się z minimalną prędkością, nie stanowiąc żadnej alternatywy dla

komunikacji autobusowej. Sprowadzano więc tabor używany, najczęściej z zagranicy, czego przykładem mogą być niemieckie wagony typu Düwag GT6. Warto nadmienić, iż wycofano je z eksploatacji dopiero w 2013 roku, po serii licznych pożarów. Sytuacja uległa zmianie po wejściu Polski do Unii Europejskiej, gdyż zaczęto korzystać z dostępu do funduszy strukturalnych. Umożliwiły one m.in.: kompleksowy remont torowiska przy ul. Bema, oddanie nowych linii 4 i 5 w ciągu ul. Pułk. Dąbka oraz ukończenie dwutorowej trasy do pętli Ogólna. W 2006 roku rozpoczęto eksploatację pierwszych pojazdów typu PESA 121N [4].

Z punktu widzenia obsługi pasażerskiej niezwykle istotne znaczenie miały prace związane z gruntowną przebudową dróg wojewódzkich 503 i 504. Pierwsza z nich objęła odcinek od Placu Słowiańskiego do ul. Obrońców Pokoju. Poprowadzono trakturę dwutorową pośrodku arterii, które zmieniono na dwujezdniowe. Likwidacja dotychczasowych mijanek zwiększyła szybkość podróżowania, a nowe przystanki znacznie poprawiły poziom bezpieczeństwa, gdyż pasażerowie nie są muszą już wysiadać i wsiadać do pojazdów z poziomu jezdni. Natomiast druga inwestycja dotyczyła modernizacji skrzyżowania ulic: Armii Krajowej, Gen. Grota-Roweckiego i 12 Lutego. Nowe torowisko w ciągu ostatniej z nich, którego przetarg ogłoszono w połowie 2016 roku, zapewni skrócenie czasu dojazdu dla podróżnych dojeżdżających do centrum z północnych osiedli mieszkaniowych.

Równolegle do realizowanych inwestycji postępuje odnowa parku taborowego, która docelowo ma wyeliminować wagony Konstal 805Na. Do chwili obecnej z Augsburga i Mülheim an der Ruhr zakupiono 6 trójczłonowych, ośmioosiowych tramwajów typu Düwag M8C. Pierwszą partię poddano gruntownej modernizacji w spółce Modertrans Poznań, polegającej m.in. na: zastąpieniu członu środkowego niskopodłogowym, wstawieniu pochylni dla wózków inwalidzkich, wymianie i wzmocnieniu obu czół pojazdów, odnowie wnętrza (poszycia, szyb, siedzeń), wyposażeniu w monitoring oraz system Elbląskiej Karty Miejskiej (EKM) [10]. Niestety z braku środków finansowych pozostałe wagony wyjechały na trasy bez przeprowadzenia gruntownych remontów. W połowie 2016 roku od Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (MPK) w Łodzi nabyto dwa zmodernizowane pojazdy Konstal 805Na, których pojedyncze wagony eksploatowane są na mniej obciążonych trasach.

Podsumowanie

Od wielu lat układ sieci komunikacyjnej Elbląga pozostaje w zasadzie niezmienny, pomimo spadku popytu na usługi przez nią realizowane. Wyniki badań, które przeprowadzono w 2015 roku wykazały bowiem, iż obciążenie poszczególnych linii w zdecydowanej większości pokrywa się z liczbą kursów [8]. W pozostałych przypadkach zdecydowano się na ograniczenie częstotliwości wykonywanych przewozów, na co niewątpliwie wpływ miały względy ekonomiczne. Z ulic miasta zniknęły autobusy oznaczone nr 23, które od 2014 roku funkcjonowały na wniosek mieszkańców Osiedla Dąbrowa. Zmiany mające na celu racjonalizację działalności transportu zbiorowego wynikają jednak nie tylko ze zmniejszenia przychodów ze sprzedaży biletów, czego konsekwencją są większe dopłaty budżetowe, ale też z liczby ukończonych i planowanych inwestycji. Jako

przykład podać można budowę nowych wiat przystankowych, których liczba w latach 2012-2015 wzrosła o 51 sztuk [9].

Usługi transportowe powinny charakteryzować się wysoką jakością, spełniając oczekiwania pasażerów należących do różnych segmentów. Dotychczasowe działania, podejmowane na rzecz poprawy wizerunku i zmiany preferencji mieszkańców, nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Z tego względu należy podejmować nowatorskie wyzwania, które przyczynią się do poprawy obecnej sytuacji. Jednym z pomysłów, stanowiących alternatywę dla prowadzonej polityki, jest objęcie siecią komunikacji publicznej obszaru Starego Miasta. Aktywizacja tego regionu wydaje się być uzasadniona, gdyż pozwalają na to współczesne środki techniczne stosowane przy budowie ulic, torowisk oraz samych pojazdów [3].

Bibliografia

1. Graff M.: *Nowy tabor tramwajowy w Polsce*. Technika Transportu Szynowego 7-8/2015.
2. Lubka A., Stiasny M.: *Atlas tramwajów*. Wydawnictwo Kolpress. Poznań 2011.
3. Stoeck T.: *Koncepcje przywrócenia obsługi transportem zbiorowym Starego Miasta w Elblągu*. Przegląd Komunikacyjny 1/2013.
4. Stoeck T.: *Priorytety utrzymania i rozwoju komunikacji tramwajowej na przykładzie Elbląga*. Autobusy - Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 5/2012.
5. Stoeck T.: *Przewóz osób niepełnosprawnych środkami transportu miejskiego w Elblągu*. Przegląd Komunikacyjny 4/2012.
6. Urząd Miejski w Elblągu: *Sytuacja społeczno-gospodarcza Elbląga - raport diagnostyczny*. Elbląg 2012.
7. Załącznik do uchwały Nr XIX/501/2012 Rady Miejskiej w Elblągu z dn. 27.11.2012 r.: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Elbląg na lata 2013-2020*. Dziennik Urzędowy Województwa Warmińsko-Mazurskiego. poz. 689. Olsztyn 2013.
8. ZKM w Elblągu: *Raport z badań popytu w komunikacji miejskiej w Elblągu w 2015*. Elbląg 2015.
9. <http://www.elblag24.pl>.
10. <http://www.transport-publiczny.pl>.
11. <http://www.zkm.elblag.com.pl>.

Autor:

Dr inż. **Tomasz Stoeck** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

Changes in the functioning of Elbląg transport in the years 2012-16

The article presents the characteristics of passenger transport in the city of Elbląg, with particular emphasis on changes in recent four years. The basic criterion of the analysis was the number of foreign bus and tram lines, taking into account the state of the use of low-floor vehicles..

Key words: public transport, bus and tram fleet, transportation preferences.