



Jeden z pierwszych maltańskich autobusów (z drewnianą nadbudową)

Agata Pomykała

Rozwój transportu autobusowego na Malcie

JEL: O18. DOI: 10.24136/atest.2019.003.

Data zgłoszenia: 22.07.2018. Data akceptacji: 07.01.2019.

Celem artykułu jest zapoznanie czytelnika z historią powstania i rozwoju transportu autobusowego na Malcie, w tym z początkami komunikacji autobusowej, sięgającej pierwszych lat XX w. Przedstawiono w nim także reformy lat 70. XX w. oraz zmiany, jakie nastąpiły w ostatnich latach. Transport autobusowy objęto systemem kontraktowanych usług publicznych z określeniem minimalnych wymagań jakościowych, co doprowadziło do optymalizacji i unowocześnienia parku autobusowego, poprawy jakości usług oraz wzrostu liczby pasażerów.

Słowa kluczowe: transport publiczny, system transportowy, autobusy.

Wprowadzenie

Autobus na Malcie nie tylko zapewnia tradycyjną usługą transportową – przez wiele lat był szczególną atrakcją turystyczną ze względu na swoje cechy oraz model funkcjonowania systemu. Unikalny charakter maltańskiego autobusu (maltański: Xarabank lub Karozza tal-Linja) wynikał z tradycji lokalnej własności autobusów (właścicielem był kierowca) i ich historycznej praktyki dostosowywania wyglądu i wyposażenia do własnych upodobań i gustów. Oprócz wysokiego stopnia indywidualizacji dekoracji, autobusy maltańskie miały wyjątkowy wygląd dzięki praktyce

własnych konserwacji, przebudowy i modyfikacji nadwozi w lokalnych warsztatach [9]. W wyniku reform w latach 70. XX w. transport autobusowy został scentralizowany w ramach Stowarzyszenia Transportu Publicznego (ATP), w 2013 r. Stowarzyszenie to stało się odpowiedzialne za scentralizowane codzienne operacyjne zarządzanie usługami autobusowymi (planowanie tras, jednolity rozkład jazdy i podstawowe elementy wyposażenia pojazdów). Obecnie operatorem autobusowym w transporcie publicznym jest hiszpański Autobuses de Leon (Alesa), działający pod nazwą Malta Public Transport, zaś za regulację systemu transportowego jest odpowiedzialny Malta Transport Authority (ADM).

Malta jest niewielkim krajem położonym na środku Morza Śródziemnego; jego historia jest długa jak historia cywilizacji. Na wyspie można odnaleźć pozostałości z okresu neolitycznego, zauważyć wpływy Fenicjan, Kartagińczyków, Rzymian, Arabów i Bizancjum. Chrześcijaństwo na wyspę dotarło w roku 60. wraz ze św. Pawłem, zaś Arabowie, którzy podbili wyspę w 870 r., mieli znaczący wpływ na język maltański. Do 1530 r. Malta była pod zarządem władców Sycylii. Suwerenny Zakon św. Jana Jerozolimskiego otrzymał wyspę od Karola V i na wiele lat (1530–1798) uczynił ją ważnym punktem militarnym, kulturalnym i artystycznym na mapie Europy. W 1798 r. Napoleon Bonaparte przejął Maltę od rycerzy w drodze do Egiptu. Francuska obecność na wyspach trwała krótko, ponieważ Anglicy, których Maltańczycy



Jeden z pierwszych autobusów, zakupiony w 1921 r. przez the Cottonera Motor Bus Company; nadal używany do przejazdów turystycznych

poprosili o pomoc, zablokowali wyspy w 1800 r. Dominacja ta trwała do 1964 r.; po uzyskaniu niepodległości Maltańczycy zaadoptowali brytyjski system administracji, edukacji i prawodawstwa. Malta stała się Republiką w 1974 r., a do Unii Europejskiej dołączyła w wyniku rozszerzenia w maju 2004 r. [17].

Powierzchnia Malty zajmuje 316 km², gęstość zaludnienia to 1 409 os/km², PKB (PPP) w 2016 r. wyniósł 17 796 mld *international dollars*, w 2017 – 19 307 mld *international dollars*, PKB *per capita* (PPP) w 2016 r. wyniósł 39 510,230 *international dollars*, w 2017 – 41 944,784 *international dollars* [18]. W 2016 r. liczba samochodów na 1 000 mieszkańców wynosiła 615 (3. pozycja w UE), w roku tym zarejestrowano 16 712 samochodów, z czego 66,9% stanowiły pojazdy z silnikami benzynowymi, jedynie 0,0052% (87 pojazdów) stanowiły samochody z alternatywnym źródłem energii. 22,7% samochodów na Malcie jest w wieku 20 lat lub powyżej. Tylko Polska (33,7%) i Estonia (27,6%) mają w UE ten wskaźnik wyższy [7].

Historia komunikacji autobusowej

Zanim autobusy stały się popularne na drogach Malty, głównym środkiem transportu była kolej, kilka ciężarówek oraz taksówek ciągniętych przez konie. Pierwsze prymitywne autobusy rozpoczęły działalność na Malcie w 1905 r. Pierwszych 6 (Thornycroft) zostało sprowadzonych z Wielkiej Brytanii dla zapewnienia transportu pomiędzy Vallettą a St. Andrew. Kolejne 27 jednopokładowych i 36 dwupokładowych pojazdów Thornycroft sprowadzono do kursowania pomiędzy Vallettą a St. Julian's. Te pierwsze autobusy zostały pomalowane na oliwkowo-zielony kolor z czarnym pasem. W tym czasie także wielu Maltańczyków nabywało podwozia ciężarówek i przekształcało je w autobusy, w związku z czym w krótkim czasie na drogach pojawiło się wiele różnych ich typów, zapewniających transport z maltańskich miejscowości do Valletty.

W 1920 r. British Motor Company sprowadziło 6 Daimlerów, jednotonowych samochodów ciężarowych z oponami z litej gumy, które po zmianie nadwozia pełniły funkcje autobusów. Ponieważ były bardzo niewygodne, nie cieszyły się zbytnią popularnością. W 1921 r. powstało Przedsiębiorstwo Transportu Publicznego

o nazwie Cottonera Motor Bus Co. Jego prezesem był William Soles, który uzyskał licencję na przewozy z Cottonera do Valletty. Pierwszymi 2 autobusami były amerykańskie pojazdy Chevrolet i Ford V8 z nadbudowanymi drewnianymi nadwoziami wykonanymi przez maltańskich cieśli i mechaników, nazwanych później budowniczymi nadwozi autobusowych.

W 1929 r. wprowadzono uregulowania dotyczące pojazdów w transporcie publicznym, dotyczące wymiarów, rodzajów, kolorystyki, pojemności itp. W 1930 r. na Malcie funkcjonowało 385 licencjonowanych linii autobusowych (*route buses*). Wiele przedsiębiorstw przewozowych upadło, a pozycja finansowa pozostałych właścicieli była bardzo trudna, co odbijało się na stanie pojazdów i bezpieczeństwie ruchu. Każdy właściciel pracował na swoją rzecz, co prowadziło do dużej konkurencji między kierowcami i nierespektowania zasad bezpieczeństwa. Autobusy jeździły przeciążone, a realizacja zwiększonej liczby przejazdów przy nadmiernej prędkości narażała na niebezpieczeństwo pasażerów, zaś kierowcy i konduktorzy niekiedy odmawiali kontynuowania jazdy w trakcie dnia pracy, powodując przestoje i w oczywisty sposób wpływając na dochody właścicieli. W 1931 r. utworzono Zarząd Kontroli Ruchu, który „ucywilizował” konkurencję na rynku, wymusił dyscyplinę wśród kierowców i rozkłady jazdy, a także wprowadził nowe trasy. Poprawiło to znacząco wydajność usługi transportowej, a ponadto zmieniło stosunek właścicieli autobusów do pojazdów: nadawali im oni imiona (świętych patronów obsługiwanych wiosek, znanych artystów, osób z rodziny królewskiej, bohaterów oper, wielkich pancerników) i dekorowali ozdobami, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz. Ponadto każda linia wyróżniała się innym kolorem pojazdów. W tym czasie jedyną zagraniczną organizacją prowadzącą autobusowy transport publiczny na Malcie był British Motor Company, pozostałe firmy przewozowe były maltańskie [1].

Rozwój transportu autobusowego wpłynął negatywnie na działalność kolei na wyspie. Popularność autobusów, dzięki niższemu cenie oraz większej liczbie obsługiwanych wiosek, sprawiała, że transport kolejowy przestał spełniać warunki transportu zbiorowego (był mało dostępny, drogi i nieefektywny) i już 31 marca 1931 r. ostatni pociąg wykonał kurs z Rabatu do Valletty [10]. W tym czasie reorganizacja transportu publicznego znalazła się w porządku obrad jednego z posiedzeń Rady Kontroli Ruchu. Za-



Jeden z pierwszych maltańskich autobusów (z drewnianą nadbudową)



Bilety z lat 1973-1977 [12]

stanawiano się nad sposobami podniesienia jego sprawności, w tym jego nacjonalizacją. Ostatecznie podjęto decyzję o zwiększeniu liczby autobusów do 500 i zgrupowaniu ich w zorganizowanych grupach właścicieli autobusów, którzy będą zapewniać transport zgodnie z regulaminem sporządzonym przez tę samą Radę. Pomimo protestów i strajków właściciele autobusów ostatecznie zgodzili się z decyzją zarządu i British Motor Company i nastąpiło połączenie – powstała spółka przewozowa Sliema Motor Bus Co. Tracąc szansę na monopol na najbardziej lukratywnych trasach, British Motor Company zdecydował się na sprzedaż swoich udziałów Josephowi Gasanowi, znanemu maltańskiemu biznesmenowi, który w krótkim czasie skupił również rozdrobnione udziały innych partnerów i uzyskał wyłączność w obsłudze tras do Sliemy. Wprowadził w firmie zdyscyplinowane zarządzanie, scentralizował garaże i warsztaty naprawcze, usunął z floty najbardziej niewygodne autobusy, a po II wojnie światowej kupił od wojska podwozie Forda V8, sprowadził z Kanady nowe nadwozia do autobusów (Wayne bodies) i zmontował je we własnych warsztatach. Uzyskał więcej licencji, których łącznie miał już 110. Zaimportował nowe podwozia Thames, a wszystkie nadwozia do przewozu 36 pasażerów zostały zbudowane już na Malcie w Paoli przez budowniczego nadwozi Josepha Aquilinę. W 1955 r.

zrezygnował z prowadzenia firmy i wyprzedał wszystkie pojazdy drobnym właścicielom, którym pomógł zorganizować się w spółkę i rozpocząć działalność operacyjną.

W 1971 r. nastąpiła zmiana rządu, a premierem został Dom Mintoff, w którego programie wyborczym jednym z priorytetów była reorganizacja transportu publicznego. Powołano zarząd, którego prezes był w randze sekretarza, przeprowadzono badania i zdecydowano, że wszystkie organizacje transportu autobusowego powinny zostać połączone w jedną grupę przewozową dla zapewnienia każdemu właścicielowi takiego dochodu, niezależnie od trasy obsługiwanej przez jego autobus. 3 lata trwały dyskusje i protesty, aby w końcu doszło do uzgodnień z Generalną Unią Transportu¹. W pierwszym etapie utworzono 3 grupy przewoźników, które – bardzo silnie rywalizując – destabilizowały rynek; po kolejnych trzech latach powrócono do negocjacji z władzami w sprawie utworzenia jednej organizacji zrzeszającej właścicieli. 17 listopada 1977 r. rozpoczęła się działalność Stowarzyszenia, którego centralne biuro pozostawało pod kontrolą komitetu wybieranego co 2 lata przez właścicieli autobusów na walnym zgromadzeniu [1]. ATP aż do 2 lipca 2011 r. prowadziło przewozy publiczne, mając w dyspozycji licencjonowanych 508 autobusów, które wykonywały pracę naprzemiennie: dzień pracy



Stanowisko kierowcy w jednym z pierwszych maltańskich autobusów



Wnętrze jednego z pierwszych maltańskich autobusów



Klasyczny maltański autobus. Fot. A. Pomykała

– dzień wolny. Tak więc każdego dnia trasy miejskie obsługiwały 254 autobusy [10]. Pozostałe autobusy, te, które miały tego dnia wolne, zapewniały transport dzieci do szkół oraz wykorzystywane były do innego rodzaju działalności [9].

W latach 1981–1987 flota została w dużej części zmodernizowana dzięki importowi ponad 260 używanych autobusów z Wielkiej Brytanii. Ponadto najstarsze autobusy zostały zastąpione 150 nowymi niskopodłogowymi autobusami zakupionymi w Chinach i Turcji, finansowanymi ze środków pomocy rządowej. Import używanych pojazdów z Wielkiej Brytanii był kontynuowany do 2008 r., a niektóre z ostatnich przykładów to Volvo B6, uznawane przez Volvo za nadwyżki po przejściu przez Stagecoach firmy Yorkshire Traction. Niezależnie od tych działań we flocie 500 autobusów nadal były pojazdy z lat 50., które kursowały aż do 2011 r., kiedy to nastąpiła reforma systemu autobusowego [9]. Obejmowała ona nie tylko wprowadzanie do ruchu nowych niskopodłogowych pojazdów, ale i diametralne zmiany struktury usług i opłat.

W okresie 1989–2005 nastąpił znaczący spadek pasażerów komunikacji publicznej (z 42 mln pasażerów do 31 mln) i przychodów z prowadzonej działalności przewozowej, czemu towarzyszyły takie zjawiska jak gwałtowny wzrost liczby samochodów na 1 000 mieszkańców (4. pozycja w UE), wzrost kongestii i pogorszenie jakości powietrza. Ministerstwo Transportu zleciło przygotowanie raportu oraz zaproponowanie rozwiązań brytyjskiej firmie konsultingowej Halcrow Group Ltd., która w listopadzie 2005 r. zaprezentowała wyniki badań. Raport w krytyczny sposób

oceniał funkcjonujący na Malcie model transportu publicznego i jego subsydiowanie, wskazując na bardzo niski wskaźnik wykorzystania pojazdów ogółem (50% w latach 1979–2005) oraz wskaźnik wykorzystania autobusów zakupionych z wykorzystaniem środków rządowych (jedynie 25%), przerost zatrudnienia w grupie dyspozytorów i kontrolerów, 1 na 3 pojazdy w ruchu, gdzie w standardach unijnych jest przyjęta globalna liczba 6–10 osób pełniących taką funkcję, i zaproponował rozwiązania dotyczące zmiany struktury, taryfy i podziału zadań pomiędzy Stowarzyszeniem Transportu Publicznego (ATP), zrzeszającym właścicieli, i Urzędem Transportu (ADP), związane m.in. z regulacjami UE w zakresie podziału ról regulatora i operatora [4]. W 2009 r. flota maltańska liczyła 508 autobusów o średnim wieku 35 lat, a system był obsługiwany przez ponad 400 niezależnych właścicieli (licencjobiorców) [12].

Jako główne korzyści, wynikające z proponowanej reformy, wskazywano opinii publicznej:

- ◆ zmniejszenie o 3,5 mln euro rocznie dotacji rządowej;
- ◆ wprowadzenie nowych autobusów (70% floty);
- ◆ wymiana starych autobusów z mniej zanieczyszczającymi silnikami Euro 5;
- ◆ zmniejszenie emisji zanieczyszczeń;
- ◆ dostosowanie wszystkich autobusów dla osób z ograniczoną mobilnością;
- ◆ wyposażenie wszystkich pojazdów w klimatyzację i CCTV;
- ◆ wprowadzenie całonocnej obsługi transportowej na Gozo, 7 dni w tygodniu;
- ◆ ujednoczenie taryfy na wszystkich trasach;
- ◆ wprowadzenie tanich cotygodniowych biletów dla nierezydentów;
- ◆ zwiększenie liczby tras i częstotliwości kursowania autobusów;
- ◆ zwiększenie węzłów przesiadkowych;
- ◆ wydłużenie godzin kursowania autobusów;
- ◆ wprowadzenie usługi nocnej;
- ◆ ulepszenie informacji na temat kursowania autobusów i przystanków autobusowych;
- ◆ zwiększenie zatrudnienia;
- ◆ podnoszenie kompetencji kierowców [13].

3 lipca 2011 r. rozpoczęła działalność Arriva, która wygrała 10-letni przetarg na obsługę transportową, a dla poprawy komfortu pasażerów i zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko zobowiązała się do wymiany dużej części starzejącej się floty autobusowej. Ze 172 sprowadzonych na Maltę, wyprodukowanych przez Xiamen King Long United Automotive Industry Co. Ltd, niskopodłogowych King Long autobusów, 48 miało 9 m długości, a 124 – 12 m. Wszystkie były wyposażone w silniki wysokoprężne Euro 5, klimatyzację, wygodne siedzenia, wyświetlacze informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,



Dla upamiętnienia tradycyjnych autobusów poczta maltańska 2 lipca 2011 r. wydała komplet 20 znaczków oraz kart pocztowych przedstawiających historyczne autobusy w kolorystyce obsługiwanych tras [11]

w tym komunikaty o kolejnym planowanym zatrzymaniu. 12-metrowe pojazdy zostały przeznaczone do obsługi głównych linii, zaś 9-metrowe do zapewnienia połączeń z pozostałymi miastami i wioskami [6].

Ponadto zostały sprowadzone wcześniej używane w Londynie Mercedes-Benz Citaros. Nowa flota kontrolowana przez Arriva składa się z 265 autobusów, w tym 2 autobusów o długości 7 m, obsługujących trasy wewnętrzne Valletty, 61 autobusów o długości 9 m (w tym 10 hybrydowych), obsługujących Park & Ride i wybrane trasy wiejskie (Mater Dei-Ta Qali, Paola-Xgħajra-Paola), 153 2-metrowych autobusów i 46 przegubowych na trasy lotniskowe i główne trasy (do Sliemy i terminali promowych). Nowy system zwiększył liczbę dostępnych miejsc autobusowych z 6,6 tys. do 20,5 tys., a liczbę przystanków na Malcie do 850 (na wyspie Gozo do 120) [12].

Działalność Arrivy na Malcie była nękana problemami. Już rozpoczęcie świadczenia usługi w dniu 3 lipca 2011 r. zostało zakłócone przez opóźnienia wielu autobusów z powodu nieobecności ponad 70, zatrudnionych we wcześniejszym systemie, kierowców. Ponadto w autobusach były nieprawidłowo wyświetlane informacje o trasie lub też był ich brak. Zmiany tras spowodowały w niektórych przypadkach wydłużenie czasu przejazdu, zaś zmiany rozkładu jazdy zaskoczyły pasażerów. W pierwszym tygodniu działalności Arrivy blisko 180 kierowców, z których większość wcześniej pracowała wg starego systemu, nie stawilo się do pracy, podając jako przyczynę dzielenie zmian (split-shifts), co w ich mniemaniu nie było częścią uzgodnionych warunków pracy. Arriva zareagowała, sprowadzając 70 tymczasowych kierowców z Wielkiej Brytanii, szkoląc kolejnych maltańskich kierowców oraz zlecając obsługę niektórych tras podwykonawcom [2, 5]. Ciągła krytyka dotycząca braku spełniania warunków zawartego kontraktu, w tym standardów punktualności, komfortu podróży, uciążliwych zmian tras, doprowadziła do wydania przez Transport Malta (14.11.2012) oficjalnego upomnienia Arrivy z nakazem poprawy jakości usług pod groźbą przekazania ich części podwykonawcom na koszt Arrivy [14]. Ponadto w sierpniu 2013 r. miały miejsce 3, w ciągu 48 h, pożary autobusów przegubowych Citaros, co było przyczyną wydania przez rząd nakazu wycofania ich z ruchu do czasu zakończenia wdrożonego dochodzenia i wyjaśnienia przyczyn. Wycofano z ruchu 68 autobusów, co sprawiło, że 28.08.2013 r. – dla zapewnienia transportu – wrócili na drogi tradycyjne maltańskie autobusy. Raport stanowiący wynik dochodzenia, opublikowany przez Transport Malta w styczniu 2014 r., wykazał, że pożary były spowodowane rozlaniem oleju napędowego na gorące obszary komory silnika i problemami z chłodzeniem. W autobusach losowo wybranych widoczne były te same problemy [16]. Do końca grudnia 2013 r., w ciągu 2,5 roku działalności, Arriva odnotowała skumulowaną stratę w wysokości 50 mln euro (pomimo subwencji blisko 6 mln euro/rok) [15]. Działalność Arriva na Malcie trwała do 31 grudnia 2013 r.

Z dniem 1 stycznia 2014 r. sieć autobusowa została znacjonalizowana (z zamiarem szybkiej reprivatyzacji, gdy tylko uda się przeprowadzić proces przetargowy) i powstała spółka rządowa Malta Public Transport Services Limited. W odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert na świadczenie publicznych usług przewozowych 3 firmy złożyły w terminie – 7 kwietnia 2014 r. g. 12.00 – oferty: Autobuses Urbanos de León, Gozo First i Island Buses Malta (dodatkowo jedna oferta wpłynęła po upływie terminu). Przetarg został rozstrzygnięty na korzyść hiszpańskiej grupy transportowej Autobuses Urbanos de León, która złożyła

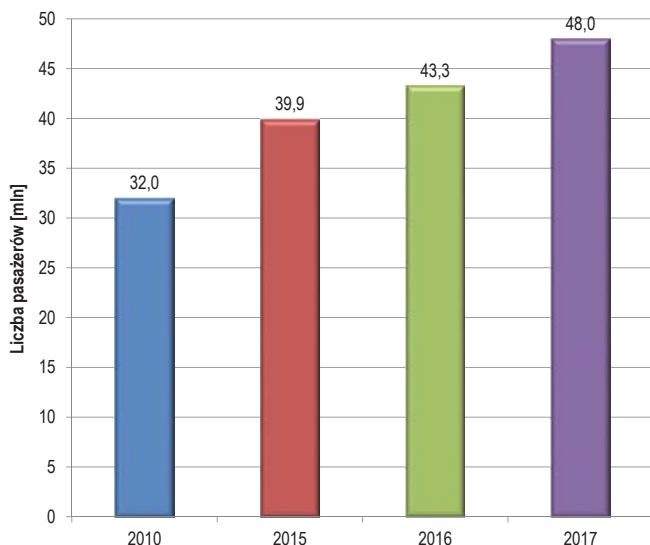
ofertę o 20 mln euro korzystniejszą od konsorcjum maltańskiego (trzecia oferta dotyczyła transportu jedynie na wyspie Gozo, co nie spełniało oczekiwań rządowych). Umowa została podpisana dnia 20 grudnia 2014 r. i w dniu 8 stycznia 2015 r. nowy operator Autobuses de Leon (Alesa), który utrzymał nazwę MPT (Malta Public Transport), rozpoczął świadczenie usług [3, 12].

Planowane przez kilka miesięcy rozpoczęcie świadczenia przez hiszpańskiego operatora usługi odbyło się płynnie. Część zmian została zaplanowana do wdrożenia w całym okresie 2015 r., m.in. chodziło o wprowadzenie systemu płatności z wykorzystaniem zróżnicowanych kart podobnych do kart Oyster stosowanych w Wielkiej Brytanii. System ten zostałby wprowadzony w lipcu 2015 r. Ujednolicono także malaturę autobusów, przyjmując kolorystykę biało-jasnozieloną, z logo Malta Public Transport, co w sposób ostateczny zamknęło historię wielobarwnych autobusów maltańskich. Dotacja na 2015 r. została przewidziana w wysokości 23 mln euro, zaś na 2016 r. – na 29 mln euro. Do końca III kwartału 2015 r. zostało także zaplanowane zasilenie floty maltańskiej 142 nowymi, zakupionymi w Turcji (Otocar), niskopodłogowymi, klimatyzowanymi, dwudrzwiowymi autobusami Euro 6 (silniki Cummins Vectio C) o długości 9,5 m [12]. Dodatkowo w 2016 r. dostarczono 60 nowych autobusów Otocar (Kent C) o długości 12 m, które uzupełniły pojazdy Citaros na najbardziej tłocznych trasach [9]. W ten sposób w 2016 r. we flocie znalazły się 12-, 11-, 9,5- i 9-metrowe autobusy wykorzystywane na trasach, zależnie od ich ograniczeń (niektóre bardzo wąskie i kręte) oraz potoków pasażerów.

ROUTE BUS COLOURS

1931—1973	
CASTILLE TERMINUS	KINGSGATE TERMINUS
Gudja - Ghaxaq	Birkirkara
Kalafrana - Birzebbugia	Cospicua-Senglea-Vittoriosa
Lija - Balzan - Attard	Rabat-Dingli-Mtarfa
Melleiha - Ghajn Tuffieha - Marfa	Siggiewi
Mosta	Sliema-St Julian's-St Andrews
Naxxar-Għargħur (joined with Mosta in 1960s)	Zabbar-Marsascala
Zejtun	Zebbug (amalgamated with Siggiewi in 1960s)
St. Julian's - B'Kara	Zurrieq-Luqa-Mqabba-
Private Hire	Gozo
1973—1977	
Group A - Cospicua, Senglea, Vittoriosa, Gudja, Ghaxaq, B'Bugia, Zejtun, Marsaxlokk, Zabbar, Xgħajra, M'Scala, Zurrieq, Luqa, Mqabba Qrendi	Group B - Melleiha, Cirkewwa, Lija, Balzan, Għargħur, Sliema, St Julian's, St. Andrews
Group C - B'Kara, Rabat, Dingli, Siggiewi, Zebbug, Qormi	Gozo
1977—1995	
Malta ATP	Gozo ATP
1995—2011	
Malta ATP	Gozo ATP
2011—2014	
Malta ARRIVA Malta	Gozo ARRIVA
2014—2015	
Malta MALTA PUBLIC TRANSPORT	Gozo MALTA PUBLIC TRANSPORT
2015—	
Malta MALTA PUBLIC TRANSPORT	Gozo MALTA PUBLIC TRANSPORT

Oznaczenia tras (malatura autobusów) [12]



Rys. 1. Zmiany w liczbie pasażerów w latach 2010–2017 [10]

Zmiany wprowadzone w ostatnich latach zaowocowały poprawą niezawodności systemu oraz komfortu podróżowania. Przyczyniło się to do wzrostu liczby użytkowników transportu publicznego (rys. 1).

Przypisy

¹ Generalna Unia Transportu powstała w 1954 r. w wyniku przekształcenia Unii Właścicieli Autobusów na Malcie. W 2013 r. powstało Stowarzyszenie Transportu Publicznego (ATP).

Bibliografia:

1. *A brief history of the public transport in Malta*, Assocjazzjoni Transport Pubbliku, 2016: <https://web.archive.org/web/20071018084428/http://atp.com.mt/atp/servlet/ControllerServlet?action=loadUserPage&userPageName=history> (dostęp: 7.07.2018).
2. Cooke Patrick, *Former bus drivers accused of sabotaging Arriva service*, „Times of Malta” 10.02.2011: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20110710/local/Former-bus-drivers-accused-of-sabotaging-Arriva-service.374679> (dostęp: 7.07.2018).
3. Dalli Kim, *New bus operator to start in January*, „Times of Malta” 1.10.2014: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20141001/local/New-bus-operator-to-start-in-January.537947> (dostęp: 8.07.2018).
4. Debono James, *Radical transport plan unveiled in parliament*, „Business Today” 22.11.2006: <http://www.businesstoday.com.mt/2006/11/22/l4.html> (dostęp: 6.07.2018).
5. Falzon Alfred M., *Dashed expectations of the new bus service offered by Arriva*, „Times of Malta” 10.08.2011: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20110810/letters/Dashed-expectations-of-the-new-bus-service-offered-by-Arriva-1-.379587> (dostęp: 3.06.2018).
6. *Fleet Of Buses: 172 King Long buses arrive in Malta*, „Independent Online” 27.04.2011: <http://www.independent.com.mt/articles/2011-04-27/news/fleet-of-buses-172-king-long-buses-arrive-in-malta-291360/> (dostęp: 16.07.2018).
7. Galea Albert, *Malta-numbers of cars*, „Independent Online” 7.07.2018: <http://www.independent.com.mt/articles/2018-07-07/local-news/Malta-has-third-highest-number-of-cars-per-1-000-inhabitants-in-the-EU-6736192995> (dostęp: 5.09.2018).

8. Malta bus.Academic, 2017.
9. *Malta buses*: https://en.wikipedia.org/wiki/Buses_in_Malta (dostęp: 7.07.2018).
10. *Malta Public Transport*: <https://www.publictransport.com.mt/> (dostęp: 7.07.2018).
11. *MaltaPost Salutes buses of yesteryear*, „Malta Independent” 2011: <http://www.independent.com.mt/articles/2011-06-24/news/maltapost-salutes-buses-of-yesteryear-294549/> (dostęp: 13.09.2018).
12. *Maltese Public Transport since 1856*, VassalloMalta Project, 2016: <https://vassallohistory.wordpress.com/maltese-public-transport-since-1856-a-brief-history-of-the-public-transport-in-malta-the-omnibus-up-to-the-mid-1800s-the-only-means-of-human-transport-w/> (dostęp: 9.07.2018).
13. *Ministry for infrastructure transport and communications, Public Transport in Malta. A vision for Public Transport which fulfils public interest*, Valletta 2008: <http://www.transport.gov.mt/admin/uploads/media-library/files/Vision-Public-Transport-in-Malta-Buses-July-2008.pdf> (dostęp: 9.07.2018).
14. Peregin Christian, *Arriva is given a harsh warning and a deadline*, „Times of Malta” 18.11.2012: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20121118/local/Arriva-is-given-a-harsh-warning.445743> (dostęp: 9.07.2018).
15. Sansone Kurt, *Government to take on less than €15m of Arriva's debt*, „Times of Malta” 29.12.2014: https://www.timesofmalta.com/articles/view/20131229/local/government-to-take-on-less-than-15-of-arrivas-debt.500621#.UsNs3_RDvCs (dostęp: 3.10.2018).
16. *Updated – Ministry, Transport Malta, tell Arriva to withdraw all bendy buses*, „Times of Malta” 27.08.2013: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20130827/local/fire-on-route-bus.483763> (dostęp: 9.09.2018).
17. *Visit MaltaMalta Tourism Authority*, 2018: <https://www.visitmalta.com/en> (dostęp: 10.07.2018).
18. *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, 04.2018: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/01/weodata/weorept.aspx?pr.x=99&pr.y=17&sy=2016&ey=2023&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=181&s=NGDPD%2CPPPGDP%2CNGDPDPC%2CPPPPC%2CLP&grp=0&a=> (dostęp: 10.07.2018).

Zdjęcia nieoznaczone – Eva Patterson

The bus transport development in Malta

The aim of the article is the presentation the history of the creation and development of bus transport in Malta, including the beginning of bus transport in the first years of the twentieth century. It also presents the reforms from the 1970s and changes that have occurred in recent years. Bus transport was covered the system of contracted public services with specification of minimum quality requirements, which led to the optimization and modernization of the bus park, improvement of the quality of services and increase in the number of passengers.

Keywords: public transport, transport system, buses.

Autorka:

mgr inż. **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa