

Koncepcje przywrócenia obsługi transportem zbiorowym Starego Miasta w Elblągu

Tomasz Stoeck

W artykule przedstawiono propozycje rozwoju systemu komunikacji zbiorowej w Elblągu, które stanowią alternatywę dla obecnych założeń polityki transportowej w obszarze ścisłego centrum miasta. Zwrócono uwagę na problem omijania sieci połączeń publicznych obszarów zabytkowych, eliminując bezpośredni dojazd do wybranych placówek użyteczności publicznej, np. dla osób w podeszłym wieku czy niepełnosprawnych. W poszczególnych propozycjach odniesiono się do wariantów obowiązujących w przeszłości, które mogłyby zostać przywrócone po uwzględnieniu aktualnych uwarunkowań. Pozwalają na to chociażby rozwiązania techniczne, dzięki którym możliwa jest znaczna redukcja drgań i ograniczenie emisji spalin na poziomie ulicy, a tym samym brak destrukcyjnego wpływu na istniejącą zabudowę historyczną.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 04.07.2012

data akceptacji do druku: 10.09.2012



dr inż. Tomasz Stoeck
Zachodniopomorski
Uniwersytet Technologiczny
w Szczecinie
Wydział Inżynierii Mechanicznej
i Mechatroniki
Katedra Eksploatacji Pojazdów
Samochodowych
tstoeck@wp.pl

Początki komunikacji miejskiej w Elblągu sięgają 1895 r., gdy firma Union Electricitäts Gesellschaft (UEG) oddała do użytku dwie, jednotorowe linie tramwajowe [10, 11, 14]. Trasy przejazdu przebiegały wzdłuż ulicy Stary Rynek (z niem. Alter Markt), przy czym tory jednej z nich (nr 2) ułożono pod zabytkową Bramą Targową (z niem. Marktort). Dwa lata później uruchomiono kolejne połączenie, które zapewniało dojazd z centrum do zabytkowego parku leśnego zwanego Bażantarnią (z niem. Elbing Vogelsang) [14]. Rozwój komunikacji tramwajowej wstrzymały walki o wyzwolenie miasta pod koniec II wojny światowej, gdyż olbrzymie zniszczenia dotknęły sieć trakcyjną, torowiska, tabor oraz budynki zaplecza technicznego. Tym niemniej już w 1946 r. uruchomiono dwie linie, na których pojazdy ponownie penetrowały obszar Starego Miasta, zatrzymując się na przystankach: Kowalska, Stary Rynek, Brama Targowa [11, 14]. Układ taki w niezmięnionej formie funkcjonował przez ponad 20 lat. Dopiero w 1968 r. zmodyfikowano przebieg dotychczasowych tras, a jako główny powód podawano zły stan techniczny zabytku, pod którym przejeżdżały tramwaje [10]. Generalny remont Bramy Targowej przeprowadzono dopiero w 2006 r., jednak obiekt zaadoptowano wyłącznie na cele turystyczne i ekspozycyjne [9, 12]. Spółka Tramwaje Elbląskie upamiętniła obecność pojazdów szynowych w tym miejscu, kładąc symboliczny fragment torowiska. Ponadto

w dniu 2 lipca 2012 r. w pobliżu zabytku postawiono wagon typu 5N, który przeznaczony został na kawiarenkę dla pobliskiej restauracji (rysunek 1).

Transport autobusowy przez szereg lat pełnił funkcję uzupełniającą, przewożąc znacznie mniejszą liczbę pasażerów [3, 11]. Pierwszą linię uruchomiono dopiero w 1949 r., a jej trasa przebiegała odcinku Zamech-ulica Grottgera [11, 14]. Co więcej, jej rozpatrywanie w kontekście obsługi Starego Miasta jest w zasadzie nieuzasadnione, gdyż pojazdy poruszały się po jego obwiedni, tzn. wzdłuż ul. Rycerskiej i przez Plac Słowiański, który postrzegano jako centrum komunikacyjne. Warto jednak podkreślić, iż dodatkowy charakter odzwierciedlała również łączna długość obsługiwanych linii, co najlepiej obrazuje stan z 1965 r.: 11,5 km traktacji autobusowej i 13,0 km traktacji tramwajowej [11]. Punktem zwrotnym była połowa lat siedemdziesiątych XX wieku, gdyż na skutek

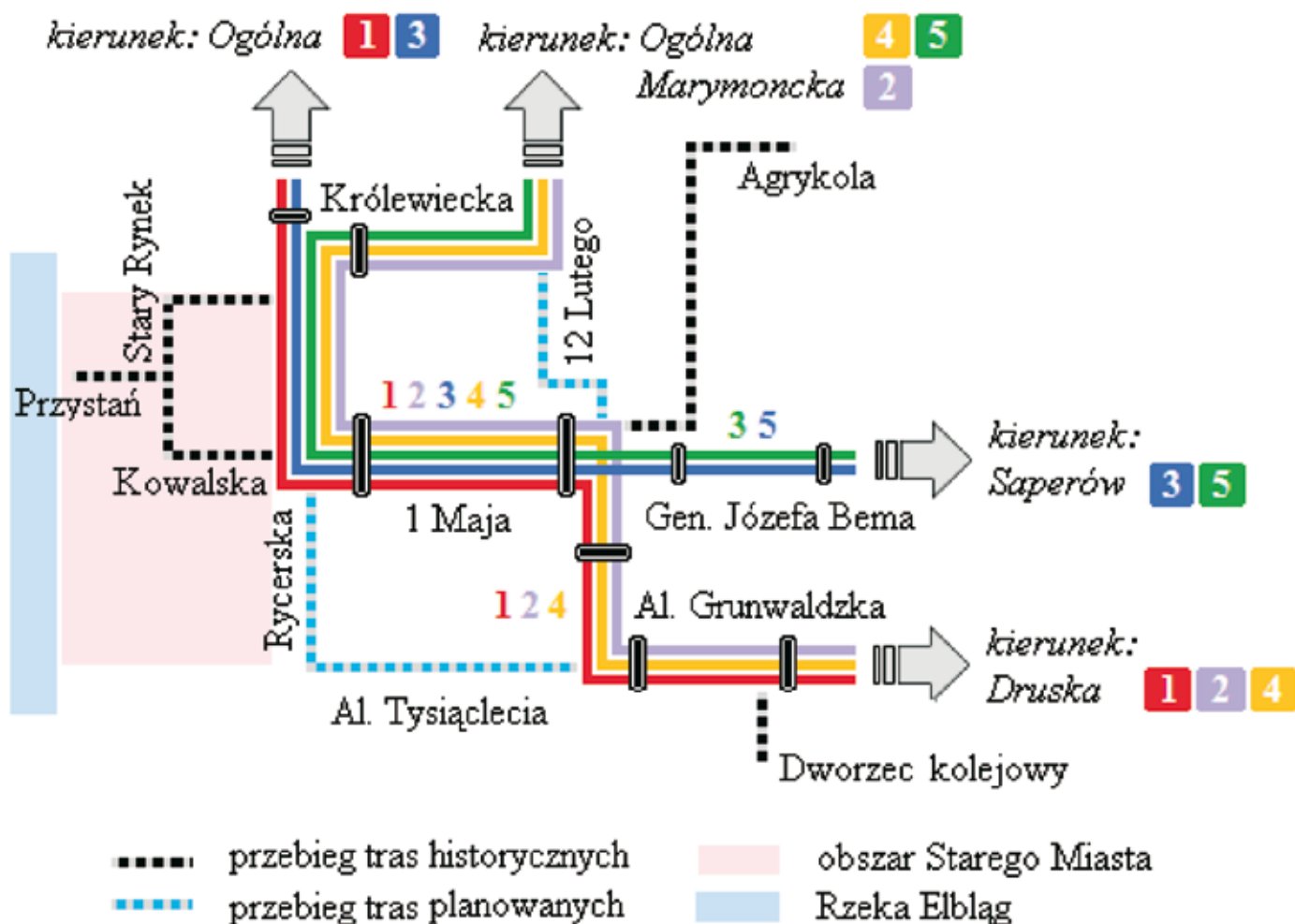
znacznych dostaw nowoczesnego taboru, proporcje przewozowe zaczęły się gwałtownie zmieniać. Pomimo zakupu pierwszych szybkobieżnych tramwajów typu 805Na w 1980 r., udział podróży wybierających transport szynowy nie przekroczył 30%, a sytuacja ta utrzymuje się nieprzerwanie do chwili obecnej [3, 4].

Obecna polityka transportowa

Rozwój systemu komunikacji zbiorowej rozpisany został w dokumentach, ustanowionych przez organ stanowiący i kontrolny, czyli Radę Miejską w Elblągu [7, 8]. W żadnym z nich nie planuje się inwestycji mających zaktualizować usługi przewozowe w obszarze Starego Miasta. Zakłada się jedynie położenie nowego torowiska o długości 1,0 km w ciągu Alei Tysiąclecia i ulicy Rycerskiej (rysunek 2), a więc na odcinku obsługiwanym przez gęstą sieć linii autobusowych



1. Zabytkowy tramwaj typu 5N na ul. Stary Rynek



2. Schemat linii tramwajowych w centrum z zaznaczeniem tras historycznych i planowanych

[7]. Prace w tym kierunku mogłyby być realizowane w II etapie przebudowy drogi wojewódzkiej nr 503, a więc najwcześniej po roku 2013 [9, 13]. Z kolei w dotychczas przeprowadzonych modernizacjach, których nadrzędnym celem było uporządkowanie systemu infrastruktury drogowej wewnątrz miasta, kwestie omawianej problematyki zupełnie pominięto. Jako przykłady podać można ciąg Wodna-Świętego Ducha lub ulicę Przymurze, które gruntownie przebudowano i odnowiono wykorzystując środki pomocowe z programów Phare (z ang. Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies) [9].

Od dnia 15 lipca 2011 r. teren Starego Miasta został objęty strefą zamieszkania, co wiąże się m. in.: ze zmniejszeniem prędkości ruchu pojazdów do 20 km/h, pierwszeństwem pieszych na całej szerokości drogi oraz koniecznością parkowania wyłącznie w miejscach wyznaczonych [5, 13]. Warto jednak zauważyć, że ich ilość jest ograniczona i w zdecydowanej większości objęta systemem opłat od godziny 9.00 do 20.00, czyli w czasie wydłużonym w porównaniu do pozostałych sektorów SPP [6]. Pozbawienie tego obszaru jakiegokolwiek komunikacji zbiorowej, stwarza więc problem bezpo-

średniego dojazdu do wybranych placówek użyteczności publicznej takich jak: Biblioteka Elbląska im. Cypriana Norwida, Muzeum Archeologiczno-Historyczne, Centrum Sztuki „Galeria EL”, Prokuratura Okręgowa, Przystań „Żegluga Elbląsko-Ostródzkiej”. Utrudniony dostęp obniża również atrakcyjność turystyczną tej najstarszej i najbardziej reprezentatywnej dzielnicy Elbląga. W takiej sytuacji osoby niepełnosprawne czy ograniczone ruchowo skazane są na transport prywatny, albo korzystanie z usług instytucji oraz organizacji pomocowych, świadczących przewozy tego rodzaju.

Powrót tramwajów na Stare Miasto

W rozwiązaniu tym zakłada się rewitalizację obszaru zabytkowego, która powinna bazować na wdrażaniu zasady zrównoważonego transportu. Jej realizacja musi pociągać za sobą zwiększenie roli komunikacji publicznej, a nie jej całkowitą eliminację ze Starego Miasta, co trwa nieprzerwanie od 1968 r. Dotychczasowe zmiany nie wpłynęły na ograniczenie dominującej roli pojazdów samochodowych, które w dalszym ciągu penetrują i niszczą jego przestrzeń. Biorąc pod uwagę uwarunkowania historyczne, ale również

współczesne tendencje do wykorzystaniu środków transportu przyjaznych środowisku, interesującą wydaje się być koncepcja powrotu do komunikacji tramwajowej. Należy jednak podkreślić, że dla sprawnej obsługi tego obszaru nie wystarczy położenie linii jednotorowej, jak to miało miejsce w przeszłości. Na skutek zwiększającego się ruchu kołowego planowanie stałych mijanek stało się nieefektywne, prowadzi bowiem do zakłóceń w rozkładach jazdy ze względu na opóźnienia wtórne. Są one więc stopniowo zastępowane układem dwutorowym, czego przykładem może być remontowany odcinek od Placu Słowiańskiego do ulicy Obrońców Pokoju. W związku z tym założeniem przywrócenie pierwotnego układu sieci tramwajowej nie jest możliwe. Ponowne wykorzystanie Bramy Targowej stwarzałoby problemy od strony technicznej, gdyż obecnie wymiary prześwitu nie pozwalają nawet na poprowadzenie linii jednotorowej jednokierunkowej. Ponadto zabytek zaadoptowano pod zupełnie inne funkcje, co uwzględniono podczas ostatniego remontu generalnego (rysunek 3a).

W nowym układzie zakłada się położenie linii dwutorowej w ciągu ulic: Wigilijna, Świętego Ducha, Wodna, Wałowa, Przy Bra-

a)



b)



3. Przykłady zabytkowej zabudowy: a) Brama Targowa, b) kamienice przy ulicy Wigilijnej

mie Targowej (rysunek 3b, 4a). Pozwoli to na penetrowanie dużej części Starego Miasta, zapewniając łatwy dostęp do większości zabytków i placówek publicznych (tab.1). Umożliwi również bezpośredni dojazd do Bulwaru Świętego Augusta, który uważa się za najbardziej reprezentatywne miejsce w Elblągu. Prowadzenie linii tramwajowej wzdłuż rzeki nie jest niczym szczególnym i stanowi element krajobrazu wielu miast Europy, np. Sarajewa, Budapesztu, Zurychu czy kurortu Bad Wildbad. W aktualnie prowadzonych pracach modernizacyjnych zaplanowano podniesienie nabrzeża o ok. 1 m, dzięki czemu ulica Wodna nie będzie narażona na podtopienia [9, 13]. Tramwaje zatrzymywałyby się tuż przy przystani, u wylotu ulicy Bednarskiej. Natomiast pozostałe przystanki zamykałyby z obu stron Stary Rynek, tj. skrzyżowania z Wigilijną i Przy Bramie Targowej. W ten sposób odległość między nimi wynosiłaby ok. 400 m, co w tym obszarze wydaje się być jak najbardziej uzasadnione i praktykowane [1].

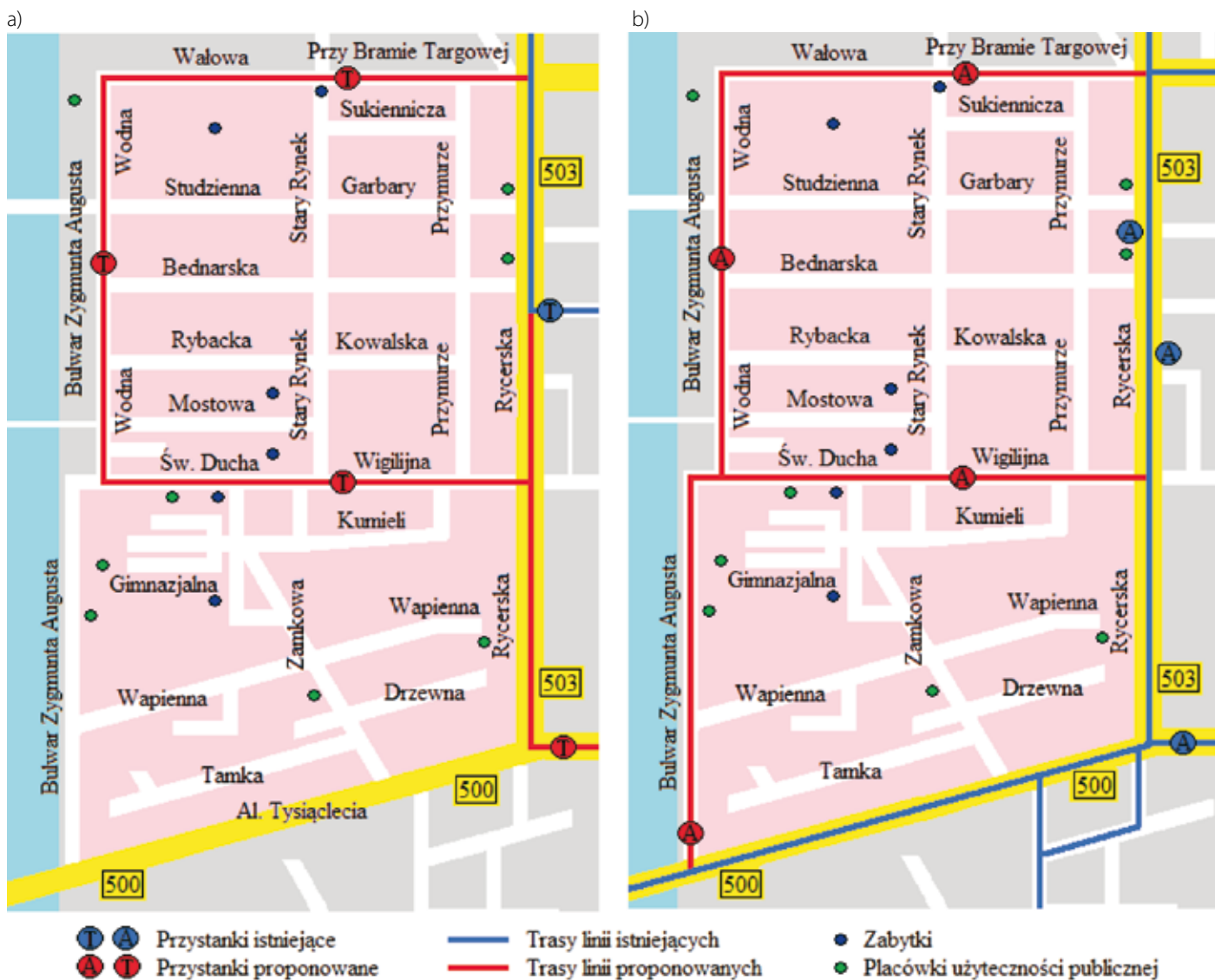
Na planowanej trasie przejazdu zachowane będą wymagane promienie łuku tramwajowego, gdyż w pobliżu newralgicznych skrzyżowań praktycznie nie ma zabudowy lub jest ona bardzo oddalona. Warunkiem

koniecznym pozostaje jednak likwidacja istniejących miejsc parkingowych przy ul. Św. Ducha (IV sektor SPP), celem uniknięcia blokowania przejazdu tramwajów przez

samochody prywatne. Ponadto realizacja proponowanego rozwiązania opiera się na założeniu, iż dojdzie do skutku położenie torowiska w ciągu alei Tysiąclecia i ulicy

Tab.1: Orientacyjne odległości dojścia do ważniejszych obiektów zlokalizowanych w rejonie Starego Miasta z przystanków istniejących oraz planowanych

Lp.	Obiekt docelowy	Odległość od najbliższego przystanku [m]		Odległość od najbliższego przystanku w proponowanych wariantach [m]	
		tramwajowego	autobusowego	tramwajowego	autobusowego
1.	Biblioteka Elbląska im. Cypriana Norwida	450	300	160	160
2.	Muzeum Archeologiczno-Historyczne	600	450	270	270
3.	Centrum Sztuki „Galeria EL”	500	400	230	230
4.	Prokuratura Okręgowa	700	450	450	160
5.	Przystać „Żegluga Elbląsko-Ostródzkiej”	600	500	120	120
6.	Zespół Szkół Zawodowych Nr 1	650	180	230	180
7.	„Poczta Polska” S.A. Urząd Pocztywoy Elbląg 1	100	30	100	30
8.	Urząd Kontroli Skarbowej w Olsztynie. Biuro w Elblągu	170	50	170	50
9.	Brama Targowa	350	300	20	20
10.	Katedra św. Mikołaja	350	270	110	110



4. Koncepcje powrotu komunikacji publicznej na Stare Miasto w Elblągu: a) schemat tras tramwajowych, b) schemat tras autobusowych

Rycerskiej [7]. Rozpatrywany obszar mogłaby obsługiwać linia nr 2, która dodatkowo umożliwiła dojazd do historycznej Bażantarni (pętla Marymoncka). W Elblągu nie ma potencjału do przesiadania się w ramach podróży transportem zbiorowym, a więc zapewniałaby ona bezpośredni dojazd do odleglejszych dzielnic. Osobną kwestię stanowi niezadowolający stan torowisk na innych odcinkach, który uniemożliwia eksploatację tramwajów niskopodłogowych PESA 121N (Grunwaldzka, Królewiecka).

Aktywizacja komunikacji autobusowej

Dotychczasowa przebudowa i modernizacja infrastruktury drogowej na Starym Mieście, umożliwiająca penetrację jego obszaru przez pojazdy samochodowe, niejako predysponuje drugie z proponowanych rozwiązań. Zmiana istniejących tras komunikacji autobusowej nie powinna bowiem nastręczyć większych problemów od strony technicznej, a sprowadzałaby się w głównej mierze do organizacji nowych miejsc przy-

stankowych. Zakłada się ich lokalizację podobnie jak w poprzednim wariancie, z dodatkowym postojem przed skrzyżowaniem z aleją Tysiąclecia (rysunek 4b). Dzięki temu autobusy linii nr 12 mogłyby kursować z wyłączeniem ulicy Rycerskiej w następującym ciągu: Przy Bramie Targowej, Wałowa, Wodna, Bulwar Zygmunta Augusta. W rozwiązaniu alternatywnym, bliźniaczo podobnym do koncepcji wykorzystującej tramwaje, uwzględnia się natomiast wcześniejszy powrót do trasy pierwotnej, a więc przejazd przez Świętego Ducha i Wigilijną. Co więcej, układ taki pozwala na skorzystanie z dodatkowych linii nr 6 lub 19, które zapewniają bezpośredni dojazd do ścisłego centrum z południowych rubieży miasta (Zatorze). Warto również podkreślić, iż dzięki proponowanym rozwiązaniom zwiększy się liczba oferowanych połączeń dla pasażerów dojeżdżających do Wyspy Spichrzów. Skorzystanie z przystanku przy Bulwarze Świętego Augusta i przeprawa przez rzekę kładkami w ciągu ulic Studziennej oraz Giędlowej, będzie stanowić interesującą alternatywę

czasową dla linii już istniejących (nr 14, 21).

Przyjęto, że na proponowanych trasach mają być eksploatowane wyłącznie autobusy niskopodłogowe. Jednak w chwili obecnej żadna z wymienionych linii nie jest w całości przez nie obsługiwana. Przeważają pojazdy zaliczane do grupy niskowejściowych, zróżnicowane pod względem marek i typów, np. Autosan M09LE Sancity, Jelcz M101I3, Maz 103.465, Solbus Solcity SN11M. Z uwagi na charakter samych przewozów, odbywających się na stosunkowo krótkich trasach i ograniczonej liczbie pasażerów, w Elblągu w zasadzie nie wykorzystuje się autobusów członowych (przegubowych), znacznie droższych w porównaniu z klasycznymi. W związku z tym do rozważenia pozostaje zakup pojazdów z napędem hybrydowym, na które stopniowo decydują się przewoźnicy w innych miastach (Poznań, Warszawa, Sosnowiec). Interesującą alternatywę stanowić może tabor małopojemnościowy, który już dziś przewozi pasażerów na mniej obciążonych liniach, w tym rekomendowanej nr 19, np. Solbus B 9,5.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza miała na celu wskazanie koncepcji, które pozwoliłyby na objęcie siecią komunikacji publicznej obszaru Starego Miasta, a tym samym na jego rewitalizację. Na skutek olbrzymich zniszczeń wojennych i opieszałości władz PRL-u odbudowa najstarszej dzielnicy Elbląga trwa do dnia dzisiejszego. W myśl programu retrowersji na dawnych fundamentach zagospodarowywane są całe kwartały ulic, a większość kamienic to zupełnie nowe budynki, nawiązujące do dawnego stylu. Aktywizacja tego rejonu wydaje się być jak najbardziej uzasadniona, gdyż pozwalają na to środki techniczne stosowane przy budowie ulic-torowisk oraz samych pojazdów, a eliminujące destrukcyjny wpływ na ocalałe obiekty zabytkowe. Wykorzystanie cichych i ekologicznych środków transportu ma na celu dalsze ograniczanie ruchu samochodów osobowych, ale również zmniejszanie wydatków na dedykowaną im infrastrukturę. Doświadczenia wielu aglomeracji europejskich pokazują, że historyczna zabudowa nie musi kłócić się z taborami i obiektami komunikacji publicznej, a dzięki wzornictwu przemysłowemu może nawet ją uzupełniać.

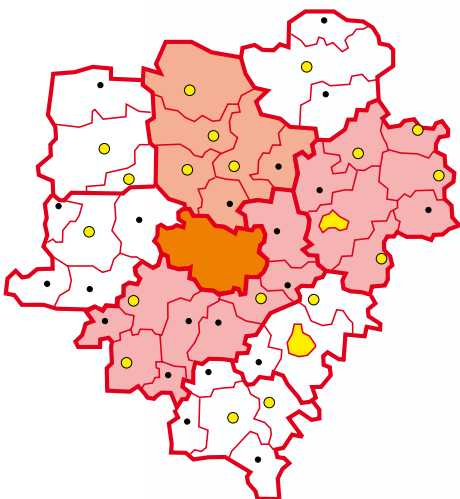
W proponowanych rozwiązaniach zakłada się wyraźne rozdzielanie funkcji tranzytowej od podróży do miejsca docelowego. Wynika to w głównej mierze z niewielkiej liczby linii, które miałyby obsługiwać rozpatrywany obszar, zapewniając tym samym dojazd do konkretnych obiektów. Sytuacja

ta nie zmieni się również po ukończeniu remontu mostu w ciągu ulic Studziennej-Orlej, gdyż będzie on dostępny jedynie w przypadkach szczególnych, np. dla pojazdów uprzywilejowanych. Tym niemniej zachodziłaby konieczność udrożnienia omawianych tras przejazdu, a zwiększenie ich przepustowości możliwe będzie wyłącznie przez eliminację lub przeniesienie istniejących miejsc parkingowych. Ograniczy to ruch samochodów osobowych w obrębie Starego Miasta, umacniając pozycję komunikacji publicznej zgodnie z zasadą zrównoważonego transportu. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Gisterek I., Makuch J.: Problemy zapewnienia obsługi komunikacyjnej starego miasta we Wrocławiu. Przegląd Komunikacyjny. Wydawnictwo Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Wrocław 2012, nr 05-06, str. 78-81.
- [2] Lubka A., Stiasny M.: Atlas tramwajów. Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2011, str. 32-33.
- [3] Stoeck T.: Priorytety utrzymania i rozwoju komunikacji tramwajowej na przykładzie Elbląga. Autobusy - Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, Radom 2012, nr 05, str. 445-450.
- [4] Stoeck T.: Przewóz osób niepełnosprawnych środkami transportu miejskiego w Elblągu. Wydawnictwo Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji
- Rzeczypospolitej Polskiej, Wrocław 2012, nr 04, str. 30-35.
- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.
- [6] Uchwała Nr VII/180/2011 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 30 czerwca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na drogach publicznych na terenie Miasta Elbląga, ustalenia opłat za parkowanie w tej strefie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania.
- [7] Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XXXIII/825/06 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 26.10.2006 r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy - miasta Elbląg. Ustalenia kierunków zagospodarowania przestrzennego.
- [8] Załącznik do Uchwały Nr XV/825/06 Rady Miejskiej w Elblągu z dn. 03.06.2004r. Zintegrowany program rozwoju transportu publicznego w Elblągu na lata 2004-2013.
- [9] <http://www.elblag.eu/funduszeUE>, dostęp 25.06.2012 r.
- [10] <http://gdanskietramwaje.psstm.prohost.pl/elblag>, dostęp 25.06.2012 r.
- [11] <http://kronika.tramwajedlaelblazan.pl>, dostęp 25.06.2012 r.
- [12] <http://www.project-system.pl>, dostęp 25.06.2012 r.
- [13] <http://um-elblag.samorzady.pl>, dostęp 25.06.2012 r.
- [14] <http://www.zkm.elblag.com.pl>, dostęp 25.06.2012 r.

Call for Papers — zaproszenie do publikacji „Plany Transportowe”



Redakcja „Przeglądu Komunikacyjnego” planuje wydać w połowie roku 2013 numer tematyczny dotyczący zagadnień związanych z opracowywaniem „Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zgodnie z zakresem definiowanym w „Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym”.

Prosimy o nadsyłanie materiałów dotyczących prowadzonych prac oraz opisów wdrożonych lub planowanych rozwiązań.

Termin nadsyłania artykułów: **30.04.2013 r.**

O zakwalifikowaniu do druku decyduje także kolejność zgłoszeń.

Artykuły przygotowane zgodnie z wytycznymi Przeglądu Komunikacyjnego należy nadsyłać na adres: artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

Informacje dotyczące sugerowanych obszarów tematycznych publikacji dostępne są na stronie <http://przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl/> w zakładce „Call for Papers”