



Raport z diagnozy dotyczącej komunikacji miejskiej w Elblągu - wnioski i rekomendacje

Autor opracowania

Radosław Kossakowski – Uniwersytet Gdański

R. Kossakowski

Elbląg, 2024 r.

Elbląg – podstawowe informacje

Elbląg to jedno z największych (i zarazem najstarsze) miast województwa warmińsko-mazurskiego. To było miasto wojewódzkie, leżące blisko granicy z województwem pomorskim, które jest położone tuż obok drogi ekspresowej S7 (połączenie na linii Gdańsk – Warszawa – Kraków) oraz drogi S22 – uznawanej za najkrótsze połączenie wschodu i zachodu Europy. Te okoliczności czynią Elbląg miastem świetnie skomunikowanym.

Miasto rozwijało się demograficznie przez dekady m.in. dzięki statusowi miasta wojewódzkiego (status ten Elbląg stracił w 1998), Elbląg był przez lata ważnym ośrodkiem przemysłu i zakładów wytwórczych (m.in. ośrodek produkcji turbin i śrub napędowych do statków, turbin parowych i gazowych do elektrowni na całym świecie, ale także znany browar i ośrodek produkcji meblarskiej). Miasto może się także poszczycić wielką atrakcją turystyczną, jaką jest Kanał Elbląski wraz z pochylniami.

W 2023 roku liczba mieszkańców Elbląga wynosiła 112 923 osoby (dane GUS na 31.12.2023 r.). Problemem miasta, podobnie jak większości średnich miast w Polsce, szczególnie byłych miast wojewódzkich, jest systematyczne zmniejszanie się liczby mieszkańców. W szczytowym momencie – w 2000 roku miasto liczyło nieco ponad 130 tys. mieszkańców, ale od tego momentu ich liczba spada systematycznie. Głównymi przyczynami takiego stanu rzeczy jest zarówno migracja zagraniczna (która nabrała tempa po akcesji Polski do Unii Europejskiej), jak i przenoszenie się ludności (szczególnie nieco bardziej zamożnej) do terenów sąsiadujących z Elblągiem. Sytuację demograficzną miasta mogłoby podreperować wzmocnienie jego akademickiego charakteru (być może kluczowa mogłaby się tutaj okazać Akademia Nauk Stosowanych), oraz reklamowanie miasta jako alternatywy dla Trójmiasta – choćby ze względu na różnicę w cenach nieruchomości, szybkość dojazdu do Gdańska oraz zalety turystyczne okolic Elbląga.

Struktura demograficzna ludności Elbląga

Jeśli chodzi o poszczególne grupy wiekowe, to rozkład demograficzny Elbląga kształtuje się następująco. Wśród całej populacji nieco więcej jest kobiet - 59 121, co stanowi 52,35% ludności miasta. Mężczyzn jest natomiast 53 802, stanowią oni 47,65% populacji miasta. Liczby mieszkańców w poszczególnych grupach wiekowych przedstawiają się w następujący sposób:

Wiek 0-9 lat – 9 120 osób

Wiek 10-19 lat – 11 207 osób

Wiek 20-29 lat – 10 475 osób

Wiek 30-39 lat – 15 979 osób

Wiek 40-49 lat – 18 916 osób

Wiek 50-59 lat – 13 983 osób

Wiek 60-69 lat – 16 430 osób

Wiek 70-79 lat – 11 922 osób

Wiek 80 i więcej lat – 4881 osób

Razem: 112 923 osoby

Z powyższych danych wynika, że najliczniejszą grupę stanowią osoby w grupie 40-49 lat, grupa ta stanowi blisko 17 % całej populacji Elbląga. Patrząc na rozkład demograficzny można także odnieść wrażenie, że społeczność Elbląga jest społecznością starzejącą się. Osoby w wieku 40 i więcej lat stanowią 58,56 % całej populacji miasta. Zwraca uwagę także bardzo mała liczba osób w wieku 20-29 lat, oraz w wieku 0-9 lat. Obie te grupy są mniej liczne niż np. osoby w grupie osób, które przekroczyły już 70 rok życia. Mniejsza liczba rodzących się dzieci to problem demograficzny całej Polski (jeden z najniższych współczynników dzietności w Europie), w przypadku Elbląga najpewniej pogłębiany przez migrację osób młodych i w wieku produkcyjnym (których dzieci rodzą się już w nowych miejscach, do których osoby te migrują). Struktura populacji Elbląga – i jej starzenie się - może też wpływać na budowanie strategii związanej z planowaniem komunikacji miejskiej w niedalekiej przyszłości.

Struktura komunikacji miejskiej w Elblągu

Mieszkańcy Elbląga i jego najbliższych okolic mają do dyspozycji 5 linii tramwajowych oraz 16 linii autobusowych (w tym jedna linia nocna). W 2021 doszło do dużej zmiany w rozkładach jazdy i sieci połączeń, co było podyktowane koniecznością sprostania różnym trendom społeczno-cywilizacyjnym. Przede wszystkim, co już wspomniano, Elbląg traci liczbę mieszkańców, w sposób naturalny zatem, mniejsza liczba osób może korzystać z komunikacji miejskiej. W Elblągu (choć jest to trend ogólnopolski) bardzo istotnie wzrosła liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – co także nie pozostaje bez znaczenia w kontekście transportu publicznego. Decyzja o zmniejszeniu liczby taboru wyjeżdżającego na ulice i tory Elbląga miała zatem swoje uzasadnienie. Wprowadzony nowy rozkład w 2021 miał za zadanie zapewnić przemieszczanie się mieszkańców z najróżniejszych miejsc Elbląga, z tą różnicą, że aby zapewnić taką możliwość, w niektórych przypadkach doszło do konieczności przesiadki. W nowym rozkładzie funkcjonują linie priorytetowe: 4 i 21, podstawowe: 1, 2, 3, 5 oraz 14, 16, 17, 22 i 24, a także linie autobusowe uzupełniające i indywidualne (w tym nocna).

Z analiz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Elblągu spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (ZKM) wynika, że koszty przewozowe (tramwajowe i autobusowe) – rocznie – wynoszą 41 mln zł, do tego należy doliczyć koszty zarządzania i utrzymania infrastruktury (np. wiat przystankowych, biletomatów, etc.) – to ok. 3 mln. Przychody z biletów sięgają 10,9 mln zł rocznie, a zatem dopłata ze strony miasta to blisko 33 mln złotych. Elbląskie tramwaje i autobusy przewożą rocznie ponad 9 mln pasażerów, w szczycie – w dniu roboczym – po Elblągu kursuje nawet 14 wagonów i 36 autobusów. Gdyby przywrócić liczbę 17 wagonów i 51 autobusów na trasy, koszty dopłaty przez miasto podniosłyby się o blisko 15 mln złotych. Wnioski z analiz prowadzonych przez ZKM są takie, że obecna oferta przewozowa spełnia potrzeby mieszkańców, a zmniejszona liczba taboru nie spowodowała nadmiernego zatłoczenia w tramwajach i autobusach (poza kilkoma kursami w szczycie, reszta pojazdów nie jest przepełniona).

ZKM w Elblągu regularnie bada także potoki pasażerskie na swoich liniach. Wynika z nich, że w okresie lipiec 2021 – sierpień 2023 np. na liniach autobusowych wyraźnie zaznacza się trend z tendencją wzrostową.

Natomiast jeżeli chodzi o liczbę pasażerów korzystających z konkretnych linii, to badanie z marca 2023 pokazało, że w dniu roboczym najczęściej pasażerów korzystało z linii tramwajowej nr 4, na drugiej pozycji była linia autobusowa nr 21, na trzecim i czwartym miejscu znalazły się dwie linie tramwajowe: nr 1 i nr 3, na piątym zaś – autobusowa linia nr 22. W przypadku linii tramwajowych, trzy wspomniane wyraźnie dominują nad pozostałymi liniami – nr 2 i 5. W przypadku linii autobusowych, linia 21 i 22 są zdecydowanie najczęściej wybierane, na dalszych miejscach są linie: 17 i 16 oraz 14. W soboty najczęściej pasażerowie wybierali linię nr 4 (prawie taka sama liczba jak w dzień roboczy), inne linie już znacznie rzadziej (porównywalne liczby na liniach 1 i 3 oraz autobusowych 21 i 22). Niedziela natomiast jest dniem skromniejszej liczby pasażerów – chociaż także w tym przypadku najczęściej pasażerów wybiera linię nr 4.

Powyższe dane wskazują, że największą popularnością cieszą się linie, które – w dużym uproszczeniu – biegną przez niemal całe miasto, łączą odległe punkty, „przecinając” Elbląg w różnych kierunkach. Warto zwrócić uwagę, że najbardziej obłożone linie autobusowe to linie 21 i 22. Ta pierwsza jest linią zaczynającą i kończącą trasę na pętli Dworzec, objeżdżając dużą część miasta, natomiast linia nr 22 łączy pętlę Dębica z pętlą Odrodzenia.

Struktura badania mieszkańców Elbląga

Konsultacje społeczne – prowadzone od 21.06 do 13.09 br. – dotyczące komunikacji miejskiej, jakie zorganizowano w Elblągu, miały niezwykle rozbudowany charakter i były wielowymiarowe, co pozwoliło zgromadzić bogaty materiał empiryczny. Informacje dotyczące potrzeb i uwag mieszkańców dotyczących komunikacji miejskiej zbierano podczas Dni Elbląga (21-23.06.2024), w czasie spotkania w Domu pod Cisem (26.06.2024), podczas spotkania z kombatanami (27.06.2024), przedstawicielami organizacji pozarządowych, ze środowiskiem osób z niepełnosprawnościami (04.07.2024) i organizacji ds. seniorów (05.07.2024), w dniach Elbląskiego Święta Chleba (23-25.08.2024) oraz w trakcie otwartego spotkania z mieszkańcami (03.09.2024). Organizowane były także spotkania ze środowiskiem biznesu, z myślą o dojeżdżających do firm pracownikach, kolportowano także ankiety (np. poprzez Elbląski Park Technologiczny). Swoje uwagi na piśmie dostarczył m.in. dyrektor jednej ze spółek miejskich, a także radna Rady Miejskiej. Urząd miasta promował również numer telefonu, pod którym można było zgłaszać uwagi. Podczas spotkań mieszkańcy mogli nie tylko zabrać głos w tej sprawie, ale i wypełnić ankietę dedykowaną analizowanej problematyce.

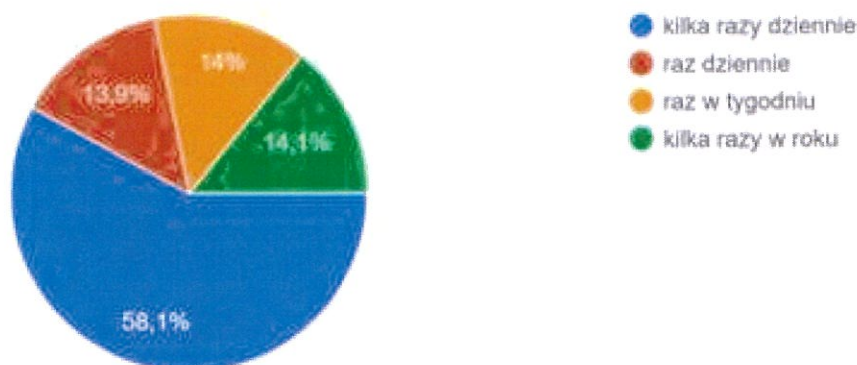
Ankiety można było także wypełnić online. Już we wrześniu, po rozpoczęciu roku szkolnego zgromadzono dodatkowe dane pochodzące od młodzieży szkolnej (do której dostęp w czasie wakacji był utrudniony) – konsultacje przeprowadzono w kilkunastu szkołach ponadpodstawowych. W rezultacie, dzięki tak zróżnicowanej kampanii, zgromadzono 3109 ankiet, z czego 1595 to ankiety wypełnione elektronicznie, a 1514 to ankiety papierowe – wypełniane przy okazji wspomnianych spotkań i konsultacji.

Tak dużą liczbę ankiet należy uznać za duży sukces całej akcji związanej z konsultacjami społecznymi. Ponad trzy tysiące wypełnionych ankiet daje asumpt do stwierdzenia, że dane są miarodajne i pozwalają wysondować, jaki jest stosunek mieszkańców Elbląga do badanej kwestii. Warto podkreślić, że same spotkania i konsultacje „na żywo” mogły nie być wiarygodne jeśli chodzi o strukturę demograficzną. W takich spotkaniach bowiem najczęściej biorą udział najbardziej zainteresowane osoby, także te, które miały w tym okresie wolny czas. Niektóre spotkania były także dedykowane do specyficznej grupy (np. osoby z niepełnosprawnościami, seniorzy etc.). Organizatorzy konsultacji zadbali jednak o obecność w próbie osób młodych (uczniowie), a dostęp do ankiety za pomocą strony internetowej gwarantował możliwość wypełnienia jej wszystkim tym, którzy nie mogli być obecni podczas spotkań (także tych, dla których ta forma uczestnictwa w badaniach jest wygodniejsza ze względu na kwestie czasu).

Ankieta nie była długa, zawierała 10 pytań (scenariusz ankiety znajduje się na końcu raportu jako aneks), z czego 4 pytania były pytaniami otwartymi – mieszkańcy mieli miejsce aby odpowiedzieć własnymi słowami (nie musieli wybierać odpowiedzi z przygotowanej kafeterii odpowiedzi). Odpowiedzi z pytań otwartych były następnie analizowane i grupowane według powtarzających się wzorów, co jest standardową procedurą przy tego typu pytaniach. Kluczowe zatem było, aby pomimo swojego jakościowego charakteru, odpowiedzi na pytania otwarte dostarczały wzorców ilościowo doniosłych – ważne było wybranie z nich takich kategorii wypowiedzi, które reprezentują ponadjednostkowe wzorce. Tym samym, odpowiedzi, które miały unikalny charakter, dotyczyły pojedynczej kwestii, nie były w analizie brane pod uwagę.

Analiza wyników poszczególnych pytań znajduje się poniżej.

Pierwsze pytanie dotyczyło częstotliwości korzystania z komunikacji miejskiej i brzmiało: „jak często korzysta Pani/Pan z komunikacji miejskiej w Elblągu”? Odpowiedzi procentowe zawarte są na poniższym wykresie (wyk. 1):



Wykres 1. Częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej w Elblągu

Najczęściej wskazywaną odpowiedzią była odpowiedź: „kilka razy dziennie” – wskazało ją blisko 60 procent badanych. Kolejne odpowiedzi były znacznie rzadziej wskazywane. Kilka razy w roku z komunikacji korzysta 14,1% mieszkańców, 13,9% badanych używa środków transportu miejskiego raz dziennie, natomiast niespełna 14 % respondentów korzysta z komunikacji raz w tygodniu.

Z powyższego wykresu wyraźnie wynika, że **znacząco ponad połowa** ankietowych to osoby, które korzystają z komunikacji bardzo często, w regularny sposób. Są to osoby, dla których używanie komunikacji miejskiej jest częścią codziennej rutyny, związanej choćby z przemieszczaniem się do szkoły, pracy, czy w innych celach (np. zakupowych). Takie osoby korzystają z transportu kilka razy dziennie, a najpewniej co najmniej dwa razy – w drodze do i ze szkoły/pracy/sklepu. Jest to potwierdzenie wagi i znaczenia komunikacji miejskiej w Elblągu – jej dostęp jest niezbędny dla dużej części mieszkańców.

Kolejne pytanie dotyczyło pory dnia, w której respondenci używają środków komunikacji miejskiej (pytanie z ankiety: „W jakich godzinach korzysta Pani/Pan najczęściej z komunikacji miejskiej”).

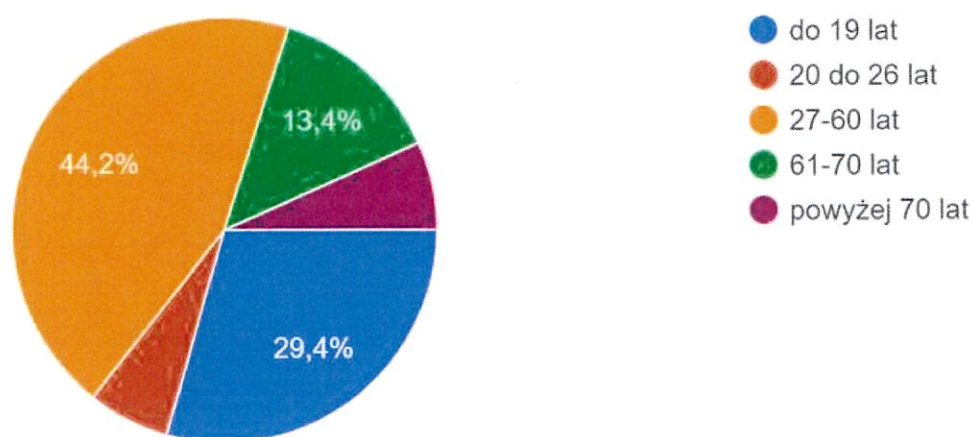
Graficznie, odpowiedzi na to pytanie odwzorowuje wykres nr 2:



Wykres 2. Korzystanie z komunikacji miejskiej w czasie dnia

Najczęściej wybieraną odpowiedzią był okres popołudniowego szczytu: godziny 14.00-17.00. Taką odpowiedź wybrało ponad 60% badanych. Ponad połowa respondentów (51%) korzysta z komunikacji w godzinach porannych, a niespełna połowa (46,9%) między 9 rano, a 14.00 (respondenci mogli wybrać kilka odpowiedzi, które nie sumują się do stu procent). Najrzadziej wybierano okres od godziny 17.00 do 23.00 (choć nadal jest to blisko 1/3 badanych). Korzystanie w godzinach 14-17 oraz 5-9 nie jest niczym dziwnym, są to godziny szczytowe, natomiast zwraca uwagę duża liczba respondentów korzystających z transportu w godzinach 9-14. Jest to liczba prawie taka sama jak w godzinach 5-9. Może to świadczyć o korzystającej z transportu młodzieży – która np. kończy lekcje przed godziną 14. W tym zakresie godzinowym mogą także podróżować osoby zaczynające pracę np. od godziny 10.00. Powyższy wykres wyraźnie wskazuje, że komunikacją miejską w Elblągu jeździ się praktycznie cały dzień. Ponieważ każda osoba mogła wskazać kilka opcji – pory dnia – z powyższego wykresu wynika, że pojedyncze osoby wskazywały więcej niż jedną możliwość. Ta okoliczność koreluje z pytaniem nr 1, w którym pytano, jak często mieszkańcy korzystają z komunikacji. Jeśli na ogół jest to częstotliwość kilkukrotnie w ciągu dnia, naturalne jest, że także ich podróże odbywają się w różnych porach dnia.

Na kolejnym wykresie przedstawiono strukturę wiekową pasażerów komunikacji miejskiej.

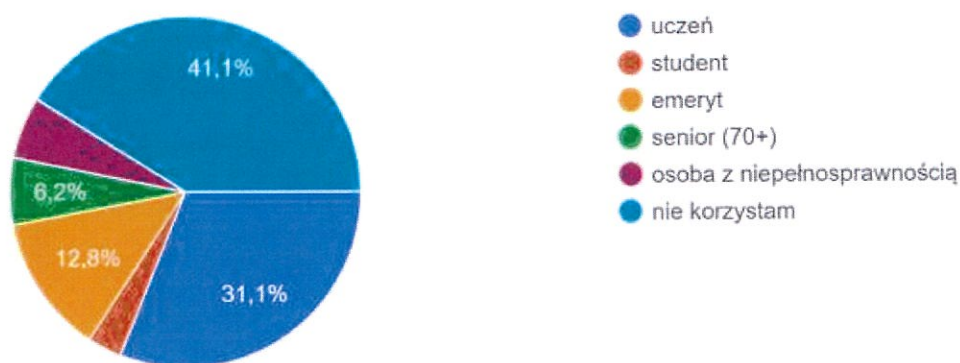


Wykres 3. Przedziały wiekowe osób korzystających z komunikacji miejskiej w Elblągu

Największą grupą pasażerów są osoby w wieku produkcyjnym, w przedziale 27-60 lat – blisko 45% w całej próbie stanowiły właśnie te osoby. Trudno oszacować, w której dekadzie z tego przedziału najwięcej osób korzysta z komunikacji, gdyż ta grupa nie była w badaniu podzielona. Jest to jednak grupa jednorodna pod względem braku upoważnienia do zniżek (już po zakończonej nauce, jeszcze przed emeryturą). Kolejną grupą były osoby w wieku do lat 19 – czyli osoby uczące, to prawie 30% badanych. Widać, że młodzież solidnie korzysta z tramwajów i autobusów, są to osoby codziennie podróżujące do szkół, dużo rzadziej korzystające np. z samochodu. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku emerytalnym – 61-70 lat. Ich liczba – 13,4% - pokazuje, że takie osoby wciąż chętnie korzystają z komunikacji miejskiej. Dla takich osób, komunikacja miejska jest nierzadko jedyną możliwością przemieszczania się na większe odległości w mieście (z różnych powodów mogą nie mieć dostępu do własnego samochodu). Natomiast tylko 6,24% w próbie to osoby w przedziale 20-26 – czyli studenci lub młode osoby pracujące. Elbląg nie jest dużym ośrodkiem studenckim, jednak taka mała liczba w puli może być związana z tym, że ankieta była przeprowadzana w okresie, gdy aktywność studentów jest bardzo niska – nie wiadomo także czy link z ankietą dotarł do tej grupy wiekowej. Ostatnią grupę wiekową stanowiły osoby najstarsze – powyżej 70 lat. Stanowili oni 6,72% badanych. Łącząc tą grupę z osobami w wieku 61-70, otrzymujemy ponad 20% respondentów.

Warto zwrócić uwagę, że taka liczba jest dowodem na to, że osoby starsze nie tylko są istotną grupą korzystającą z transportu miejskiego, ale także grupą, która aktywnie włączyła się w konsultacje społeczne. Warto mieć to na uwadze zważywszy na fakt demograficznych tendencji – starzenia się społeczności Elbląga.

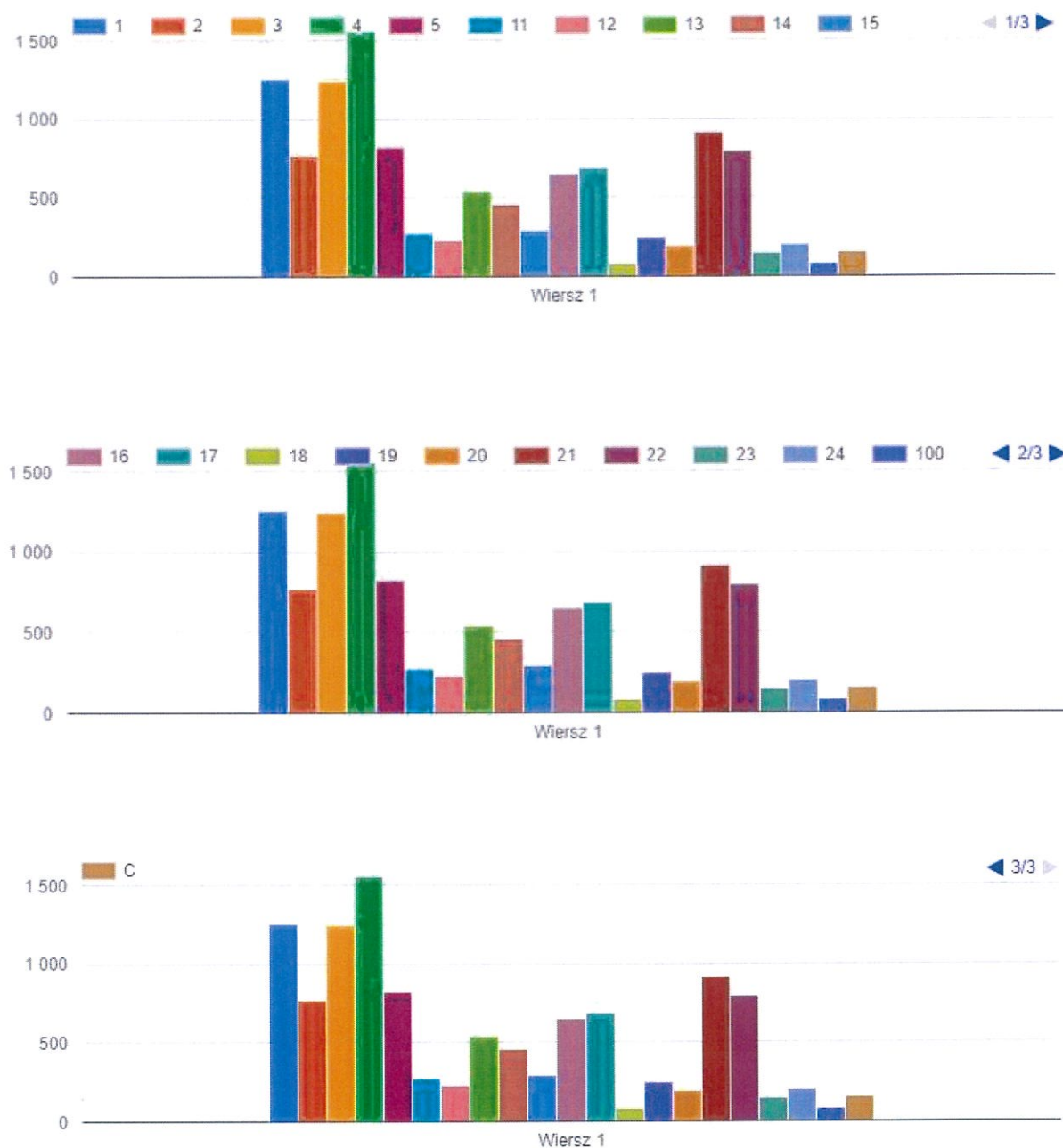
Pytanie o wiek respondentów współgra z pytaniem o ulgi, z których korzystają respondenci. Liczby w tym zakresie obrazuje wykres poniżej:



Wykres 4. Korzystanie z ulg przez użytkowników komunikacji miejskiej.

Największą grupę stanowią osoby nie korzystające z żadnych ulg – ponad 40% zaznaczyło taką odpowiedź. Koresponduje to z liczbą osób w wieku 27-60, którzy korzystają w największym stopniu z komunikacji. Ponad 30% to ulgi dedykowane dla uczniów, co potwierdza tylko fakt masowego korzystania z komunikacji przez uczące się dzieci i młodzież. Blisko 13% to zniżki związane z wiekiem emerytalnym. Jeśli dodać do tego 6,17% osób w kategorii Senior+, daje to prawie 20% wszystkich respondentów – w tym przypadku osób w wieku podeszłym. Jak już wspomniano powyżej, jest to duża grupa osób, dla których transport publiczny może być jedyną opcją umożliwiającą przemieszczanie się. Blisko 6 % (5,69%) stanowiły zniżki dla osób z niepełnosprawnością, najmniejszą zaś grupę stanowili studenci – tutaj zniżki była na poziomie 3,15%. Ponownie, mała liczba osób ze zniżką studencką może wynikać z tego, kiedy było przeprowadzane badanie, lub z tego, że studenci w Elblągu niekoniecznie często korzystają z komunikacji miejskiej (mogą korzystać rzadko, np. przemieszczając się pieszo przy bliskich odległościach między mieszkaniem a uczelnią; inną kwestią mogą być studenci zaoczeni, którzy mogą dojeżdżać do Elbląga własnym autem).

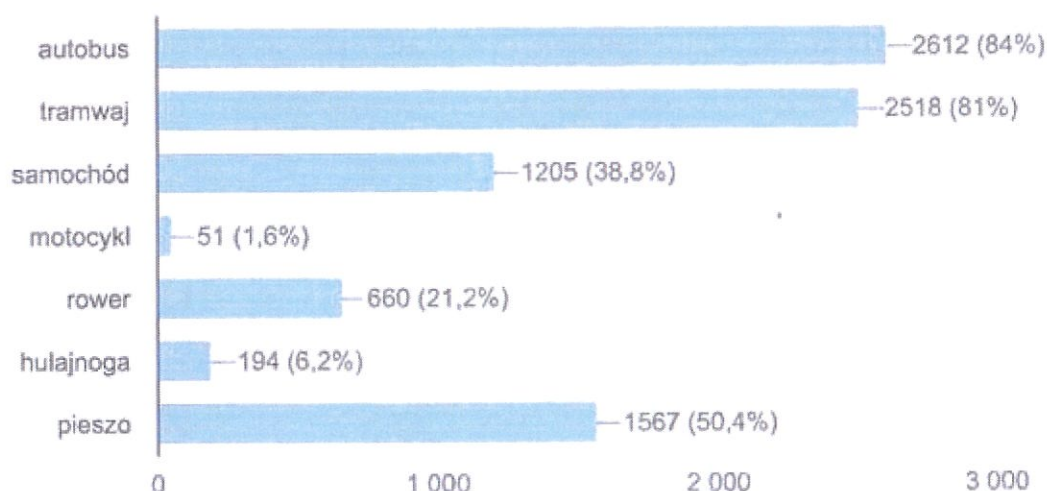
Jak wspomniano powyżej przy paragrafie poświęconym strukturze komunikacji miejskiej w Elblągu, najbardziej popularną linią w mieście jest linia tramwajowa nr 4. Także respondenci, zapytani o najchętniej wybieraną linię, wskazywali „czwórkę”. Wykres poniżej obrazuje wybory respondentów w zakresie ich preferencji liniowych.



Wykres 5. Najczęściej wybierane linie przez mieszkańców Elbląga.

Wybory badanych korespondują z analizą dokonaną przez ZKM w Elblągu. W czołówce najczęściej wybieranych linii są linie tramwajowe oraz linie autobusowe nr 21 i 22. Potwierdza to ich znaczenie dla mieszkańców, ale też widać, że te linie przynoszą mieszkańcom najwięcej pożytku. Mieszkańcy są zarazem najbardziej wrażliwi jeśli chodzi o stan taboru tramwajowego (co wyrażali w pytaniu otwartym, szczegóły poniżej) – jest to jedna z najbardziej palących kwestii do rozwiązania przez władze miejskie w najbliższych latach.

Ostatnie pytanie zamknięte, na jakie mogli odpowiedzieć respondenci dotyczyło środków transportu, jakich używają na co dzień – nie tylko komunikacji miejskiej. Wybór badanych obrazuje wykres nr 6:



Wykres 6. Środki transportu używane przez mieszkańców do poruszania się po mieście.

Choć to tramwaj linii nr 4 jest najczęściej wybierany przez mieszkańców miasta, to w pytaniu o wybór środka transportu nieznacznie wygrywał autobus – odpowiedziało tak 84% badanych; tramwaj zaś zaznaczyło niewiele mniej osób – 81% (respondenci mogli wybrać kilka odpowiedzi). „Zwycięstwo” autobusu nie jest niczym dziwnym zważywszy na fakt, że w Elblągu jest więcej linii autobusowych (i tym samym – pojazdów), oprócz tego, respondenci mogli mieć na uwadze także autobusy, którymi dojeżdżają do/z Elbląga. To, co najistotniejsze jednakże, to fakt, że oba środki transportu, do których mają dostęp mieszkańcy miasta – tramwaj i autobus – zdecydowanie wyprzedzają inne możliwości. Jest to **bardzo wyraźny dowód** na to, jak istotna jest komunikacja miejska.

Trzeba oczywiście mieć na uwadze to, że ankieta była związana z badaniem dotyczącym komunikacji miejskiej, więc być może odpowiedzi były zdominowane przez jej użytkowników. Niemniej jednak, wskazania autobusów i tramwajów wyraźnie wybijają się ponad resztę dostępnych opcji.

Ponad połowa badanych wspomniała, że porusza się pieszo, a blisko 40 % wspomniało o korzystaniu z samochodu. Ponad 1/5 badanych używa także roweru (ten wynik może ulec poprawie, gdy w Elblągu poprawi się sieć ścieżek rowerowych). Blisko 200 osób (6,2%) osób używa hulajnogi w przemieszczaniu się po mieście. Trend ten zapewne będzie się rozwijał, zważywszy na rosnącą popularność tego środka transportu (i być może spadek cen elektronicznej wersji). Podobnie jednak jak w przypadku roweru, do komfortowego i co najważniejsze – bezpiecznego – poruszania się hulajnogą, niezbędna jest oddzielna infrastruktura drogowa. Najmniejszy odsetek badanych – 1,6% - korzystał z motocykla.

Pozostałe pytania miały charakter otwarty i pozwalały mieszkańcom na krótsze lub dłuższe wyrażenie swojej opinii. Dwa z nich dotyczyły oceny stanu taboru tramwajowego i autobusów. Najwięcej uwag w przypadku tramwajów dotyczyło wieku taboru i co naturalne – komfortu jazdy przestarzałymi wagonami. Przykładowe wpisy badanych (pisownia oryginalna):

Tabor tramwajowy komunikacji miejskiej w Elblągu zdaje się być zależnym od czynników motorycznych. Bardziej modernistyczne z tramwajów jeżdżących po mieście Elbląg, są akceptowalne i praktyczne. Natomiast te starszej budowy z tramwajów jeżdżących na terenie miasta Elbląg są tragicznie niekomfortowe podczas przejazdów. Jeśli nie masz miejsca siedzącego to rzuca tobą po całym tramwaju w każdą możliwą stronę, gdyż przez wcześniej wspomnianą budowę, część przewoźna tramwaju buja się i podskakuje. Co więcej, jeśli nawet masz miejsce siedzące to jesteś w stanie rozbić swoją głowę przy mocniejszym zahamowaniu pojazdu o barierkę na siedzeniu przed tobą.

Te najstarsze tramwaje powinni dawno zlikwidować!!! W zimę wieje z każdej strony, motorniczy nawet ogrzewania nie włączają, a hałas w środku taki, że własnych myśli nie słychać. Natomiast te nowe są super.

Największy problem stanowią stare, niezmmodernizowane tramwaje. Wysokie schody, są przeszkodą, nie tylko dla osób starszych i małych dzieci, ale również dla niepełnosprawnych i rodziców z dziećmi w wózkach. Dodatkowo brak klimatyzacji, nieszczelne drzwi (co w zimę jest dość uciążliwe).

Podobnych wpisów do powyższych było o wiele więcej. Mieszkańcy widzą konieczną potrzebę wymiany taboru, unowocześnienia go (np. w zakresie klimatyzacji i ogrzewania), nowe wagony powinny dysponować co najmniej jednym niskim wejściem, dzięki któremu dogodnie będzie wsiąść osobom starszym, niepełnosprawnym oraz rodzicom z wózkami. Wymiana taboru to być może najpilniejsza kwestia w całym badaniu – najpilniejsza, ale też wymagająca czasu (zamówienia publiczne, produkcja, etc.). Warto, aby władze pomyślały o tym, jak najszybciej.

Tramwaj jest najpopularniejszym środkiem transportu w Elblągu, elblążanie chętnie z niego korzystają i cenią taką tradycję komunikacyjną. Nowy tabor może tylko wzmocnić te tendencje.

Pytanie dotyczące autobusów wyłoniło także kilka kwestii. W większości przypadków, mieszkańcy są zadowoleni z jakości autobusów. Ich uwagi dotyczyły przede wszystkim braku klimatyzacji w niektórych pojazdach oraz braku miejsc (to też zależy od rodzaju pojazdu). Warto podkreślić, że mieszkańcy widzą wyraźną różnicę między pojazdami różnych przewoźników (pisownia oryginalna):

Bardzo dobrze jeżeli chodzi i autobusy z pod przewoźnika (PKS Elbląg) nowoczesne i wygodne autobusy miejskie, lecz nie można tego samego powiedzieć o przewoźniku (Grodzisk Mazowiecki). Ich autobusy nie spełniają niczego są głośnie nie wygodne po czarnych i niebieskich chmurach za pojazdem widać również słabe wykonanie i wady samych autobusów.

Autobusy (linie) obsługiwane przez przewoźnika Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim oceniam negatywnie - pojazdy są małe, ciasne, zdecydowanie odstają od pozostałego taboru autobusowego komunikacji miejskiej w Elblągu. W pozostałym zakresie nie zgłaszam zastrzeżeń.

Mieszkańcy wspominali także o tym, że w niektórych autobusach jest za wysoko – co jest przeszkodą np. dla osób starszych, że jest niekiedy tylko jedno wejście, wspomniano także o problemach z zakupem biletów.

Co naturalne, sporo wpisów i uwag zgromadziło pytanie: „Jak ocenia Pani/Pan trasy i rozkład jazdy komunikacji miejskiej w Elblągu? Co wg Pani/Pana należałoby zmienić?”. Analiza odpowiedzi uwydatnia silną subiektywność refleksji, co nie może dziwić – mieszkańcy mieli prawo podzielić się swoimi opiniami. Analiza powinna jednak dotyczyć tego, co jest bardziej powszechne i powtarzające. Najczęstszym wzorem, który wybija się ponad bardzo detaliczne, oparte na indywidualnych doświadczeniach, wpisy, jest apel respondentów, aby w sposób jeszcze bardziej pomocny **zorganizować kwestie przesiadek**. Wiele wpisów dotyczyło tego, że w jednym czasie przyjeżdża kilka autobusów i przy spóźnieniach, pasażerowie muszą czekać dłuższą chwilę na kolejny środek transportu. Ta zmiana wynika ze zmiany wprowadzonej w 2021 roku i nie wszyscy jeszcze uznają konieczność przesiadania się za najlepsze rozwiązanie – choć jest to standard w wielu miastach. Wydaje się, że przy ewentualnych zmianach rozkładu warto byłoby pomyśleć o jeszcze lepszej synchronizacji przesiadek. Część uwag dotyczyła małej częstotliwości odjazdów – szczególnie autobusów. Są to wpisy związane z indywidualnymi doświadczeniami poszczególnych mieszkańców.

Inne uwagi, które pojawiły się w pytaniach otwartych dotyczyły takich kwestii, jak: zwrócenie uwagi na stan technicznych niektórych przystanków; zwiększenie liczby tablic elektronicznych z informacją o bieżących odjazdach (szczególnie na węzłach przesiadkowych), zwiększenie częstotliwości na niektórych trasach (np. tramwajowych podczas godzin szczytu), dostęp do nowoczesnych możliwości zakupu biletów (aplikacje mobilne, płatność kartą), udostępnienie intuicyjnej aplikacji do szukania połączeń (np. jakdojade).

Wśród postulatów pojawiła się także kwestia rozwinięcia połączeń do pętli Dębica. Ten postulat mocno wybrzmiewał podczas konsultacji, kierowany szczególnie ze strony osób starszych, które podkreślały wagę dostępu do cmentarza. W tym kontekście warto przedstawić obliczenia ZKM w Elblągu jeżeli chodzi o liczbę pasażerów dojeżdżających do cmentarza Dębica. Są to liczby na liniach C, 22, 23 zmierzone w dniach 07.09.2024 (sobota), 08.09.2024 (niedziela), 16-20.09.2024 (dzień roboczy) na przystankach Dębica górna i Dębica dolna.

Linia	Dzień tygodnia					
	Roboczy – średnia z pięciu dni		Sobota		Niedziela	
	wsiadło	wysiadło	wsiadło	wysiadło	wsiadło	wysiadło
C	37	43	28	37	42	53
22	201	220	131	157	195	202
23	29	41	51	44	35	37

Z powyższej tabeli wyraźnie wynika, że najwięcej pasażerów skorzystało z linii 22, co wynika najpewniej z jej trasy (przebiega właściwie przez całe miasto) i częstotliwości (ponad 40 kursów w dzień roboczy). Wydaje się, że dostępne linie w pełni pozwalają obsłużyć ruch na cmentarz. W niektórych okresach dnia, pasażerowi mają dostęp do 3 kursów w ciągu godziny.

Wśród głosów mieszkańców znalazł się także postulat zwiększenia częstotliwości kursów linii 20 – szczególnie z okolic Dąbrowy. Na skutek konsultacji, pisemną petycję w tej sprawie wystosowało Stowarzyszenie „Nowa Dąbrowa”. Na chwilę obecną częstotliwość kursów to jeden kurs na godzinę, być może zatem ważne byłoby dołożenie pojedynczych kursów w godzinach największego zapotrzebowania. Dąbrowa zapewne będzie się populacyjnie rozwijać, a w konsekwencji – może rosnąć grupa dzieci i młodzieży korzystająca z dojazdu do szkół. W tym kontekście kluczowe byłoby jednak przygotowanie stosownej pętli, której obecnie na Dąbrowie brakuje.

Swoją opinię wyrazili także mieszkańcy Rubna, którzy wprowadzie nadal mają do dyspozycji autobus nr 11, jednak w związku ze zmianą rozkładu w 2021, muszą się przesiadać, jeśli chcą kontynuować podróż poza pętlę Odrodzenia lub Ogólna. Mieszkańcy Rubna szczególnie mocno apelowali o przywrócenie „starego” rozkładu jazdy, a w zasadzie trasy, autobusu linii nr 11, aby mogli bez przesiadek podróżować do centrum miasta, w okolice dworca lub na cmentarz. Wspominali oni także o tym, aby linia 11, jadąc do Nowakowa (i w powrotną stronę), wjeżdżała na każdym kursie także na pętlę w Rubnie. Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że z wyników ankiet nie wynika, aby linia nr 11 była popularna wśród mieszkańców – wskazywało ją niewielu użytkowników. Być może zatem kluczowe jest, aby system przesiadkowy na pętli Odrodzenia był jak najlepiej dostosowany dla mieszkańców Rubna.

Wnioski

Zmiany w rozkładach i połączeniach komunikacji miejskiej w Elblągu w 2021 spotkały się z głosami krytycznymi, których częstotliwość stopniowo zmniejszała się z czasem. Ponieważ zmiany z 2021 roku były dość znaczące, reakcje mieszkańców należy uznać za zrozumiałe, tym bardziej, że korzystanie z komunikacji jest jedną z kluczowych rutyn dnia codziennego. Każda zmiana w tym kontekście wydaje się niekomfortowa. Nowe zmiany były w dużym stopniu nowatorskie, bo osadzały działanie komunikacji na systemie przesiadek – była to ogromna zmiana szczególnie dla osób przyzwyczajonych do tego, że jednym np. autobusem mogły przemierzać całą trasę. Warto jednak nadmienić, że systemy przesiadkowe są znakiem szczególnym współczesnej komunikacji miejskiej – wdrożone zostały m.in. w aglomeracji poznańskiej, czy w Gdańsku. Kwestia ta nabiera szczególnego znaczenia w sytuacji rozbudowujących się suburbiów miast, gdzie budowane są nowe osiedla i domy. Jest to także – całkiem bliska – przyszłość Elbląga. Już podczas konsultacji, ale także w ankietach wybrzmiewały głosy mieszkańców, którzy żyją na co dzień w takich lokalizacjach (żeby wspomnieć ponownie silne lobby mieszkańców Rubna czy Dąbrowy). System przesiadkowy jest w tym przypadku koniecznością, a tylko kwestią czasu pozostaje zintegrowanie w nim autobusów poza miastowych, czy kolei. To jest znak czasów.

Biorąc pod uwagę analizę danych pochodzących z ankiet (z pytań zamkniętych i otwartych), a także innych dostępnych danych (analiz ZKM w Elblągu; danych z konsultacji społecznych) poniżej zaproponowano serię rekomendacji.

Mają one różny „ciężar” gatunkowy: niektóre są bardzo proste i praktycznie do wprowadzenia „od ręki”; inne wymagają namysłu, bo mogą mieć wpływ na siatkę połączeń

oraz dostępność taboru; część jest stosunkowo niedroga; część wymaga nakładów, które wymuszą od miasta starania się o dotacje celowe.

Rekomendacje:

1. **Zakup/wymiana taboru tramwajowego** – jeden z najważniejszych problemów, jaki przejawiał się w badaniach. Tramwaje są bardzo popularne jeśli chodzi o wybory mieszkańców, a jednocześnie są niezwykle wysłużone, po prostu nie są w stanie poradzić sobie z upływającym czasem. W konsekwencji, komfort jazdy bardzo się obniża, podróż jest nie tylko niewygodna, ale uciążliwa. Stare wagony generują hałas, są „nieszczelne” w czasie zimy, w czasie lata brakuje im klimatyzacji. Informacja o tym, że miasto planuje zakupić 10 nowych niskopodłogowych wagonów powinna być kluczową informacją dla mieszkańców.
2. **Analiza i rekonstrukcja rozkładów jazdy** – zmiany z 2021 należy generalnie ocenić pozytywnie, redukcja kursów była przedmiotem protestów, których liczba systematycznie malała. Pomimo tego, respondenci zgłaszali problemy związane z przesiadkami – być może wynikały one ze starych przyzwyczajeń (w ankietach znalazły się wpisy żądające przywrócenia starych, dłuższych tras, które pomagały podróżować bez przesiadek), ale także z faktu, że niekiedy na przesiadkę trzeba czekać – w opinii mieszkańców – za długo. Nie wydaje się, aby był to znaczący problem, jednak warto dokonać korekt w tym zakresie; a następnie wyraźnie je podkreślić w pakiecie z innymi rozwiązaniami.
 - 2a. Zwiększenie częstotliwości na linii tramwajowej nr 4 – jest to jedna z opcji, która mogłaby rozwiązać wiele problemów związanych z przesiadkami. Jest to najpopularniejsza linia, nawet drobne zwiększenie częstotliwości (dodatkowy jeden wagon) może zmienić opinie mieszkańców.
 - 2b. Rozważenie zwiększenia częstotliwości kursowania linii 20 – z/do pętli Dąbrowa (która musiałby powstać). Postulat wzmocniony przez lokalne stowarzyszenie. Dalszy rozwój w tamtej okolicy może zwiększyć popyt na komunikację miejską.
 - 2c. Korekta linii dojazdowych do/z Dębicy. To kwestia zabiegów, odpowiednio zakomunikowanych – linia 22 kursuje bowiem bardzo często i nie wydaje się (obiektywnie rzecz biorąc), aby były potrzebne znaczące zmiany.
 - 2d. Wprowadzenie dodatkowej „przekątnej” trasy, „przecinającej” Elbląg biegunowo. Trudno jednoznacznie wskazać, jak taka trasa miałaby wyglądać – już teraz linia 22 spełnia taką rolę, część linii autobusowych i tramwajowych pełni – przynajmniej

częściowo – taka funkcję. Istnieje tutaj ryzyko, że nowa linia powielalaby już istniejące połączenia. W sugestiach mieszkańców pojawiała się także prośba o przywrócenie starej linii nr 11 (nie znalazła się ona jednak wśród najczęściej wybieranych linii w badaniu ilościowym, co oznacza, że ta kwestia dotyczy lokalnej społeczności Rubna) – wydaje się jednak, że jej trasa pokrywałaby się z linią nr 22.

Do rozważenia jest zatem „przedłużenie” linii 22 do Rubna/Nowakowa.

3. **Rozważenie wprowadzenia systemu ITS** – dzięki, któremu można byłoby regulować przepływ ruchu, szczególnie w kontekście pierwszeństwa tramwajów. Ich pierwszeństwo może wpłynąć na zwiększenie mobilności, a w konsekwencji na brak konieczności zwiększania ilości wagonów.
4. **Rozwijanie nowoczesnych możliwości zakupu biletów i sprawdzania połączeń** – w tym kontekście warto pomyśleć – docelowo – o cyfrowej Karcie Mieszkańca, która kumulowałaby całą ofertę miejskich instytucji (bilety, karta biblioteczna, etc.)
5. **Zwiększenie liczby elektronicznych tablic** – stosunkowo najprostsza i zmiana służąca poprawie jakości komunikacji. Takie tablice zdecydowanie pomogą na węzłach przesiadkowych, a w konsekwencji – zmniejszą krytykę systemu przesiadkowego.
6. **Modernizacja wiat przystankowych** – postulat pojawiający się w pytaniach otwartych. Potrzeba zrozumiała i związana z codziennym użytkowaniem infrastruktury.
7. **Dywersyfikacja oferty biletowej** – wprowadzenie biletów tańszych, na krótszy czas przejazdu (10 lub 15 minut) może stanowić ciekawą alternatywę dla osób poruszających się na krótkich odcinkach.
8. **Zwrócenie uwagi na różnicę w jakości autobusów** między firmami obsługującymi transport autobusowy – jakość taboru dwóch przewoźników jest znacząco odmienna co nie uszło uwadze respondentów. Jest to kwestią, na którą należałoby zwrócić uwagę przy kolejnych przetargach na zabezpieczenie transportu autobusowego.

Wśród wypowiedzi mieszkańców znalazły się jeszcze inne, często bardzo indywidualne rekomendacje, które trudno jednak spełnić. Wydaje się, że powyższe „zbierają” w pewną całość pewne szersze wzorce oczekiwań społecznych, a zatem ich spełnienie (choćby w dużej części) z pewnością wpłynie na satysfakcję mieszkańców oraz pewność, że ich głos został wysłuchany.