

ROZWÓJ KOMUNIKACJI PASAŻERSKIEJ W RZESZOWIE I W SĄSIEDNICH GMINACH

Dr. Mirosław LIANA, Dr. hab. inż. Mirosław ŚMIESZEK

W pracy przedstawiono system komunikacji pasażerskiej działający na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin. W ramach pracy podano cele i zdania oraz normy prawne regulujące tego typu działalność. Wykorzystując dostępne dane przedstawiono historię rozwoju tego typu transportu oraz zaprezentowano szereg danych statystycznych związanych z przedmiotem opracowania.

1. Wstęp

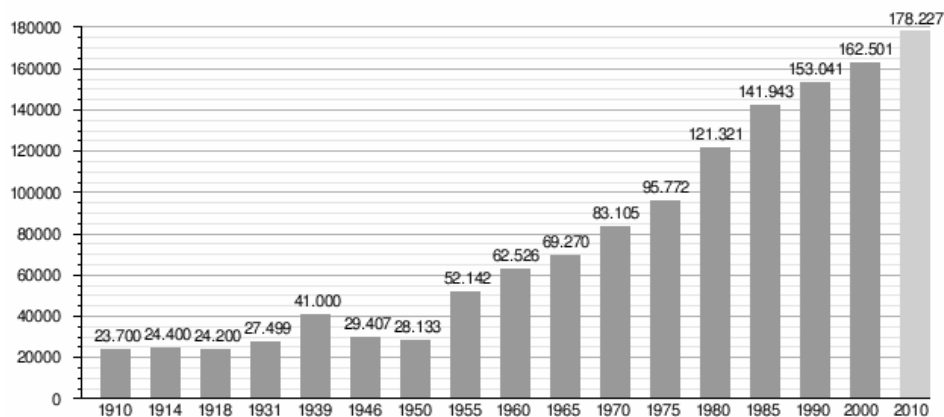
Transport miejski jest ważnym elementem przestrzennego zagospodarowania obszarów, sprzyjającym i umożliwiającym rozwój i kształtowanie sieci osadniczych oraz wpływającym na lokalizację zakładów pracy. Spełnia on znaczącą rolę w funkcjonowaniu miast i terenów z nimi powiązanych. Pojęcie transportu miejskiego wyodrębniono na podstawie tzw. poziomej klasyfikacji transportu, w której to wyróżnia się transport międzynarodowy, krajowy, regionalny i omawiany transport lokalny (miejski). Za główne kryterium tego podziału przyjęto rozgraniczenie jednostek terytorialnych, w obrębie których dokonywane są operacje transportowe. W legislacji polskiej [2] stosowane są różne określenia w odniesieniu do transportu miejskiego, między innymi takie jak : komunikacja komunalna, zbiorowa komunikacja komunalna, gminny transport zbiorowy (Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe), lokalny transport zbiorowy (Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym), komunikacja miejska (Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym). Biorąc pod uwagę wyżej stosowane prawnie nazwy oraz powszechne rozumienie terminu transportu miejskiego można stwierdzić, iż transport miejski to regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie organizatora danego samorządu na obszarze danej gminy bądź jednej, dwóch lub więcej gmin na mocy porozumień międzygminnych. Organizator to jednostka samorządu terytorialnego, która ma za zadanie zapewniać funkcjonowanie transportu publicznego na określonym obszarze [3]. W gestii organizatora należy zorganizowanie regularnego przewozu osób, niezbędnego z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego oraz przygotowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Obowiązek przygotowania takiego planu został nałożony na: gminy liczące co najmniej 50 tys. mieszkańców, powiaty liczące co najmniej 80 tys. mieszkańców, związki i porozumienia międzygminne – 80 tys. mieszkańców, związki i porozumienia powiatów – 120 tys. mieszkańców.

Z punktu widzenia organizatora, transport miejski powinien spełniać pewne warunki. Po pierwsze powinien być transportem funkcjonalnym, a więc jak najlepiej spełniającym swoje funkcje, dostosowywanym do istniejących potrzeb. Zawsze dostępnym tam, gdzie jest niezbędny - w godzinach szczytu, w miejscach najbardziej obłożonych potokami pasażerskimi. Następnie transport miejski winien być sprawny energetycznie, to znaczy, iż powinien zapewniać jak najmniejsze zużycie energii (zwłaszcza, że jest on głównie finansowany z kasy samorządowej). Również istotna jest kwestia jakości usług oraz sprawność ekologiczna.

2. Rozwój miasta i początki komunikacji pasażerskiej

Miejska komunikacja zbiorowa w Rzeszowie podobnie jak w innych miastach Polski rozwijała się wraz z urbanizacją i rozwojem miasta. W okresie międzywojennym Rzeszów, jako miasto powiatowe był słabo rozwinięty gospodarczo. W latach 1937 -1939 w ramach oficjalnego programu rozwoju Polski utworzono tzw. Centralny Okręg Przemysłowy i wtedy zapoczątkowany został okres rozwoju miasta Rzeszowa. W roku 1939 powierzchnia zajmowana przez miasto wynosiła 8 km². Ludność miasta wynosiła już 41 300 mieszkańców. W wyniku drugiej wojnie światowej na terenie Rzeszowa nastąpił spadek ludności. Miasto miało 29 500 mieszkańców zaś zatrudnionych w zakładach pracy było jedynie 1 500 osób. Rok 1944 był ważny dla miasta, ponieważ Rzeszów stał się stolicą województwa, wówczas doszło do szybkiej odbudowy szkół, zakładów pracy,

placówek kulturalnych. Rozwój przemysłu i awans administracyjny miasta przyczynił się do znacznego zwiększenia populacji mieszkańców miasta co widoczne jest na rysunku 1. Spowodowało to znaczny wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe. W chwili obecnej liczba stałych mieszkańców według stanu na dzień 15.03.2012 r. wynosi - 180 723.



Rys.1. Wykres liczby ludności Rzeszowa na przestrzeni ostatniego stulecia [6]

Marzec 1948 to kolejna ważna data dla mieszkańców miasta Rzeszowa [5], powstała wtedy Miejska Komunikacja Samochodowa powołana przez Miejską Radę Narodową. Ten właśnie rok uznaje się za datę powstania i rozwoju miejskiej komunikacji zbiorowej w Rzeszowie. Pierwszym pojazdem świadczącym usługi przewozu pasażerów był Fiat 621 R. Autobus ten był w stanie pomieścić 22 osoby, rozpoczynając swój pierwszy kurs 15 kwietnia 1948 roku na trasie Pobitno – Plac Wolności – Dworzec Kolejowy – ul. Grunwaldzka – Plac Farny. W związku z rozwojem miasta oraz zainteresowaniem ze strony mieszkańców miejską komunikacją zbiorową do rzeszowskiego MKS przybywały kolejne modele autobusów, które były w stanie pomieścić więcej pasażerów. W roku 1949 podjęto decyzję o zakupie Chevroleta Bulldoga oraz dwóch modeli GMC CCKW 353 i wytyczono dwie nowe trasy, Pobitno – WSK Osiedle oraz Staromieście – WSK Osiedle, po których to w roku 1949 przewieziono 213 595 pasażerów. Zakładając, że stan zaludnienia miasta wynosił wtedy 27 600 mieszkańców, można stwierdzić, że każdy mieszkaniec miasta Rzeszowa korzystał z usług MKS prawie 8 razy w roku. Kolejne lata przynosiły zmiany w funkcjonowaniu, młodego jeszcze miejskiego załączka komunikacji zbiorowej. Od stycznia 1951 roku MKS wchodził w skład przedsiębiorstwa wielobranżowego, tzw. Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej. Z końcem roku 1952 w rzeszowskim MKS wprowadzono po raz pierwszy system biletowy, który podzielono na bilety ulgowe i normalne, oraz utworzono bilet miesięczny. Następne lata to proces ciągłych starań o powiększanie usług przewozowych oraz pozyskiwania nowego taboru. W roku 1956 tabor składał się głównie z 11 autobusów STAR N52 oraz 4 sztuk Mavag TR-5. Oba modele świadczyły usługi przewozowe pasażerów na terenie Rzeszowa. Miejska Komunikacja Samochodowa pod swoim szyldem świadczyła usługi przewozu pasażerów przez ponad 9 lat, kończąc swój etap w rozwoju komunikacji miejskiej Rzeszowa końcem 1957 roku.

3. Powstanie MPK w Rzeszowie

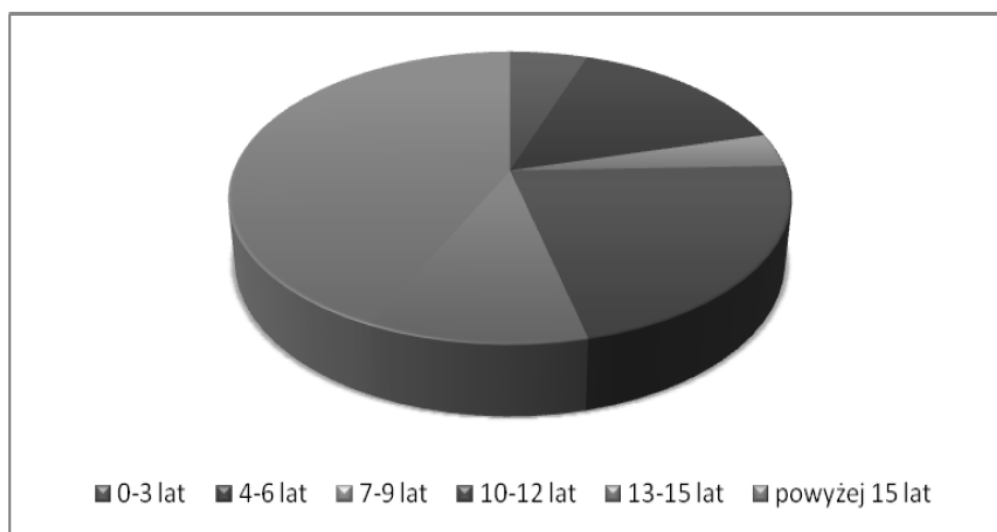
Rozwój komunikacji zbiorowej przyczynił się do powstania samodzielnej jednostki gospodarczej, która z dniem 1 stycznia 1958 roku przyjęła nazwę Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, zastępując dotychczasowy MKS [5]. Nowe przedsiębiorstwo zatrzymało tabor MKS, liczący 22 autobusy, z czego eksploatowanych było jedynie 17 sztuk oraz obiekt przy ul. Powstańców. W tym szczególnym roku a dokładnie we wrześniu, MPK zakupiło 6 pojazdów sanockiej firmy produkującej autobusy pasażerski a mianowicie San H-01B, zastąpiony później przez model San H-25B oraz H-27B. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców, zwiększało się zainteresowanie komunikacją miejską a to z kolei wymuszało zakup nowego taboru.

Jednym z najlepszych okresów dla miejskiej komunikacji w Rzeszowie były lata 1967 – 1970, ponieważ podczas tych czterech lat nastąpił niebagatelny wzrost taboru w MPK, średnio 10 autobusów na rok. Pod koniec roku 1970, w Rzeszowie było obsługiwanych 15 linii komunikacyjnych ogólnodostępnych, oraz 12 tras zamkniętych przewozów. W tym czasie MPK posiadało już 90 autobusów, gdzie najwięcej modeli pochodziło z sanockiego Autosanu. Z powodu ciągłego braku taboru, zarząd przedsiębiorstwa postanowił zakupić nowe autobusy, dlatego w 1971 roku w rzeszowskim MPK pojawiły się czechosłowackie autobusy marki Skoda SM-11, które posiadały automatyczną skrzynię biegów.

Kryzys gospodarczy, który dotknął kraj końcem lat 70 miał również wpływ na poziom rozwoju przedsiębiorstwa. W roku 1981 ograniczono liczbę taboru z 108 autobusów do 82, oraz zmniejszono także liczbę kursów. Niewątpliwie był to najgorszy oraz najtrudniejszy rok w historii rzeszowskiego.

Od roku 1994 przedsiębiorstwo funkcjonowało już na nowej zajezdni przy ul. Lubelskiej, gdzie do dzisiejszego dnia znajduje się tam baza autobusów MPK. Obiekt został odkupiony od upadającego przedsiębiorstwa Transbud przez władze samorządowe miasta. Zmiany oraz zakup nowego taboru władze rzeszowskiego MPK rozpoczęły od 1995 roku, kiedy to zakupiono trzy modele Mercedesa O405N2, który był w stanie pomieścić 102 pasażerów. Kolejne lata to rozwój miasta wyrażający się wzrostem liczby mieszkańców przy tej samej powierzchni, która do 2006 roku wynosiła 53,7 km². Do rzeszowskiego MPK przybywały różne modele Jelczy, Autosanów, Manów, Mercedesów, Neoplanów czy też popularnych Solarisów. W roku 2004 do przedsiębiorstwa trafiło 5 autobusów marki Jelcz modelu M12M/4 CNG, wyposażone w sprężony gaz zwany CNG. W następnych latach kupowano różne modele autobusów, a do rzeszowskiego przewoźnika trafiło jeszcze 33 autobusów zasilanych gazem CNG, a dwa modele Jelcza 120M zostały przerobione na sprężony gaz. Obecny stan taboru rzeszowskiego MPK wynosi 192 pojazdy. Przedsiębiorstwo posiada w ramach tej puli również pojazdy do nadzoru ruchu, pogotowie techniczne, pojazd kontroli biletów oraz pogotowie przystankowe. Strukturę wiekową pojazdów w roku 2008 [4] przedstawiono na rysunku 2. Część autobusów osiągnęła już wiek 30 lat i praktycznie przestała spełniać normy i wymagania stawiane współczesnym środkiem komunikacji zbiorowej.

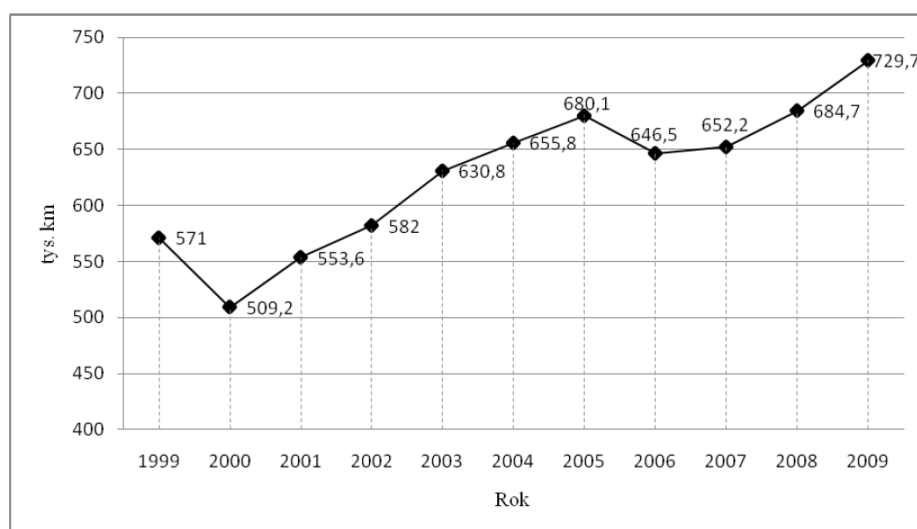
wiek :	0-3 lat	4-6 lat	7-9 lat	10-12 lat	13-15 lat	> 15 lat	razem
sztuk:	10	29	7	41	20	81	188
Udział:	5,32%	15,43%	3,72%	21,81%	10,64%	43,09%	100,00%



Rys. 2. Struktura wiekowa autobusów MPK Rzeszów [4]

W najbliższych latach, dzięki programom pomocowym z Unii Europejskiej zakupionych zostanie ponad 80 autobusów, w przeważającej części firmy Mercedes, co powinno przyczynić się do znacznego odnowienia eksploatowanego taboru i wzrostu komfortu podróżowania.

W roku 2009 [4] całkowita długość 46 linii wynosi 657 km, z czego 481 km stanowią linie w granicach administracyjnych stolicy województwa podkarpackiego, a pozostałe 176 km to tereny gmin, które wchodzi w obszar działania MPK Rzeszów. Gminami tymi są: Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Głogów Małopolski, Krasne, Świlcza, Trzebownisko, Tyczyn. Praca przewozowa MPK wyrażona w tysiącach kilometrów przebiegu w ostatnich 10 latach pokazana została na rys. 3. W 2009 został utworzony Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, który przejął wszelkie działania związane z organizacją i nadzorem nad transportem miejskim. MPK Rzeszów od tej chwili skupia się na usługach transportowych świadczonych na rzecz Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

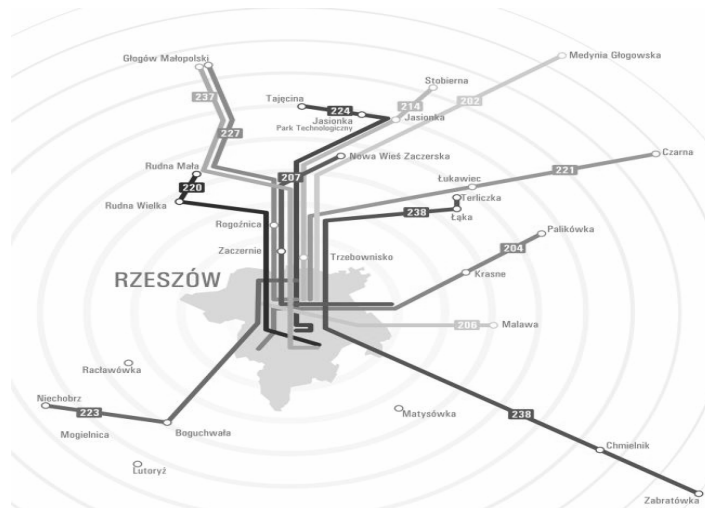


Rys. 3. Roczne przebiegi autobusów MPK w latach 1999 – 2009 w tysiącach km [4]

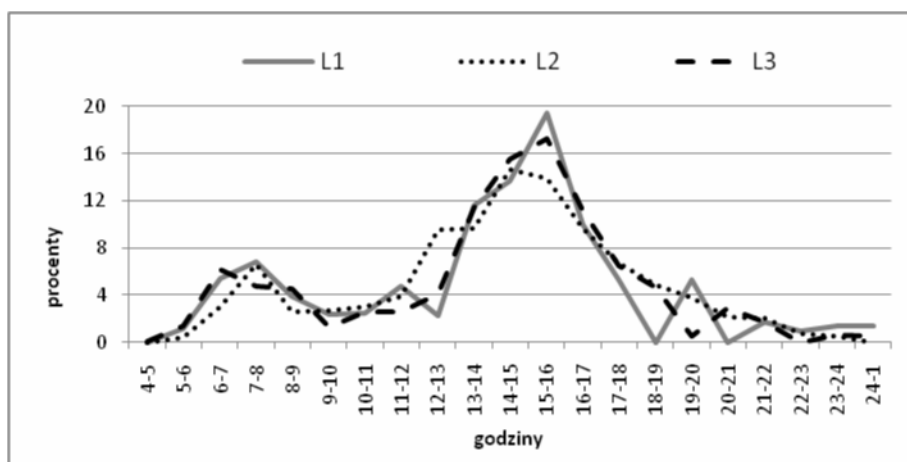
4. Powstanie Międzygminnej Komunikacji Samochodowej

Rozwój miasta, a w szczególności terenów podmiejskich w okolicznych gminach, a także problemy z dofinansowywaniem przewozów przyczyniły się do powstania nowego podmiotu zajmującego się komunikacją pasażerską. Kilka gmin skupionych wokół miasta Rzeszowa zawarło porozumienie pod nazwą „Związek Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”. Związek ten uruchomił z dniem 1 kwietnia 2010 roku Międzygminną Komunikację Samochodową, w skrócie MKS. Pierwsze jazdy testowe miały miejsce w ostatnich dniach kwietnia 2010. Natomiast z dniem 1 maja rozpoczęto regularną eksploatację 10 linii podmiejskich, łączących okoliczne gminy z miastem Rzeszów. Ośmiem linii obsługiwanych jest taborom PKS Rzeszów, którego akcje zostały przejęte przez Związek Gmin Podkarpackich. Pozostałe dwie linie obsługiwane są przez prywatnego przewoźnika. Z dniem 1 lutego 2011 wprowadzono zmiany w układzie komunikacyjnym sieci MKS dodając dwie nowe linie i korygując przebiegi trzech linii starszych. Aktualny schemat połączeń komunikacyjnych Międzygminnej Komunikacji Samochodowej pokazany został na rys. 4.

Układ ten uwzględnia już zmiany wprowadzone z dniem 1 lutego 2011. Jedną z cech potrzeb komunikacyjnych wewnątrz obszarów zurbanizowanych jest ich nierównomierność występowania, która uzewnętrznia się w wahaniach popytu na usługi przewozowe zarówno w czasie, jak i w przestrzeni. Na rysunku 5 pokazano rozkład obciążenia godzinowego dla wybranych linii autobusowych rozpoczynających kurs z Rzeszowa do okolicznych gmin. We wszystkich rozpatrywanych przypadkach szczyt przewozów związany jest z powrotem mieszkańców okolicznych miejscowości do domu po pracy lub zajęciach szkolnych.

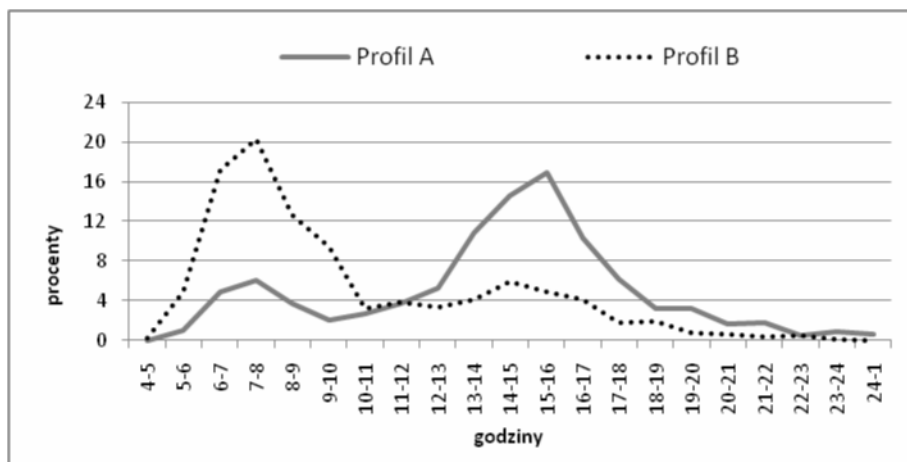


Rys.4. Schemat tras podmiejskich obsługiwanych przez MKS [7]



Rys.5. Rozkład obciążenia na wybranych trasach L1, L2 i L3 o tym samym kierunku komunikacji podmiejskiej MKS w okresie wrzesień – grudzień 2010[1]

Rysunek 6 pokazuje obciążenie godzinowe dla jednej linii ale dwóch kierunków ruchu. Profil B reprezentuje ruch w kierunku Rzeszowa. Profil A ruch powrotny z Rzeszowa. W przypadku dojazdu do Rzeszowa (profil B) maksymalne natężenie ruchu ma miejsce pomiędzy godzinami 6 – 10. W przypadku powrotów (profil A) szczyt przewozów ma miejsce w godzinach 13 – 17.



Rys.6. Rozkład obciążenia na wybranej trasie podmiejskiej MKS dla dwóch przeciwnych kierunków, profil A i B [1]

4. Podsumowanie

Wzrost dochodów społeczeństwa przyczynia się do przyrostu ilości samochodów osobowych będących w posiadaniu mieszkańców miasta i okolicznych gmin. To z kolei przekłada się na spadek przewozów pasażerów. W szczytowych latach swojej działalności MPK Rzeszów przewoziło rocznie około 40 mln pasażerów [4]. W chwili obecnej ta liczba przewożonych pasażerów obniżyła się do około 30 mln pasażerów. Wpływ na to miał na pewno wzrost liczby samochodów osobowych będących w posiadaniu mieszkańców jak i pojawienie się konkurencji w postaci MKS i prywatnych przewoźników. Firmy transportowe muszą teraz zabiegać o pasażerów podnosząc komfort podróżowania, poprawiając organizację pracy i dostępność. Idąc za tendencjami ogólnymi obowiązującymi w transporcie miejskim nastąpiło rozdzielenie zadań transportowych – przewozowych od organizacyjnych. Za organizację, schemat sieci i czasowy rozkład jazdy odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) oraz Międzygminna Komunikacja Samochodowa (MKS). Za przewozy na terenie miasta odpowiadają MPK i PKS Rzeszów. W przypadku przewozów pozamiejskich dodatkowo dochodzą firmy prywatne, które wygrały kontrakt na obsługę danych linii komunikacyjnych. Taki rozdział kompetencji powoduje wzrost poziomu świadczonych usług, co można zaobserwować w wielu miastach polskich, które wprowadziły tego typu system parę lat wcześniej jak w Rzeszowie. W samym Rzeszowie MPK Rzeszów przewiduje w celu odnowienia taboru autobusowego zakup 80 nowoczesnych autobusów miejskich. Wymiana taboru przyczyni się w zdecydowany sposób do poprawy jakości i komfortu oferowanych usług przewozowych.

LITERATURA

- [1] Liana M., Śmieszek M.: System międzygminnej komunikacji samochodowej w województwie podkarpackim i jego uwarunkowania. Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu. Logistyka 13/2011.
- [2] Wyszomirski O.: Transport miejski. Ekonomika i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
- [3] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, nr 5 poz. 13 Art. 4).
- [4] <http://bip.erzeszow.pl/plany-i-programy/9694,zintegrowany-plan-rozwoju-transportu-publicznego-rzeszowa-na-lata-2010-2015.html>.
- [5] http://pl.wikipedia.org/wiki/Miejskie_Przedsiębiorstwo_Komunikacyjne_w_Rzeszowie.
- [6] <http://pl.wikipedia.org/wiki/Rzeszow>.
- [7] <http://www.zgpks.rzeszow.pl/?trasy-przejazdu.html>.

The development of passenger transport in Rzeszow and neighboring municipalities

The paper presents a system of passenger transport operating in the city of Rzeszow and neighboring municipalities. Within the paper there were presented the objectives, tasks and legal standards governing this type of activity. By using the available data it was shown the history of development of this type of transport and presented a number of statistics relating to the subject of study.