

Streszczenie rozprawy doktorskiej

mgr. Marcina Połoma

pt. „Przemiany funkcjonowania komunikacji trolejbusowej w Polsce w latach 1989-2013”

Transport trolejbusowy w Polsce jest najmniej popularnym rodzajem miejskiego transportu zbiorowego wśród trzech najważniejszych jego rodzajów, obok autobusowego i tramwajowego. W pracy podjęto próbę zbadania transportu trolejbusowego i identyfikacji czynników determinujących jego funkcjonowanie w latach 1989-2013. Był to okres przemian gospodarczo-politycznych w Polsce, obejmujący przejście od gospodarki centralnie sterowanej do wolnorynkowej po przystąpienie do Unii Europejskiej. W przyjętym do badań okresie, w Polsce funkcjonowało sześć systemów transportu trolejbusowego, których liczba uległa redukcji do trzech. Sieci istniejące w całym okresie badań znajdowały się w Gdyni z Sopotem, Lublinie i Tychach. Systemy, które zlikwidowano, funkcjonowały w Dębicy ze Straszęcinem, Słupsku i Warszawie z Piasecznem.

Przeprowadzone badania pozwoliły na wielopłaszczyznową charakterystykę transportu trolejbusowego w Polsce. Do wykonania badań niezbędna była kwerenda w wielu instytucjach. W jej następstwie zebrano, poza literaturą szereg materiałów niepublikowanych. Otrzymano je od przewoźników i organizatorów transportu, a także z izb gospodarczych transportu miejskiego. Inwentaryzacja terenowa sieci trolejbusowych w Polsce oraz wziętych do badań porównawczych sieci w Czechach, na Słowacji i Węgrzech poszerzyła zakres danych do analizy. Skonstruowano bogatą bazę, składającą się w dużej części z niepublikowanych danych dla lat 2004-2013. Umożliwiło to porównanie 24 systemów transportu trolejbusowego w Europie Środkowo-Wschodniej. Samodzielnie wykonane opracowania kartograficzne wpłynęły na poprawę odbioru treści rozprawy.

Podstawowy cel prowadzonych badań, czyli identyfikacja i analiza wpływu zmian organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych zaistniałych w okresie transformacji gospodarczej i akcesji Polski do Unii Europejskiej na funkcjonowanie transportu trolejbusowego, został w pełni zrealizowany. Cel główny pracy osiągnięto przy pomocy celów pomocniczych. Cel poznawczy, określony jako identyfikacja przemian funkcjonowania transportu trolejbusowego w Polsce w latach 1989-2013 oraz próba wskazania przyczyn zróżnicowania poziomu jej rozwoju w poszczególnych miastach został także w pełni wykonany. Rozdziały o charakterze empirycznym (4, 5 i 6) prezentują charakterystykę funkcjonowania systemów transportu trolejbusowego, tj. infrastruktury, taboru, pracy eksploatacyjnej, podaży usług, projektów inwestycyjnych itp. Wykorzystano szereg mierników za pomocą, których zbadano wymienione aspekty. Syntetyczny obraz transportu trolejbusowego w Polsce na tle miast środkowo-europejskich zaprezentowano w rozdziale 6. Uzupełniające znaczenie w realizacji celu poznawczego miał rozdział 3, w którym omówiono czynniki i uwarunkowania wpływające na istnienie i funkcjonowanie transportu trolejbusowego w Polsce przed 1989 r.

Celem metodycznym było stworzenie koncepcji badania funkcjonowania podsystemu transportu zbiorowego w miastach na przykładzie komunikacji trolejbusowej. Zaproponowana autorska koncepcja porównania funkcjonowania podsystemu trolejbusowego w różnych ośrodkach przy wykorzystaniu standardowych mierników stosowanych w geografii komunikacji (rozdz. 5) i dodatkowo miernika wzorcowego (rozdz. 6.2) została zweryfikowana pozytywnie.

W ramach celu aplikacyjnego przedstawiono czynniki, które wpływały na funkcjonowanie transportu trolejbusowego w Polsce oraz określono silne i słabe cechy tego transportu w Polsce (rozdz. 4, 5, 7.2). Wnioski płynące z badań mogą posłużyć do usprawnienia prowadzenia polityki transportowej. Dodatkowo w rozdziale 7.1 w oparciu o istniejące uwarunkowania i dostępne rozwiązania przedstawiono możliwości rozwoju transportu trolejbusowego w Polsce.

Pozytywnie zweryfikowano tezę główną, która stanowiła, że *Transport trolejbusowy w Polsce funkcjonuje w obsłudze transportowej miast i rozwija się głównie dzięki przemianom organizacyjnym, które zaistniały w okresie transformacji gospodarczej oraz w wyniku akcesji Polski do Unii Europejskiej*. W celu udowodnienia tej tezy postawiono pięć tez pomocniczych, które także zweryfikowano pozytywnie.

Jednym z najbardziej istotnych elementów pracy były badania porównawcze, które wiązały się z piątą tezą pomocniczą. Dotyczyła ona porównania rozwoju i funkcjonowania transportu trolejbusowego w Polsce oraz w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Do grupy porównawczej wybrano Czechy, Słowację i Węgry, a więc kraje, w których tempo i kierunek reform społeczno-gospodarczych był podobny do przemian w Polsce. Wyniki kwerendy i analiza roczników statystycznych komunikacji miejskiej pozwoliła na utworzenie bazy danych dla 24 systemów transportu trolejbusowego obejmujących lata 2004-2013. Zawężenie okresu analizy wynikało z konieczności stworzenia jednorodnej i porównywalnej bazy danych. Wyselekcjonowano grupę dziesięciu wskaźników, które pogrupowano ze względu na opisywane przez nie cechy transportu trolejbusowego. Były wśród nich główne mierniki przyjęte w literaturze przedmiotu związane z funkcjonowaniem transportu miejskiego w zakresie taboru i infrastruktury, pracy eksploatacyjnej, udziału transportu trolejbusowego w systemie komunikacji zbiorowej, dynamiki zmian długości tras, linii, wielkość pracy eksploatacyjnej i udziału w całym systemie transportu zbiorowego w przyjętym dziesięcioleciu oraz nakładów środków inwestycyjnych pozyskanych z funduszy Unii Europejskiej. Dzięki zastosowaniu nowatorskiej w geografii społeczno-ekonomicznej wielokryterialnej analizy danych metodą TOPSIS (rozdz. 1.3) uzyskano wartości wskaźnika syntetycznego dla badanych systemów (rozdz. 6.2)

Po uporządkowaniu liniowym wyników wykonano hierarchizację systemów transportu trolejbusowego w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Wyniki pozwoliły pozytywnie zweryfikować postawioną tezę szczegółową i całkowicie potwierdzić, że sieci transportu trolejbusowego w Polsce rozwijały się efektywniej od innych tego typu systemów w badanych krajach. W podziale na cztery grupy rozwojowe 24 zbadanych systemów, w najlepszej grupie,

znalazły się dwa polskie miasta Gdynia i Tychy, a w drugiej, „ponadprzeciętnej” grupie usytuował się Lublin.

Pozytywna weryfikacja pięciu tez pomocniczych pozwoliła na potwierdzenie tezy głównej. Proces transformacji gospodarczej miał dwa oblicza, z jednej strony mógł osłabić funkcjonowanie transportu miejskiego przenosząc odpowiedzialność za jego organizację i finansowanie na samorządy, z drugiej dawał szansę przekształceń organizacyjnych i wykazania realnych kosztów funkcjonowania transportu trolejbusowego. Wśród sześciu badanych systemów trzy przetrwały najtrudniejszy okres, po części przechodząc udaną reorganizację przedsiębiorstw transportowych, a pozostałe uległy likwidacji. Znaczący wpływ na funkcjonowanie i rozwój transportu trolejbusowego w Polsce ma członkostwo kraju w Unii Europejskiej. Jej polityka ukierunkowana jest na rozwój zintegrowanego, proekologicznego transportu publicznego. Fundusz spójności i inne europejskie źródła finansowania inwestycji w proekologicznym transporcie miejskim w znaczny sposób wpłynęły na współczesny obraz komunikacji trolejbusowej w Polsce.

W pracy podjęto także próbę analizy możliwości rozwoju transportu trolejbusowego w Polsce oraz identyfikacji zagrożeń. W rozdziale 7 scharakteryzowano plany rozwoju sieci trolejbusowych i wzrostu udziału transportu trolejbusowego w systemach komunikacyjnych Gdyni, Lublina i Tychów. Udowodniono, że szansą rozwoju transportu trolejbusowego jest możliwość wykorzystania alternatywnych źródeł zasilania, w szczególności baterii trakcyjnych. Wykorzystanie tego typu rozwiązań czynią transport trolejbusowy bardziej elastycznym i efektywnym ekonomicznie bez konieczności utrzymywania znacznych rezerw autobusów. Umożliwiają wytyczenie linii trolejbusowych na obszarach peryferyjnych, gdzie częstotliwość kursowania nie jest wysoka, a zasadność budowy infrastruktury trakcyjnej byłaby wątpliwa. Szybki rozwój technologii akumulatorów jest jednocześnie największym zagrożeniem dla transportu trolejbusowego w klasycznym ujęciu, czyli zasilanego z sieci trakcyjnej. Wzrost pojemności baterii, zmniejszenie ich wagi i obniżenie ceny może spowodować dynamiczny rozwój technologii autobusów elektrycznych. Dla adwersarzy transportu trolejbusowego, którzy uważają, że sieć trakcyjna negatywnie wpływa na przestrzeń publiczną i zakłóca jej estetykę, brak konieczności budowy takiej infrastruktury jest najlepszym argumentem w działaniach postulujących likwidację transportu trolejbusowego.