

Słupsk, 27 czerwca 2016 r.

Beata Chrzanowska
Radna Rady Miejskiej w Słupsku

**Pan
Robert Biedroń
PREZYDENT
Miasta Słupska**

Przewodniczący Panie Prezydencie,

INTERPELACJA

W nawiązaniu do wcześniejszej korespondencji dotyczącej zmiany przebiegu linii autobusów MZK oraz licznych próśb mieszkańców Słupska w tej sprawie, zwracam się z ponowną prośbą o przedstawienie szczegółowych informacji dotyczących:

- możliwości zmiany przebiegu linii nr 11 (**CH Jantar, Grottgera, Koszalińska, Szczecińska i dalej**),
- możliwości zmiany przebiegu linii nr 8 (**ul. Wojska Polskiego, Jana Pawła II, Wiejska i dalej**),
- możliwości zmiany przebiegu linii nr 18 (**ul. Armii Krajowej, Kaszubska, Madalińskiego, Hołdu Pruskiego, Klonowa i dalej**) i ułatwienia tym samym dojazdu do cmentarza, stadionu czy lasu północnego

oraz wprowadzenia wymienionych zmian ułatwiających życie mieszkańcom naszego miasta.

Beata Chrzanowska

Słupsk, dn. 28.06.2016 r.



Beata Chrzanowska

ZIM-T-I.8/12/16



Pani
Beata Chrzanowska
Przewodnicząca
Rady Miejskiej w Słupsku

Szanowna Pani Przewodnicząca

W odpowiedzi na interpelację z 27 czerwca 2016 roku w sprawie zmian przebiegu linii komunikacji miejskiej informuję, że każdorazowo przed wprowadzeniem znaczących zmian przeprowadzane są badania marketingowe. Poniżej przedstawiam postulowane zmiany z aktualnych badań: „Wyniki badań marketingowych z wiosny 2016 r. nie upoważniają do zasadniczej przebudowy układu tras linii i częstotliwości ich funkcjonowania - w odniesieniu do sieci komunikacyjnej, jako całości. Spadek liczby pasażerów od poprzednich badań marketingowych rozłożył się dość równomiernie pomiędzy niemal wszystkie linie i ma podłoże demograficzne (zmniejszenie liczby osób o największej mobilności, w tym starszych uczniów i studentów) oraz wynika z względnego uatrakcyjnienia podróżowania po Słupsku samochodem osobowym - z powodu oddania w 2015r. do użytku znaczącej inwestycji drogowej - „ringu miejskiego”.

Otwarcie „ringu miejskiego” uatrakcyjniło pod względem czasu przejazdu podróże miejskie własnymi samochodami osobowymi - w szczególności w tych relacjach, w których ze względu na brak infrastruktury drogowej, nie oferowano dotąd „szybkich” (trasą o niewielkim wskaźniku wydłużenia drogi) połączeń

transportem publicznym. Dotyczy to przede wszystkim relacji z osiedli po zachodniej stronie linii kolejowej Gdańsk - Stargard do zakładów pracy i innych obiektów użyteczności publicznej w rejonie ul. Przemysłowej oraz relacji wewnętrznych pomiędzy tymi osiedlami (np. os. Batorego - os. Niepodległości - Centrum Handlowe Jantar).

Aby zmniejszyć dysproporcje czasowe pomiędzy podróżą samochodem osobowym a komunikacją miejską, konieczne byłoby uruchomienie nowej linii autobusowej (np. nr 7) na trasie: **Dmowskiego - Andersa - 11 Listopada - Koszalińska - rondo Kiejdo - Poznańska**. Taka linia byłaby jednak wykorzystywana tylko jednokierunkowo, do tego w wąskim przedziale czasowym. Biorąc pod uwagę zgłaszane od lat postulaty zapewnienia szybszego połączenia ul. Koszalińskiej z centrum Słupska oraz poprawy skomunikowania rejonu ulic Poznańskiej i Lutostawskiego z innymi osiedlami niż położone po zachodniej stronie torów kolejowych, zasadne byłoby przedłużenie trasy projektowanej linii 7 od ul. Poznańskiej ulicami: **Lutostawskiego, Jaracza, A. Łajming, al. Sienkiewicza, Grodzką, Kowalską, Armii Krajowej, Pobożnego, Garncarską, Wiejską, Bohaterów Westerplatte i Hubalczyków - do pętli przy Specjalistycznym Szpitalu Wojewódzkim lub przy ul. Jodłowej**. Linia 7 powinna funkcjonować tylko w dni powszednie, w godzinach 5:30-17:00, z kursami co 30 minut i z obsługą trzema pojazdami. Uruchomienie takiej linii jest kosztem niezbędnym do poniesienia dla zachowania zrównoważonego transportu w mieście - w sytuacji ewidentnej poprawy warunków ruchu dla motoryzacji indywidualnej. Dodatkowym skutkiem oddania do użytku „ringu miejskiego” i zachęty do korzystania z samochodów osobowych, jest zauważalny wzrost kongestii drogowej w innych obszarach miasta, szczególnie w porach spiętrzenia dojazdów do miejsc nauki i pracy, mającego miejsce w godzinach od 7:20 do 8:00. Największe utrudnienia o tej porze występują obecnie po wschodniej stronie miasta - w dojeździe od ul. Bohaterów Westerplatte do centrum. W późniejszych godzinach kongestia drogowa występuje w centrum miasta - szczególnie w ciągach ulic: al. Sienkiewicza (do al. Wojska Polskiego), Tuwima i na odcinku ul. Szczecińskiej od ul. Sobieskiego do ul. Kołłątaja. Biorąc pod uwagę konieczność ingerencji w podział zadań przewozowych w zmotoryzowanych

podróżach miejskich - niezbędną w celu powstrzymania systematycznego spadku wykorzystania komunikacji miejskiej w podróżach po Słupsku, proponuje się jednocześnie wdrożenie następujących działań:

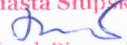
- wprowadzenie bezpłatnych przejazdów słupską komunikacją miejską w granicach administracyjnych miasta Słupska w dni powszednie od poniedziałku do piątku - w godzinach od 7 do 9, czyli w porze najdotkliwszej kongestii drogowej;
- wyznaczenie ciągu buspasów:
 - w kierunku wschód-zachód - w ulicach: Hubalczyków (od wjazdu do Castoramy), Bohaterów Westerplatte (wymaga to zmiany przekroju pasów ruchu - z 1x2 na 2x1), Wiejskiej i Garncarskiej (do ul. Pobożnego) i następnie w ul. Tuwima;
 - w kierunku zachód-wschód - w ul. Szczecińskiej od ul. 11 Listopada do ul. Kołtątaja i następnie w ul. Garncarskiej (od ul. Pobożnego).

Wprowadzenie przejazdów bezpłatnych w postulowanych godzinach nie powinno mieć dużego wpływu na przychody, gdyż jest to pora zdecydowanej dominacji biletów miesięcznych, a zdolność przewozowa pojazdów wykazuje w tych porach znaczące rezerwy - nie wystąpi więc konieczność zwiększania oferty przewozowej. Można nawet założyć, że spodziewany spadek przychodów (0,5-0,8 mln zł w skali roku) i tak by wystąpił w ciągu najbliższych dwóch lat - nawet w sytuacji realizacji scenariusza braku zmian w zasadach taryfowych - gdyż byłby rezultatem ekstrapolacji trendu stale zmniejszającej się liczby pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej. Tymczasem wyraźne uprzywilejowanie jej pojazdów w ruchu drogowym na odcinkach ulic prowadzących do centrum miasta może odwrócić tę tendencję i zarazem wpłynąć na zmianę zachowań transportowych (tras przejazdu przez miasto) osób dojeżdżających do Słupska samochodami osobowymi z miejscowości powiatu słupskiego - wybór przez nie trasy dłuższej, ale omijającej „wąskie gardła”. Skrajnie korzystnym dla miasta rozwiązaniem byłby z kolei wybór przez te osoby parkingów przy początkowych odcinkach buspasów i kontynuacja podróży do centrum transportem publicznym. Sprzyjać temu rozwiązaniu powinno również jak najszybsze rozszerzenie strefy płatnego parkowania.”

Aktualnie trwają prace przygotowawcze nad budżetem na 2017 rok. Jedną ze znaczących pozycji budżetowych jest zamówienie usługi przewozowej. W poprzedniej kadencji prezydenckiej, sytuacja budżetowa była wielokrotnie zaburzana przenosinami płatności z jednego roku na drugi. Ma to wpływ na aktualny budżet. Czynimy starania w celu wyprostowaniu tej sytuacji, a to może oznaczać ograniczania w wydatkach na komunikację zbiorową. Ustalenia jeszcze nie zapadły jednak będą przedmiotem najbliższych rozmów ze Spółką i ZIM w Słupsku.

Podsumowując aktualnie nie ma uzasadnienia dokonywania zmian w przebiegu tras linii komunikacji miejskiej. Z jednej strony ze względów finansowych z drugiej, gdyż nie ma takiego zdiagnozowanego zapotrzebowania.

Jeżeli zapadną decyzję o ograniczaniu wydatków, rozkład jazdy wszystkich linii ulegnie zmianie. Konieczne będzie jego dopasowanie do możliwości budżetowych. W tym zakresie będziemy Państwa informować na bieżąco.

Z up. PREZYDENTA
Miasta Słupska

Marek Biernacki
ZASTĘPCA PREZYDENTA