14 - XXXV sesja Rady Miejskiej, 25 stycznia 2017

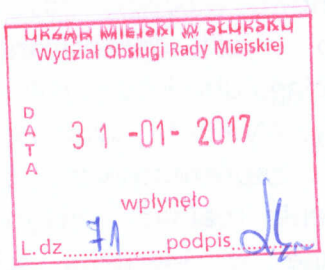
Interpelujący radny: Jerzy Mazurek

Radny wyraził zaskoczenie koncepcją likwidacji zatok autobusowych. Zwrócił się o pełną argumentację w tej sprawie, tym bardziej że do tej pory drogowcy wypowiadali się, że trzeba robić zatoki, żeby nie hamować ruchu drogowego.

Prezydent Miasta Słupska
pl. Zwycięstwa 3
76-200 Słupsk

Słupsk, dn. 30.01.2017 r.

KiT-RDT-I.0003.1.2017



Pani
Beata Chrzanowska
Przewodnicząca
Rady Miejskiej w Słupsku

Pan
Jerzy Mazurek
Radny
Rady Miejskiej w Słupsku

W odpowiedzi na zapytania nr ORM.0003.6.2017 oraz ORM.0003.14.2017 zadane na sesji Rady Miejskiej w Słupsku dnia 25 stycznia 2017 roku w sprawie likwidacji części zatok autobusowych informuję, że temat ten jest rozpatrywany przy okazji analiz dotyczących wprowadzania realnych priorytetów dla komunikacji zbiorowej. Do tego kierunku działań zobowiązują nas poszczególne dokumenty strategiczne szczebla krajowego, wojewódzkiego i miejskiego. W kontekście ostatnich wydarzeń i „walki" Polski ze smogiem jest to bardziej aktualne niż kiedykolwiek. Przede wszystkim jednak temat zatok autobusowych został wywołany przez mieszkańców bloku Sienkiewicza 5, jak również Armii Krajowej 30 (pisma w załączeniu). Zarząd Wspólnoty Sienkiewicza 5 zawnioskował do Prezydenta Miasta o likwidację zatoki autobusowej lub ewentualną jej gruntowną naprawę. Wskazał, iż zły stan techniczny zatoki powoduje duże drgania i hałas, co skutkuje degradacją techniczną budynku szczególnie w obrębie ściany frontowej. Podobne argumenty podniosła mieszkanka ulicy Armii Krajowej. W tym kontekście były udzielane informacje medialne. W całym mieście funkcjonuje 70 zatok autobusowych na 210 przystankach. Nie są rozpatrywane zmiany w obrębie ostatnich inwestycji, interwencje mogą dotyczyć wyłącznie zatok, które wymagają remontu lub będą miały miejsce w przypadku nowych inwestycji. Przykłady ostatnich nowych lokalizacji przystanków pokazują, że nie ma się czego obawiać. Powodują

naturalne spowolnienie ruchu przy jednoczesnej znacznej poprawie dostępności do komunikacji zbiorowej. Przykłady takich lokalizacji to przystanki Sobieskiego (przy Gimnazjum), Zamek, Lutosławskiego (przy Szkole Podstawowej), Wojska Polskiego (przy Kasztanie, Dworzec Kolejowy i Autobusowy (na Kołłątaja przy PKP i drugi przy PKS), 3 Maja (przy MCK, Wazów, Fabrycznej), Pobożnego, Westerplatte (przy WKU) i wiele innych. W sumie 140 przystanków wyznaczonych na pasie ruchu, bez zatok.

Pismo mieszkańców zbiegło się w czasie z szerszą analizą wykonywaną na zlecenie miasta pt. „Wykonanie badań ruchu drogowego na terenie Miasta Słupska wraz z funkcjonalno-przestrzenną analizą komunikacyjną obejmującą obszar rewitalizacji Miasta Słupska wyznaczony Uchwałą nr XXIII/276/16 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 30 marca 2016 roku". Dlatego rozpatrując ten temat rozszerzyliśmy horyzont analiz o inne zatoki znajdujące się w centrum miasta i zatoki w pozostałych częściach miasta, które docelowo mogłyby zostać zlikwidowane. Jednocześnie w ramach wspomnianego wyżej opracowania powstał model mikrosymulacyjny stworzenia buspasów na ciągu ulic Szczecińska - Sienkiewicza - Tuwima - Deotymy - Jana Pawła II - Jagiełły. Wyniki tej symulacji są bardzo optymistyczne. Zostaną Państwu przesłane i zaprezentowane po zakończeniu analiz. Jeśli analizy potwierdziłyby wystąpienie realnych korzyści dla transportu zbiorowego prace będą kontynuowane w kierunku ich uruchomienia.

Chciałbym zaznaczyć, iż ostateczna decyzja jeszcze nie zapadła. W przypadku buspasów wymaga ona konsultacji i zabezpieczenia środków w budżecie na ten cel lub włączenie tego elementu do dużej inwestycji „Węzła transportowego". W przypadku likwidacji czy remontu zatok środki finansowe na ten cel są zabezpieczone w budżecie jednostki Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku w zakresie bieżącego utrzymania infrastruktury drogowej. W tym konkretnym przypadku mamy tyko dwa wyjścia. Pierwsze - wyremontować gruntownie zatokę i pozostawić aktualną organizację ruchu bez zmian. Drugie - to ją zlikwidować, dzięki czemu wygospodarujemy w ścisłym centrum miasta 3 dodatkowe miejsca parkingowe oraz uzyskamy efekt naturalnego spowolnienia ruchu, tak pożądany w centrum miasta. Jednocześnie pozostając w zgodzie z zapisami naszych dokumentów strategicznych.

Koszty tej operacji wynoszą 22 000 zł w przypadku gruntownego remontu i 15 500 zł w przypadku zmiany w organizacji ruchu.

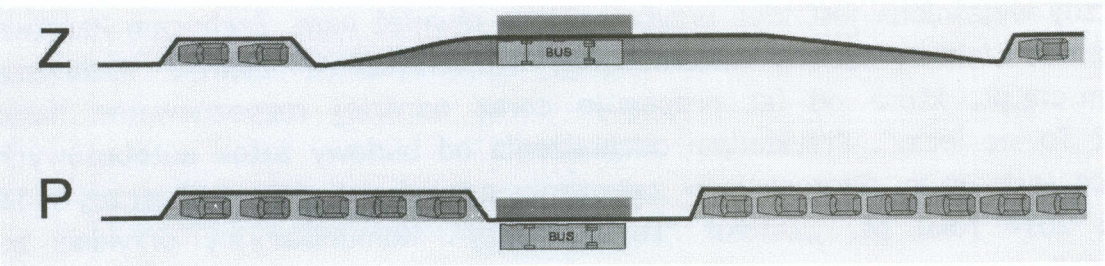
W związku z tym, że temat budzi Państwa emocje chciałbym przy tej okazji wyjaśnić, co już było przedmiotem analiz i zostało zaprojektowane, a co będziemy robić w dalszej kolejności. Interwencji w zakresie remontu wymagają zatoki autobusowe na Wolności, dwie na Sienkiewicza, dwie na Armii Krajowej, na Tuwima, na Zygmunta Augusta, dwie na Piłsudskiego, na Pl. Dąbrowskiego, na Grottgera i na ul. Poznańskiej przy UKS. W sumie 13 zatok. W ramach przyszłościowych projektów inwestycyjnych zmiany zaplanowane są na Armii

Krajowej, Piłsudskiego, Zygmunta Augusta (5 zatok). Ponadto w przypadku przystanku przy ul. Wolności chodnik, wiata przystankowa i część zatoki nie znajduje się na gruncie miejskim. Podobny problem występuje na ulicy Tuwima. Po stronie pawilonu handlowego, gdzie zlokalizowany jest przystanek, część chodnika ma szerokość 2 metrów i nie ma możliwości zlokalizowania na takiej szerokości wygodnego peronu, postawienia odpowiedniej wiaty i oddzielenia ruchu pieszych od pasażerów oczekujących. Szerokość zatoki to 3 metry.

W najgorszym stanie technicznym pozostaną obie zatoki autobusowe na Sienkiewicza, zatoka na Wolności, Tuwima, pl. Dąbrowskiego, Grottgera i Poznańskiej. W przypadku tych lokalizacji rozpatrywane są warianty dotyczące remontu lub likwidacji i przeznaczenia tej powierzchni na chodniki lub parkingi.

Idea dotycząca zmiany prezentowana jest na grafice poniżej. Wariant z zatoką (Z) ma wiele wad:

- spowalnia autobusy;
- zajmuje bardzo dużo miejsca;
- ogranicza dostępność;
- wydłuża przejście piesze;
- zachęca do nielegalnego parkowania.



Wariant peronowy (P) eliminuje te wszystkie mankamenty. Ułatwia włączenie się autobusu do ruchu skracając czas jego postoju na przystanku, w efekcie usprawnia transport zbiorowy. Eliminuje manewry skrętne autobusu podczas podjazdu i odjazdu, kiedy zachodzenie przodu lub tyłu pojazdu na przystanek zagraża pieszym, a siła odśrodkowa wewnątrz pojazdu - pasażerom. Pozwala odzyskać miejsce i powiększyć obszar przystanku, w efekcie usprawnia wymianę pasażerów. Oczekujący nie blokują ruchu pieszych, idący nie muszą przeciskać się między oczekującymi. Poprawia się funkcjonalność przestrzeni otaczającej przystanek. W tym momencie należy się odwołać do Strategii Miasta Słupska na lata 2017 - 2022, która mówi, że „priorytetami w zakresie mobilności są: racjonalizacja potrzeb transportowych i rozwój transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego. Projekty mające wdrożyć tę politykę w życie są realizowane w Słupsku w niewystarczającym tempie i skali. Wciąż dominuje transport samochodowy, brakuje dobrej polityki wobec pieszych, a kwestie e-usług nie są wiązane z mobilnością. Tymczasem miasto pod wieloma względami jest znakomicie dostosowane do wdrażania nowoczesnej mobilności. Dlatego

naszym celem jest, aby do 2022 r. w Słupsku w maksymalnym możliwym stopniu wdrożyć i ugruntować założenia zrównoważonego transportu."

Podsumowując, aktualnie omawiany jest wybór optymalnego wariantu w zakresie interwencji na ulicy Sienkiewicza, Tuwima i Wolności. W przypadku tych lokalizacji zasadnym jest przeznaczenie środków koniecznych na ich remont na likwidację zatok. Dzięki temu wygospodarowane zostanie miejsce dla pieszych oraz w ramach potrzeb dodatkowe miejsca parkingowe. Działania te wpisują się w realizację długofalowej polityki miasta idącej w kierunku racjonalizacji potrzeb transportowych i stosowania różnorodnych instrumentów ograniczających korzystanie z samochodu. Przypadkowa awaria wodociągowa w zatoce Sienkiewicza pokazała, że takie rozwiązanie jest korzystne dla wszystkich. W dniach 24, 25 i 26 stycznia autobusy zatrzymywały się na pasie jezdni. Pełen zapis monitoringu obrazujący ruch drogowy w tym okresie dostępny jest w Zarządzie Infrastruktury Miejskiej. Można na nim zaobserwować, że prędkość pojazdów spadła, została uwolniona duża przestrzeń dla pieszych, a uciążliwość funkcjonowania tam komunikacji zbiorowej została zniwelowana. W załączeniu przekazuję również wyciąg z opracowania autorstwa Pana Pawła Kołacz „Przepis na ulicę" (http://www.pzr.org.pl/o-fundacji/), gdzie w przystępny sposób opisowy i graficzny wyjaśniona jest idea przyświecająca również nam. Zachęcam Państwa również do lektury strony internetowej stowarzyszenia Zielone Mazowsze www.zm.org.pl, które od lat propaguje coraz bardziej rozpoznawalne hasło "Zatoki? To się leczy". Przykładem odchodzenia od budowy zatok autobusowych w Polsce jest m.in. Szczecin - w załączeniu artykuł z Gazety Wyborczej z 18 grudnia 2014 roku pt. „Zatoki? "To się leczy". Komunikacyjny przykład ze Szczecina".

Z up. PREZYDENTA
Miasta Słupska
Marek Biernacki
ZASTĘPCA PREZYDENTA

W załączeniu:
1. Pismo Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Sienkiewicza 5 z dnia 01.12.2016 r.
2. E-mail mieszkanki ul. Armii Krajowej 30 z dnia 30.12.2016 r.
3. Wyciąg z z opracowania autorstwa Pana Pawła Kołacz „Przepis na ulicę"
4. Artykuł z Gazety Wyborczej z 18 grudnia 2014 roku pt. „Zatoki? "To się leczy". Komunikacyjny przykład ze Szczecina"