

30 - XXXVI sesja Rady Miejskiej, 22 lutego 2017

Radny w ramach interpelacji zwrócił się do Prezydenta Miasta o przedstawienie szczegółowej informacji, która będzie stanowiła podstawę do dalszej dyskusji, nt. polityki realizowanej przez Prezydenta w zakresie rozwoju transportu rowerowego, budowy ścieżek rowerowych oraz w aspekcie proponowanych zmian i likwidacji zatok autobusowych.

Prezydent Miasta Słupska
pl. Zwycięstwa 3
76-200 Słupsk



Słupsk, dn. 8.03.2017 r.

[Handwritten signature]

KiT-RDT-II.0003.6.2017



Sz.P.
Paweł SZEWCZYK
RADNY
Rady Miejskiej w Słupsku

W odpowiedzi na interpelację sesyjną numer ORM.0003.30.2017 z dnia 22 lutego 2017 roku dotyczącą informacji na temat polityki realizowanej przez Prezydenta Miasta w zakresie rozwoju transportu rowerowego, budowy ścieżek rowerowych oraz proponowanych zmian i likwidacji zatok autobusowych informuję, że te kwestie zostały szczegółowo opisane w „Strategii Rozwoju Miasta Słupska na lata 2017 - 2022” (rozdział „Dziedziny Strategiczne i kierunki rozwoju”, dziedzina V punkty 23 i 24) przyjętej uchwałą Rady Miejskiej w Słupsku numer XXXV/415/2017 w dniu 25 stycznia 2017 r. Ponadto politykę Prezydenta Miasta wyraźnie odzwierciedlają obecnie realizowane inwestycje drogowe, tj. „Budowa ciągu pieszo-rowerowego na ulicy Bohaterów Westerplatte w Słupsku”, czy planowane na II połowę 2017 i I połowę 2018 przebudowa ulicy F. Szafranka i Aluchny-Emelianow, w ramach której powstaną wzdłuż jezdni wydzielone pasy dla rowerzystów. Obecnie opracowywane/opracowane dokumentacje projektowe dotyczące ulic Braci Staniuków, 3-Maja - w ramach „Projektu budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10”, M. Zaborowskiej, Legionów, J. Piłsudskiego czy Zygmunta Augusta zawierają w sobie elementy infrastruktury rowerowej spójnej z dzisiejszą siecią dróg rowerowych. Miasto, we współpracy z ościennymi gminami i GDDKiA, uczestniczy również w opracowaniu koncepcji przebudowy DK 21 Kobylnica-Słupsk-Ustka. Koncepcja ta uwzględnienia budowę ciągów pieszych i rowerowych na całym odcinku DK21. Szczególną uwagę należy również zwrócić na projekt „Łamiemy bariery, łączymy pokolenia - rewitalizacja obszaru Podgrodzia, Starego Miasta i Śródmieścia Miasta Słupska” - w ramach tego projektu przewidziano realizację m.in dwóch poniższych zadań:

- Zagospodarowanie nabrzeży rzeki wraz z elementami poprawiającymi dostępność komunikacyjną (kładki, podjazdy, pomosty);

- Przebudowa i modernizacja infrastruktury w ciągu pasów drogowych następujących ulic: Mostnika, Dominikańska, Kowalska, Szarych Szeregów, Armii Krajowej - poprawa dostępności komunikacyjnej obiektów aktywizacji społecznej, kulturalnej oraz polityki opiekuńczej.

Projekt kładzie szczególny nacisk na komunikację pieszą i rowerową, uzupełnia sieć dróg rowerowych na obszarze Starego Miasta. W wielu projektach założone jest wprowadzenie jednolitych stref uspokojonego ruchu pojazdów, co w efekcie pozwala na bezpieczne wprowadzenie rowerzystów i innych mniej uprzywilejowanych uczestników ruchu na jezdnię.

Reasumując, polityka Prezydenta Miasta Słupska dotyczącą infrastruktury rowerowej zawiera się w poniższych punktach:

1. Budowa nowych dróg rowerowych lub ciągów pieszko-rowerowych w ramach realizacji inwestycji drogowych (ul. Szarych Szeregów - 2019r., Armii Krajowej - 2020r., Szafranka 2017-2018r., Aluchny-Emelianow 2017-2018r., Zygmunta Augusta - dokumentacja projektowa 2017r., Piłsudskiego - dokumentacja projektowa 2016r., Legionów - dokumentacja projektowa 2017r., IV etap Ringu - dokumentacja projektowa 2015r., Zaborowskiej 2017-2018, węzeł transportowy 2019-2021)
2. Uspójnienie istniejącej sieci dróg rowerowych na obszarze centrum Miasta (w załączeniu mapa z Gminnego Programu Rewitalizacji)
3. Budowa brakujących odcinków lub modernizacja dróg rowerowych łączących istniejące ciągi rowerowe na terenie miasta z ciągami rowerowymi na terenach gmin ościennych (ul. Gdańska - 2015, ul. Westerplatte - 2017, 3-Maja w ramach R-10 2017-2019, Kobylnica-Słupsk-Ustka koncepcja przebudowy DK21 2016-2017)
4. Modernizacja istniejących ciągów oraz ujednolicenie standardów dróg rowerowych na obszarze miasta (ul. Szczecińska 2015, Kołłątaja 2015, Sienkiewicza 2017-2020, Anny Łajming 2017-2020, przebudowa wiaduktu na ul. 3 Maja 2016r.)
5. Budowa, rozbudowa infrastruktury towarzyszącej oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. stojaki, parkingi dla rowerów, śluzy dla rowerzystów, itp. (ul. Kołłątaja 2015r., Szczecińska 2015r., Wojska Polskiego 2015r.).

Zachęcam jednocześnie do zapoznania się z mapą obrazującą docelowy układ dróg rowerowych na terenie miasta przekazaną jako załącznik do pisma kierowanego 09.11.2016 r. do Przewodniczącej Rady Miejskiej Beaty Chrzanowskiej oraz Radnej Anny Rożek Przewodniczącej Komisji Porządku Publicznego i Planowania Przestrzennego.

Odnosząc się natomiast do likwidacji zatok autobusowych polityka Miasta związana z promowaniem zrównoważonego transportu zakłada nadanie większych priorytetów komunikacji zbiorowej poprzez: likwidację zatok, budowę śluz autobusowych czy też budowę - wytyczenie na obszarze centrum miasta w oparciu o istniejącą infrastrukturę bus pasów. Intencja dotycząca zatok autobusowych została opisana w piśmie (w załączeniu kopia) do Przewodniczącej Rady Miejskiej w Słupsku

Pani Beaty Chrzanowskiej. Powszechnie dostępne źródła informacji, jak również polityki transportowe innych miasta wskazują że powyższe rozwiązania przyczyniają się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji miejskiej, jednocześnie podnosząc ich sprawność i efektywność. Proponowane rozwiązania w zakresie zatok przekładają się na podniesienie komfortu pieszych, w miejscach zatok można zlokalizować wygodne perony dla oczekujących podróżnych, nie kolidujące z istniejącymi ciągami pieszymi. Perony takie dużo łatwiej jest dostosować do potrzeb osób starszych czy z ograniczoną sprawnością ruchową. Poniżej załączam kilka interesujących linków: badania przystanków wykonane na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie http://wrzutnia.zm.org.pl/pub/ztm/Raport_Przystanki_cz-badawcza.pdf, artykuły dotyczące zatok http://www.zm.org.pl/?a=kds_zatoki-14c, http://www.zm.org.pl/download/prezentacje/1412zatoki_przystankowe_kds.pdf

Z up. PREZYDENTA
Miasta Słupska

Marek Biernacki
ZASTĘPCA PREZYDENTA

W załączeniu:

1. Mapą obrazującą docelowy układ dróg rowerowych na terenie miasta
2. Mapa planowanego układu dróg rowerowych na obszarze rewitalizacji
3. Pismo z dnia 30.01.2017 nr KIT-RDT-I.0003.1.2017

Do wiadomości:

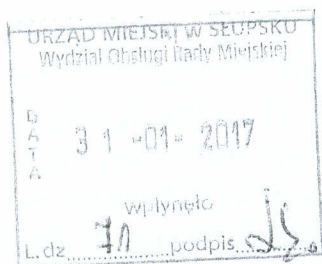
P. Beata CHRZANOWSKA - Przewodnicząca Rady Miejskiej w Słupsku

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 tylko 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 pożądanego 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.

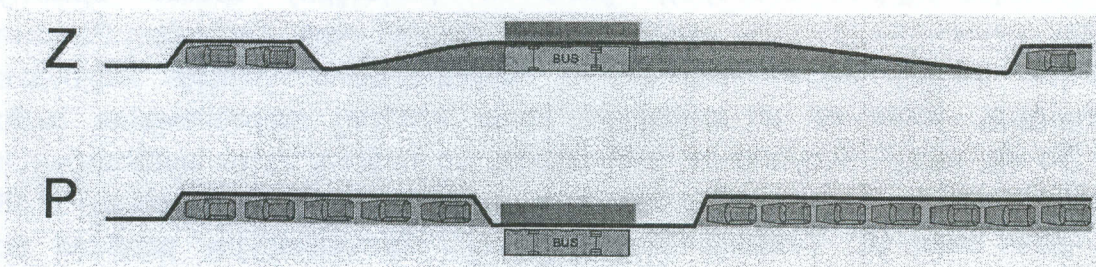
W związku z tym, że temat budzi Państwa emocje chciałbym przy tej okazji wyjaśnić, co już było przedmiotem analiz i zostało zaprojektowane, a co będziemy robić w dalszej kolejności. Interwencji w zakresie remontu wymagają zatoki autobusowe na Wolności, dwie na Sienkiewicza, dwie na Armii Krajowej, na 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 związane 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."

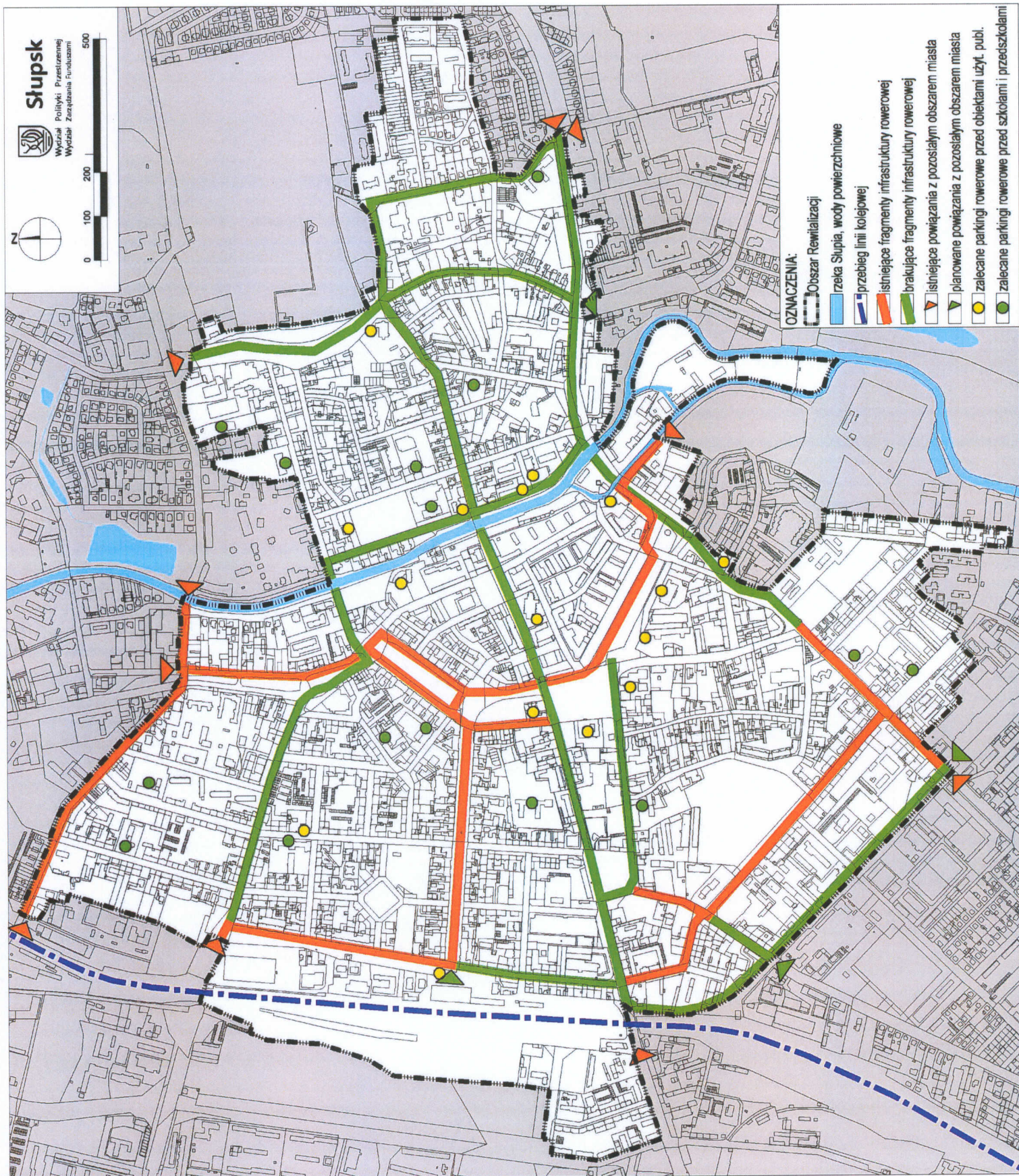
Podsumowując, aktualnie omawiany jest wybór optymalnego wariantu w zakresie interwencji na ulicy Sienkiewicza, Tuwima i Wolności. W przypadku tych lokalizacji zasadnym jest przeznaczenie środków koniecznych na ich remont na likwidację zatok. Dzięki temu wygospodarowane zostanie miejsce dla pieszych oraz 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 Bielecki
ZASTĘPCĄ 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 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"



OZNACZENIA:

Obszar Rewitalizacji

rzeka Stupa, wody powierzchniowe

przebieg linii kolejowej

istniejące fragmenty infrastruktury rowerowej

brakujące fragmenty infrastruktury rowerowej

istniejące powiązania z pozostałym obszarem miasta

planowane powiązania z pozostałym obszarem miasta

zalecane parkingi rowerowe przed obiektami użyt. publ.

zalecane parkingi rowerowe przed szkołami i przedszkolami

LEGENDA:

- linie czerwone - istniejące drogi rowerowe,
- linie zielone - planowane przebiegi dróg rowerowych,
- linie niebieskie - ciągi pieszo - rowerowe,
- linie żółte - szlaki rowerowe turystyczne,

