

DK.0012.6.2020

Odpowiedź na interpelację Radnego

Interpelacja Radnego Pana Andrzeja Piekarskiego, z dnia 20.02.2020 r., przekazana przy piśmie DRM.0003.20.2020 z dnia 20.02.2020 r.

Treść interpelacji: w załączeniu (dotyczy usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej poprzez uruchomienie szybkich połączeń)

Treść odpowiedzi:

W związku z otrzymaną interpelacją dotyczącą usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim, informuję, że dążąc do spełnienia najważniejszych postulatów przewozowych kierowanych pod adresem transportu zbiorowego, w możliwie największym stopniu, przy konstrukcji optymalnego układu tras linii komunikacji miejskiej przyjmuje się, że w obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi komunikacji miejskiej, powinno się zapewnić relatywnie wysoką i rytmiczną częstotliwość kursowania pojazdów. Zmierzać także należy do utrzymywania rozbudowanej sieci połączeń bezpośrednich, łączących najważniejsze źródła i cele ruchu na obsługiwanym obszarze. Poza największymi miastami, w których czas podróży wyprzedza znaczeniem bezpośredniość, pasażerowie komunikacji miejskiej z reguły akceptują wydłużenia tras linii (i w konsekwencji – czasu przejazdu), o ile służą one objęciu bezpośrednimi połączeniami najbardziej pożądanym przez nich relacji.

Najważniejszym dylematem decyzyjnym przy projektowaniu zmian w ofercie przewozowej, jest konieczność dokonania wyboru pomiędzy względnie dużą liczbą linii – zapewniających oczekiwania mieszkańców względem połączeń bezpośrednich, a względnie wysoką częstotliwością obsługi znacznie mniejszej liczby linii, co skutkuje potrzebą częstszego przesiadania się. Częstotliwość i bezpośredniość są bowiem – w warunkach dysponowania ograniczonymi środkami budżetowymi – postulatami rozłącznymi względem siebie.

Skoro mieszkańcy preferują połączenia bezpośrednie pomiędzy różnymi dzielnicami (osiedlami) miasta, czyli nie chcą się przesiadać, to aby zaspokoić ich oczekiwania, należy w danej sieci komunikacyjnej utrzymywać względnie wysoką liczbę linii. Wspomniane już ograniczenia budżetowe nie pozwalają z kolei, jak życzyliby sobie tego mieszkańcy, na funkcjonowanie każdej z tych linii z bardzo wysoką częstotliwością.

Wprowadzenie zmian w przebiegu tras linii 2 i 7, o których Pan pisze, spowodowałoby, że dwie z trzech najważniejszych linii w mieście omijałyby ściśle centrum miasta oraz najważniejsze generatory ruchu. Ponadto wycofanie linii 2 i 7 z obsługi ul. Wojska Polskiego, Polskiej Organizacji Wojskowej i Słowackiego (zarówno na odcinku śródmiejskim, jak też w okolicy Galerii Focus Mall), znacznie obniżyłoby oferowane łączne częstotliwości kursowania autobusów na wspólnie obsługiwanym ciągu komunikacyjnych.

Prowadzone cyklicznie w Piotrkowie Trybunalskim badania wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej wykazują, że najlepiej wykorzystywanymi zespołami przystanków są te zlokalizowane przy ul. Polskiej Organizacji Wojskowej i Słowackiego. Znaczną wymianą pasażerów charakteryzują się także przystanki przy al. Armii Krajowej (przy ul. Szkolnej i Polnej) oraz Wojska Polskiego. Przystanki zlokalizowane na ciągu ulic: Słowackiego (od skrzyżowania z ul. Kostromską), al. Armii Krajowej, ul. Wojska Polskiego, Polskiej Organizacji Wojskowej, Słowackiego (do pl. Kościuszki) obsługują przeszło 70% pasażerów piotrkowskiej komunikacji miejskiej. Oznacza to, że w Piotrkowie Trybunalskim

stosunkowo niewielu pasażerów podróżuje pomiędzy przeciwległymi rejonami miasta, natomiast zdecydowanie najczęściej podróży odbywa się pomiędzy poszczególnymi osiedlami i centrum. Tym samym należy uznać, że wycofanie linii 2 i 7 z obsługi centrum miasta spowoduje wyłącznie zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów a w konsekwencji spadek przychodów z biletów. Potwierdzeniem tej tezy jest spadek przychodów z biletów odnotowany w okresie październik 2019 r. – styczeń 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu przełomu lat 2018 i 2019 o przeszło 13%, na co wpływ ma m.in. omijanie ul. Polskiej Organizacji Wojskowej przez autobusy MZK jadące w kierunku zachodnim miasta oraz brak obsługi al. Armii Krajowej i ul. Wojska Polskiego.

W sierpniu 2009 r. (przy wprowadzaniu nowych tras linii i rozkładów jazdy) zmodyfikowano trasę linii 10, tak, by łączyła os. Słowackiego z os. Wyzwolenia i ul. Rakowską najkrótszą możliwą trasą czyli al. Piłsudskiego i Kopernika. Pomimo zwiększenia częstotliwości kursowania tej linii do 20 minut przez większą część dnia powszedniego, na skutek interwencji pasażerów, po niespełna czterech miesiącach przywrócono jej poprzednią trasę, która obowiązuje do dziś. Chciałbym także zwrócić Pana uwagę, że za szybkie połączenie w relacji północ – południe, należy uznać obecną linię 4, która łączy m.in. rejon ul. Dmowskiego i os. Słowackiego z os. Wysoka – Łódzka. W relacji tej podróżuje zaledwie ok. 15% pasażerów tej linii – co jednoznacznie świadczy o niewielkim zapotrzebowaniu na tego typu połączenia.

Reasumując, optymalnym układem tras linii komunikacji miejskiej w mieście wielkości Piotrkowa Trybunalskiego jest taki, w którym zapewnione zostaną połączenia - ze względnie wysoką częstotliwością – poszczególnych rejonów miasta z centrum i najważniejszymi generatorami ruchu. W przypadku dysponowania większymi środkami finansowymi można rozważyć uruchomienie dodatkowych (szybkich) połączeń, nie może natomiast odbywać się to kosztem obecnie funkcjonujących linii autobusowych.

DYREKTOR
Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta

Karol Szokalski

.....
Podpis osoby sporządzającej odpowiedź

WICEPREZYDENT MIASTA
Piotrkowa Trybunalskiego

Andrzej Kacperek

.....
Akceptacja Wiceprezydenta