

KKRP Rykowski K.



PREZYDENT  
MIASTA PABIANIC



29. 08. 2018



Pabianice, dnia 28. sierpnia 2018 r.

SPM-I.0003.116.2018

Szanowny Pan  
Andrzej Żeligowski  
Przewodniczący  
Rady Miejskiej w Pabianicach  
w/m

**dot. odpowiedzi na wniosek w sprawie zmiany trasy linii autobusowej nr 1**

Odpowiadając na wniosek Koalicyjnego Klubu Radnych Pabianice z dnia 1 sierpnia br. w sprawie zmiany trasy linii autobusowej nr 1, pragnę podziękować za złożoną propozycję i zapewnić, że szczegółowo ją przeanalizowałem. Szereg argumentów przemawia jednak za pozostawieniem dotychczasowej trasy linii nr 1 bez zmian:


1. W dniu 6 sierpnia 2018 r. odbył się przejazd próbny autobusem wnioskowaną trasą. Ze względu na występujące utrudnienia w manewrowaniu autobusem, komisja dokonująca przejazdu negatywnie zaopiniowała możliwość skierowania regularnej komunikacji autobusowej trasą, której dotyczy wniosek. W załączniku przekazuję kserokopię protokołu z przejazdu próbnego.
2. Czas przejazdu linii 1 uległby wydłużeniu od 6 minut w godzinach pozaszczytowych do ok. 10 minut w godzinach szczytowych. Biorąc pod uwagę, że trasa linii 1 już obecnie jest bardzo długa (pokonanie pełnego kółka Dworzec PKP – Waltera-Jankego – Dworzec PKP trwa, zgodnie z rozkładem jazdy, od 54 do 61 minut), dalsze jej wydłużenie spowoduje jeszcze większą destabilizację rozkładu jazdy i trudność z zachowaniem punktualności.
3. Spodziewany jest brak akceptacji większości pasażerów korzystających z linii 1 dla dalszego wydłużenia trasy. Przejazd z pętli Waltera-Jankego na Dworzec PKP trwałby nawet do 40 minut. Jest to czas nieakceptowalny dla tak relatywnie niewielkiej odległości (dla porównania – byłby to czas zbliżony do przejazdu tramwaju linii 41 od pętli przy ul. Wiejskiej do Ronda Lotników Lwowskich albo autobusu linii T z Dworca PKP do Guzewa).
4. Rozkład jazdy zadań, obsługujących naprzemiennie linie 1, 3 i 5 przewiduje 10-minutowe postoje na pętli Dworzec PKP. Wnioskowane wydłużenie trasy oznaczałoby de facto likwidację przerw (rozwiązanie niemożliwe do wdrożenia z uwagi na ustawę o czasie pracy kierowców i konieczność zapewnienia postoju dla wyrównania ewentualnych opóźnień w rozkładach jazdy) bądź wymagałoby skierowania do obsługi łączonych linii 1-3-5 dodatkowego autobusu i dwóch dodatkowych kierowców.

5. Objęcie wydłużoną trasą dotyczyłoby relatywnie niewielkiej grupy pasażerów (umiarkowana gęstość zabudowy jednorodzinnej). Proponowana zmiana trasy prawdopodobnie skutkowałaby spadkiem ogólnej liczby pasażerów linii 1, a nie jej wzrostem (nieatrakcyjny czas przejazdu i poczucie daremnej „jazdy w kółko” – dwukrotne pokonywanie tego samego skrzyżowania Myśliwska / ks. Piotra Skargi).
6. Odległość od skrzyżowania ulic ks. Piotra Skargi i Spokojnej do przystanku Myśliwska / Dolna (na którym zatrzymują się autobusy linii 1 i N4B) to ok. 600 m, natomiast do przystanku Rzgowska 218 (przystanek linii T) – to ok. 550 m (bądź ok. 600 m do przystanku Rzgowska 4). Są to odległości, mieszczące się w powszechnie obowiązujących standardach dostępności komunikacyjnej.
7. W projektowaniu sieci komunikacyjnych należy unikać wielowariantowości tras. Jak wynika bowiem z różnych badań i analiz, prowadzonych w porównywalnych wielkością sieciami komunikacji miejskiej w kraju, jest prawidłowością, że sieć zapewniająca większą dostępność przestrzenną, wynikającą z dużej liczby obsługiwanych tras, charakteryzuje się o wiele niższą efektywnością ekonomiczną od porównywalnej wielkością sieci komunikacyjnej o gorszej dostępności przestrzennej (mniej wariantów tras, a więc w konsekwencji duża liczba kursów wykonywanych w ramach każdego wariantu trasy). Wynika to z trudności – w przypadku sieci o dużym skomplikowaniu – dotarcia z informacją o ofercie przewozowej do całej populacji potencjalnych klientów.
8. Badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów przeprowadzone w Pabianicach na reprezentatywnie dobranej grupie pasażerów pokazują jednoznacznie, że częstotliwość kursowania jest dla pasażerów ważniejszym postulatem przewozowym niż dostępność (bliskość do przystanku). Analogiczne wyniki występują także w innych miastach kraju. Spodziewamy się zatem, że pasażerowie – mając do wyboru autobus raz na godzinę na wydłużonej trasie (wnioskowany co trzeci kurs) oraz co 20 minut na ul. Myśliwskiej – będą i tak wsiadać do autobusu na ul. Myśliwskiej. Prawidłowość tę potwierdza casus ul. Gawrońskiej. Do kursującego tamtędy raz na 60 – 80 minut autobusu linii 263 wsiada przez cały dzień zaledwie od 12 do 20 osób. Tymczasem na głównych ciągach komunikacyjnych, gdzie autobusy kursują częściej, popyt jest nieporównywalnie większy (od 412 do 467 osób wsiadających na przystanku Grota-Roweckiego / Bugaj). Podjazd autobusu na ul. Gawrońskiej z jednej strony postulowany jest przez mieszkańców (setki podpisów zbierane w tej sprawie, niemające odzwierciedlenia w faktycznym popycie), z drugiej strony jest zaś przedmiotem krytyki ze strony pozostałych pasażerów (autobus „zbacza” z głównego ciągu komunikacyjnego osiedla, żeby przejechać przez ul. Gawrońską niegenerującą istotnego popytu). Tymczasem przypadek linii 1 w porównaniu do linii 263 z trzech powodów byłby jeszcze bardziej skrajny. Po pierwsze, czas przejazdu linii 263 z Waltera-Jankego do centrum jest analogiczny do innych linii, jadących głównym ciągiem komunikacyjnym, natomiast w przypadku linii 1 uległby znacznemu wydłużeniu. Linia 263 obsługuje blokowisko przy ul. Gawrońskiej, zaś linia 1 obsługiwałaby zabudowę jednorodzinną. Wreszcie, trasa linii 263 co do zasady przebiega ul. Gawrońską (jest to jednoznaczne dla pasażerów), a na linii 1 tylko co 2 – 3 kurs realizowany byłby okrężnie (rozwiązanie nieczytelne).
9. Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii przyjęto jako nadrzędną wytyczną do konstrukcji rozkładów jazdy w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Pabianice na lata 2017-2025*, przyjętym 20 kwietnia 2017 r. przez Radę Miejską w Pabianicach uchwałą nr XXXIX/519/17. Tymczasem realizowanie co 2-3 kursu linii 1 wydłużoną trasą spowodowałoby zaburzenie taktu tych kursów z liniami 4 i 6 (odcinek centrum – szpital) oraz z liniami 3 i 5 (odcinek cmentarz –

dworzec). Zachowanie częstotliwości modułowej (20 minut dla linii 1) jest warunkiem koniecznym dla zapewnienia synchronizacji kursów w skali całej sieci komunikacyjnej.

10. W planie transportowym przyjęto także dążenie do rytmicznych odjazdów w ramach każdej z linii. Zrealizowanie co 2 – 3 kursu wydłużoną trasą spowodowałyby nieregularność kursów linii 1 na odcinku od ul. ks. Piotra Skargi do Dworca PKP. Autobusy linii 1 w godzinach szczytu kursowałyby co 10 – 30 minut zamiast co 20 minut. Nie tylko powoduje to zaburzenie odczuwalnej częstotliwości na linii 1, ale także utrudnia zapamiętanie rozkładu jazdy (obecnie końcówki minutowe odjazdów linii 1 w dni powszednie w kolejnych godzinach powtarzają się).
11. Realizacja co drugiego kursu wydłużoną trasą oznaczałaby wykonanie w skali roku dodatkowych 13.016 wozokilometrów, co kosztowałoby 99.962,88 zł. W przypadku co trzeciego kursu praca eksploatacyjna byłaby zwiększona o 8.677 wzm, co wymagałoby wyasygnowania dodatkowych 66.639,36 zł.

Pragnę zapewnić, że rozwijanie oferty publicznego transportu zbiorowego jest dla mnie priorytetem. Biorąc jednak pod uwagę podniesione powyżej argumenty, optuję za pozostawieniem dotychczasowej trasy linii autobusowej nr 1 bez zmian.

  
PREZYDENT  
MIASTA PABIANIC  
Grzegorz Mackiewicz

**Załączniki:**

1. Protokół z przejazdu próbnego ITK.0003.18.2018 z dnia 6 sierpnia 2018 r.

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. MZK Sp. z o.o.
3. SPM I w/m
4. ITK a/a