

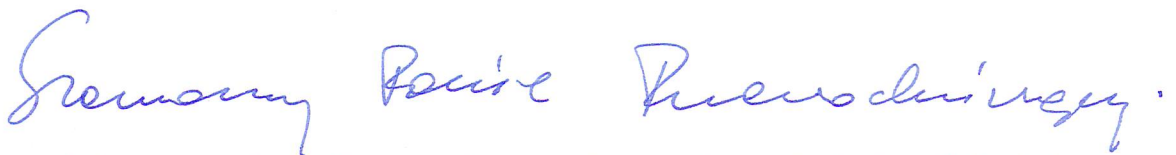
Zastępca
Prezydenta Miasta Poznania

Or-II.0003.2.175.2012

041012 - 523

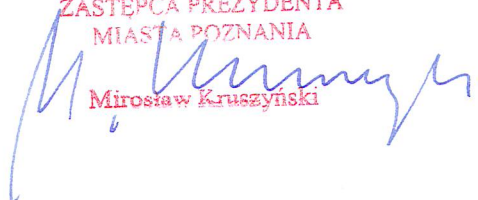
Poznań, 4 października 2012 r.

**Pan
Mariusz Wiśniewski
Radny Miasta Poznania**



Odpowiadając na zapytanie Pana Radnego złożone podczas XXXVII sesji Rady Miasta Poznania w dniu 25 września 2012 r. w sprawie linii autobusowej łączącej Rataje z centrum miasta, uprzejmie informuję, że w związku z wcześniejszym pismem Pana Radnego przesłanym drogą elektroniczną dotyczącym obsługi komunikacyjnej Rataj, w tym kwestii poruszonej w zapytaniu Pana Radnego, odpowiedzi w sprawie udzieliłem pismem znak: GKM-XII.7243.8.9.2012.

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Mirosław Kruszyński

* Miasto know-how

Urząd Miasta Poznania, plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań
tel. +48 61 878 53 23, miroslaw_kruszynski@um.poznan.pl, www.poznan.pl

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

POZnań*

GKM-XII.7243.8.9.2012

Poznań, 04, 10, 2012r.

Pan
Mariusz Wiśniewski
Radny Rady Miasta Poznania
pl. Kolegiacki 17
61-841 Poznań

Janusz Pasiński
Nawiązując do Pańskiego pisma przesłanego drogą elektroniczną z dnia 10 września 2012 r., w sprawie bieżących spraw ZTM, uprzejmie wyjaśniam, że:

Linia autobusowa A

Decyzja o podziale linii A na dwie linie 45 i 97 została podjęta po uwzględnieniu szeregu argumentów.

Z chwilą uruchomienia dodatkowych linii na nowej trasie tramwajowej do Franowa (oprócz linii nr 16 również nr 1 i nr 18), nastąpiła reorganizacja komunikacji autobusowej na Ratajach. Jednym z elementów reorganizacji jest podział linii pospiesznej A na dwie linie: 45 i 97. Linia nr 45 zastąpiła linię A na Grunwaldzie, kursując od os. Kopernika do ronda Kaponiera i w przeciwieństwie do linii A zatrzymująca się na wszystkich przystankach, co spełnia oczekiwania mieszkańców (poprawa dostępności) i jest efektem poprawy warunków ruchu na przebudowanych ulicach Bułgarskiej i Bukowskiej. Utrzymana została także obecna częstotliwość kursów tj. co 15/20 minut. Linia nr 97 zastąpiła linię A na Ratajach, kursuje od Dworca Rataje do Szpitala na os. Rusa i zatrzymuje się na wszystkich przystankach. Utrzymana została także obecna częstotliwość kursów tj. co 15/20 minut.

Podział linii A rozważany był od kilku lat: „Zaproponowano – po otwarciu centrum handlowego na Marcelinie – likwidację linii A kosztem wprowadzenia nowej linii [...] (Os. Kopernika – Rondo Kaponiera) [...]” (źródło: opracowanie BIT dla UM Poznania pt. „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób komunikacją miejską w Poznaniu”, pkt. 8. Synteza, Poznań, listopad 2004). Podstawowym argumentem za tym pomysłem była najniższa punktualność spośród wszystkich linii autobusowych, co było z kolei efektem najdłuższej trasy (15,44 km) i jej bardzo kolizyjnym przebiegiem przez centrum i ulicę Królowej Jadwigi. Na skutek kongestii transportowej, na linii bardzo często dochodziło do nierealizowania kursów, stąd oferowana częstotliwość w praktyce wykonywana była o połowę rzadziej, a 8 pojazdów obsługujących linię nie wykonywało pracy przewozowej tak jak autobusy na pozostałych liniach. W chwili obecnej pracę na liniach 45 i 97 wykonuje łącznie 7 pojazdów, a wskaźnik wykonania rozkładu jazdy wzrósł w porównaniu z dotychczasowym wskaźnikiem dla linii A. Utrzymywanie linii

* Miasto know-how

Urząd Miasta Poznania, plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań

tel. +48 61 878 53 20, fax +48 61 878 55 05, mirosław_kruszynski@um.poznan.pl, www.poznan.pl

A w skali roku jest bowiem droższe o koszt 213 747 wozokilometrów (1697708 zł) niż łączne koszty linii nr 45 i 97 (źródło: materiały ZTM Poznań).

Podział linii A wynika również z przyjętego priorytetu dla komunikacji tramwajowej, która jako jedyna oferuje w śródmieściu szybki i bezkolizyjny przejazd. Np. dojazd do centrum miasta z rejonu ulicy Piaśnickiej, którą przed budową trasy kursowały autobusy linii A, zapewniają linie tramwajowe nr 16 i 18. Dalszy przejazd w kierunku Grunwaldu jest możliwy po przesiadce na linie tramwajowe (6 i 13) lub autobusowe (np. 45, 48, 59, 63, 69, 77, L). Możliwe jest także skorzystanie z linii nr 1 i bezpośredni przejazd na Grunwald, np. w rejon ul. Grochowskiej czy Bułgarskiej, natomiast osoby dojeżdżające na Grunwald z rejonu Ronda Rataje mają z kolei do dyspozycji linie nr 6, 7 lub 13.

Stoję na stanowisku, że dublowanie się oferujących szybki i punktualny przejazd tras tramwajowych z kolizyjnymi trasami autobusowymi jest także działaniem niegospodarnym pod względem generowania kosztów obsługi linii. Jest to istotną kwestią w warunkach ograniczeń budżetu miasta i szukania oszczędności. Ponadto zgodnie z przyjętą polityką transportową miasta przebiegi linii autobusowych są zmieniane tak, aby nie pokrywały się z trasami tramwajowymi, które charakteryzują się większą zdolnością przewozową. Jednocześnie dzięki temu zachęcamy pasażerów do przesiadki na bardziej efektywną (wydzielone torowiska), i zbudowaną na zasadzie synchronizacji kursów, komunikację tramwajową, która w coraz większym stopniu uzyskuje priorytet względem pojazdów samochodowych. „Założono, że zmodernizowana sieć tramwajowa stanowić powinna podstawowy środek transportu miejskiego. [...] Autobus pełnić ma funkcje dowozowe i wspomagające na mniej obciążonych odcinkach.” (źródło: Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Poznańskiej należący do Polityki Transportowej Poznania, przyjętej Uchwałą Rady Miasta Poznania Nr XXIII/269/III/99 z 18.11.1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania Polityki transportowej Poznania, pkt. 4.2.1 „Kierunki rozwoju transportu publicznego”).

Dodatkowo od września br. ZTM zwiększył dwukrotnie częstotliwość kursów na linii tramwajowej nr 18, której trasa w docelowym wariantcie w dużej mierze pokrywa się z trasą linii A. Nadmieniamy też, że zmianom podobnym jak te na linii A i preferowaniu komunikacji tramwajowej służą też inne działania ZTM o charakterze kompleksowym. Przykładem może być zmiana trasy linii autobusowej nr 63 i wyeliminowanie jej przebiegu z zakorkowanej ul. Wyszyńskiego. Równocześnie celem wzmocnienia odcinka Most Teatralny – Rondo Śródka od września br. skierowana została tamtędy czwarta linia tramwajowa tj. nr 3. Za „Projektem Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego śródmieścia Poznania” (Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań, maj 1999 r.): „Podstawową funkcję w organizacji dostępu do centrum i śródmieścia winna spełniać komunikacja szynowa” (źródło: „Główne założenia rozwiązań komunikacyjnych przejęte w projekcie Planu”, rozdział „Cele rozwiązań komunikacyjnych w Planie”, pkt. 3).

Ważnym argumentem przemawiającym za podziałem linii A jest wreszcie remont Ronda Kaponiera i planowane zamknięcie Mostu Uniwersyteckiego oraz rozpoczęcie od jesieni br. przebudowy węzła „Towarowa” tj. skrzyżowania ulic Towarowa / Matyi / most Dworcowy (w związku z budową Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego). Wg założeń projektu tymczasowej organizacji ruchu samochodów w ciągu ulic Matyi – most Dworcowy możliwość przejazdu będzie bardzo ograniczona. Pojazdy poruszać się będą jednym pasem ruchu w każdym z kierunków. Pasem tym poruszałyby się również autobusy, co wpłynęłoby na zwiększenie czasu przejazdu oraz pogorszenie punktualności linii.

Linia autobusowa nr 54

Zmiana trasy i rozkładu jazdy linii autobusowej nr 54 jest elementem kompleksowej korekty układu komunikacyjnego na Ratajach po uruchomieniu trasy tramwajowej na Franowo.

Uruchomienie trasy tramwajowej wymagało dokonania zmian w sieci autobusowej tak, by zapewnić dogodne przesiadki z autobusu na tramwaj. W ten sposób pasażerowie linii nr 54 uzyskali dogodny punkt przesiadkowy Piaśnicka / Kurlandzka skąd dalej możliwe jest kontynuowanie podróży za sprawą trzech linii tramwajowych nr 1, 16 i 18 – wszystkich kursujących dni robocze co 10 minut. Pasażerowie linii nr 54 do przystanku Piaśnicka / Kurlandzka docierają w ciągu 9 minut ze Szczepankowa (w 12 minut ze Sławia), co ważne bez jakichkolwiek utrudnień i korków, które często występują natomiast w rejonie Ronda Rataje. Po dokonaniu przesiadki dalsza jazda tramwajem umożliwia przykładowo dotarcie linią nr 1 do Ronda Starołęka w 11 minut, do Głogowskiej w 21 minut, linią nr 16 do Kórnickiej w 7 minut, do Garbar w 10 minut, do Mostu Teatralnego w 19 minut, linią nr 18 do Ronda Rataje w 9 minut, do Dworca PKS w 18 minut itd. W porównaniu do poprzedniego rozkładu czas dojazdu do węzłowych punktów na terenie miasta nie uległ pogorszeniu, a nawet poprawie za sprawą wysokiej punktualności kursów. Z przystanku Piaśnicka / Kurlandzka jest poza tym możliwa przesiadka na inne linie autobusowe nr 84 do Śródki itd. Możliwy jest obecnie także bezpośredni dojazd ze Sławia do Szpitala na Os. Rusa i kompleksu handlowego M1. Wcześniej mieszkańcy Szczepankowa i Sławia zwracali się do nas o utworzenie takiego połączenia.

Pragnę zwrócić także uwagę na fakt, że w nowym rozkładzie jazdy częstotliwość kursów zwiększona została niemal dwukrotnie. Dzięki temu mieszkańcy Sławia i Szczepankowa w godzinach szczytu mogą korzystać z kursów z co 12 minut, tak jak na najważniejszych liniach śródmiejskich. Także w soboty i święta podwojono częstotliwość kursów i w miejsce kursów co 50 minut, jak poprzednio, autobusy stają na przystankach co 30 minut. To bardzo istotna zmiana i duże udogodnienie dla pasażerów, a z naszej strony wymagało to wygospodarowania zwiększonych środków finansowych na obsługę linii.

Nadmieniam ponadto, że zmiany wprowadzone w komunikacji na terenie Rataj i sąsiednich osiedli poddane były od wiosny br. konsultacjom społecznym i opiniowane były przez Rady Osiedli oraz Stowarzyszenia. Jesteśmy przekonani, że obecny układ linii nr 54 znacznie lepiej i w szerszym wymiarze zaspokaja potrzeby wszystkich pasażerów.

Tablica informacyjna na dworcu Rataje

Tablice elektroniczne informujące o odjazdach autobusów zamontowane na dworcach autobusowych, w tym również ta na dworcu Rataje, należą do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu. W dniu 07.09 br. MPK zostało poinformowane o awarii przedmiotowej tablicy.

Biletomat na przystanku tramwajowym „Żegrze III”

Biletomat ten został już naprawiony i wyposażony w czytnik Komkart.

Promocja 3+1

Informacja o promocyjnej ofercie 3+1 z dniem uchwalenia nowej taryfy została podana do publicznej wiadomości za pośrednictwem prasy i mediów lokalnych. Z dniem obowiązywania nowej

taryfy stosowna informacja została zamieszczona we wszystkich punktach sprzedaży biletów a także na stronie internetowej.

Jednocześnie informuję, że w chwili obecnej tylko 2 punkty sprzedaży biletów ZTM tj. Głogowska i Matejki są wyposażone w system komputerowy umożliwiający wykonanie skanów Komkart i kart PEKA w celu udokumentowania wydań bezpłatnych biletów. Dlatego też wyłącznie w wyżej wymienionych punktach sprzedaży następuje weryfikacja dokumentów osób uprawnionych do skorzystania z tej promocji.

Obsługa komunikacyjna „Term Maltańskich” oraz „Lodowiska Chwiałka”

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu prowadzi rozmowy z Termami Maltańskimi na temat zmiany trasy jednej z ratajskich linii autobusowych w taki sposób, aby zapewnić obsługę autobusową Term. Na spotkaniu, które odbyło się w dniu 21.09 br. w siedzibie Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej z przedstawicielami Term Maltańskich oraz Stowarzyszenia Lepsze Rataje. Przedstawiciel Term zobowiązał się do przygotowania i zebrania ankiet od osób korzystających z term na temat preferencji transportu, oczekiwań w tym zakresie itp. Na ich podstawie Zarząd Transportu Miejskiego przygotowuje propozycje rozwiązań drogowych wraz ze szczegółową analizą ekonomiczną.

W ramach obsługi „Lodowiska Chwiałka” przy ulicy Ojca Żelazka informujemy, że w chwili obecnej możliwym jest dojście od przystanku „Bielniki” na ulicy Droga Dębińska (ca 450 m) przez teren parkingu przy pływalni i drogą asfaltową na tyłach boiska piłkarskiego Warty. Mając na uwadze wnioski dotyczące poprawy obsługi tego rejonu (lodowisko, pływalnia, giełda kwiatowa) rozważana była lokalizacja dodatkowego przystanku na ulicy Droga Dębińska w rejonie skrzyżowania z ulicą Ojca Żelazka. Ze względów bezpieczeństwa ruchu (brak miejsca na lokalizację przystanku w kierunku centrum) – wniosek ten został odrzucony przez Komisję Bezpieczeństwa Ruchu przy Zarządzie Dróg Miejskich.

Jednocześnie informuję, że rozważamy wprowadzenie innych rozwiązań pozwalających na lepsze skomunikowanie tego terenu. Jednym z nich jest zmiana trasy jednego z autobusów kursujących z osiedla Dębina do centrum tj. skierowanie linii ulicami: Dolna Wilda, ojca Żelazka, Droga Dębińska. W tej sprawie w najbliższym czasie przeprowadzone będą konsultacje z Radami Osiedli: Wilda i Zielony Dębiec. Zmiany te pozwoliłyby bowiem na lepszą obsługę komunikacyjną ww. obiektów, jednak wydłużyłyby czas dojazdu z osiedla Dębina do centrum miasta i utrudniłyby przesiadkę na linie tramwajowe kursujące ulicą Hetmańską.

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA


Mirosław Kuczyński