



Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Andrzej Sączek

Radny Miasta Rybnika



BR.0003.232.2019

2019-73613



Rybnik, dnia 3 czerwca 2019 r.

Szanowny Panie Radny,

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że temu właśnie służyły (i nadal służą) konsultacje społeczne, aby wsłuchać się w głos mieszkańców i wraz z nimi pracować nad sukcesywną poprawą jakości życia, w każdym jego aspekcie. Transport zbiorowy to tylko jeden z obszarów, choć istotnie ważny, z racji zaspokajania codziennych potrzeb mobilności wielu Rybniczian.

Zaproponowane podczas lutowych konsultacji społecznych zmiany spotkały się z bardzo szerokim odzewem. Obok głosów krytycznych dostrzeżono także pozytywne strony zaproponowanych zmian, jak choćby regularność w obsłudze pomiędzy Chwałowicami, Szpitalem oraz dzielnicą Maroko-Nowiny czy bezpośrednie połączenia Rybnickiej Kuźni z dalej położonymi dzielnicami, jak Niedobczyce, Zamysłów, Gotartowice czy Boguszowice. Mając na uwadze zakres różnego rodzaju determinant, które warunkują dalsze kierunki rozwoju, na obecnym etapie zdecydowano się wprowadzić zmiany w zakresie wybranych linii, tworząc więcej połączeń bezpośrednich i odpowiadając na część zgłaszanych postulatów.

W przedmiocie obsługi dzielnic Golejów, Grabownia i Ochojec waga poruszanych problemów skłoniła do zorganizowania z inicjatywy Urzędu Miasta spotkania z mieszkańcami, tak aby wypracować możliwy konsensus w obsłudze tych dzielnic. Obecnie w kierunku północnym od strony centrum miasta wyjeżdżają (m.in.) linie 13, 14, 32, dojeżdżające – w różnych konfiguracjach – do Golejowa, Grabowni oraz Ochojca. Dodatkowo do Ochojca wydłużonych było kilka kursów linii 40, która jednak do centrum miasta zmierzała określoną drogą.

Linie 13 i 32 (obsługujące tę samą trasę, lecz w przeciwnych kierunkach) są problematyczne pod tym względem, że cechują się bardzo dużymi różnicami w napełnieniu autobusów

na poszczególnych fragmentach trasy. Sformułowanie przez Pana Radnego zapytania o wyniki osiągane przez poszczególne linie niejako zakłada niezmiennosc układu komunikacyjnego. Tymczasem utrwalenie układu, w którym oceniana jest linia jako całość prowadzi do sytuacji, w której fragment trasy, na którym notuje się duże napełnienia „rozkłada się” także na ten fragment, na którym pojazdy są słabo wykorzystywane. Sytuacja taka dotyczy szeregu linii autobusowych w Rybniku i podejmowane działania mają za zadanie w możliwie dużym stopniu ograniczyć „puste przebiegi”. Mając jednak na uwadze, że niskie napełnienia występują jedynie na fragmentach trasy, konieczne staje się zmodyfikowanie przebiegu danej linii, tak aby nie zmniejszać oferty na tych fragmentach tras, na których występuje duże zapotrzebowanie.

Problem linii 13 oraz 32 nie polega na niskiej liczbie pasażerów, lecz jest bardziej złożony. Po pierwsze wskazać tu należy na dużą nierównomierność potoku podróżnych, który jest duży na południowej części trasy, a znacznie mniejszy – na północnym fragmencie. Po wtóre, na trasie zachodzi duża rotacja pasażerów, a jedynie niewielka część osób dojeżdżających z Grabowni czy Golejowa dojeżdża dalej niż do centrum. Stąd też skoncentrowano się na tym, aby w miarę możliwości zapewnić dobry dojazd do centrum. Co ważne, wsłuchując się w głosy mieszkańców, wstrzymano te zmiany, które mogłyby spowodować brak możliwości dojazdu do pracy i powrotu do domu, zaś trwają prace nad wypracowaniem rozwiązania, które będzie godzić różne potrzeby (dojazd do centrum w obecnych godzinach plus wcześniejszy, dodatkowy kurs na przesiadki w dalszych relacjach), co zresztą było sygnalizowane podczas spotkania i spotkało się ze zrozumieniem. Znacząco lepszym wydaje się rozwiązanie, w którym w ramach jednych linii łączone są kierunki o dużych potokach podróżnych, zaś w ramach innych – te o mniejszych. Takie działanie pozwala na przykład na optymalizację pod względem taborowym, gdzie większe pojazdy kierowane są na te linie, na których są one lepiej wykorzystywane niż w sytuacji, w której duże napełnienia notowane są wyłącznie na części trasy.

Podstawowym celem spotkania w dzielnicy Golejów była weryfikacja istotności zgłaszanych postulatów, jak również rzeczowe przedstawienie argumentów na rzecz różnych rozważanych opcji rozwoju. Spotkanie należy uznać za bardzo owocne, szczególnie istotnym walorem była obecność jednego z mieszkańców, który na co dzień jest kierowcą autobusu. To, co ważne – podczas spotkania omawiane były różne opcje, w tym także zgłaszane przez mieszkańców, jak choćby „krzyżowe” skierowanie linii od Golejowa (jedna do Ochojca, druga do Grabowni), ale z równoczesnym zróżnicowaniem przebiegu w kierunku południowym oraz umożliwieniem gwarantowanej przesiadki w Golejowie (przystanek Golejów Skrzyżowanie).

Rozwiano także wątpliwości dotyczące obsługi tzw. Gęsiego Rynku, pozostawiając liczbę kursów obsługujących wschodnią część Golejowa na niezmiennym poziomie.

W wyniku rozmów z mieszkańcami ustalono, że najważniejszym kierunkiem jest śródmieście, ponieważ wiele osób i tak przesiada się na kolejne autobusy, np. do Żor. Ważnym postulatem był dojazd do dworca autobusowego, acz sami zainteresowani przyznali, że nie każdy kurs musi koniecznie dojeżdżać na ul. Budowlanych i jeśli skrócenie części z nich do ścisłego centrum mogłoby przynieść oszczędności to na przykład w godzinach wczesnoporannych nie ma konieczności wydłużania kursów do dworca autobusowego. Dla odmiany w godzinach szkolnych ważne jest, aby autobusy dojeżdżały pod „ekonomik”. Zaprezentowany bezpośrednio mieszkańcom sposób konstruowania rozkładu jazdy pozwolił pokazać, że w przypadku limitowania oferty liczbą dostępnych pojazdów możliwe jest uzyskanie określonej częstotliwości ruchu. W omawianym przypadku wykonanie całego kursu, od dworca autobusowego z powrotem do dworca autobusowego, zajmuje 65 minut, skutkiem czego przy dwóch autobusach nie jest możliwe uruchamianie kursów co 30 minut. Istotnym walorem spotkania było także poszukiwanie konsensusu. Zapewnienie zaplecza socjalnego dla kierowców pozostaje ważnym elementem tworzenia oferty, toteż rozwiązanie, w którym część kursów obsługujących Golejów, Grabownię i Ochojec zostaje skierowana do dworca autobusowego na ulicy Budowlanych, zaś część – nie obsługuje końcowego fragmentu, lecz nawraca z ulicy 3 maja w ulicę Piłsudskiego, by na przystanku Rybnik Śródmieście Dworzec Kolejowy rozpocząć kolejny kurs obsługujący Golejów, Grabownię i Ochojec, stanowi optymalne rozwiązanie, pozwalające na dogęszczenie kursów tam, gdzie jest to niezbędne, a równocześnie zapewniające kierowcom niezbędny dostęp do sanitariatów.

Odnosząc się do zapytania o koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej pozwolę sobie przytoczyć dane budżetowe. Zgodnie z wykonaniem w 2018 roku dopłata do komunikacji miejskiej pokryła 53,07 kosztów jej funkcjonowania. W liczbach bezwzględnych wydatki ZTZ Rybnik wyniosły 32.115.743,20 zł, natomiast dopłata miasta to 17.042.635,18 zł. Poziom kosztów realizacji zadań na poszczególnych liniach jest różny, ponieważ różny jest poziom zapłaty operatorom za wykonywane usługi. Tam, gdzie jest zakontraktowany nowy tabor, stawki są wyższe. W przypadku linii 13 i 32 są one objęte bezterminową umową, co jednak skutkuje możliwością pojawiania się tam starych autobusów, które chcemy sukcesywnie eliminować z rybnickich ulic.

Podanie dokładnych danych, dotyczących napełnień autobusów, nie jest możliwe, ponieważ pasażerowie legitymujący się biletem okresowym, a także osoby z uprawnieniem do przejazdów nieodpłatnych nie są zobligowani do rejestrowania wyjścia z pojazdu. Tym

samym niepoślednia część osób, które zarejestrują wejście do autobusu na przykład w Boguszowicach, pozostaje poza „obserwacją” systemu. Ułomności obecnego systemu stały się fundamentem decyzji o przystąpieniu miasta do współpracy w ramach programu Pionier. Jednym z produktów, które miasto uzyska w ramach współpracy, jest nowe narzędzie analizy potoków pasażerskich, obsługiwanych autobusami komunikacji miejskiej. Innym problemem pozostaje sposób, w jaki są ujmowane w statystykach osoby, które przemieszczają się na odcinkach, na których występuje kilka równoległych linii. Przykładowo włączanie w poczet klientów linii 13 i 32 osób jadących z centrum na Kąpielisko Ruda czy do Galerii Śląskiej jest nieuzasadnione. Owszem, ten potok jest konieczny do obsłużenia, ale dla tych osób pozostaje obojętne, czy autobus pojedzie dalej do Grabowni, Ochojca, szpitala na Orzepowicach, na Rybnicką Kuźnię czy też do WORDu. Tak naprawdę konieczne jest wyspecyfikowanie tej grupy, dla której wzmiankowane połączenie jest istotne w tym zakresie, w jakim nie występują możliwości alternatywnego dojazdu. Choćby podczas spotkania z mieszkańcami dało się wyczuć, że tak naprawdę kluczowe jest zapewnienie dojazdu do centrum, gdyż gros zainteresowanych dojeżdża, ale dojazdy następują w bardzo różnych kierunkach, a nie tylko do Chwałowic i Boguszowic.

Kwestia rozpoznania potrzeb w oparciu o napełnienia autobusów nie zawsze może zostać wdrożona, czego przykładem jest obsługa dzielnicy Rybnik Północ. W rejonie ulicy Żużlowej (teren osiedla domków jednorodzinnych pomiędzy ulicami: Gliwicką, Żużlową, Wyzwolenia oraz torami kolejowymi) nie kursowały dotąd żadne autobusy, toteż nie jest możliwe zweryfikowanie, ile ludzi jeździ autobusami w tym rejonie. Założono, że jakaś część mieszkańców do tej pory dochodziła do przystanków przy szpitalu psychiatrycznym, na ul. Wyzwolenia oraz na ul. Strzelców Bytomskich (co znalazło potwierdzenie w toku rozmów z mieszkańcami), natomiast niepodobna prognozować dokładnie popytu na przewozy w tej części miasta. Niemniej jest oczywiste, że podstawowym kierunkiem pozostaje centrum Rybnika, a skierowanie tam akurat linii 30, zmierzającej w dalszej części trasy na Meksyk, Chwałowice i do Jankowic wynika wyłącznie z optymalizacji eksploatacyjnej i chęci wykorzystania pojazdów, które i tak są w ruchu.

Trudno zgodzić się z zarzutem, jakoby projektując nowy układ połączeń i nowy rozkład jazdy zaniechano weryfikacji potrzeb przewozowych mieszkańców. Rozpoznanie potrzeb przewozowych jest procesem ciągłym, zaś potrzeby determinowane są przede wszystkim miejscem zamieszkania oraz miejscem pracy bądź pobierania nauki. Istotnie jednak największe znaczenie ma miejsce zamieszkania, ponieważ z miejsca zamieszkania realizowane są także fakultatywne potrzeby przewozowe, podczas gdy zakłady pracy generują potrzeby tylko w ściśle określonych godzinach. Stąd też podstawową bazą,

swoistym fundamentem prac nad zmianami, jest sytuacja demograficzna oraz zagospodarowanie przestrzenne – lokalizacja największych generatorów ruchu. Oprócz tego istotnym źródłem informacji są dane z systemu rejestrującego pasażerów. Na tej podstawie można choćby określić, jak napętnienia autobusów rozkładają się w ciągu doby. Nie można też pomijać bezpośrednich rozmów z interesariuszami – rozpoczętych właściwie już na etapie tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Podjęte wówczas decyzje o tym, by szeroko konsultować kwestie związane z mobilnością do dziś procentują, bowiem zagadnienia te wracają do głównego nurtu debaty społecznej. W kontekście szeroko rozumianych konsultacji społecznych warto w tym miejscu przytoczyć choćby rozmowy z jednym z dużych rybnickich przedsiębiorców. To z jego inicjatywy tworząc nowy rozkład jazdy zaprojektowano go w taki sposób, aby godziny obsługi były dostosowane do potrzeb zakładu. To właśnie dzięki takim rozmowom możliwe jest poznanie, na ile wcześniej autobus powinien pojawić się na przystanku, aby pracownicy zdążyli na zmiany, to właśnie dzięki takim rozmowom można się zorientować, czy zakład pracuje w trybie ciągłym, czy tylko w dni robocze itp. Stąd też teza, jakoby zaniechano rozpoznania potrzeb przewozowych, wydaje się być jednak nieuprawniona.

Należy też nadmienić, że w trakcie przygotowań do opracowania zaproponowanych zmian wykonano liczne wizje lokalne. Ich owocem było nie tylko rozpoznanie potrzeb, ale także choćby weryfikacja jakości infrastruktury przystankowej, ze szczególnym uwzględnieniem informacji o rozkładzie jazdy. Interwencje w tym zakresie pozwoliły wyeliminować niepoślednią część przypadków, w których informacja rozkładowa była podana w sposób wadliwy. Nadal trwają prace, aby sytuacje, w których tabliczka przystankowa nie spełniająca oczekiwań pasażerów, była jak najszybciej wymieniana.

Trzeba też zaznaczyć, że bezwzględne bazowanie na liczbie pasażerów, korzystających z danego kursu, nie dałoby pełni obrazu potrzeb przewozowych. To zupełnie normalne, że choćby w godzinach porannych w weekendy napętnienia są mniejsze, co jednak nie powinno stanowić przesłanki do ślepego wycinania kursów, ponieważ dla mieszkańców ważny jest określony łączny poziom oferty.

Głęboko wierzę, że nie było intencją Pana Radnego skłócanie mieszkańców i postawienie administracji miejskiej w sytuacji, w której gdy utrzymywane będą na przykład kursy późnowieczorne, to padnie zarzut o marnotrawienie środków, zaś gdy w oparciu o niskie napętnienia dokona się eliminacji określonych połączeń, to pojawi się zarzut utrudniania mobilności mieszkańcom. Tworzenie układu komunikacyjnego napotyka na liczne uwarunkowania, które koniecznie trzeba uwzględnić, tak aby znaleźć odpowiednią równowagę pomiędzy potrzebami społecznymi a możliwościami budżetu. Ważne jest zatem

wypracowanie pewnego społecznego kompromisu w zakresie układu połączeń i intensywności obsługi poszczególnych dzielnic. Dzielnice o intensywnej zabudowie i dużej gęstości zaludnienia zawsze cechować się będą większą liczbą kursów i bardziej rozbudowaną siatką połączeń, jednak z drugiej strony nie jest niczyją intencją eliminowanie z obsługi pozostałych terenów. W sytuacji, w której choćby do dzielnicy przemysłowej ma docierać jakaś linia, to raczej bezpośrednie połączenie należy zapewnić w relacji, w której jest szansa pozyskać 50 pasażerów, a autobus z kierunku mniej obciążonego skomunikować na dogodną przesiadkę, a nie odwrotnie.

Warto na zakończenie dodać, że otrzymywane obecnie głosy, dotyczące rozkładu jazdy, wyraźnie wskazują, że opracowany układ wychodził naprzeciw potrzebom Rybniczian, którzy sygnalizują choćby potrzebę rozbudowy połączeń pomiędzy Rybnicką Kuźnią a Niedobczycami, z racji dużegociążenia do przychodni – zarówno pracowników, jak i pacjentów.

Złożone zapytanie poczytuję przede wszystkim w duchu troski o jak najlepszą obsługę komunikacyjną całego miasta, dlatego też wyrażam głęboką nadzieję, że dalsze kroki, które będą wprowadzane na kolejnych etapach, spotkają się z życzliwym i merytorycznym zaangażowaniem wszystkich zainteresowanych stron.

Z wyrazami szacunku,

WZ. PREZYDENTA MIASTA

Piotr Mastowski
Zastępca Prezydenta