

Prezydent

Miasta Piły

Piła dnia 22.09.2022

BNW-II-0003/5/22

Pani

Gabriela Milska

Radna Rady Miasta

Piły

W odpowiedzi na interpelację w sprawie zmian rozkładów jazdy, uprzejmie informuje, że w skali całego miasta Piły najważniejszą przesłanką modyfikacji układu tras linii i rozkładów jazdy komunikacji miejskiej była konieczność uwzględnienia zmian, jakie nastąpiły w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, w szczególności w jego północnej części – w osiedlu Koszyce. Podstawową w obsłudze tej części miasta jest linia 3, której trasa kończyła się w przeszłości na os. Jadwiżyn i w miarę rozwoju zabudowy północnych Koszyc była stopniowo wydłużana – w celu zapewnienia obsługi nowych obszarów zabudowy. Zmianom tym – realizowanym ewolucyjnie – nie towarzyszyły jednak nigdy zmiany w środkowym odcinku trasy linii 3, polegające z jednej strony na likwidacji pętli prowadzącej ulicami: Browarną, Ludową, Okólną i Bydgoską, a z drugiej strony – na wprowadzeniu linii 3 pod dworzec kolejowy. Tymczasem takie postulaty zgłaszano już dość powszechnie podczas badań marketingowych prowadzonych jesienią 2005 r. (i w kolejnych), ale do tej pory nie zdecydowano się na ich realizację.

Przyrost liczby mieszkańców północnych Koszyc uwypuklił problem. Linia 3, z miesięczną liczbą, prawie 80 tysięcy pasażerów, nabrała znaczenia w obsłudze komunikacyjnej miasta, a jej i omijająca dworzec trasa, zaczęła być dotkliwa dla coraz większej liczby osób.

W nowych rozkładach jazdy zdecydowano się na podwyższenie rangi linii 3 do statusu linii podstawowej, co oznacza wzrost jej szczytowej częstotliwości z 20 do 15 minut. Tym bardziej konieczne stało się racjonalizowanie trasy na odcinku środkowym. Po wycofaniu linii 3 z pętli po osiedlu Zamość, jej miejsce zajęły linie 4 i 12, wycofane z odcinka al. Powstańców Wlkp. Zmiana w trasach tych linii jest więc rezultatem zmiany w trasie linii 3.

Wprowadzona wysoka, rytmiczna 15-minutowa częstotliwość kursowania autobusów linii 3, spowodowała konieczność zrównoważenia wzrostu liczby wozokilometrów oszczędnościami na innych trasach.

Zmiany w podaży usług nie stanowią – jak w wielu innych miastach w kraju – głębokiej redukcji oferty przewozowej, tylko jej przetasowanie z obszarów i o relatywnie mniejszym wykorzystaniu, na trasy obsługujące najszybciej rozbudowujące się nowe osiedla.

W Pile szczególnym generatorem ruchu jest Szpital Specjalistyczny im. Stanisława Staszica. Obiekt ten – wraz z pobliskim niewielkim osiedlem – położony jest w enklawie leśnej, z dala od centrum miasta i jego największych osiedli mieszkaniowych. Ze względu na znaczące oddalenie od centrum miasta dowóz pasażerów do szpitala jest relatywnie drogi – autobusy muszą

pokonywać sporą odległość, trasą prowadzącą przez las, charakteryzującą się zupełnym brakiem wymiany pasażerów.

Do tej pory funkcjonował model obsługi szpitala trzema liniami (9, 14 i 15), z trasami prowadzącymi z różnych rejonów miasta, łączącymi się we wspólnym korytarzu od al. Piastów.

Wykorzystanie pojazdów na odcinku z centrum do szpitala i z powrotem nie było wysokie, do tego pasażerowie korzystający z kursów tylko na tym odcinku zgłaszali postulaty równomiernego rozłożenia kursów wszystkich trzech linii, aby nie występowały spiętrzenia (stada pojazdów), po których następowały długie przerwy.

Ze względu na niski popyt braliśmy nawet pod uwagę zmianę modelu obsługi rejonu szpitala na polegający na utrzymywaniu tylko jednej linii – z pl. Zwycięstwa w ścisłym centrum – z kursami rytmicznie co 15 minut w szczytach przewozowych i co 30 minut w pozostałych porach, bo wyniki badań marketingowych zilustrowały, że byłoby to wystarczające, ale wspólnie z firmą consultingową doszliśmy do wniosku, że z przyczyn społecznych należy utrzymywać pewną nadpodaż kursów do szpitala w stosunku do potrzeb.

Przyjęto jednak konieczne założenie, że kursy różnych linii będą równomiernie rozłożone, a w porach, w których popyt był najniższy, liczba połączeń zostanie nieznacznie zmniejszona.

Na podstawie analiz wyników badań marketingowych dokonano jedynie niewielkiej optymalizacji oferty przewozowej na trasie z centrum Piły do szpitala. Kierując się wykorzystaniem pojazdów w dni powszednie w godzinach szczytów przewozowych zaplanowano 6 kursów na godzinę (autobusy trzech linii – 9, 14 i 15 – z częstotliwością co 30 minut każda), natomiast w godzinach międzyszczytowych – 4 kursy na godzinę (bez linii 15). Po godzinie 19, a także w soboty i niedziele, kursy zaplanowano z częstotliwością co 30-40 minut.

Na podstawie wyników badań marketingowych podjęto decyzję, że na linii 15 kursy będą wykonywane tylko w godzinach szczytów przewozowych – ze względu na słabe wykorzystanie autobusów tej linii w pozostałych porach.

Trasa linii 14 została skrócona do os. Jadwiżyn z uwagi na konieczną jej obsługę wspólnym obiegiem taboru z linią 12 – w godzinach wieczornych w dniu powszednim oraz całodziennie w sobotę. Jest to uwarunkowanie wynikające z kwestii techniczno-eksploatacyjnych. Obecnie w postulowanej relacji możliwe jest więc jedynie połączenie z przesiadką.

Na odcinku linii 14 ze Staszyc do Szpitala z przystanków przy ulicach Libelta, Trzcianeckiej i Poznańskiej, popyt odnotowano jedynie w kursie porannym w dniu powszednim (9 osób).

W żadnym innym kursie (tj. w kursach porannych w soboty i niedziele do szpitala, w kursach popołudniowych do szpitala we wszystkie dni tygodnia oraz w obu kursach ze szpitala we wszystkie dni tygodnia), z tej trasy nie korzystały więcej niż 3 osoby. Biorąc pod uwagę możliwość przesiadki na przystanku Siemiradzkiego / Wysoka, zrezygnowano z kursów wariantowych linii 14 przez osiedle Staszyc.

W poprzednim rozkładzie jazdy dojazd na godzinę 6:25 zapewniał jedynie autobus linii 9 – przyjeżdżający do szpitala o godzinie 6:19. W nowym rozkładzie jazdy możliwy jest przyjazd autobusem linii 14 o godz. 6:09 i linii 9 o godz. 6:24. W tym przypadku nastąpiła więc nawet poprawa.

Na godzinę 7 przyjeżdżały cztery autobusy – o godzinach: 6:35, 6:39, 6:40 i 6:52, natomiast w nowym rozkładzie jazdy przyjazd zapewniają trzy autobusy – odpowiednio o godzinach 6:32, 6:39 i 6:54. **Możliwości dojazdu pracowników do szpitala są więc nadal zapewnione.**

Podczas badań marketingowych po godzinie 19 (a więc godzinie deklarowanej zmiany przez pracowników szpitala), z trzech odjeżdżających w tym czasie około 80-miejscowych autobusów skorzystało łącznie jedynie 14 osób (2 osoby skorzystały z autobusu linii 9, kolejne 2 – z autobusu linii 14, a 10 – z autobusu linii 15). Wszyscy ci pasażerowie nie zajęliby nawet wszystkich miejsc siedzących w jednym autobusie – popyt osiągnął niepełną 6% oferowanej łącznej liczby miejsc.

Z powyższego wynika decyzja o zapewnieniu po godzinie 19 tylko jednego autobusu – o godzinie 19:14 odjeżdża autobus linii 14 (poprzedni kurs ze Szpitala wykonywany jest o godzinie 18:38, a następny o godzinie 19:38 – są to autobusy linii 9).

Nowy rozkład jazdy został zaprojektowany na podstawie analizy wyników badań marketingowych wielkości popytu – wykorzystania pojazdów w realizowanych do tej pory kursach. Ze względu na bardzo wysokie koszty, nie prowadzono jednocześnie kompleksowych badań preferencji i zachowań transportowych pasażerów pilskiej komunikacji miejskiej lub szerzej – mieszkańców Piły – wskutek czego nie ujawniły się informacje o tych relacjach bezpośrednich, w których popyt ilościowo (liczbowo) może nie jest szczególnie wysoki, ale są one szczególnie ważne społecznie.

Przy tak dużej, kompleksowej korekcie przebiegu tras i godzin odjazdów, nie da się uniknąć pewnych niedogodności, które jednak zgłaszane są dopiero po opublikowaniu szczegółów wprowadzanych zmian. Aktualnie zbierane są wszystkie napływające sygnały, które po kompleksowej analizie posłużą drobnym korektom nowego układu, eliminującym powstałe niedogodności. Po napływających uwagach i postulatach widać jednak już trafność wprowadzanych zmian zasadniczych – dotyczących modyfikacji przebiegu podstawowej linii 3 i zmian w obsłudze zachodniej części os. Górne, polegających na skierowaniu na nie wszystkich kursów linii 4 oraz dodatkowo linii 9. Zmiany dotyczące około 90% przejazdów pasażerów spotkały się więc z akceptacją.

Wprowadzone zmiany są w dalszym ciągu monitorowane przez Miejski Zakład Komunikacji w Pile i po zebraniu wszystkich postulatów nie wykluczam możliwości dokonania niewielkich korekt w obowiązujących rozkładach jazdy.

Z poważaniem
w.z Prezydenta Miasta
Krzysztof Szewc
Zastępca Prezydenta