

konsultacje@umradom.pl

Od:
Wysłano: środa, 17 listopada 2021 14:10
Do: konsultacje@umradom.pl

Brak autobusu w ul. Janiszewskiej. Utrudnia życie mieszkańców dzielnicy,
młodzieży do Ścieżki edukacyjnej przy Nadleśnictwie Radom. Itd. Itp. Dzielnica się szybko rozrasta.

Od:
Wysłano: poniedziałek, 22 listopada 2021 10:44
Do: konsultacje@umradom.pl
Temat: Konsultacje społeczne projektu aktualizacji dokumentu: "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Radomia na lata 2022 - 2030" .

Flaga monitująca: Flaga monitująca
Stan flagi: Oflagowane

Dzień dobry. W związku z tym iż dużo młodzieży jak i pracujących dojeżdża z osiedla Prędocinek/Ustronie do Zespołu Szkół Ekonomicznych często na godzinie 7:10/8:00 i musi jechać z przesiadkami a dojazd na ulicę Wernera oraz os. Kaptur z wyżej wymienionych Osiedli jest utrudniony myślę ze dobrym pomysłem byłoby połączenie komunikacyjne z osiedla Prędocinek na os. Kaptur włączając przystanek Wernera/Chłodna. Byłoby to duże ułatwienie dla uczniów jak i osob pracujących w okolicy, oraz osób dojeżdżających na Korej.

In-I.7011.1.42.2021.TD

Radom, dn.2021 r.

PAN WOJCIECH GŁÓD
Dyrektor
Wydziału Komunikacji Społecznej,
Promocji Miasta i Turystyki
w/m

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Radomia na lata 2022 - 2030, przesyłam uwagi tutaj wydziału do projektu planu.

Uwagi ogólne

Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Radomia na lata 2022-2030 należy uznać za opracowanie kompleksowe i wyczerpujące poruszane kwestie w zakresie zleconym przez zamawiającego.

Z opracowania płynie najważniejszy, smutny wniosek - odpływ pasażerów z komunikacji miejskiej ze względu na pandemię COVID-19 może mieć charakter trwały i nawet do 2030 roku nie uda odbudować się popytu na transport publiczny na poziomie z 2019 roku. Podobne wnioski płyną także z analogicznych planów w części innych polskich miast, co oznacza, że długotrwały spadek popytu nie jest cechą charakterystyczną tylko dla radomskiej komunikacji.

Znaczący i długotrwały spadek popytu w połączeniu z rosnącą inflacją, w tym płacami i cenami paliw i energii może w perspektywie kilku lat doprowadzić do problemów miasta z finansowaniem komunikacji miejskiej ze względu na możliwy duży wzrost kosztów jej funkcjonowania w krótkim okresie oraz zmniejszone wpływy ze sprzedaży biletów, zmuszą samorządy, w tym Radom, do cięć w komunikacji miejskiej.

Dane historyczne, głosy ekspertów oraz dostępne analizy wskazują, że zmniejszenie liczby wykonywanych wozokilometrów zwykle prowadzi do spadku liczby pasażerów i rentowność komunikacji może się pogorszyć, zamiast poprawić.

Z drugiej strony, należy pamiętać o tym, że region mazowiecki regionalny został włączony do programu Polska Wschodnia, który otworzy dostęp do dużych funduszy na rozwój transportu publicznego. „Zielona” polityka UE jako jeden z filarów odpowiedzi Europy na kryzys klimatyczny wskazuje konieczność rozwoju transportu publicznego przy

jednoczesnych restrykcjach dla samochodowego transportu indywidualnego a projekt programu FEM 2021-2027 również zakłada dużą dostępność funduszy z tym związaną.

W Radomiu mamy do czynienia z zapóźnieniami inwestycyjnymi w komunikacji miejskiej, zestawiając nasze miasto z podobnymi, patrząc na skalę inwestycji w tę dziedzinę z wykorzystaniem funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2007-2013, kiedy z wykorzystaniem funduszy UE zakupiono wyłącznie 8 nowych autobusów a pod względem infrastrukturalnym dokonano inwestycji mających marginalne znaczenie dla funkcjonowania komunikacji i jej jakości (modernizacje pętli Kierzków i Kapturek).

Poprzedni plan transportowy na lata 2013-2025 zawierał dwa scenariusze dla komunikacji miejskiej w Radomiu - zachowawczy i rozwojowy. Projekt obecnego planu ma tylko wariant zachowawczy.

Dostępność funduszy na rozwój transportu publicznego będzie w kolejnych latach duża, jak nigdy dotąd. Plan transportowy powinien odpowiadać więc na pytanie: w jaki sposób wykorzystać fundusze unijne do poprawy rentowności komunikacji miejskiej, co moglibyśmy określić jako wariant rozwojowy.

Rentowność komunikacji można poprawić obniżając jej koszty funkcjonowania lub podejmując działania zwiększające liczbę pasażerów. Najprostszym, ale w obecnej sytuacji niewykonalnym, jest zwiększenie wykonywanej pracy przewozowej. Zakładane w wariantcie rozwojowym planu transportowego na lata 2013-2025 zwiększenie pracy przewozowej o ok. 1,3 mln wkm rocznie, pociągnęłoby za sobą dodatkowe roczne koszty sięgające 10 mln zł oraz koszty związane z zakupem dodatkowego taboru na poziomie co najmniej kilku mln zł (przy założeniu dofinansowania lub zakupu autobusów używanych).

Rozwiązań należy więc szukać przede wszystkim w poprawie szeroko pojętej efektywności komunikacji miejskiej po stronie organizatora. W przypadku Radomia powinna być to przede wszystkim poprawa relatywnie niskiej prędkości handlowej poniżej 20 km/h. Taki kierunek działa na rentowność dwutorowo: na oszczędność kosztów, bo przy im wyższa prędkość handlowa, tym mniejsza liczba autobusów potrzebna jest do wykonania tej samej liczby wozokilometrów, a także zmniejszają się koszty przewoźników i stawka za wkm. Z drugiej strony zmniejszają się czasy przejazdu a krótsza podróż jest ważnym czynnikiem zachęcającym do korzystania z komunikacji miejskiej tych, którzy dziś z niej nie korzystają lub korzystają sporadycznie.

Po drugie, należy skupić się na dostępności komunikacją miejską Śródmieścia. Od lat ściśle centrum Radomia dostępne jest wyłącznie właściwie tylko transportem indywidualnym.

Po trzecie, należy powrócić do zasady koordynacji rozkładów jazdy różnych linii na poszczególnych, najważniejszych wspólnych odcinkach tras, co wpłynie na niezawodność i częstotliwość oraz bezpośredniość połączeń.

Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Radomia na lata 2022-2030 powinien wskazywać kierunki inwestycji w komunikację miejską w Radomiu, które a największym stopniu mogą zmniejszyć koszty jej funkcjonowania i przyspieszyć wzrost popytu.

Plan transportowy w szerszym stopniu opierać się na materiałach przekazanych przez Miejską Pracownię Urbanistyczną a także ogólnej koncepcji korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej opracowaną w Wydziale Inwestycji Urzędu Miejskiego, przede wszystkim:

- wytyczenie korytarzy z nadaniem priorytetu dla komunikacji miejskiej, co pozwoli na znaczące zwiększenie prędkości handlowej;
- wytyczenie nowego przebiegu dla komunikacji przez Śródmieście w celu poprawy dostępności centrum;
- podstawowe założenia dla modelu komunikacji opartego na rytmiczności odjazdów, koordynacji rozkładów różnych linii i wygodnych węzłach przesiadkowych, w tym opracowane w dokumencie „Ocena istniejącego układu komunikacyjnego i koncepcja optymalizacji oferty przewozowej radomskiej komunikacji miejskiej”

Uwagi szczegółowe przekazuję na formularzu w załączniku.

Z poważaniem

Załączniki:

1. Formularz zgłaszania uwag i propozycji do projektu aktualizacji dokumentu: „Plan (...)”

Otrzymują:

2. Adresat
3. a/a