

**Pani**

**Katarzyna Januszewska-Lisińska**  
**Radna Rady Miejskiej**  
**w Bytowie**

W odpowiedzi na interpelację z dnia 08.01.2019 r., Burmistrz Bytowa informuje:

Ad.1.

Koszt koncepcji uruchomienia komunikacji wyniósł 12.300,00 zł.

Ad.2.

Zaproponowana w opracowaniu sieć przystanków bazuje na istniejącej infrastrukturze przystankowej oraz nowych lokalizacjach – określonych z zastrzeżeniem, że są one wskazane wstępnie i lokalizacje te mogą na etapie wdrażania projektu ulec modyfikacji. Zdecydowanie najważniejszym kryterium ustalania lokalizacji przystanków był przebieg trasy projektowanych linii, gdyż przystanki muszą znajdować się na ich trasach – i prawdopodobnie istotą pytania Pani Radnej nie jest sama lokalizacja przystanków, co wskazana propozycja trasy. Ta z kolei została zdeterminowana wieloma czynnikami, które wymieniono szczegółowo w rozdziale 4.1 opracowania.

Najważniejszą determinantą wyznaczenia takich, a nie innych tras linii, była konieczność zapewnienia projektowanej sieci komunikacyjnej odpowiedniego popytu, aby projekt zakupu taboru do jej obsługi mógł w ogóle ubiegać się o dofinansowanie. Dla osiągnięcia tego celu podstawowe warianty tras przeciwbieżnych linii 1 i 2 wyznaczono przez obszary o największej liczbie mieszkańców (wykonawca opracowania analizował liczbę mieszkańców przy poszczególnych ulicach i techniczne możliwości objęcia najintensywniej zamieszkałych obszarów obsługą komunikacyjną) – w północnej części miasta były to ulice: Styp-Rekowskiego, Raclawicka, gen. Mierosławskiego, ks. Domańskiego, Zwycięstwa i Gdańska (z powrotem, z uwagi na jeden kierunek ruchu na ul. Zwycięstwa – bez wjazdu w tę ulicę).

Celem takiej trasy podstawowej jest obsługa skupisk zabudowy wielorodzinnej w rejonie ulic Bursztynowej, ks. Domańskiego, Zwycięstwa i Sienkiewicza – uznanych za główne generatory ruchu.

Przede wszystkim w celu obsługi cmentarza przy ul. Popiełuszki, wykonawcę zobowiązano do skierowania wybranych kursów trasą wydłużoną – przy cmentarzu – z pominięciem możliwie najmniejszej liczby przystanków na trasie podstawowej. Kursy na trasie wydłużonej zaplanowano na każdej z linii dość rzadko – co 2 godziny – aczkolwiek naprzemiennie.

Ad.3.

W pracach nad koncepcją uczestniczyli:

Z-ca Burmistrza – Andrzej Krawczyński, Pełnomocnik ds. Rewitalizacji i Rozwoju Gminy – Roman Zaborowski, wydziały merytoryczne – Gospodarki Przestrzennej oraz Inwestycji i Infrastruktury.

Ad.4.

Ze względu na ograniczenia budżetowe, komunikację miejską zaplanowano w Bytowie w bardzo małej skali, ograniczając się w pierwszym jej etapie do tras mogących wygenerować największy popyt. Przy ul. Zwycięstwa, którą wytyczono trasę komunikacji miejskiej, zamieszkiwały w okresie tworzenia koncepcji 1 084 osoby i jej objęcie uznano za jedną z

głównych determinant projektowania tras. Przy ul. Gdańskiej, stanowiącej drogę wojewódzką nr 228, na wysokości os. Jeziorki nie wybudowano odpowiedniej infrastruktury przystankowej (przystanków co 300-400 m), ani też pętli, na której autobusy mogłyby bezpiecznie zmieniać kierunek ruchu. Z powodu braku infrastruktury przystankowej i braku perspektyw jej wybudowania na wyremontowanej drodze wojewódzkiej, uznano, że mieszkańcy osiedla Jeziorki będą musieli korzystać z przystanku „Sienkiewicza” przy ul. Zwycięstwa.

Ad.5

Rondo to wykonano w sposób umożliwiający przejazd autobusów o długości około 9 m, z rozstawem osi, jak np. autobus Solaris Urbino 8,9LE, liczącym zaledwie 4,38 m.

Ad.6

Zaproponowana trasa wytyczona została z pominięciem skupisk najintensywniejszej zabudowy w północnej części miasta (Bursztynowa, ks. Domańskiego, Zwycięstwa i Sienkiewicza) – w zamian z dwoma przystankami: przy ul. Jeziornej i przy ul. Tuwima. Trasa ta zwiększa koszty obsługi, gdyż jest dłuższa, ale największą przeszkodą w jej wprowadzeniu jest ograniczona skrajnia ulic Dąbrowskiej i Tuwima oraz ich objęcie strefą zamieszkania. Są to ulice pozbawione na części długości chodników i z racji strefy obowiązuje na nich ograniczenie prędkości do 20 km/h. W strefie zamieszkania pieszy może się poruszać swobodnie po całej udostępnionej do użytku publicznego przestrzeni i ma pierwszeństwo przed pojazdami (kierujący musi ustąpić pieszemu w każdym wypadku). Co do zasady, strefa zamieszkania ma służyć przede wszystkim osobom tam zamieszkującym, wypoczywającym, uczęszczającym do szkół, robiącym zakupy w sieciach sklepów itp. i ma również zapewnić bawiącym się na tym obszarze dzieciom maksimum bezpieczeństwa. Z tej przyczyny wykluczone jest wprowadzenie na ten obszar regularnej miejskiej komunikacji autobusowej

Ponadto w przypadku potrzeby uzyskania szerszej informacji istnieje możliwość zapoznania się z opracowaną koncepcją, która znajduje się w Wydziale Rozwoju Lokalnego i Promocji.

Z poważaniem

**BURMISTRZ**

*Ryszard Sylka*