

Słupsk, dnia 22 października 2026 r.

Z.59.2026

Sz. P.
Krystyna DANILECKA-WOJEWÓDZKA
Prezydent Miasta Słupska

ZAPYTANIE

w sprawie ograniczenia częstotliwości kursowania, skrócenia trasy oraz planów docelowej likwidacji linii autobusowej nr 9 obsługującej osiedle Stefana Batorego w Słupsku

W związku z doniesieniami medialnymi¹, zwracam się z zapytaniem dotyczącym obecnych oraz planowanych zmian w funkcjonowaniu linii autobusowej nr 9.

Z przywołanej publikacji prasowej oraz sygnałów płynących od mieszkańców wynika, że na początku września br. Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku dokonał istotnego ograniczenia funkcjonowania linii nr 9. Częstotliwość jej kursowania została zmniejszona o połowę (z dwóch kursów na godzinę do zaledwie jednego kursu na godzinę), a sama trasa uległa skróceniu, co pozbawiło pasażerów bezpośredniego dojazdu w dotychczasowych relacjach. Zmiany te zostały wprowadzone bez wcześniejszych konsultacji społecznych, stawiając społeczność lokalną przed faktem dokonanym.

Mieszkańcy osiedla Batorego – podobnie jak miało to miejsce podczas analogicznych prób ograniczania tej linii w 2019 roku – słusznie podnoszą, że linia nr 9 stanowi komunikacyjny „kręgosłup” ich osiedla. Umożliwia ona bezpośrednie dotarcie do kluczowych instytucji publicznych, przychodni, szpitala czy urzędów. Wprowadzenie konieczności przesiadek uderza bezpośrednio w grupy najbardziej wrażliwe społecznie: seniorów, osoby z niepełnosprawnościami, osoby niedowidzące oraz mające trudności z poruszaniem się. Dla tych grup pasażerów przesiadka nie jest wyłącznie kwestią czasu przejazdu, lecz często realną barierą architektoniczną i fizyczną, prowadzącą do wykluczenia komunikacyjnego.

¹<https://gp24.pl/walka-o-linie-autobusowa-nr-9-mieszkancy-osiedla-batorego-w-slupsku-sa-oburzeni/ar/c1p2-29457821>

W przywołanym artykule kierownictwo Działu Transportu Zbiorowego ZIM w Słupsku argumentuje wprowadzone cięcia wynikami badań popytu z 2025 roku, wskazując, że linia nr 9 osiągała wskaźnik 2,2 pasażera na wozokilometr (przy średniej dla całej sieci wynoszącej 4,0 pas./wzkm oraz 3,1 pas./wzkm dla linii nr 8). Jednocześnie przedstawiciele ZIM zapowiadają, że po zakończeniu inwestycji drogowych i otwarciu wyremontowanego wiaduktu na ul. Szczecińskiej rozważane jest docelowe odejście od obecnej konstrukcji linii nr 9 na rzecz wzmocnienia linii nr 8, 2, 19 oraz 28, przy czym ZIM nie planuje oddzielnych, formalnych konsultacji społecznych poświęconych wycofaniu linii nr 9.

Publiczny transport zbiorowy jest zadaniem własnym gminy o charakterze użyteczności publicznej, którego nadrzędnym celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych wspólnoty samorządowej i przeciwdziałanie wykluczeniu, a nie wyłącznie maksymalizacja wskaźników komercyjnych. Co więcej, ograniczanie częstotliwości kursowania do jednego autobusu na godzinę oraz skracanie trasy stanowi klasyczny przykład tzw. wygaszania popytu – sztucznego pogarszania oferty przewozowej, które w naturalny sposób zniechęca pasażerów do korzystania z danej linii, dostarczając następnie urzędnikom argumentów za jej całkowitą likwidacją.

Mając na uwadze powyższe, proszę o udzielenie szczegółowych odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jak wyglądała dokładna metodologia badań napełnienia pojazdów z 2025 roku, na które powołuje się ZIM (wskazując wynik 2,2 pas./wzkm dla linii nr 9)? W jakich dokładnie dniach, miesiącach i przedziałach godzinowych prowadzono pomiary oraz czy badania te uwzględniały zniekształcenie popytu wynikające z trwających w mieście utrudnień drogowych i objazdów? Proszę o udostępnienie zbiorczego zestawienia wyników tych pomiarów dla wszystkich linii obsługujących osiedle Batorego (linie nr 2, 8, 9, 19 i 28).
2. Z jakich powodów decyzja o wrześniowym skróceniu trasy oraz zmniejszeniu częstotliwości kursowania linii nr 9 o połowę została podjęta bez przeprowadzenia wcześniejszych konsultacji z mieszkańcami osiedla Batorego?

3. Które dokładnie bezpośrednie połączenia (przystanki i rejony miasta) utracili mieszkańcy osiedla Batorego w wyniku wrześniowego skrócenia trasy linii nr 9 i w jaki sposób planowana po otwarciu wiaduktu na ul. Szczecińskiej modyfikacja linii nr 8 (oraz linii 2, 19 i 28) zrekompensuje te konkretne relacje bez wymuszania uciążliwych przesiadek na seniorach i osobach z niepełnosprawnościami?
4. Jakie realne oszczędności finansowe (wyrażone w liczbie wozokilometrów oraz w kwocie brutto w skali miesiąca) przyniosło miastu ograniczenie kursowania linii nr 9 od dnia 1 września br.? Jak bilansują się te oszczędności w zestawieniu z równoczesnym zwiększeniem częstotliwości kursowania linii nr 28 oraz wydłużeniem czasu funkcjonowania linii nr 8?
5. Czy w związku z jednoznacznym sprzeciwem społecznym Pani Prezydent zamierza zobowiązać Zarząd Infrastruktury Miejskiej do przywrócenia dotychczasowej częstotliwości kursowania linii nr 9 (dwa razy na godzinę) oraz przeprowadzenia odrębnych, otwartych spotkań konsultacyjnych bezpośrednio z mieszkańcami osiedla Batorego przed podjęciem jakichkolwiek wiążących decyzji o likwidacji tej linii?
6. W jakim terminie Urząd Miejski oraz ZIM planują zaprezentować mieszkańcom Słupska całościowy projekt nowej siatki połączeń, którego wdrożenie zapowiadane jest po zakończeniu remontu wiaduktu na ul. Szczecińskiej, oraz jaką formę będą miały zapowiadane konsultacje tego projektu?



PODPIS ZAUFANY

KACPER
MOROZ

22.10.2026 11:41:52 GMT+0200

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym