

Sułkowska Joanna

Od: 2459
Wysłano: 24 MAJ 2021, piątek, 21 maja 2021 18:07
Do: KP-04 sekretariat@ztp.krakow.pl; umk
Temat: Sekretariat Petycja odnośnie rozkładów jazdy
załączniki podpis

25 MAJ 2021

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4

Data 2021-05-21 (13)

Petycja do Prezydenta Miasta Krakowa

Wnoszę w interesie publicznym petycję do Prezydenta Miasta Krakowa, jako organu wydającego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób, o zobowiązanie osób biorących udział w zatwierdzaniu rozkładów jazdy przewoźników drogowych, do przestrzegania obowiązujących przepisów w zakresie prędkości technicznej.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202), w rozkładzie jazdy w transporcie drogowym określa się

„informacje w zakresie prędkości technicznej między przystankami komunikacyjnymi w poszczególnych kursach na całej linii komunikacyjnej”. Rozporządzenie definiuje prędkość techniczną jako „średnią prędkość jazdy środka transportowego między poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi w danym kursie”. Prędkość tą oblicza się z uwzględnieniem dopuszczalnej prędkości środka transportowego na drodze przejazdu i ograniczeń w ruchu drogowym na drodze przejazdu. Obliczenie prędkości technicznej jest wymagane, jeżeli odległość między przystankami wynosi co najmniej 3 km (jeśli odległość jest mniejsza niż 3 km nie jest to wymagane).

Powyższy akt prawny określa także, że rozkład jazdy w transporcie drogowym podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ, po jego weryfikacji, która obejmuje m.in. sprawdzenie prawidłowości obliczenia prędkości technicznej i prawidłowości obliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami.

Obowiązek weryfikacji rozkładów jazdy w powyższym zakresie stosuje się do rozkładów jazdy oraz do zmian rozkładów jazdy, które zaczęły obowiązywać od dnia 1 stycznia 2018 r.

W świetle powyższego na Prezydent Miasta Krakowa, jako organ wydający zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym, jest zobowiązany do weryfikacji rozkładów jazdy i egzekwowania od przewoźników ww. wymogów.

Tymczasem z opublikowanych na stronie <http://ztp.krakow.pl/dla-przewoźników/rozklady-jazdy/> rozkładów jazdy przewoźników prywatnych wynika, że w wielu przypadkach zatwierdzone rozkłady jazdy nie uwzględniają przepisów ww. Rozporządzenia – przykładowo w rozkładzie jazdy do zezwolenia:

- nr 283p-1 zatwierdzonego w dniu 28 listopada 2019 r. zamieszczono błędnie obliczoną prędkość 50 km/h pomiędzy przystankami „Wieliczka 01 ul. Krakowska I – stacja paliw” – „Kraków 01 Jerzmanowskiego”, choć odległość między nimi – zgodnie z rozkładem jazdy – to 3,20 km a czas przejazdu to 3 min, zatem prawidłowa prędkość techniczna wynosi 64 km/h. To samo dotyczy podanych prędkości przejazdu pomiędzy przystankami „Kraków 02 Jerzmanowskiego” – „Wieliczka 02 ul. Krakowska I – stacja paliw”;

- nr 358p-1 zatwierdzonego w dniu 9 marca 2018 r. zamieszczono błędnie obliczoną prędkość 28 km/h pomiędzy przystankami „Kopanka Szkoła 05” i „Kopanka Pętla 12”, choć odległość między nimi wynosi – zgodnie z rozkładem jazdy – 4,50 km a czas przejazdu, w zależności od kursów to 2 do 4 minut. Warto przy tym zauważyć, że w przypadku kursów w których czas przejazdu wynosi 2 minuty, prędkość techniczna wynosi aż 135 km/h i przekracza wszelkie dopuszczalne prędkości autobusów, w tym te które obowiązują na drogach szybkiego ruchu czy autostradach.

Błędnie określona została także prędkość techniczna pomiędzy przystankami „Ochodza Staw 06” – „Kopanka Pętla 12”. Na marginesie, budzi wątpliwość, że odległość między właściwymi dla danego kierunku jazdy przystankami „Ochodza Staw” i „Kopanka Pętla” wynosi w ramach jednego kierunku – zgodnie z rozkładem jazdy – zaledwie 0,5 km, a dla drugiego aż 4,50 km. Tymczasem powyższe Rozporządzenie nakłada obowiązek weryfikacji poprawności przyjętych odległości pomiędzy przystankami.

W powyższym rozkładzie błędnie obliczono również prędkość pomiędzy przystankami „Kraków 02 Babińskiego” i „Kraków 01 Torfowa” – warto tu wskazać, że przy różnych czasach przejazdu, w poszczególnych kursach, tych samych odcinków, różna będzie prędkość techniczna w tych kursach, a ww. Rozporządzenie wyraźnie definiuje prędkość techniczną jako średnią prędkość przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami w danym kursie. Przy różnych czasach przejazdu powinny zatem zostać określone różne prędkości, dla danych kursów.

Wreszcie zgodnie z rozkładem jazdy odległość między przystankami „Kraków 01 Torfowa” i „Kraków 02 Centrum Kongresowe ICE” wynosi 3,0 km – a zatem zgodnie z Rozporządzeniem powinna zostać w rozkładzie jazdy określona prędkość techniczna między nimi; w przedmiotowym rozkładzie jazdy brak jest jednak takiej informacji.

- nr **649-1** zatwierdzonego w dniu 20 stycznia 2020 r. nie zamieszczono informacji o prędkości technicznej pomiędzy przystankami „Modlnica I Kolonia 64” – „Kraków 03 Jasnogórska”, choć wg rozkładu jazdy odległość między nimi wynosi 4,1 km, a więc zgodnie z Rozporządzeniem istnieje wymóg obliczenia prędkości technicznej między nimi. Ta sama uwaga dotyczy ww. przystanków – właściwych dla drugiego kierunku przejazdu.

Ponadto należy zauważyć, że z rozkładu jazdy nie sposób ustalić jaki charakter mają przewozy, bowiem zamieszczono w nim informację „oznaczenie linii komunikacyjnej (zwykła, przyspieszona, pospieszna, ekspresowa” – nie wiadomo więc, jaki charakter mają te przewozy, a jest to istotne bowiem od tego zależy zakres ulg ustawowych obowiązujących na przedmiotowej linii komunikacyjnej.

- nr **701-1** zatwierdzonego w dniu 23 marca 2020 r. zamieszczono błędnie obliczoną prędkość pomiędzy przystankami „Modlniczka Futura Park” – „Kraków 01 Cmentarz Bronowice” tj. 27 km/h, choć wg rozkładu odległość między tymi przystankami wynosi 3,2 km, a czas przejazdu to 4 min, więc prawidłowa prędkość to: 48 km/h. Błędna prędkość została obliczona także pomiędzy przystankami „Kraków 02 Cmentarz Bronowice” – „Modlniczka Futura Park”.

Powyższe przykłady pokazują, że proces zatwierdzania rozkładów jazdy obarczony jest wieloma wadami, co skutkuje zatwierdzeniem rozkładów jazdy niespełniających wymogów określonych w ww. Rozporządzeniu. Tymczasem to właśnie prędkość przejazdu autobusów jest kluczowym elementem bezpieczeństwa zarówno osób nimi podróżujących, jak i innych uczestników ruchu drogowego.

Nie zgadzam się na ujawnianie moich danych osobowych.