

2024-09-10 12:04:19

19210/2024



1577329

Adresat: Sz. P. Łukasz Franek
Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego
w Krakowie
ul. Wielopole 1
31-072 Kraków

Szanowny Panie Dyrektorze,

korzystając z prawa wyrażonego w art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, a także w Ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870) niniejszym wnoszę o wprowadzenie zasady, że:

na liniach nocnych, a także przy zjeździe z linii do zajezdni lub wyjeździe z niej na linię, wszystkie przystanki autobusowe i tramwajowe są przystankami na żądanie.

Wyjątkami od tej zasady są:

- Przystanek początkowy i końcowy
- Każdy przystanek znajdujący się wewnątrz lub na tzw. drugiej obwodnicy (z tym że przystanki: Kuklińskiego, Klimeckiego i Most Kotlarski na linii 605 uznaje się jako przystanki na żądanie)

a ponadto, że:

tramwaj lub autobus wyjeżdżający z zajezdni powinien podążać najkrótszą możliwie trasą do linii/ i wjechać na nią, a zjeżdżający do niej powinien poinformować pasażera o skróceniu trasy i podążać najkrótszą drogą od tej trasy do zajezdni, nadal obsługując pasażerów do czasu przybycia na ostatni przystanek; chyba że skrócenie jest nieduże, ale spowoduje pominięcie ważnego węzła przesiadkowego, np. nocnego. Pojazdy te powinny być uwzględnione w rozkładzie z adnotacją „zjazd do zajezdni X”.

Zasada działania

Przykład 1. Kierowca autobusu dostał polecenie na ten dzień jeździć linią 503 z Górki Narodowej do Nowego Bieżanowa autobusem z zajezdni Wola Duchacka. Wyjeżdża z zajezdni o godz. 4:39, pełny kurs zaczyna o 5:20 z Górki Narodowej.

Jak jest: autobus jedzie z wyświetlaczem „wyjazd na linię” lub rzadziej „przejazd techniczny” i jest pusty przewóz do Górki Narodowej

Jak sugeruje się, by było: po wyjeździe z zajezdni autobus ma włączyć kierunek z nazwą najbliższego przystanku, od którego ma zacząć normalne kursowanie, czyli w tym przypadku „Kamieńskiego” bez numeru. w taki sposób wiadomo, że autobus nie będzie się zatrzymywał na każdym rozkładowym przystanku, jak wyjeżdża, ale zatrzyma się na żądanie (na każdym przystanku po trasie). Ten autobus ma jechać najkrótszą trasą po drodze do celu wyświetlonego przez lampy LED, od której można zacząć kurs. Po wjeździe na jeden z przystanków na trasę włącza normalny kierunek „503 Górka Narodowa P+R” i kurs odbywa się normalnie.

Przykład 2. Kierowca autobusu dostał polecenie jazdy linią 258, i obsługuje on jej ostatni kurs odjeżdżający z Bronowic Małych o godzinie 23:30. Do Nielepic na pętlę przyjeżdża o 0:14, i nie ma kursu powrotnego w rozkładzie. Autobus został wzięty z Bieńczyca.

Jak jest: autobus jedzie z wyświetlaczem „zjazd do zajezdni” i 30 km jedzie całkowicie pusty.

Jak sugeruje się, by było: takich przypadków być nie powinno. Jeżeli autobus pojechał tędy, ma wrócić z powrotem, nawet jeśli na rozkładzie widniałaby pierwsza w nocy po przyjeździe do Bronowic. Można zawsze skrócić trasę np. do Bronowic SKA (przesiadka na 601 i 664) i jechać najkrótszą trasą do zajezdni, wyświetlając „Zajezdnia Bieńczyce” bez numeru, i zbierając przy okazji nocnych pasażerów.

Przykład 3. Kierowca autobusu dostał polecenie jazdy linią 163, wyjechał z Płaszowa. Ostatni pełny kurs kończy na Nowym Bieżanowie Południe.

Jak jest: autobus jedzie z wyświetlaczem „zjazd do zajezdni” i jedzie całkowicie pusty.

Jak sugeruje się, by było: przy zjeździe do zajezdni co kilka przystanków wygłaszany jest komunikat: „zjazd do zajezdni Płaszów, ostatni przystanek na trasie linii: Póttanki”, wyświetlając linię autobusu, czyli „163 Póttanki”. Od Póttanek zmienić wyświetlacz na „Zajezdnia Płaszów”. Pasażerowie mogą spokojnie sobie wsiąść do tego pojazdu i korzystać z niego tak, jakby był kursowy. Każda aplikacja wyświetlająca te dojazdy powinna te pojazdy móc wychwytać.

Przykład 4. Kierowca dostaje przydział na linię 143 i kończy zwykłe kursy na Podgórzu SKA; wyjechał z Płaszowa

Jak jest: autobus jedzie z wyświetlaczem „zjazd do zajezdni” i jedzie całkowicie pusty.

Jak sugeruje się, by było: ta linia nie ma oczywistej opcji co do postępowania. Zalecane by było, żeby ta linia obsługiwała na najdłuższym możliwym odcinku (tj. do Bieżanowa Pomnika) a dalej do zajezdni; ale inna opcja to zjazd do zajezdni prosto z pętli przez Lipską. Tutaj nie ma jednoznacznej recepty, co trzeba zrobić, ale co do zasady jeżeli na danym odcinku autobus zjeżdża np. o godz. 19, kiedy spodziewa się jeszcze wielu ludzi, powinien jechać z tablicą „143 Bieżanów Pomnik”, i dalej zmienić wyświetlacz Zajezdnię Płaszów bez numeru; natomiast np. po ostatnim kursie, jeżeli pomiar ruchu wykaże, że nikt o tej porze nie jeździ, można śmiało jechać do zajezdni.

Na podobnej zasadzie np. autobus linii 194 kończący pracę przy Os. Pod Fortem mógłby na skróty pojechać przez Jugowicką i Kurdwanów do zajezdni Wola Duchacka, ale zasadniczo lepiej by było obsłużyć ludzi chcących jechać do centrum, dlatego przed zjazdem można byłoby zrealizować kurs do Ronda Grunwaldzkiego (pod Wawelem), a tam skręcić w kierunku zajezdni.

Przykład 5. Tramwaj wyjeżdża na linię 16 z zajezdni Nowa Huta, na razie bez numeru do Osiedla Piastów.

Jak jest: tramwaj, nawet jak każdy przystanek jest pusty, musi zatrzymać się na każdym przystanku po drodze do celu.

Jak sugeruje się, by było: tramwaj wyjeżdżający lub zjeżdżający z linii powinien mieć wszystkie przystanki na żądanie, nawet jak te są przesiadkowe. Szczególnie o zjeździe porannym lub późnonocnym jeżeli nikogo nie ma, nie ma sensu zatrzymywać się na przystanku.

Przykład 6. Autobus nocny 917 jedzie do Górnej Wsi. Nawet na kursie o 0:25 przewozi tyle osób, że można to zliczyć na palcach.

Jak jest: autobus zatrzymuje się jak każdy rozkładowy autobus, więc także zatrzymuje się na każdym przystanku, chyba że jest na żądanie.

Jak sugeruje się, by było: autobus nocny (w mieście czy poza nim) powinien mieć wszystkie przystanki na żądanie, poza przystankami w ścisłym centrum miasta, gdzie bardzo prawdopodobne jest, że ktoś wsiądzie.

Uzasadnienie

Proponowane zmiany w kursowaniu transportu nocnego i wyjeżdżającego/zmierzającego z/ku zajezdni są już praktykowane w innych miastach, w tym w Warszawie. Mają one na celu rozwiązać dwa problemy:

- generowanie pustych wozokilometrów przez zjazdy do zajezdni/wyjazdy z zajezdni bez pasażerów
- minimalizowanie strat paliwa przez wymuszone cykle hamowania/przyspieszania na przystankach, gdzie nie ma pasażerów, którzy uzasadniałyby takie hamowanie.

Kraków już częściowo wcielił pierwszy postulat, ale tylko jeśli chodzi o tramwaje. Tramwaje kierują się obecnie wg najkrótszych tras do zajezdni tramwajowych: Nowa Huta oraz do zajezdni Podgórze, która to nazwa myli, bo najbliższy przystanek to Łagiewniki, nie ma na zwykłych trasach przystanku „Zajezdnia Podgórze”, i taki przystanek można byłoby zresztą wyświetlać bez numeru (względnie zmienić nazwę zajezdni na „Zajezdnia Łagiewniki”). Tramwaje te muszą się zatrzymać na każdym przystanku.

Nie muszę zbytnio tłumaczyć, że zatrzymywanie się na przystanku i ponowne przyspieszanie do żądanej prędkości jest energochłonne. Na przykład modelowanie przeprowadzone przez ekipę z Politechniki Warszawskiej i Tramwajów Warszawskich na odcinku w warszawskich Bielanych wykazało, że dzięki ustawieniu priorytetu dla tramwajów ilość energii, a w konsekwencji mniejszą ilość zatrzymań przy światłach, ilość konsumowanej energii można zmniejszyć o nawet 20%. (<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/8/4180>). Aby tramwaj o masie 64 t (Krakowiak) mógł z 40 km/h zahamować i ponownie przyspieszyć do tej prędkości, ten pojazd, zakładając częściową rekuperację energii z hamowania (15%) i wydajność silnika 90%, musi dodatkowo wydać nawet ponad 1 kWh energii za każde zatrzymanie względem tego, jakby stać nie musiał, nie mówiąc już nawet o tym, że tak do zajezdni przyjedzie szybciej. Oczywiście, każdy pasażer, który chce podjechać, jest warty zatrzymania się dla niego, ale jeśli pasażerów nie ma, to po co się zatrzymywać? Oszczędność energii elektrycznej i paliwa, a także dobra prędkość jazdy komunikacji, powinna być

czynnikiem ważniejszym niż rygorystyczna zasada zatrzymania na każdym przystanku.

W nocy jeżdżą głównie autobusy na dieslu, ponieważ te elektryczne mają się naładować do pracy dziennej. Każde zatrzymanie takiego autobusu (12 t, 40% wydajności silnika, brak rekuperacji) to dodatkowe 0.5 kWh strat energetycznych, czyli ok. 50 g diesla na każdy przystanek bez pasażera, który jest jednak obowiązkowy do zatrzymania. w przypadku tramwaju to koszt energii ok. 1 zł, a 50 g diesla to ok. 30 gr. a jednak takich zatrzymań bez pasażerów jest setki dziennie, co już w skali miesiąca przeradza się w kwoty wielotysięczne w myśl zasady „grosz do grosza i będzie kokosza”.

Takie rozwiązanie już jest praktykowane w Warszawie jeśli chodzi o autobusy. Zatrzymują się one obowiązkowo tylko przy dworcach, stacji metra Centrum i Świętokrzyska. Dzięki temu autobusy unikają stania w nocy po głuchych zakątkach stolicy lub tam, gdzie akurat żaden pasażer nie chce wsiąść ani wysiąść; poza tym kierowcy mogą dzięki temu schematowi nadrobić opóźnienie, które z różnych powodów mogli nabrać po drodze. Podobnie można to wprowadzić w tramwajach nocnych i zjazdowych/wjazdowych z podobnych względów.

Jednak największą stratą paliwa i energii elektrycznej jest pusty pojazd, który mógłby jednak zbierać ludzi, gdyby tylko oni wiedzieli o rozkładzie pojazdów zjazdowych i ich tras – które się przecież z dnia na dzień nie zmieniają – i który, w przypadku autobusów, mógłby przewieźć nawet jednego czy dwóch pasażerów po drodze do zajezdni, ale którzy to pasażerowie nie musieliby zamiast tego np. zamawiać drogich taksówek czy jechać samochodem.

Proponowane rozwiązanie przynosi wymierne oszczędności dla operatorów autobusowych. Dla pasażera nie będzie ono miało większego skutku, a nawet ulepszy komfort podróży. Nie widzę żadnych przeciwwskazań przeciwko takiej zasadzie.

Na podstawie art. 4 ust. 3 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach nie zgadzam się na upublicznienie moich danych osobowych.

Z poważaniem,