

Dotyczy komunikacji miejskiej

1. Przedłużenie godzin funkcjonowania komunikacji dziennej.

Jest to projekt, który podobno jest planowany. Najważniejsze sprawy:

- a) aby w ogóle ruszył a nie skończył się na dyskusji
- b) dłuższe funkcjonowanie komunikacji dziennej potrzebne jest przede wszystkim w piątki, soboty, niedziele. Idealnie byłoby doprowadzić do jej działania we wszystkie dni tygodnia do północy a w weekendy do 1 lub 2 w zależności od możliwości finansowych. Wersja minimum - weekendy do północy.
- c) nie należy ograniczać tego programu tylko do okresu letniego gdyż głównymi odbiorcami tej oferty będą mieszkańcy osiedli peryferyjnych a nie turyści zatrzymujący się w Centrum i nie mający aż takich problemów z późnowieczornym powrotem do hoteli/hosteli
- d) dłużej powinny funkcjonować przede wszystkim te linie, które docierają najdalej od Centrum. W konkretnym przypadku Ruczaju 114 lub 194 + chociaż jedna linia kursująca Kobierzyńska.

Jeśli potrzeba argumentów i porównań z innymi miastami w Europie - służyę długą listą.

2. Sprawa interwencyjna dot. autobusu nocnego 609 w kierunku pętli Ruczaj

Chodzi o przedłużenie jej trasy do pętli Kampus UJ. Prowadzona była w tej sprawie korespondencja z MPK (w załączniku) i otrzymaliśmy odpowiedź, że badania dot. ilości osób kontynuujących podróż pieszo poza pętlę Ruczaj nie wykazały potrzeby przedłużenia linii. Praktyka jest taka, że ZAWSZE minimum połowa pasażerów idzie dalej pieszo wzdłuż ul. Bobrzyńskiego do ul. Chmieleniec, os. Europejskiego a nawet Skotnik. W przypadku kursów, którymi jechałem nigdy nie było to mniej niż 10 osób z 20 dojeżdżających do końca obecnej trasy a rekordem było 30 z około 50. Przejechanie dodatkowego odcinka zajmuje wg rozkładu jazdy tylko 3 minuty w jedną stronę. Co ciekawe, niektóre kursy 609 jada okreśną drogą przez pętlę Łagiewniki (obsługiwana już przez inny autobus nocny) tylko po to, aby zawieźć na nią 1-2 pracowników MPK i kosztuje to tyle samo czasu co zdecydowanie bardziej potrzebne przedłużenie trasy do pętli Kampus UJ

3. Rozszerzenie oferty biletowej - operacja praktycznie bezkosztowa a podnosząca konkurencyjność MPK

W chwili obecnej brakuje w komunikacji miejskiej w Krakowie kilku rodzajów biletów. Najbardziej potrzebne:

- a) Bilet czasowy nocny. Analogiczny do dziennego godzinnego o odpowiednio skalkulowanej cenie powinien pozwalać na przesiadanie się pomiędzy liniami nocnymi oraz koniecznie pomiędzy dziennymi, a nocnymi (ważne na styku godzin funkcjonowania jednych i drugich)
- b) Bilet czasowy miejsko - strefowy. Sytuacja podobna jak powyżej. Osoby z gmin ościennych, do których dociera MPK a nie posiadające biletów miesięcznych prawie nigdy nie korzystają z MPK do pojedynczych dojazdów do Krakowa (kina, teatry, centra handlowe), gdyż podróż taka wymaga w 90% sytuacji przesiadki z linii strefowej na miejską i staje się zbyt droga przez konieczność kasowania dwóch biletów jednorazowych. Wybierają w tej sytuacji samochód powiększający korki i problemy z parkowaniem w Centrum lub przepełnionego busa, którym jada w komforcie i na poziomie bezpieczeństwa z trzeciego świata ale za to tanio i prosto do celu.

Temat biletów jest dużo szerszy. Wg mnie Kraków i gminy w promieniu min. 30 km powinny już dawno rozpocząć pracę nad opracowaniem czegoś, co posiadają nawet znacznie mniejsze aglomeracje w zachodniej Europie czyli tzw. związku komunikacyjnego. Wszystkie opłaty za przejazdy komunikacją publiczną (zarówno okresowe jak i jednorazowe) funkcjonują w takich aglomeracjach na

zasadzie stref taryfowych, do zwiatku należał rozmaici przewoźnicy publiczni i prywatni, porównany od kolei, zwanymswy na busiarnait i pasażer płacił za ilość pokonywanych stref a nie za ilość pojazdówprzewoźników z których usług go drodze korzystał. W ramach takiego systemu wspólnie planowane są rozkłady jazdy dzięki czemu system przesiadek funkcjonuje sprawnie a nie odstraszało tak, jak w Krakowie. Prace organizacyjne nad takim systemem są trudne ale o kilka rzędów wielkości tańsze od planowanych inwestycji w infrastrukturę i pojazdy, niezależne od nich czasowo a przede wszystkim niezbędne, aby duże pieniądze wydane np. na kolej aglomeracyjną w ogóle miały sens. Bez wspólnej taryfy z innymi przewoźnikami zamiast transportowania głównych potoków pasażerów będzie ona dalej jeździła pusta i wymagała coraz większych dotacji.

Na razie nawet nie możemy dojechać na jednym bilecie z takiej Skawiny do Centrum Krakowa w ramach jednego przewoźnika MPK Kraków, co obrazuje jak daleko jesteśmy od tego, z czego od lat korzystają mieszkańcy miast zachodniej Europy.

4. Wdrożenie oprogramowania umożliwiające odtwarzanie informacji głosowej w środkach komunikacji posiadających odpowiednie narzędzia

Tramwaje i autobusy posiadające na wyposażeniu sprzęt umożliwiający odtwarzanie informacji dźwiękowej nie są wykorzystane zgodnie z ich możliwościami technicznymi. Przed każdym przystankiem powinna się pojawiać informacja głosowa informująca o nazwie najbliższego przystanku. Informacja powinna być w języku polskim i angielskim. Wdrożenie tego rozwiązania byłoby dużym ułatwieniem dla osób niewidomych, zagranicznych turystów i wielu innych pasażerów.

