PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.886.2024

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie opóźnień i urealnienia czasu przejazdu autobusów, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 20 grudnia 2024 r., uprzejmie informuję.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie stara się dostosowywać ofertę komunikacji miejskiej w Krakowie do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Musi przy tym uwzględniać możliwości taborowe i personalne operatorów realizujących przewozy, jak również wielkość środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej i autobusowej w ramach budżetu Miasta Krakowa. W związku z powyższym trudno nieustannie zwiększać liczbę pojazdów obsługujących dane połączenie. Ponadto ze względu na sposób konstruowania rozkładu jazdy, wydłużanie czasu przejazdu na danym odcinku musi dotyczyć wszystkich linii przejeżdżających przez niego. Praktyka zaobserwowana w przeszłości potwierdza, że w przypadku wydłużenia czasu przejazdu i jednocześnie braku utrudnień występujących na trasie, autobusy muszą oczekiwać na godzinę rozkładowego odjazdu na przystankach. Dochodzi wówczas do blokady przystanku dla innych linii, jak również niezadowolenia pasażerów, którzy nie rozumieją wydłużonego i ich zdaniem niezrozumiałego postoju. Takie sytuacje miały miejsce w przypadku linii autobusowych nr 172 i 572 na ul. Opolskiej podczas utrudnień związanych z budową linii tramwajowej do Górki Narodowej.

<u>W kwestii linii nr 163.</u>

Ad 1.

Przeciętne opóźnienie w listopadzie 2024 r. wyniosło 18 minut, minimalne 4 minuty a maksymalne 87 minut.

Ad 2.

Przestawienie brygad w listopadzie 2024 r. na linii 163 wystąpiło w dniach: 4, 6, 8, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 21, 25, 26, 27, 28 oraz 29. Z reguły przestawienia dokonuje się o jedną brygadę w zależności od powstałego opóźnienia poprzedniego kursu. Zmiana brygad ma na celu zachowanie częstotliwości kursowania z przystanków początkowych. Nie można natomiast w pełni zapewnić równych odstępów pomiędzy kolejnymi kursami danej linii na trasie w przypadku wystąpienia utrudnień i nieregularnych warunków drogowych.

Ad 3.

Z powodu przestawienia brygad na linii nie zrealizowano 44 kursów.

Ad 4.

Z analizy zapisów z autokomputerów w autobusach linii nr 163 z okresu od 16 do 20 grudnia 2024 r. wynika, że średni czas przejazdu pomiędzy przystankami *Agatowa* i *Bieżanów Pomnik* wynosił od 2:05 do 4:40, przy rozkładowym czasie przejazdu wynoszącym 2 lub 3 minuty. W kierunku przeciwnym średni czas przejazdu wynosił od 2:28 do 3:38, przy rozkładowym czasie przejazdu wynoszącym 2 minuty. Przy czym w tym drugim przypadku czas przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami *Agatowa* i *Złocień* wynosi zawsze poniżej rozkładowych 2 minut (najmniej 1:36). Z powyższych danych nie wynika, aby pokonanie przejazdów kolejowych stanowiło istotny problem w realizacji rozkładu jazdy. Jednocześnie, w przypadku wydłużenia rozkładu i braku zamknięcia przejazdów kolejowych, autobus nie miałby gdzie odstać w celu wyrównania rozkładu jazdy. W takiej sytuacji blokowałby nie tylko przystanek, ale również ruch dla innych pojazdów.

Ad 5.

Elektroniczny system dyspozytorski udostępniony przez operatora linii nr 163 posiada taką funkcjonalność.

Ad 6.

Z przyczyn opisanych w ad 4. trudne jest wydłużenie czasu przejazdu aż o 10 minut. Linia nr 163 jest skoordynowana na swojej trasie między innymi z liniami nr 123, 193 czy 195. Wydłużenie czasu przejazdu musiałoby dotyczyć wszystkich czterech linii, co w konsekwencji wiązałoby się z koniecznością wysłania do ich obsługi dodatkowych pojazdów wraz z prowadzącymi, których aktualnie brakuje.

<u>W kwestii linii nr 178 i 578.</u>

Ad 1.

Średnie opóźnienie w listopadzie 2024 r. na linii 178 wyniosło 12 minut (maksymalne 53 minuty), natomiast na linii 578 wyniosło 11 minut (maksymalne 43 minuty).

Ad 2.

W listopadzie 2024 r. na linii nr 178 wystąpiły przestawienia brygad w dniach: 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 26, 27, 28 oraz 29, natomiast na linii nr 578 w dniach: 7, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28 oraz 29. Z reguły dokonuje się przestawienia o jedną brygadę w zależności od powstałego opóźnienia poprzedniego kursu. Zmiana brygad ma na celu zachowanie częstotliwości kursowania z przystanków początkowych. Nie można w pełni zapewnić równych odstępów pomiędzy kolejnymi kursami danej linii na trasie w przypadku wystąpienia utrudnień i nieregularnych warunków drogowych.

Ad 3, 4, 5 i 6.

Czas przejazdu na liniach nr 178 i 578 jest już wydłużony w godzinach szczytów przewozowych w celu dostosowania do występujących zakłóceń w ruchu. Dalsze jego wydłużanie musiałoby dotyczyć także linii nr 158 i 174. W takiej sytuacji do obsługi wszystkich czterech linii konieczne byłoby skierowanie dodatkowych autobusów wraz z prowadzącymi,

których aktualnie brakuje. Największy problem na liniach nr 178 i 578 występuje przez krótki okres szczytu popołudniowego, w godzinach od około 15:30 do 16:30. Po tym okresie w rozkładzie jazdy założone są dłuższe postoje na końcówkach tras, w celu niwelacji ewentualnych zakłóceń w funkcjonowaniu linii. Takie rozwiązanie jest korzystniejsze z punktu widzenia organizacji linii, ponieważ występujące utrudnienia mają charakter zmienny, a czas przejazdu po ul. Nowohuckiej ulega znacznym wahaniom nawet w poszczególne dni tygodnia. Z tego powodu trudne jest dostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu.

W kwestii linii kursujących przez teren budowy KST Meissnera-Mistrzejowice.

Ad 1 i 3.

Z obserwacji prowadzonych przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wynika, że największe problemy z przejazdem występują w godzinach porannych na odcinku od Ronda Barei do przystanku *Miechowity* oraz w godzinach popołudniowych na odcinku od przystanku *Pilotów* do przystanku *Miechowity*. Utrudnienia te mają stosunkowo krótki (w godzinach porannych około 1 godzina, w godzinach popołudniowych około 2 godziny) i zmienny charakter. Przykładowo średni czas przejazdu na odcinku *Rondo Barei – Miechowity* przez większą część dnia wynosi poniżej rozkładowych 2 minut. W krótkim okresie szczytu porannego może natomiast osiągnąć poziom bliski 10 minut. Wydłużenie czasu przejazdu musiałoby dotyczyć wszystkich linii autobusowych, a więc oprócz linii nr 152, 182, 184 i 482 również linii 124/424, 128, 129, 138, 189, 501, 502 i 511, co wiązałoby się z koniecznością skierowania do obsługi wszystkich tych połączeń dodatkowych autobusów wraz z prowadzącymi, których aktualnie brakuje.

Ad 2.

Krótszy postój linii nr 184 na przystanku *Starowiślna* oraz linii nr 182 i 482 na przystanku *Dworzec Główny Wschód* wynika z ograniczonej pojemności pętli. W przypadku ww. linii oraz linii nr 152 czas postoju na końcówkach jest też rezultatem koordynacji z innymi liniami. Jednocześnie wszystkie te linie autobusowe mają wydłużony postój na pętlach po drugiej stronie trasy. W przypadku linii nr 152 postój na pętli *Czyżyny Dworzec* wynosi najczęściej co najmniej 25 minut.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Signed by / Podpisano przez:
Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa
Date / Data: 2025-01-02 15:22

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa