

Od: [REDACTED]
Wysłano: poniedziałek, 13 lutego 2023 03:09
Do: informacjapubliczna
DW: Jacek Wójcicki [UM Gorzów Wlkp.]; Jacek Szymankiewicz [UM Gorzów Wlkp.]; Iwona Olek [UM Gorzów Wlkp.]; [REDACTED] r.maksymiak@mzk-gorzow.com.pl; [REDACTED] rzecznik@mzk-gorzow.com.pl
Temat: Zbędne przejazdy techniczne.
Załączniki: PZ DR 2020.09.jpg; Plan bardziej ekonomicznej obsługi miasta..doc

Dzień dobry.

1. We wrześniu 2020 r. w przerwie międzyszczytowej w dni robocze 10 autobusów było odstawianych na pętli przy ul. Marcinkowskiego, a na pętli przy ulicy Słowiańskiej 6, przy czym jednocześnie 5, co widać na załączonym (przesyłanym już wcześniej) zdjęciu. Na pętli przy ul. Śląskiej dotychczas raczej nie praktykowano odstawiania autobusów bez kierowców. Wyjątkiem była wiosna 2021 r., kiedy przez kilka miesięcy wykorzystywano pętlę do postojów międzyszczytowych, ale tylko w weekendy i tylko na ok. 1 godzinę.

W tzw. międzyczasie wiele się w naszym mieście zmieniło, m.in. zakupiono nowe autobusy (najstarsze pojazdy potrzebujące częstszego kontaktu z zajezdnią wykluczono z ruchu), istotnie rozbudowano pętlę przy ul. Marcinkowskiego i Śląskiej, a na pętli przy ul. Słowiańskiej ubyła znaczna liczba kursów (ok. 1/3), gdyż nie kursuje tam już linia 101. Jednak obecnie spośród 24 autobusów odstawianych na przerwę międzyszczytową tylko 6 zostaje na Staszica, 3 na Słowiańskiej, a aż 15 zjeżdża do zajezdni.

W związku z tym w trybie dostępu do informacji publicznej chciałbym dowiedzieć się, ile maksymalnie w przerwie międzyszczytowej autobusów może być pozostawianych bez kierowców na pętlach przy ul. Słowiańskiej, Marcinkowskiego i Śląskiej. I ewentualnie dlaczego nie wykorzystuje się w pełni potencjału tych pętli?

2. Czy i dlaczego nie można obecnie oszczędzać na przejazdach technicznych związanych z przemieszczeniem się autobusów najpierw do zajezdni, a potem z powrotem do tej samej pętli, na której kończyła się praca przewozowa? Konkretnie w dni robocze na poszczególnych pętlach mogłyby zostawać dodatkowe autobusy:

- 4 na Marcinkowskiego: 53-54, 63-64, 115-116 (najlepiej po wymianie kursów ze zm. 98 pomiędzy 14:00 a 16:40) i 125-126 - **oszczędność to ok. 34 wozokm**
- 2 na Słowiańskiej: 19-20 (po likwidacji kursu dojazdowej linii 403 o 12:50, który wg badań PTC nie jest potrzebny pasażerom) i 151-152 (skrócenie przejazdu technicznego) - **oszczędność to ok. 16 wozokm**
- 2 na Śląskiej: 15-16 i 87-88 - **oszczędność to ok. 20 wozokm** (nowy przejazd techniczny i zaledwie 3 wozokm można by poświęcić na uruchomienie w zm. 88 nowego kursu linii 125 ok. 12:20 ze Śląskiej do Dekerta).

3. Oprócz tego istnieje możliwość oszczędzenia kolejnych wozokilometrów niepotrzebnie planowanych w celu wykonania przejazdów technicznych:

- wymiana całego bloku kursów przed 9:30 pomiędzy zm. 13 i 119
- odwrotne połączenie w pary brygad: 127-138 i 137-128
- kilka innych przypadków opisanych w emailu z dn. 23 stycznia i przedstawionych w powtórnie załączanym pliku.

Czy i jakie działania są podejmowane w celu zredukowania liczby przejazdów technicznych?

Pozdrawiam.





Gorzów Wielkopolski, dnia 27.02.2023 r.

WOR - III.1431.41.2023.KPa



W odpowiedzi na złożony w dniu 13 lutego 2023 r. wniosek o udostępnienie informacji publicznej w sprawie przejazdów technicznych informuję, co następuje.

Ad 1. W zakresie dotyczącym maksymalnej dopuszczalnej liczby wozów, które mogą odbywać postój na pętlach wyjaśniam, że ruch autobusów w tych lokalizacjach powinien odbywać się w taki sposób, by autobusy nie blokowały się wzajemnie. Ponadto na pętli *Os. Staszica* wyznaczono 4 miejsca dla autobusów klasy MEGA oraz 1 stanowisko do ładowania autobusów elektrycznych. Pozostałe miejsca przeznaczone są do odbywania postojów przez standardowe autobusy klasy MAXI. Natomiast pętla *Słowiańska* nie posiada w ogóle miejsc postojowych a istniejące zatoki są wykorzystywane jedynie do odbywania krótkich przerw pomiędzy kursami. Ewentualne dłuższe postoje w tej okolicy odbywają się w zatoce autobusowej przystanku *Słowiańska* dla linii 123. Jeśli chodzi o pętlę *Śląska Pole Golfowe* posiada ona 1 stanowisko do ładowania autobusów elektrycznych oraz 4 stanowiska dla pojazdów z napędem tradycyjnym, które obsługują pętlę przez cały dzień. Wskazuję również, że potencjał wszystkich ww. pętli, na których odbywają się tzw. przerwy posiłkowe jest wykorzystywany całkowicie.

Pozostała treść punktu 1 nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2022 r., poz. 902 ze zm.).

Ad 2. Treść punktu 2. nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2022 r., poz. 902 ze zm.).

Ad 3. W zakresie dotyczącym zapytania o działania w kontekście redukcji przejazdów technicznych podkreślam, że Operator w trakcie pracy nad rozkładami jazdy dla kierowców dąży za każdym razem do ograniczenia liczby przejazdów technicznych.

Pozostała treść punktu 3 nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2022 r., poz. 902 ze zm.).

z up. PREZYDENTA MIASTA

Barłosh Kmita
Sekretarz Miasta