

Autobus na zwołanie

28 kwietnia 2013

Przewoźnicy autobusowi nie chcą ryzykować kursów na pusto, więc likwidują połączenia do mniejszych miejscowości oraz poza porami przejazdów uczniów, stanowiących najwierniejszą klientelę pekaesów. Tymczasem w innych krajach lokalna komunikacja autobusowa coraz częściej opiera się na kursach na telefon, które wyruszają w trasę tylko wtedy, gdy ktoś zgłosi chęć przejazdu. Przewoźnik ma pewność, że autobus nie pojedzie pusty, a mieszkańcy mniejszych miejscowości nie są odcinani od świata. W dodatku taka elastyczna oferta – w efekcie rozszerzonych godzin funkcjonowania transportu publicznego i większego zasięgu połączeń – może dodatkowo pobudzić popyt.

DZWOŃ I JEDŹ

W Niemczech pierwsze autobusy na żądanie pojawiły się już w latach 1970. – kursy realizowane są po wezwaniu telefonicznym. Dziś tego typu systemy, działające pod nazwą Rufbus, stosowane są w różnych częściach Niemiec. Między innymi w powiecie Märkisch-Oderland, rozciągającym się między polsko-niemiecką granicą na Odrze a rogatkami Berlina. W słabiej zaludnionej wschodniej części tego powiatu autobusy na żądanie wprowadzono w sierpniu 2012 r. – są do dyspozycji pasażerów od poniedziałku do piątku w godz. 5.00-20.00. Najpóźniej półtorej godziny przed planowaną podróżą pasażer musi zadzwonić do dyspozytury, która uwzględni wpływające wezwania i na bieżąco planuje trasę pojazdów systemu Rufbus (osoby regularnie podróżujące w tej samej relacji o tej samej porze mogą złożyć stałe zlecenie).

– Rufbus zwiększa możliwości mieszkańców obszarów wiejskich dotarcia transportem publicznym na zakupy, do lekarza czy do pracy – mówił Rainer Schinkel, z władz powiatu Märkisch-Oderland, podczas inauguracji miejscowego systemu autobusów na żądanie.

PUBLICAR ALBO NIC

Szwajcarską odpowiedzią na potrzeby transportowe mieszkańców obszarów wiejskich i górskich jest PubliCar – działający od 1995 r. system autobusów na żądanie. Na obszarach o małej gęstości zaludnienia autobusy kursujące sztywnymi trasami zastępuje się mniejszymi pojazdami (zwykle kilkunastoosobowymi), których trasy na bieżąco dopasowywane są do aktualnych potrzeb pasażerów. Pasażerowie zazwyczaj najpóźniej godzinę przed podróżą muszą zadzwonić do dyspozytury zarządzającej ruchem pojazdów PubliCar. Transport PubliCar realizowany jest, zależnie od obszaru, na trzy różne sposoby: na określonych ciągach, w oparciu o sieć wyznaczonych przystanków lub nawet – przy wykorzystaniu najmniejszych pojazdów – w systemie od drzwi do drzwi.

Na bieżąco planowane wariantowe kursy pojazdów PubliCar są owszem bardziej określone od sztywnych tras tradycyjnych autobusów lokalnych. Jednakże dzięki autobusom na telefon, mieszkańcy obszarów wiejskich mają zapewniony dostęp do transportu publicznego w różnych porach doby, a nie – tak jak dawniej – tylko wtedy, gdy we wsi pojawiało się kilka dziennie rozkładowych kursów tradycyjnego autobusu. Przykładowo w okolicach La Brévine w kantonie Neuchâtel pojazdy PubliCar są do dyspozycji pasażerów od poniedziałku do piątku w godz. 6.00-20.00, a w niedziele i święta w godz. 7.30-20.00 (w weekendowe noce pojazdy PubliCar obsługują pasażerów dodatkowo w godz. 22.45-1.00). Na obszarze każdej strefy PubliCar są punkty, gdzie możliwa jest przesiadka do pociągów czy autobusów kursujących regularnie stałymi trasami.

Poszczególne strefy PubliCar tworzą zwykle obszary wiejskie wokół jednego małego miasta, zamieszkiwane przez około 10 tys. mieszkańców. W Szwajcarii istnieje już 27 obszarów obsługiwanych przez systemy Publicar – najwięcej w południowo-zachodnich kantonach Vaud i Valais. Szwajcarzy przyznają, że gdyby nie takie rozwiązania jak PubliCar, to mieszkańcy wielu mniejszych wsi oraz górskich przysiółków musieliby liczyć się

z całkowitym wycofaniem transportu publicznego z ich miejscowości. Co więcej, jak czytamy w „Biuletynie Komunikacji Miejskiej”, oferta PubliCar stała się zachętą dla nowych klientów, by przestawić się na transport publiczny.

TRANSPORT PUBLICZNY NA ŻYCZENIE

Również w Czechach autobusy kursujące na żądanie stają się alternatywą dla cięć połączeń komunikacyjnych na obszarach wiejskich. W Czechach rozwiązanie funkcjonuje między innymi w Górach Orlickich, gdzie systemem objęte są konkretne przewidziane w rozkładzie jazdy kursy międzyszczytowe oraz wieczorne. Ze względu na słabą frekwencję realizowane są one wyłącznie po wezwaniu telefonicznym. Przykładowo międzyszczytowy kurs relacji Rokytnice v Orlických Horách – Nebeská Rybná wyrusza w trasę, jeśli choć jeden zainteresowany pasażer zadzwoni do dyspozytora na 30 min. przed rozkładową godziną odjazdu ze swojego przystanku. Natomiast realizowany po godz. 21.00 kurs relacji Rokytnice v Orlických Horách – Bartošovice na życzenie pasażerów może zostać wydłużony aż o 18 km – do miejscowości Orlické Záhoří, trasą przez niewielkie przysiółki rozsiane w dolinie Dzikiej Orlicy.

System autobusów na żądanie działa również na południu Czech – wokół miasta Milevsko. Sieć obejmuje 91 kursów między miastem a 32 okolicznymi wsiami. – Średnio dziennie ludzie korzystają z 30% przewidzianych w ofercie połączeń. Ale mają tę możliwość i nie muszą się obawiać, że donikąd się nie dostaną. Jeśli tylko zadzwonią, autobus po nich przyjedzie – mówił gazecie „Dnes” Karel Coufal, dyrektor handlowy przewoźnika ČSAD z Czeskich Budziejowic.

BEZ ROZKŁADU

W Polsce system autobusu na żądanie działa od 2007 r. w Krakowie, gdzie pod nazwą Tele-bus obsługuje peryferyjne osiedla Płaszów, Przewóz i Rybitwy. Strefę obsługują dwa midi-busy, które są do dyspozycji pasażerów w dni robocze w godz.

5.30-23.00 oraz w soboty i niedziele w godz. 6.00-23.00. Wezwanie musi nastąpić najpóźniej 30 min. przed przejazdem. W Tele-busie obowiązuje taryfa biletowa taka jak w całym krakowskim transporcie miejskim.

– Z punktu widzenia pasażera przede wszystkim istotne jest to, że można zamówić przejazd na określoną godzinę. Autobus nie ma ustalonej trasy, ani rozkładu, więc do wyznaczonego przez pasażera miejsca jedzie najkrótszą trasą – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Marek Gancarczyk, rzecznik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Krakowie. – Z punktu widzenia przewoźnika taka forma usługi umożliwia przede wszystkim efektywne wykorzystanie taboru – Tele-bus nie wyjeżdża, jeżeli nie ma zamówienia na przejazd.

Strefa obsługiwana przez Tele-busy była już kilkakrotnie rozszerzana o kolejne ulice. Obecnie z krakowskiego systemu korzysta średnio 150 osób dziennie. Kraków to jak na razie jedyne miejsce w Polsce, gdzie jeżdżą autobusy na telefon.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [Z Biegiem Szyn](#)