

Adaptacja rozwiązań z rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych do systemu przewozów pasażerskich na żądanie



Opracował: Mariusz Grzesica
Wiceprezes Zarządu
SITK RP Oddział Katowice
Koło nr 27 inżynieria ruchu drogowego

Rewolucja czy ewolucja ?

Korzystanie z komunikacji miejskiej opiera się głównie na klasycznej sieci:

- zajezdnie / dworce autobusowe
- przystanki autobusowe w formie peronów
- zatoki autobusowe
- rozkład jazdy
- trasa przejazdu linii

Nic poza tym systemem nie ma możliwości obsługi pasażerskiej. Klasyczne przystanki są w odległościach 300-500 m od siebie, albo zależnie od potrzeb lokalnych.

Nie ma możliwości robienia przystanków co 50-100m, a kierowca autobusu ma obowiązek obsługi pasażerów w wyznaczonych punktach.

Dodatkowo dochodzi warunek oznakowania drogi i dla linii P-4 lub na zakazie B-36 nie wolno mu się zatrzymać, bo ktoś potrzebuje wsiąść / wysiąść.

Ewolucja poprzez analizy

Na wzór badań innych potoków ruchu, można realizować szersze pomiary:

- Natężenia ruchu pieszych
- Natężenia ruchu pojazdów
- Zapełnienia autobusu
- Rozkładu jazdy
- Relacji linii

Można przeprowadzić badania potrzeb komunikacyjnych otoczenia i podobnie jak wyznaczanie przystanków skorzystać z określenia wspólnych punktów i odległości do miejsc gdzie byłaby możliwość wyznaczania punktów obsługi ruchu na życzenie.

ewolucja = wykorzystanie istniejącego potencjału

Wprowadzenie nowych zasad, nowych znaków, nowych miejsc spowoduje konieczność aktualizacji systemu, zmian w dokumentacji i zgodności z przepisami – takie działania trwają za długo i nie ma działań na bieżąco, zawsze z opóźnieniem.

Więcej przystanków ?

Art. 29 ustawy prawo o ruchu drogowym

1. Zabrania się zatrzymania pojazdu:

9) w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką - na całej jej długości;

Ten kierunek spowoduje tylko dalsze perturbacje w ruchu drogowym, utrudni innym uczestnikom życie, a jednocześnie nadal będzie pytanie komu to jest robione.

Stąd z poprzedniego slajdu wskazanie na określenie realnych potrzeb.



https://pl.wikipedia.org/wiki/Wzory_znak%C3%B3w_i_sygna%C5%82%C3%B3w_drogowych_w_Polsce

Warunki techniczne dla nowych

Obecne warunki wynikające z

Przepisów techniczno-budowlanych (PTB)

oraz

[WR-D-43-2 Wytyczne projektowania infrastruktury transportu zbiorowego. Część 2: Projektowanie infrastruktury transportu autobusowego i trolejbusowego wersja 01 obowiązuje od 2026.07.23 \(PDF, 4.22 MB\)](#)

wymagają, aby nowe miejsca spełniały obowiązujące bezpieczne miejsca do obsługi pasażerów.

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ptb>
<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Wytyczne dla nowych



Rys. 6.1.2. Uwarunkowania dotyczące wyboru rodzaju przystanku

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Obecnie brak furtki

Art. 46 ust. 1 pkt 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2026 r. poz. 1231)

ma treść:

wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy;

projekt

U S T A W Y z dnia o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw druk 2700

<https://www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/senatposiedzeniatematy/6382/dr ukisejmowe/2700.pdf>

<https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-publicznym-transporcie-zbiorowym-oraz-niektorych-innych-ustaw5>

obecne propozycje nie precyzują jak będzie to funkcjonowało, tylko w jaki sposób powinno się to organizować i kto może to wykonać.

Ewentualnie przystanki na żądanie, ale to półśrodki jeśli ich będzie więcej.

Działania centralne

Nowy projekt Ministerstwa Infrastruktury ułatwi Ci planowanie



36,3 mln zł na budowę
krajowej bazy danych
o komunikacji zbiorowej

Ministerstwo Infrastruktury startuje z projektem Krajowy Punkt Dostępu (KPD MMTIS)

Fundusze Europejskie
na Rozwój Cyfrowy

Fundusze Europejskie
na Rozwój Cyfrowy

Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską

Centrum
Planowania
ITS

Działania centralne

W Polsce **Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS)** to narodowa platforma gromadząca i udostępniająca w jednym miejscu dane o transporcie publicznym i zbiorowym. System powstaje w ramach obowiązków wynikających z unijnego rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926, które nakazuje państwom członkowskim zapewnienie otwartego dostępu do danych o podróżach multimodalnych.

Obecnie na etapie testowym, rozwijanie danych, w kolejnych latach dalsza rozbudowa systemu o kolejne dane i ich integrację.

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-punkt-dostepu-do-uslug-informacji-o-podrozach-multimodalnych-kpd-mmtis>

Informacja jak to będzie

W wielu miejscach na terenie Unii Europejskiej działają już krajowe punkty dostępu do danych np. z informacjami o rozkładach jazdy, przystankach czy dworcach. Wynika to z rozporządzenia delegowanego 2017/1926, które nakazuje, aby państwa członkowskie zapewniły otwarty dostęp do danych o podróżach multimodalnych, czyli takich, które łączą różne środki transportu.

Każda firma i instytucja skorzysta bezpłatnie z Krajowego Punktu Dostępu do Danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS), skąd pobierze rozkłady jazdy z całej Polski. Będą one podstawą do budowy i aktualizacji narzędzi do planowania podróży, rozkładów jazdy online czy aplikacji nawigacyjnych.

<https://www.gov.pl/web/cppc/podpisanie-porozumienia-FERC0203IP0100425>

Świetlana przyszłość

W tym roku w systemie planowana jest pierwsza baza przystanków i dworców, rok później dołączą do niej rozkłady jazdy, a w 2028 r. dane w czasie rzeczywistymi, czyli np. informacje o opóźnieniach.

Finalnie, w 2029 r. w systemie znajdziemy informacje o 2700 rozkładach jazdy z 85 tysięcy przystanków i dworców.

Dzięki danym w systemie zyskamy pełny obraz tego, jak działa transport zbiorowy na konkretnym terenie.

Przewoźnicy otrzymają narzędzia do systematycznego wprowadzania danych w formie cyfrowej, a każdy z nas szybko i bezpiecznie zaplanuje swoją kolejną podróż.

Podsumowanie

Mając na uwadze przywołane informacje i dane:

- zależnie od potrzeb komunikacyjnych należy dążyć do wykorzystania obecnego układu komunikacyjnego, szczególnie że w przyszłości całość miejsc obsługi pasażerskiej będzie dostępna w sieci online i bez opłat
- obecne oznakowanie D-15 daje nam pewien zakres wpływania na rozwój kolejnych miejsc obsługi pasażerskiej, ale można go jeszcze rozwijać, chociażby o punkty przystanku na żądanie
- analizy są potrzebne, aby nie tworzyć za dużo przystanków, bo czas podróży wydłuży się co wpłynie negatywnie na atrakcyjność oferty autobusowej, gorsze warunki podróży zniechęcą pasażerów do wyboru autobusu. Dobrym przykładem są linie metropolitarne M <https://www.metropoliaztm.pl/pl/s/linie-metropolitalne>

Dziękuję za uwagę