

Białystok, dnia 20 lipca 2015 roku

Urząd Miejski w Białymstoku
ul. Słonimska 1
15-950 Białystok**Sz. P. Prezydent Miasta Białegostoku**
dr hab. Tadeusz Truskolaski

W związku z planem zakupu fabrycznie nowych autobusów, chcielibyśmy zaproponować Panu, Panie Prezydencie, wykaz niezbędnego wyposażenia tych pojazdów wraz z parametrami technicznymi, które będą pasowały do charakterystyki komunikacji miejskiej w Białymstoku. Poniższe dane zostały opracowane podczas jednego z naszych spotkań, na które zaprosiliśmy pasażerów i kierowców. Każdy z gości przedstawił swoje propozycje, które następnie poddaliśmy dyskusji. Swoje uwagi wnieśli także członkowie stowarzyszenia, którzy na co dzień są pracownikami spółek przewozowych.

Opracowana lista wyposażenia i danych technicznych jest swojego rodzaju kompromisem. Zawiera elementy ułatwiające pracę kierowcom autobusów, zapewniające komfortową podróż pasażerom, a także pozwalające zminimalizować koszty eksploatacji spółkom przewozowym.

Szczególną uwagę chcielibyśmy zwrócić na pełną kabinę kierowcy, zabudowaną do połowy pierwszych drzwi. Tego typu rozwiązanie stosowano we wszystkich fabrycznie nowych autobusach zakupionych do 2004 roku przez Miasto Białystok i spółki przewozowe. Natomiast od tego czasu stosuje się jedynie wydzielone miejsce kierowcy, w którym próżno szukać jakiegokolwiek zalety. Tego typu rozwiązanie przede wszystkim nie zapewnia kierowcy odpowiedniego bezpieczeństwa. Istnieje ryzyko wejścia do stanowiska kierowcy przez osoby postronne. Ponadto wydzielone miejsce nie zapewnia odpowiedniej widoczności, co bezpośrednio ma wpływ na bezpieczeństwo na drodze. Kolejną wadą jest słaba wydajność klimatyzacji latem, natomiast zimą duże straty ciepła podczas włączonego ogrzewania. Pełna kabina zabudowana do połowy pierwszych drzwi wyklucza wszystkie w/w wady. Nowoczesne pełne kabiny są także bardzo estetyczne i zapewniają odpowiednie oświetlenie przedziału pasażerskiego światłem dziennym.

Warto także skupić się nad systemem tzw. „ciepłego guzika”, czyli indywidualnym otwieraniem drzwi przez pasażerów. Zaletą tego rozwiązania jest skrócenie czasu przejazdu (brak konieczności zatrzymywania się na każdym przystanku), a także mniejsza strata ciepła zimą, a latem większa wydajność klimatyzacji. System na początku mógłby funkcjonować na obszarze II, III i IV strefy taryfowej, a także na liniach nocnych. Następnie mógłby zostać wprowadzony w całej sieci BKM. Rozwiązanie od lat z powodzeniem funkcjonuje w sieci komunikacji miejskiej w większości europejskich miast, a także na kolei.

W załączeniu przedstawiamy Panu, Panie Prezydencie, opracowaną listę wyposażenia i danych technicznych nowych autobusów. Mamy nadzieję, że zostanie ona wykorzystana i znajdzie się w specyfikacji przetargowej, by następnie z tych udogodnień korzystali kierowcy i pasażerowie, natomiast spółki przewozowe nie ponosiły dużych wydatków na eksploatację pojazdów.

Z poważaniem,