

BIULETYN

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ nr 157

Sierpień 2020



ISSN 1234-9399

Cena: 35 zł w tym 8% VAT



Gazowy AUTOSAN SANCITY 12LF CNG





Urbino 15 LE electric > Premiera już wkrótce!





Gotowy na miasto przyszłości.
eCitaro



Mercedes-Benz
The standard for buses.

COLMEC

- bieżnikowanie
- opony nowe
- wyposażenie warsztatowe
- szkolenia



ISO 9001:2008

ISO 14001:2008



DORADZAMY



MONTUJEMY



SERWISUJEMY



SOSNOWSKI

Kanały
serwisowe

Podnośniki
podposadzkowe
i kanałowe

Myjnie

Najnowsze realizacje



MZA OPOLE - Myjnie portalowe,
system dystrybucji oleju



MPK POZNAŃ - Podnośniki mobilne,
żuraw, obrotnice, suwnica, wciągarki



MZA WARSZAWA - Podnośniki podposadzkowe



MPK KRAKÓW - Podnośniki mobilne



SOSNOWSKI

SOSNOWSKI Sp. z o.o. Sp. K.
ul. Marynarki Polskiej 55E
80-557 Gdańsk



58 76 13 500



biuro@sosnowski.pl

Sprawdź nasze realizacje

SOSNOWSKI.PL

Szanowni Państwo

W obecnym numerze „Biuletynu Komunikacji Miejskiej” wracamy do tematu pandemii koronawirusa, wiedząc już, że światowa epidemia COVID-19, która w krótkim czasie zmieniła nasze zachowania komunikacyjne, wpływając destrukcyjnie na sektor mobilności w miastach, tak łatwo nie odpuści. To, co wczoraj uważano za bardzo bezpieczną, krótko- i średnioterminową perspektywę rozwoju publicznego transportu zbiorowego, obecnie nie jest już takie pewne. Rozstrzygającym będzie, czy przebieg pandemii w dającym się przewidzieć okresie pozwoli na powrót do „normalnych” warunków funkcjonowania, przy zachowaniu nieznacznych ograniczeń, jak np. noszenie maseczek na twarzy, czy też druga, a nawet trzecia fala infekcji ponownie nie spowodują, że konieczne będzie wprowadzenie nowych, już poważniejszych ograniczeń. W pierwszym przypadku wydaje się, że powrót do środków transportu publicznego, przy zachowaniu zasad higieny, nie będzie szczególnie trudny, w drugim zaś należałoby obawiać się długofalowego odpływu pasażerów. Z tematem tym łączy się również poruszone w tym numerze zagadnienie standaryzacji obiektów infrastruktury komunikacji miejskiej, obejmujących m.in. nowoczesne zaplecze dla kierowców, zapewniające odpowiednie warunki higieniczne.

Drugim ważnym tematem poruszonym w „Biuletynie” jest profilaktyka alkoholowa i narkotykowa. IGKM od dawna domagała się zagwarantowania przez polskie ustawodawstwo podstawy prawnej, która umożliwiłaby przewoźnikom przeprowadzanie prewencyjnych kontroli trzeźwości kierowców i motorniczych, pod kątem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych. Brak jest bowiem odpowiednich uregulowań, w konsekwencji czego pozostawienie pracownikowi możliwości odmowy poddania się takim badaniom szczególnie w sektorze transportu publicznego może skutkować poważnymi konsekwencjami w postaci katastrofy w ruchu lądowym. Pisaliśmy o tym w lutowym numerze „BKM”. W międzyczasie wydarzyły się w Warszawie dwa poważne wypadki drogowe z udziałem autobusów miejskich prowadzonych przez kierowców będących po użyciu substancji psychoaktywnych. Odbiły się one szerokim echem w mediach, zarówno tradycyjnych, jak i interaktywnych. Stało to się impulsem do podjęcia przez IGKM kolejnych działań, które opisujemy w „Biuletynie”. Przygotowując sierpniową edycję „Biuletynu”, zastanawialiśmy się również nad rolą, jaką w tej kwestii odgrywa honorowe krwiodawstwo, bowiem regularne oddawanie krwi przez pracowników komunikacji miejskiej jest wciąż popularne w niektórych przedsiębiorstwach. Pytanie o to oraz o działalność takich klubów zadaliśmy kilku osobom związanym z branżą.

Początek XXI wieku to, przede wszystkim w Europie, okres niezwykłego renesansu tramwajów i lekkiej kolei. W dalszej części naszego pisma publikujemy skrótowe informacje statystyczne opracowane przez Międzynarodową Unię Transportu Publicznego (UITP) nt. tego transportu oraz perspektyw jego rozwoju, który – jak przewidują specjaliści z tej organizacji – będzie największy w regionie Azji i Pacyfiku.

W informacjach prawnych zamieszczamy artykuł na temat nowego źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego, wynikającego z ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych oraz przepisów pakietu tzw. tarczy antykryzysowej, który – niestety – faworyzuje podmioty nie będące operatorami komunikacji miejskiej.

Zachęcamy do lektury.

*Grażyna Alicja Błaszczak
redaktor prowadząca*

Wydawca: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
ul. Jana Pawła Woronicza 27, 02-640 Warszawa
tel.: (22) 848-21-01, (22) 848-21-02,
(22) 848-21-72, (22) 848-21-73
fax: (22) 856-99-04
web: www.igkm.pl
e-mail: igkm@igkm.pl
NIP 521-008-65-88
Nr konta: Santander Bank Polska S.A.
80 1090 1870 0000 0001 0615 0818

Zespół redakcyjny: Dorota Kacprzyk, Michał Wolański,
Marcin Żabicki, Grażyna Błaszczak, Marcin Zawadka
Redaktor techniczny oraz skład wydawniczy: Robert Piłka
Redaktor prowadząca: Grażyna Błaszczak
Dział reklamy: Marcin Żabicki, tel. (22) 848-21-72
Drukarnia: PAPER&TINTA, Nadma, ul. Ceglana 34
Nakład: 400 szt.
WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

SPIS TREŚCI

KOMUNIKACJA MIEJSKA W OBLCZU PANDEMII KORONAWIRUSA

OKRES PANDEMII SZANSĄ I ZAGROŻENIEM DLA WDRAŻANIA KONCEPCJI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI <i>Michał Wolański, Mirosław Czerliński</i>	6
PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY W NIEMCZECH W OBLCZU PANDEMII KORONAWIRUSA <i>Grażyna Alicja Błaszczak</i>	14

PROFILAKTYKA ALKOHOLOWA I NARKOTYKOWA

WNIOSKI Z „NARKOTYKOWYCH” WYPADKÓW AUTOBUSÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ <i>Marcin Żabicki</i>	25
KREW PILNIE POTRZEBNA CZYLI HONOROWE KRWIODAWSTWO WŚRÓD PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ <i>Rozmowa z Jerzym Pustelnikiem</i>	31
PROFILAKTYKA UZALEŻNIEŃ – ROLA HONOROWEGO KRWIODAWSTWA WŚRÓD PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ <i>Rozmowa z Grzegorzem Hryszko</i>	36
„KIEROWCA NA WSPOMAGANIU” – NIE OSĄDZAJMY, ALE POKAZUJMY DOBRE PRZYKŁADY <i>Rozmowa z Jackiem Sikorą</i>	38

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MIEJSKIEGO

STANDARDYZACJA OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W POZNANIU <i>Janusz Szawłowski</i>	40
---	----

ZAPLECZE TRANSPORTU MIEJSKIEGO

BRAKE MATE – URZĄDZENIE UMOŻLIWIAJĄCE ZACHOWANIE DYSTANSU SPOŁECZNEGO W HALI NAPRAW TABORU AUTOBUSOWEGO <i>Błażej Pilecki</i>	46
--	----

STATYSTYKA MIEJSKIEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO

TRAMWAJE I LEKKA KOLEJ NA ŚWIECIE: PRZEGLĄD STATYSTYCZNY UITP <i>Statistics brief</i>	48
--	----

ZAGADNIENIA PRAWNE

FUNDUSZ ROZWOJU PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH A KONTRAKTOWANIE USŁUG PRZEZ ORGANIZATORÓW MIEJSKIEGO I PODMIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO <i>Marcin Maciocha</i>	56
ZASADY BEZPIECZNEGO KORZYSTANIA Z POJAZDÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W TRAKCIE EPIDEMII SARS-COV-2 W POLSCE <i>Główny Inspektorat Sanitarny, Ministerstwo Zdrowia, Ministerstwo Infrastruktury</i>	58

OKRES PANDEMII SZANSĄ I ZAGROŻENIEM DLA WDRAŻANIA KONCEPCJI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI



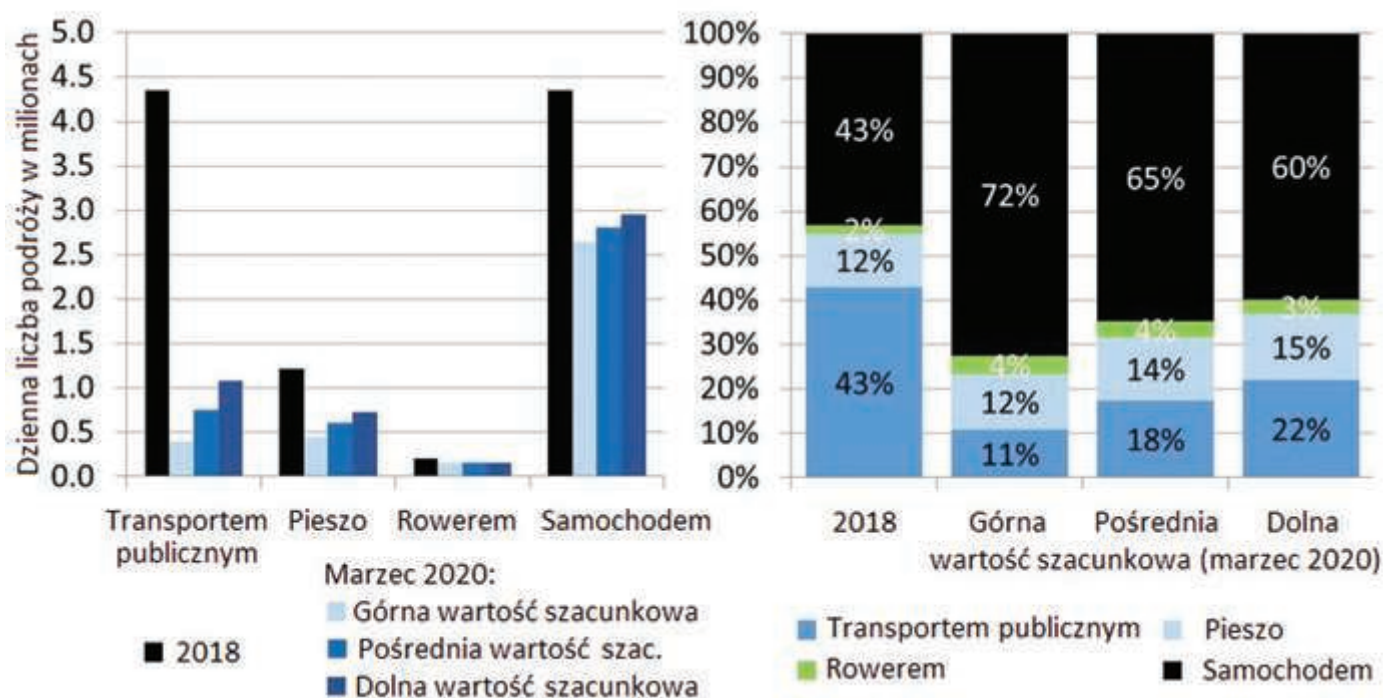
dr Michał Wolański, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Wolański sp. z o. o.;
mgr inż. Mirosław Czerliński, Politechnika Warszawska, Wolański sp. z o. o.

www.freepik.com

W czasie pandemii mamy inne potrzeby w zakresie mobilności i przemieszczamy się inaczej. Podróże jest mniej, bo unikamy niektórych rodzajów aktywności. W części sektorów gospodarki jeszcze przez wiele miesięcy praca będzie wykonywana zdalnie, a być może część zawodów pozostanie w tej formie już na stałe. Z drugiej jednak strony – pomimo bezprecedensowo rosnącej liczby zachorowań, po 5 miesiącach mieszkańcy miast coraz mniej chcą się dostosowywać do restrykcji i rekomendacji, wybierając spośród nich te „wygodne”, np. dotyczące podróżowania samochodami, a unikając mniej wygodnych – np. związanych z obowiązkiem zakrywania nosa i ust.

Oczywiście zaistniała sytuacja nie pozostaje bez wpływu na podział międzygałęziowy - częściej wyko-

rzystywane są indywidualne środki transportu (por. rys. 1), dla przykładu w marcu 2020 r. w Budapeszcie



Rys. 1. Dzienna liczba i podział modalny podróży w Budapeszcie przed pandemią (2018) oraz szacunek wartości dla drugiej połowy marca 2020. Zauważalny jest znaczny spadek liczby podróży transportem publicznym oraz nieporównywalnie mniejszy spadek podróży samochodami. (źródło: Péter Bucsky, *Modal share changes due to COVID-19: The case of Budapest*, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12.06.2020)

liczba podróży komunikacją miejską spadła do poziomu 20% normalnych przewozów, podczas gdy samochodami – do poziomu ok. 70%. Spowodowało to drastyczne zmiany w podziale międzygałęziowym. Do kluczowych zalet motoryzacji, jak niezależność czy wygoda, dołączyło również ograniczenie narażenia na kontakty z innymi ludźmi.

Transport zbiorowy ucierpiał najbardziej: wprowadzono ograniczenia maksymalnej liczby pasażerów w pojazdach, część osób rezygnuje z podróży z uwagi na strach przed zakażeniem, zaś w Polsce w oficjalnych wytycznych rządowych jest mowa o unikaniu podróży transportem publicznym. Nie ma jednak podstaw naukowych, które mówiłyby o tym, że podróż autobusem czy tramwajem naraża na większe ryzyko zakażenia, niż inne, dozwolone formy aktywności.

Oczywiście obecne zmiany należy rozpatrywać w szerszym kontekście. W ostatnich latach – pomimo wielomiliardowych inwestycji w transport publiczny – nadal obserwowaliśmy w Polsce wzrost motoryzacji indywidualnej. Wskutek pandemii ten wzrost prawdopodobnie będzie jeszcze większy i będzie on powodował realny wpływ na jakość życia. Niewystarczająca wcześniej przepustowość sieci drogowej stanie się dla mieszkańców jeszcze bardziej odczuwalna, powodując znaczne wydłużanie czasu codziennych podróży. Z samochodów będą korzystać również osoby, które wcześniej omijały tę formę transportu, ze względu na brak predyspozycji do kierowania autem w warunkach miejskich czy też niewystarczające środki finansowe.

Równocześnie zachodzą duże zmiany na rynku pracy, szczególnie dotyczy to niestabilnych form zatrudnienia, co często wiąże się z koniecznością zmiany relacji przemieszczania się. Dostępność transportowa miejsc pracy, która wyraźnie spadła w wyniku ograniczania oferty przewozowej, jest kluczowa dla osób poszukujących zatrudnienia. Konieczny jest więc kompromis pomiędzy chęcią normalnego życia społeczno-gospodarczego, potrzebą izolacji oraz koniecznością rozsądnych zachowań w obliczu zmian klimatycznych i zanieczyszczeń środowiska.

Kompleksowe zmiany w myśleniu o mobilności mieszkańców miast, które były potrzebne jeszcze przed wybuchem pandemii, w jej okresie stają się jeszcze bardziej konieczne.

Niniejszy artykuł stanowi rozwinięcie rekomendacji dla samorządów przedstawionych w Alercie Samorządowym 4 inicjatywy OEES¹, z wykorzystaniem wytycz-

nych Komisji Europejskiej, dotyczących planowania zrównoważonej mobilności w czasie kryzysu wywołanego COVID-19².

Zapewnienie odpowiedniej przepustowości w warunkach dystansu fizycznego

Z punktu widzenia branży transportu publicznego, bez wątpienia istotne jest odpowiednie zarządzanie ofertą transportu publicznego, tym bardziej że wszystko wskazuje na to, że – jak zapowiedział minister edukacji narodowej Dariusz Piątkowski – od 1 września wróci do szkół młodzież, a z drugiej strony utrzymane zostaną ograniczenia liczby pasażerów w pojazdach.

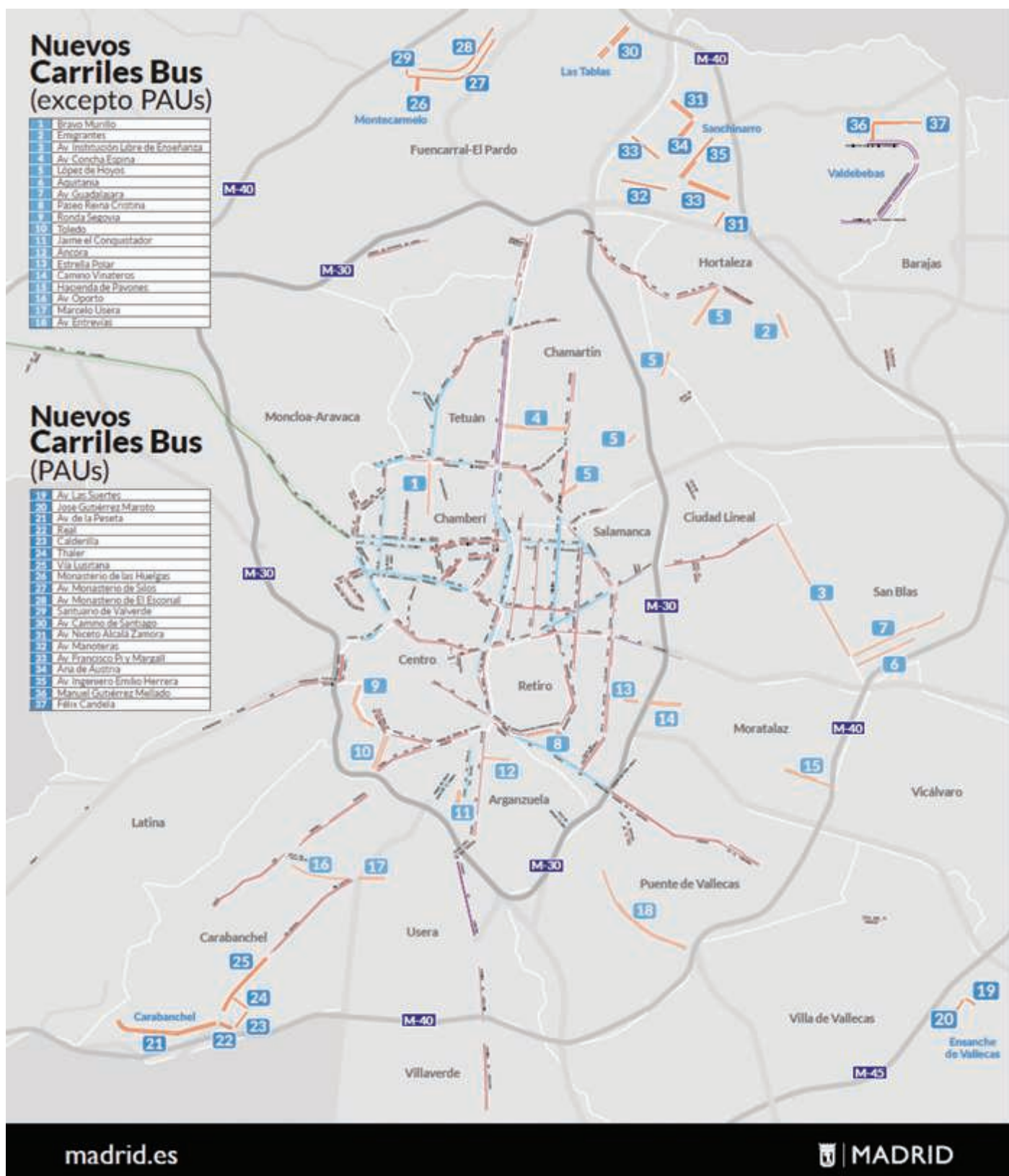
Polityka ograniczania częstotliwości ruchu pojazdów komunikacji publicznej w celu minimalizowania strat przewoźników może przynieść bardzo złe skutki, chociaż przez wiele samorządów była ona rozważana jeszcze przed pandemią, ze względu na osłabienie ich budżetów przez niższe dochody z podatku od osób fizycznych.

Rzadsza siatka połączeń powoduje tłok, obniża komfort korzystania z komunikacji miejskiej i jest pierwszym krokiem do zachęcenia ludzi do przemieszczania się samochodami, znacznie bardziej niż np. stary tabor czy wysokie ceny. Należy przy tym podkreślić, że dotychczas w wielu miastach Polski stosowano standardy napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej niespotykane w innych krajach UE – tolerowanie tłoku i podróży na stojąco pozwalało na zachowanie dobrej przepustowości przy niskich kosztach, ale z drugiej strony – obniżało konkurencyjność transportu publicznego dla osób posiadających wybór, ale również cierpiących na różne, niekoniecznie widoczne i uprawnijające do statusu osoby niepełnosprawnej, schorzenia. W czasie epidemii tłok to nie tylko dyskomfort, ale również poczucie zagrożenia i realne niebezpieczeństwo.

Stąd konieczne są dwufalowe działania – z jednej strony stopniowe zwiększanie częstotliwości kursowania, mając na uwadze nie tylko plan pełnego przywrócenia ruchu sprzed pandemii, ale również zwiększenie przepustowości w szczycie. To ostatnie może wymagać zarówno ograniczenia oferty poza szczytem (w weekendy i w nocy) – w celu niezwiększania liczby roboczogodzin kierowców – jak i wstrzymania wycofywania części taboru z eksploatacji, w celu zapewnienia odpowiednich możliwości technicznych.

¹ Prof. dr hab. J. Hausner i inni, Alert Samorządowy 4. Mobilność mieszkańców w czasie epidemii, Inicjatywa OEES, kwiecień 2020, <https://oees.pl/wp-content/uploads/2020/04/Alert-samorzadowy-4.pdf>.

² COVID-19 SUMP Practitioner Briefing, European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, European Commission, July 2020, https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/07/COVID-19-SUMPPractionersBriefing_Final.pdf.



Rys. 2. Madryt w maju 2020 r. przygotował plan wyznaczenia 37 nowych odcinków tymczasowych buspasów w sieci drogowej miasta i aglomeracji. Sumarycznie zostanie wyznaczonych 45 km nowych pasów autobusowych, które powiększą ich sieć o 30%. Zakłada się, że przynajmniej część wyznaczonych pasów pozostanie na stałe. (źródło: Madrid.es).³

Z drugiej jednak strony konieczne mogą być zmiany taryf komunikacji miejskiej, ukierunkowane na ograniczanie fakultatywnych potrzeb przewozowych

³ Nueva red de carriles bus, EMT Madrid, mayo 2020, <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2020/05Mayo/27Miercoles/Notasprensa/CarrilBus/ficheros/Nueva%20red%20de%20carriles%20bus.pdf>.

lub na zwiększenie wykorzystania pojazdów w okresach pozaszczytowych, tak by zapewnić warunki przewozów w szczycie, z zachowaniem odpowiedniego dystansu fizycznego, dla tych osób, które muszą dojeżdżać.

Do takich rozwiązań zaliczać się może ograniczenie w szczycie przejazdów bezpłatnych, które przysługują

obecnie osobom starszym i dzieciom – należy przy tym podkreślić, że uprawnienia te są w Polsce obecnie rozbudowane w sposób rzadko spotykany w innych krajach europejskich. W przypadku młodzieży szkolnej, podstawowym środkiem transportu do szkół powinny być podróże piesze. Zastąpienie podróży pieszych krótkimi podróżami transportem publicznym trudno nazywać sukcesem.

Oczywiście należy przy tym pamiętać o realizacji polityki prorodzinnej – dobrą inspiracją mogą być szwajcarskie bilety rodzinne: specjalne ulgi nie dla dzieci, lecz dla rodziców dzieci, które mają wykupione bilety. Należy podkreślić, że rozwiązanie to łączy ze sobą budowanie konkurencyjności transportu publicznego wśród osób, które korzystają z niego względnie rzadko, z zapewnieniem odpowiednich przychodów do funkcjonowania rozbudowanej oferty.

Oczywiście w kwestiach finansowych, samorządy stają dziś przed decyzją o znacznym podwyższeniu cen biletów z powodu zmniejszonych wpływów z tytułu ich sprzedaży (propozycje podwyżek przedstawił już m.in. Kraków⁴ i Wrocław⁵). Być może oprócz biletów rodzinnych w ofercie powinny pojawić się tańsze bilety na okres pozaszczytowy w dni powszednie, które pozwolą zmniejszyć dysproporcje pomiędzy przepełnieniem pojazdów w okresie szczytu a niskim wypełnieniem w pozostałym okresie (kiedyś bilety tego typu dostępne były m.in. w Warszawie). Taka oferta zwiększyłaby akceptowalność społeczną podwyżek.

Uprzywilejowanie transportu zbiorowego

Budując przepustowość transportu publicznego oraz ograniczając koszty, należy działać kompleksowo. Do rekomendowanych działań można zaliczyć:

- ➔ wprowadzenie dodatkowych buspasów na odcinkach, gdzie regularnie następuje wydłużenie czasu przejazdu z powodu zatorów drogowych – por. np. rysunek 2, przedstawiający przykład Madrytu, w którym błyskawicznie wyznaczono 45 km nowych pasów autobusowych;
- ➔ przeprogramowanie sygnalizacji świetlnej i wdrożenie strategii priorytetu dla transportu zbiorowego (często wymagana jest przebudowa i wyposażenie skrzyżowań w detekcję pojazdów transportu publicznego, ale nie musi to oznaczać budowy wielosystemowego ITS).

⁴ Kraków szykuje sporą podwyżkę cen biletów, Portal Transport Publiczny, data publikacji: 16.07.2020 r., <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/krakow-szykuje-spora-podwyzke-cen-biletow-65234.html>.

⁵ Nowy cennik biletów MPK od 1 stycznia 2021, Portal Miasta Wrocław, data publikacji: 17.07.2020 r., <https://www.wroclaw.pl/portal/nowy-cennik-biletow-mpk-od-1-stycznia-2021>.

Z perspektywy transportu miejskiego istotna jest minimalizacja czasu podróży, na który wpływ ma zarówno infrastruktura liniowa (droga lub torowisko), jak i punktowa (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną). Uprzywilejowanie nie tylko poprawia konkurencyjność względem innych środków transportu, ale też przynosi wymierne korzyści ekonomiczne – tą samą liczbą pojazdów i prowadzących można obsłużyć większą liczbę kursów.

Przykładowo, wprowadzenie przez Tramwaje Warszawskie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną bezwzględnych priorytetów dla tramwajów, umożliwiło skrócenie czasu podróży średnio od 30 do 60 sekund na skrzyżowanie. W efekcie, na odcinku 2,5 km torowiska uzyskuje się skrócenie czasu podróży w jednym kierunku o 3 minuty, co przekłada się na wykorzystanie 2-3 tramwajów mniej w ruchu.

Często wręcz przyspieszenie podróży komunikacją miejską można uzyskać poprzez punktowe zmiany w organizacji ruchu (oznakowaniu ulic) – przesuwanie linii zatrzymania, wydłużanie bądź skracanie pasów włączania. Niezwykle skuteczne w typowaniu miejsc do usprawnienia ruchu są badania prowadzone wśród prowadzących (kierowców i motorniczych), którzy doskonale znają trasy linii i miejsca, w których nadmierne tracony jest rozkładowy czas jazdy.

Bezpieczeństwo osobiste i ruchu

Należy podkreślić, że zapobieganie zwiększeniu korzystania z motoryzacji w dobie pandemii jest wyzwaniem kompleksowym, wymagającym działań obejmujących nie tylko transport publiczny, ale całość systemu mobilności – również w trosce o zapobieganie trwałym zmianom w obrębie systemu transportowego.

Do takich działań powinno należeć:

- ➔ wprowadzenie dodatkowych pasów i kontrapasów dla rowerów, w celu zapewnienia bezpiecznych ciągów rowerowych (por. fot. 1 – przykład Berlina, rys. 3 – przykład Krakowa i rys. 4 – przykład Budapesztu);
- ➔ budowa dodatkowych parkingów rowerowych – zwłaszcza na osiedlach, przy szkołach i budynkach użyteczności publicznej;
- ➔ uregulowanie zasad korzystania z elektrycznych hulajnóg (wyznaczenie miejsc parkowania, wprowadzenie kar za nielegalne parkowanie analogiczne do samochodów, zrównanie prawne w ruchu z rowerami, koncesjonowanie działalności analogicznie do taksówek);
- ➔ dopuszczenie parkowania na chodnikach, pod warunkiem zachowania co najmniej 2,5 metra szerokości dla pieszych;



Fot. 1. Tymczasowe pasy rowerowe wyznaczone zostały w wielu europejskich miastach: Berlinie, Budapeszcie, Mediolanie czy Wiedniu. Na zdjęciu pas w Berlinie łączący dzielnice Friedrichshain i Kreuzberg. (źródło: Peter Boytman Creative Commons CC0 1.0)

- ➔ przeznaczenie „w zamian” części powierzchni jezdni wielopasowych na miejsca parkingowe;
- ➔ uregulowanie możliwości ograniczania przez samorząd maksymalnego czasu parkowania w da-

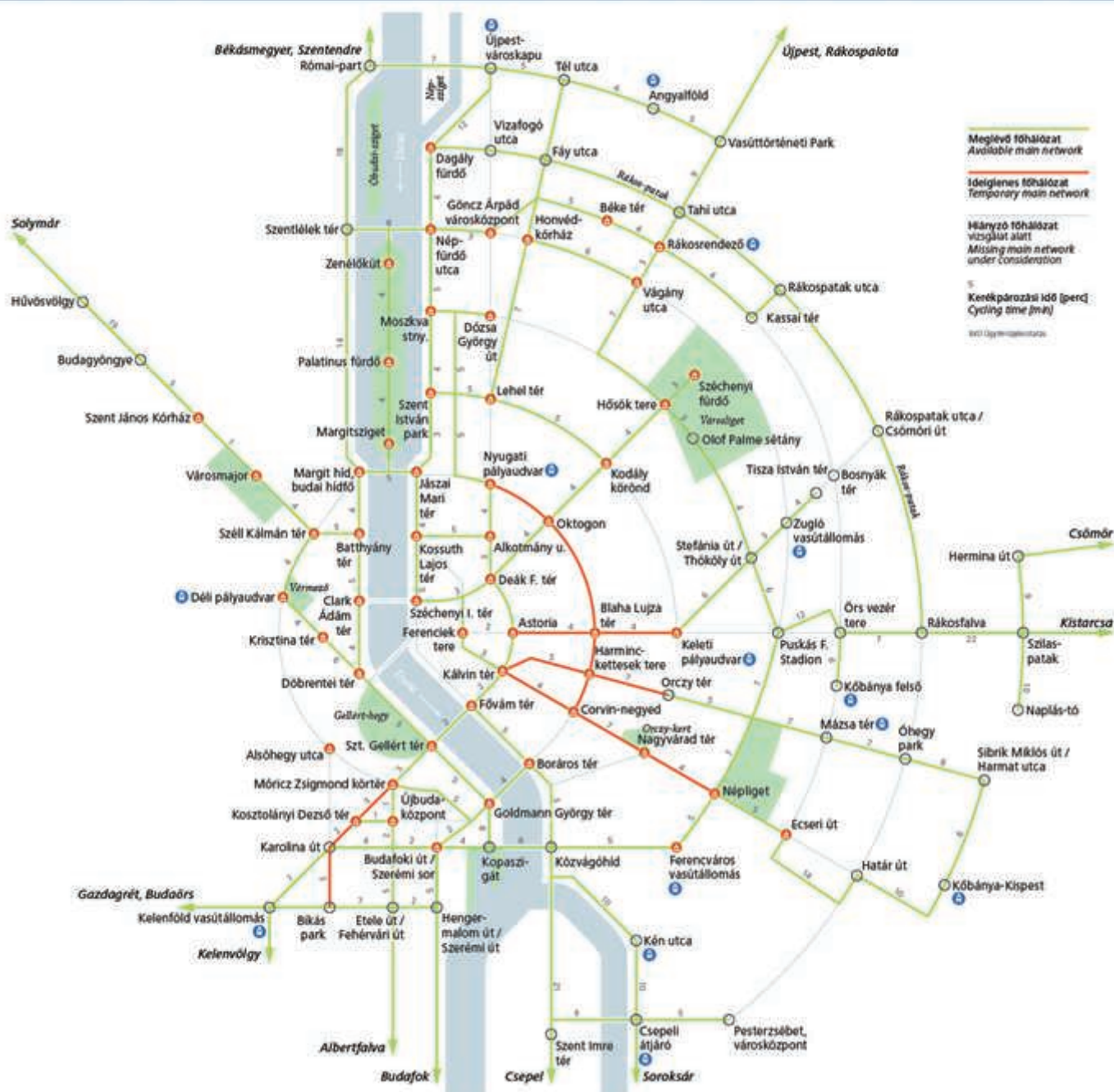
nym miejscu oraz rozszerzanie strefy płatnego parkowania; ➔ ułatwianie dostaw do sklepów i dostaw kurierskich w miejscach, gdzie parkowanie jest kłopotliwe: wyznaczenie miejsc do parkowania tylko dla kurierów lub aut dostawczych. Realizacja zasad dystansowania w miastach wymaga gruntownych zmian w organizacji przestrzeni transportowej. Szczególnie zauważalny jest niedobór przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Pierwsza z grup boryka się z wąskimi chodnikami, na których nie ma



Rys. 3. Kraków niezbędne zmiany w podziale pasa drogowego zwizualizował za pomocą narzędzia Streemix.net o otwartym dostępie dla każdego. Portal pozwala wizualizować zagospodarowanie ulic w oparciu o szerokość przestrzeni przeznaczonej dla poszczególnych grup użytkowników. Z narzędzia korzysta również Poznań. (źródło: Mobilny Kraków jw.)



Kerékpárforgalmi főhálózat Main cycling network



Rys. 4. Budapeszt, w czasie pandemii – w kwietniu 2020 r., rozpoczął uzupełnianie głównej sieci dróg rowerowych (oznaczonych na zielono) tymczasowymi pasami wyznaczanymi na jezdniach (na pomarańczowo), w celu zwiększenia spójności sieci we wschodniej i południowej części miasta. Niewykluczone, że tymczasowe pasy pozostaną w mieście już na stałe. (źródło: *Budapesti Közlekedési Központ*).⁸

wykorzystać na miejsca postojowe i odzyskać przestrzeń dla pieszych. Przykłady działań w tym kierunku wdraża „Krakowska tarcza dla mobilności”.

⁸ Cycling infrastructure developments in Budapest: new bicycle lanes along the Grand Boulevard, Budapesti Közlekedési Központ, 26.04.2020 r., <https://bkk.hu/en/2020/04/cycling-infrastructure-developments-budapest-new-bicycle-lanes-along-grand-boulevard/>.

Przejście w wyniku pandemii części użytkowników do transportu indywidualnego jest nieuniknione. Lepiej jednak, żeby osoby te skorzystały z przyjaznej środowisku komunikacji rowerowej niż samochodowej, dlatego kluczowy jest rozwój infrastruktury dla transportu jednośladowego. W polskich

miastach nadal nie mamy spójnych sieci dróg rowerowych. Rowerzyści w każdym z miast są w stanie wyróżnić tzw. teleporty, miejsca lub odcinki dróg łączące ciągi dróg lub pasów dla rowerów, pozbawione tej infrastruktury. Dla wielu osób takie miejsca często są barierą w korzystaniu z roweru, a nieuregulowany ruch rowerowy obniża bezpieczeństwo wszystkich użytkowników. Istotne jest też zapewnienie bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów (garaże, stojaki), ale również dla rosnącej w polskich miastach liczby hulajnóg elektrycznych do wypożyczenia. Specjalne miejsca postojowe dla e-hulajnóg wyznaczono już w Sosnowcu⁹.

Zarządzanie popytem na transport

Dużym problemem systemów transportowych jest koncentracja codziennych podróży mieszkańców w okresach szczytu porannego i popołudniowego w dni powszednie. Skutkuje to przepełnieniem środków transportu publicznego oraz brakiem drożności sieci drogowej. Większa równomierność podróżowania w ciągu dnia z jednej strony pozwoliłaby efektywniej wykorzystywać system transportowy, a z drugiej stworzyłaby możliwość zapewnienia bezpiecznych warunków podróżowania wszelkimi środkami transportu.

Elementem polityki mobilności znanym od dawna, jednak nie do końca wykorzystywanym w polskich realiach, jest również zarządzanie popytem na transport. „Wypłaszczanie” szczytów przewozowych w czasie pandemii pozwala obniżyć zapelnienie pojazdów w szczycie, zaś poza nią – zmniejsza zapotrzebowanie na pojazdy, co jest szczególnie ważne w mniejszych miastach i terenach podmiejskich, gdzie jest duży udział dzieci dojeżdżających do szkoły.

Warto wprowadzać:

- zróżnicowanie godzin rozpoczynania i kończenia pracy przez duże zakłady pracy, a w przyszłości również szkoły;
- dopuszczenie handlu detalicznego 7 dni w tygodniu, przy zapewnieniu pracownikom przynajmniej 2 niedziel w miesiącu wolnych,
- zapewnienie funkcjonowania urzędów – przede wszystkim biur obsługi interesanta – również w godzinach popołudniowych, wieczornych i w soboty,
- wprowadzenie popołudniowych zajęć w przedszkolach i szkołach, w celu opieki nad dziećmi osób pracujących na zmianę popołudniową.

Zagospodarowanie przestrzenne nastawione na minimalizację podróży

Należy podkreślić, że popyt na transport ma charakter wtórny, wynikający z innych potrzeb, takich jak np. wybór miejsca edukacji, zakupów czy pracy z dala od domu, poza zasięgiem dojścia pieszego.

Podstawą kształtowania mobilności mieszkańców jest jednak unikanie zbędnych podróży oraz minimalizacja dystansu koniecznych przemieszczeń. Sprzyja temu aranżacja lokalnych centrów usług i wypoczynku w pobliżu miejsc zamieszkania, które będą spełniać podstawowy zakres potrzeb mieszkańców. Takimi miejscami mogą być w szczególności węzły przesiadkowe komunikacji miejskiej czy kolei, na których nie powinno się lokalizować tylko funkcji transportowych. Jeśli naturalna ścieżka podróży mieszkańca do pracy, który po drodze pozostawia dziecko w przedszkolu, będzie przebiegać przez węzeł przesiadkowy, czy też w czasie powrotu do domu będzie on mógł zrobić w tym miejscu zakupy, to istnieje duże prawdopodobieństwo, że podróże te zostaną wykonane transportem publicznym.

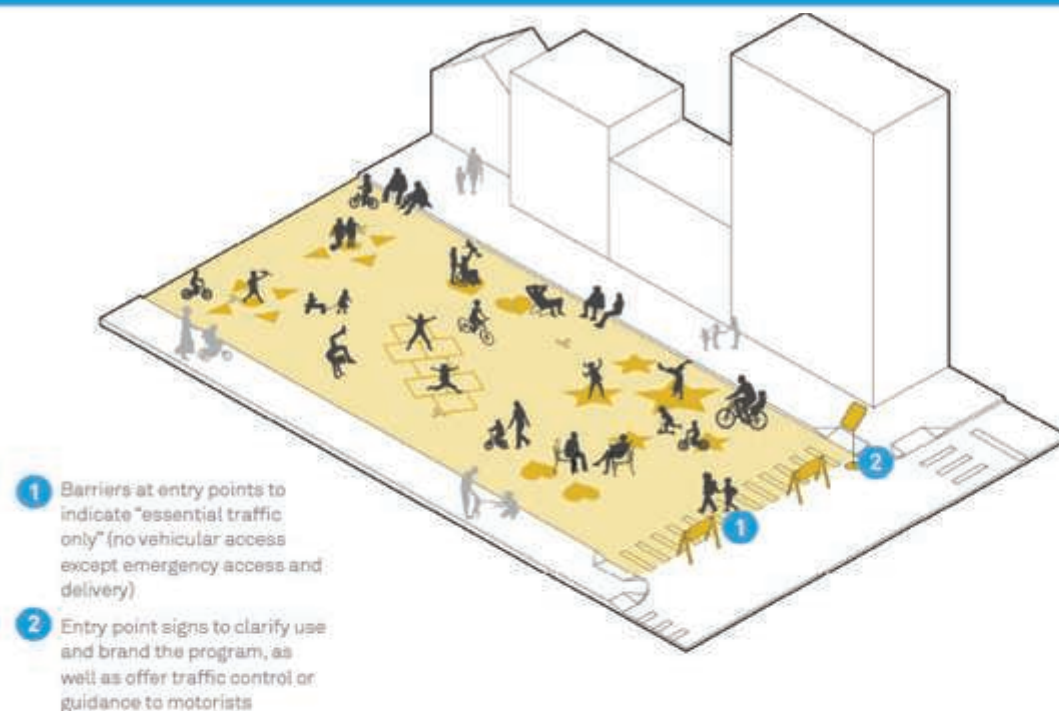
Zarówno w trakcie pandemii, jak i po niej, warto się zastanowić nad zagospodarowaniem przestrzennym opartym na zasadzie „krótkich dystansów”. Budują one zarówno konkurencyjność przemieszczania się pieszo i rowerem, jak i transportem publicznym, gdyż ma on przewagę konkurencyjną raczej na dystansach rzędu 10 km niż dłuższych, np. 20-kilometrowych.

Budowie miast oraz aglomeracji „krótkich dystansów” służyć mogą m.in.:

- profilowane konkursy na najem komunalnych i państwowych lokali użytkowych, w celu zapewnienia bliskości podstawowych usług (np. supermarketów, drogerii, prywatnych żłobków i przedszkoli);
- stworzenie sieci centrów co-workingowych, w celu możliwości pracy blisko domu, lecz poza domem (wielu Polaków ma małe mieszkania lub wynajmuje pokoje, w których telepraca jest trudna);
- tworzenie tymczasowych targowisk w dzielnicach (raz/dwa razy w tygodniu lub codziennie – w halach namiotowych);
- weekendowe zamykanie niektórych ulic, w celu zapewnienia miejsca na spacer i działania integrujące mieszkańców (por. rys. 5);
- aranżacja na węzłach przesiadkowych nie tylko funkcji transportowych, ale też usługowych czy wypoczynkowych.

⁹ Cycling infrastructure developments in Budapest: new bicycle lanes along the Grand Boulevard, Budapesti Közlekedési Központ, 26.04.2020 r., <https://bkk.hu/en/2020/04/cycling-infrastructure-developments-budapest-new-bicycle-lanes-along-grand-boulevard/>.

OPEN/PLAY STREETS



Provide safe space for physical activity, play, distant socializing, etc.

CONTEXT

- Parkway or waterfront corridors with few intersections.
- Low-volume residential streets.
- Commercial streets with local restaurant/retail clusters and no transit.

KEY STEPS

- Install temporary traffic barriers and "Emergency Vehicle/Delivery Only" signs at intersections.
- Establish grid of entry points into local streets where barricades should be installed.

TIMELINE: One week.

DURATION: Time of day, day of week, weekends, or ongoing (weeks, months).



Credit: Bryan Thomas/Getty Images

Brooklyn, NY, USA

Open streets in Brooklyn and other boroughs of New York City provide space for pedestrians to gather and stay active.

Rys 5. Koalicja Departamentów Transportu Miast Ameryki Północnej (NACTO) przygotowała podręcznik: Ulice w czasie pandemii – Reakcja i Odzyskiwanie przestrzeni. Publikacja zawiera szereg wytycznych organizacji przestrzeni drogowej w miastach zgodnie z potrzebami, również na cele wypoczynku, handlu, zgromadzeń; przy zachowaniu zasad dystansowania społecznego. (źródło: *Street for Pandemic: Response & Recovery*, NACTO, 25.06.2020, <https://nacto.org/streets-for-pandemic-response-recovery/>).

Podsumowanie

Okres pandemii stawia ogromne wyzwania organizacyjne i finansowe przed samorządami oraz organizatorami i operatorami transportu publicznego. Choć generalnie nie jest łatwo, to paradoksalnie znacznie łatwiejsze stało się testowanie rozwiązań w systemie transportowym i wprowadzenie na próbę rozwiązań, które normalnie budzą pewien opór społeczny, jednak doświadczenie wskazuje, że po wdrożeniu, ze względu na swoją estetykę, funkcjonalność i przyjazność otoczeniu, szybko zyskują aprobatę.

To bardzo ważne, by nawet wdrażając tymczasowe rozwiązania z powodu stanu epidemii, myśleć o lepszym kształtowaniu polityki mobilności również w okresie po jej ustaniu. Stąd w czasie pandemii oprócz wyzwań trzeba widzieć szanse, by przystosować nasz system mobilności do bycia konkurencyjnym i efektywnym w perspektywie kilku lat. Oznacza to między innymi zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i optymalizację wykorzystania przestrzeni ulicznej – w myśl zasady miasta krótkich dystansów oraz przyjaznego środowiska i mieszkańcom transportu. ■



PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY W NIEMCZECH W OBLICZU PANDEMII KORONAWIRUSA

Grażyna Alicja Błaszczak – IGKM

Pandemia SARS-CoV-2 dotknęła transport publiczny pod względem ekonomicznym, trudności te trzeba będzie pokonać, i z pewnością tak się w końcu stanie. Ale poważniejsze skutki w perspektywie średnio- i długoterminowej może przynieść kryzys zaufania ze strony mieszkańców miast, którzy nagle zaczęli postrzegać transport zbiorowy jako potencjalnego „roznosiciela wirusów”. W jakim punkcie się zatem znaleźliśmy, co i jak należy zrobić? Jak widzą to nasi sąsiedzi zza miedzy – Niemcy? Czy miasta niemieckie, austriackie i szwajcarskie radzą sobie z tym problemem? Poniższy tekst oparto na rozważaniach dotyczących tego tematu, opisanych przez Thomasa Naumanna z Würzburga w czerwcowym oraz lipcowo-sierpniowym wydaniu niemieckiego miesięcznika „stadtwerkehr”.

Sytuacje, w których jeden temat dominuje na całym świecie w mediach i codziennych rozmowach sąsiedzkich, zdarzają się niezmiernie rzadko. Tak stało się w przypadku pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, o której mówi się od przełomu roku. Kiedy się pojawiła, zaczęto się dopiero „jej uczyć”, co wiązało się z wysuwaniem coraz to nowych wniosków oraz z dostosowywaniem opieki zdrowotnej do spodziewanych, a także już występujących obciążeń. Trzeba było tak pokierować procesem rozprzestrzeniania się wirusa, aby próbować zdusić go w zarodku, ale także, aby dać służbie zdrowia trochę czasu na przygotowanie się do radzenia sobie z nim. Jedną z szybko podjętych reakcji zapobiegającej rozprzestrzenianiu się wirusa było wprowadzenie wymogu dystansowania się od innych ludzi. W niektórych miejscach wciąż obowiązuje zakaz kontaktów z osobami z zewnątrz (casus oddziałów szpitalnych czy

ośrodków pomocy społecznej, gdzie zarażenie się koronawirusem kończy się często tragicznie). Wygląda na to, że środek polegający na dystansie społecznym zadziałał. Jak dotąd pandemia w Europie Środkowej ma tendencję do dość łagodnego przebiegu i wydaje się być pod kontrolą.

Tymczasem, na początku sierpnia br. widać już wyraźnie, że wirus nie zniknie przynajmniej do późnej jesieni, albo – jak oceniają niektórzy specjaliści – do wiosny przyszłego roku. Jednak, kiedy już poznaliśmy sposoby unikania zarażenia się (takie jak zachowanie dystansu społecznego i higieny) i upewniliśmy się co do ich skuteczności, być może uda nam się nie doprowadzić do ponownego wybuchu epidemii na tak dużą skalę, jak to miało miejsce wiosną tego roku. Może tak się zdarzyć, że będą ogłaszane na nowo „lockdowns”, ale będą one miały prawdopodobnie zasięg bardziej lokalny niż krajowy czy euro-

Komunikacja z pasażerami
w dobie pandemii koronawirusa.

Przykład przedsiębiorstwa
gospodarki komunalnej
i transportu miejskiego
w Würzburgu -
Würzburger Versorgungs-
und Verkehrs-GmbH.

Fot. 1. Info z 30 kwietnia: **DZIĘKUJEMY!**

Dobre wieści! Prawie wszyscy przestrzegają obowiązującego od poniedziałku obowiązku noszenia maseczek. Tak trzymać! 🤝 Bo dzięki temu chronicie się nawzajem. Nakrycie ust i nosa może być również własnoręcznie uszyte lub mieć formę chustki lub szalika.



Fot. 3: info z 23 lipca: **DZIĘKUJEMY** za zaufanie!

🔴 Rok 2020 nie był taki, jakiego się spodziewaliśmy, a wielu z was nie mogło skorzystać jak zwykle z subskrypcji biletów. Dlatego dziękujemy wszystkim klientom, którzy mimo tego pozostali nam wierni!

🔴 Planujemy na następne miesiące różne działania, o których będziemy Was informować na bieżąco. Bądźcie czujni!

Fot. 2. info z 2 czerwca: **ZAKUP BILETÓW** u kierowców znowu możliwy.

🇩🇪 W autobusach wyposażonych w szybę chroniącą miejsce pracy kierowcy od wczoraj możliwe jest wejście pierwszymi drzwiami i zakup biletów. Około 40% naszych pojazdów jest obecnie wyposażonych w szybę. Pozostałe autobusy są konsekwentnie doposażane. Prosimy o przygotowanie w miarę możliwości odliczonej gotówki. Kto posiada już bilet, może nadal korzystać z tylnych drzwi w autobusie.



pejski. Inaczej w przypadku, gdyby wybuch drugiej fali epidemii przyjął znaczne rozmiary, których jednak wydaje się, że można uniknąć, jeśli zachowamy ostrożność i będziemy przestrzegać pewnych warunków higienicznych. Strach się nie skończy, jeszcze

trochę poczekamy na szczepionkę, ale z drugiej strony nie możemy jednak pozostawać beczynnymi w domu. W końcu wróci normalność, ale być może, jeżeli chodzi o mobilność, nie taka sama, do której byliśmy przyzwyczajeni przed pandemią.

Znaczny spadek liczby pasażerów w lokalnym transporcie publicznym

Te, nieuniknione wprowadzić, ale jednak bardzo duże ograniczenia doprowadziły wiosną do kompletnej zmiany zachowań związanych z mobilnością. Transport szkolny de facto zaniknął, przejazdy rekreacyjne zostały znacznie ograniczone, a potrzeby w tej mierze, o ile w ogóle było to dozwolone, były zaspokajane indywidualnymi środkami transportu. Dane dotyczące Austrii, obrazujące sytuację w trzecim tygodniu marca, pokazują, że odsetek osób, które w dni robocze pokonywały dystans nie dłuższy niż 1 km, wzrósł z 27% do 56%. Zmiana zachowań komunikacyjnych była „efektem zamrożenia aktywności”; ale już w kolejnych dwóch tygodniach odsetek ten uległ zmniejszeniu: najpierw do 43%, a następnie do 37%. Pozostawanie w domu bez wykonywania pracy i tzw. home office odbiły się niekorzystnie na transporcie publicznym, którym mieszkańcy miast dojeżdżali dotychczas do miejsc pracy, i który wciąż obsługiwał, choć w ograniczonym zakresie, swoich pasażerów, jednakże oddając pola przesiadkom na samochód i rower. Co więcej, mniejsze korki na ulicach uczyniły transport indywidualny jeszcze bardziej atrakcyjnym.

Podróże do sklepu, w celu zaopatrzenia się w towary zaspokajające codzienne potrzeby, ograniczające się zazwyczaj do żywności i środków higieny, odbywały się najczęściej w pobliżu miejsc zamieszkania i były realizowane pieszo, ewentualnie – głównie do supermarketów – samochodem. Klasyczne sieci transportu publicznego biegnące w kierunku centrów miast przestały spełniać swoją rolę, ponieważ handel w śródmieściach praktycznie zamarł. Z wielu podróży całkowicie zrezygnowano, co w równym stopniu dotknęło wszystkie rodzaje transportu. Do tego doszły różnorodne skutki regionalne i lokalne.

Na dzień 26 marca 2020 r. Uniwersytet Humboldta w Berlinie i Instytut Robert Kocha przedstawiły dane dotyczące zmian natężenia ruchu w 20 największych niemieckich miastach, zgodnie z którymi liczba przejazdów zmniejszyła się średnio o 38%. Skala spadków wyniosła od minus 40-49%, np. w Essen (–40%), w Berlinie (–45%) lub Stuttgartarcie (–48%), do minus 54% (Monachium). Jednak niewiele miast podawało dane nt. zmian w mobilności mieszkańców. Berlin jest jedną z nielicznych gmin, które na bieżąco informują o tym, co się dzieje. W okresie od 15 marca do 1 maja wskaźnik zmotoryzowanego transportu indywidualnego spadł w stolicy Niemiec o około 25-30%, podczas gdy liczba pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym zmniejszyła się nawet o 80%; zanotowano tak-

że o 8% mniej przemieszczeń rowerowych. Na początku maja zauważono już wszędzie lekką tendencję wzrostową. W berlińskiej sieci drogowej, w której zazwyczaj w godzinach szczytu nieprzejezdne jest 5% ulic, a na 7% ruch odbywa się w bardzo spowolnionym tempie, w maju nie zarejestrowano już korków, a tylko 2% odcinków było dotkniętych spowolnieniem ruchu. Główną tego przyczyną był spadek podróży do pracy o 40%.

Federalny Urząd Statystyczny Niemiec (Destatis) opublikował 13 maja informację nt. rozwoju sytuacji w transporcie publicznym. Według danych dla kilku dużych niemieckich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej – nie podano, o jakie konkretnie firmy chodzi – w pierwszym kwartale 2020 r. nastąpił ogólny spadek liczby pasażerów o 11%, przy czym w transporcie kolejowym, wliczając w to S-Bahn, był to spadek 15-procentowy, a w komunikacji tramwajowej, w przewozach metra oraz w komunikacji autobusowej 9-procentowy. Straty te na pierwszy rzut oka nie wydają się jeszcze tak duże, ale kiedy spojrzymy na dwa ostatnie tygodnie tego kwartału, wyraźnie zobaczymy zmniejszenie się liczby pasażerów o 70%. Wiele przedsiębiorstw i związków transportowych zgłaszało jeszcze wyższe spadki – aż do 95%; tutaj jednak należy być ostrożnym, odnosiło się to zapewne do określonych pór dnia lub linii. Jak już wspomniano, Destatis wykorzystał do swoich szacunków dane dotyczące usług świadczonych tylko przez kilka dużych firm komunikacyjnych.

Wyniki przeprowadzanej regularnie co kwartał analizy danych dotyczących popytu dla około 800 firm transportowych są ogłaszane w połowie czerwca i w chwili opracowywania tego materiału nie były jeszcze dostępne. Przewoźnicy nie podawali jeszcze w czerwcu konkretnych danych liczbowych, a jeśli tak, to informowali o nich bardzo ogólnie. Na początku czerwca przedsiębiorstwo transportu publicznego w Lipsku (LVB) oświadczyło, że osiągnęło około 60% poziomu popytu sprzed wybuchu pandemii. Podobnie oszczędne dane pochodzą z innych miast. Nigdzie nie są publikowane liczby, które pozwoliłyby na dokładniejszą wiedzę o tym, które grupy użytkowników powracają obecnie do transportu publicznego, z jakich usług i jak często korzystają. A zatem można tylko spekulować, co mówią te nieliczne opublikowane dane – zwłaszcza, że przed każdą oceną należałoby rozpoznać, jakie oferty były dostępne i czy dane pochodzą z regionu, którego gospodarka była szczególnie dotknięta ograniczeniami.

Straty ekonomiczne przewoźników

Spadek popytu wiąże się ze znacznymi stratami ekonomicznymi. W marcu ruszyła fala wypowiedzeń ważnych od kwietnia biletów abonamentowych; w zależności od regionu przedstawia się to bardzo różnie, np. w Karlsruhe liczba rezygnacji z abonamentów była o 114% wyższa niż normalnie, w Lipsku o 161%, a w przypadku lidera w tym względzie – Hamburg Transport Association (HVV) – o 784%. Związek Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych (VDV) szacuje dla całego kraju utratę wpływów w marcu i kwietniu na kwotę 2 mld euro. Tylko BVG (przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej w Berlinie) szacuje dzienną (!) utratę przychodów na około 0,5 mln euro (stan na koniec kwietnia). Powinno ono jednak otrzymać od landu Berlin do 2025 r. dodatkowo 250 mln euro. Na dzień 13 maja br. Brandenburgia szacuje utracone wpływy z opłaty za przejazdy na co najmniej 115 mln euro.

VDV przedstawił 18 czerwca 2020 r. raport okresowy zawierający tymczasowy bilans pandemii koronawirusa, określając, w ścisłej współpracy z przedsiębiorstwami członkowskimi i innymi stowarzyszeniami, wielkość utraty przychodów ze sprzedaży biletów do końca roku. W dwóch scenariuszach, w zależności od tego, jak długo obowiązywały pierwsze ograniczenia i jaki był ich zakres, straty oszacowano na 5-7 mld euro. W korzystniejszym scenariuszu firmy członkowskie VDV tracą nadal do końca roku około 5 mld euro przychodów z tego źródła. Strata wiąże się przede wszystkim ze stosunkowo niedużym zmniejszeniem oferty (do 20%) w okresie „lockdown” w porównaniu z popytem, który w tym czasie spadł nawet o 80%, z ograniczeniem liczby przewożonych pasażerów w każdym pojeździe, ale także z tym, że powrót pasażerów do transportu publicznego jest wciąż dość powolny. W momencie sporządzania raportu okresowego VDV przedsiębiorstwa transportu publicznego zapewniały prawie 100% zwykłej oferty przewozowej, pomimo że do korzystania z transportu zbiorowego powróciło średnio 40-50% dotychczasowej liczby pasażerów, przez co firmy transportowe odnotowywały wciąż straty w rachunku ekonomicznym.

Związek Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych (VDV) oszacował, że przedsiębiorstwa członkowskie utracą do końca roku przynajmniej 5 mld euro ze względu na zachowanie do 80% oferty przy obniżonym znacznie – do 20% w najgorszym okresie – popycie.

Wciąż jest jeszcze zbyt wcześnie, aby formułować konkretne oceny, jak rok 2020 zapisze się w raportach finansowych firm komunikacji miejskiej w Niemczech. Pewne jest jednak, że deficyt w ich budżetach będzie znacznie większy niż to jest zazwyczaj. W takich przypadkach spółki komunalne sięgną do kas samorządów, co ograniczy w znacznym stopniu lub całkowicie możliwości inwestycyjne gmin.

Z grubsza można założyć, że średni zwrot kosztów w sektorze transportu miejskiego, zgodnie z danymi statystycznymi VDV, wynosi dla przedsiębiorstw transportu publicznego około 76%, przy uwzględnieniu wypłaty rekompensat mających na celu wspieranie przewozów osób o znacznym stopniu niepełnosprawności i młodzieży szkolnej. Pozostała część deficytu w przedsiębiorstwach komunalnych (Stadtwerke) w starych landach jest pokrywana z reguły poprzez dokonywanie odliczeń od zysku uzyskiwanego z innego rodzaju działalności – dotyczy to zwłaszcza sprzedaży energii – i wynikających z tego oszczędności podatkowych lub – jeśli to nie wystarcza – poprzez wyrównanie deficytu z budżetu gminnego. Tam gdzie nie ma takiej możliwości, ponieważ brak jest holdingów komunalnych zapewniających transport miejski, a jednocześnie będących dostawcami energii (dotyczy to zwłaszcza nowych landów), z budżetu poszczególnych krajów związkowych przyznawane są dopłaty do kosztów operacyjnych.

Utrzymywanie oferty na znacznie wyższym poziomie niż jest to konieczne w związku z dużym spadkiem popytu jest postulowane przez organizatorów transportu, jako jedyny sposób, aby zapobiec dalszemu pogarszaniu się oceny transportu publicznego.

Kiedy dochodzi do dużej utraty przychodów, przy niedużym spadku kosztów operacyjnych, wtedy powstaje dziura budżetowa, której gminy nie są w stanie samodzielnie pokryć. Utrzymywanie oferty na znacznie wyższym poziomie, niż jest to konieczne w związku ze spadkiem popytu jest jednak nie bez przyczyny postulowane przez organizatorów transportu, ponieważ jest to jednocześnie jedyny sposób, aby zapobiec dalszemu pogarszaniu się oceny transportu publicznego. Niektóre landy pozwoliły wprowadzić na wcześniejszą niż kwartalną wypłatę rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych, aby pomóc przedsiębiorstwom transportu publicznego w utrzymaniu płynności finansowej, ale w ten sposób tylko w nieznacznym stopniu przyczyniają się do rozwiązania problemów.

Sytuacja nie wygląda również lepiej w innych krajach Europy: Paryż donosił w marcu i kwietniu o zmniejszeniu popytu na usługi transportu publicznego o 95%, w Szwajcarii spadek ten wyniósł 80% w skali całego kraju. Wszędzie konsekwencje tego są podobne: Związek Transportowy Zurychu – Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) odnotował zmniejszenie popytu na poziomie 80%, a wpływów o 75%, spodziewając się jednocześnie w 2020 r. deficytu w wysokości 100 mln franków szwajcarskich, czyli o ok. 30% większego w stosunku do uwzględnionych w budżecie 340 mln franków. Według Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP) w sektorze lokalnego transportu publicznego w Europie zabraknie w tym roku około 40 mld euro ze sprzedaży biletów. Należy spodziewać się, że kryzys zacznie słabnąć za rok lub dwa. UITP apeluje zatem o długofalowe wsparcie działań w ramach strategii Europejskiego Zielonego Ładu. Zdaniem tej organizacji w okresie budżetowym rozpoczynającym się w 2021 r. i trwającym do 2027 r. na transport publiczny należałoby przeznaczyć łącznie 52 mld euro ze środków pochodzących z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (do których zalicza się między innymi Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny oraz Fundusz Spójności).

Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (UITP) szacuje utratę wpływów ze sprzedaży biletów dla całego europejskiego sektora lokalnego transportu publicznego na poziomie około 40 mld euro. Apeluje zatem o długofalowe wsparcie sektora ze środków UE przeznaczonych na realizację strategii Europejskiego Zielonego Ładu.

Spadek zaufania do transportu zbiorowego

Zmniejszenie się popytu w sektorze transportu publicznego jest związane z pojawieniem się powszechnego braku zaufania do jakiegokolwiek formy transportu zbiorowego. Czy to autobus, pociąg czy tramwaj, każdy z tych środków, ze względu na praktycznie nieodłączną systemową bliskość fizyczną jadących w nim ludzi, i to skupionych na niewielkiej powierzchni, zaczął być postrzegany jako potencjalnie niebezpieczny. To co w normalnych warunkach stanowi o tym, że transport publiczny jest najbardziej odpowiednim środkiem transportu dla miast, tj. możliwość przewożenia dużej liczby osób na stosunkowo niedużej powierzchni, w dobie pandemii zaczęło być traktowane jako jego największa wada. Do tego doszła o wiele



Fot. 4. Okładka magazynu dla klientów przedsiębiorstwa komunalnego WSW (Wuppertaler Stadtwerke GmbH). „Bądź zdrow. Kolej podwieszana jako wzór przestrzegania higieny”.

silniejsza niż zwykle, wyraźna niechęć pasażerów do dotykania uchwytów, poręczy itp., które są postrzegane jako potencjalnie brudne i przenoszące infekcje. Pomimo wszelkich wysiłków, zasada zachowania dystansu w transporcie publicznym nie zawsze może być do końca przestrzegana, nawet w sytuacji, gdy młodzież nie dojeżdża już do szkół i znacznie mniej jest podróży do pracy. Jak dotąd, ze względu na tak mocne ograniczenie aktywności ludzi, problem został w miarę zażegnany. Ale co się stanie z chwilą wznowienia funkcjonowania szkół? Publiczny transport zbiorowy będzie musiał jakoś sobie poradzić, chociaż warunki przewożenia ludzi, jakie zapewnia, upodabniają go do imprezy masowej.

To co w normalnych warunkach decyduje o tym, że transport publiczny jest najbardziej odpowiednim środkiem transportu dla miast, czyli możliwość przewożenia dużej liczby osób na stosunkowo niedużej powierzchni, od początku pandemii zaczęło być traktowane jako jego największa wada.

Oczywiste jest, że miasta takie jak Augsburg, który dokonywał konsekwentnie zakupów długich tramwajów oraz wprowadził pięciominutowy takt w sieci transportu szynowego, są znacznie lepiej przygotowane na to, aby spełnić wymagania dotyczące dystansu społecznego niż te przedsiębiorstwa, którym zależało mocno na redukcji kosztów. VDV obliczył, że zapewnienie oferty transportu publicznego, która w pełni odpowiadałaby regułom dotyczącym zachowania dystansu między pasażerami, wymagałaby czterokrotnie większych nakładów na pojazd niż obecnie.



Rys. 1. DZIĘKUJEMY ZA LOJALNOŚĆ! Bonus dla stałych klientów Związku Komunikacyjnego Tyrolu (VVT). Przykład profesjonalnego marketingu i empatycznego zwracania się do pasażerów! Każdy, kto posiada bilet roczny otrzyma 10% zniżki przy zakupie kolejnego na 2021 rok.

Negatywna rola strachu w postrzeganiu transportu publicznego

W obecnej chwili ze strony sektora transportu publicznego bardzo często pojawia się uzasadnione wymaganie wsparcia finansowego w celu złagodzenia skutków kryzysu. Jednak nie mniej istotne niż wyjście z obecnego dołka finansowego będzie uplasowanie środków zbiorowego transportu publicznego w podziale modalnym podróży na poziomie sprzed pandemii. Jakie strategie i środki mogą być pomocne w osiągnięciu tego celu? Aby móc odpowiedzieć przynajmniej z grubsza na to pytanie, należy przyjrzeć się temu, jak postrzegają go mieszkańcy miast, których zachowania komunikacyjne zadecydują o tym, czy transport publiczny będzie się miał dobrze czy źle.

Wiarygodnie i reprezentatywnie wydają się być wstępne wyniki ankiety przeprowadzanej od 20 marca, przez kilka miesięcy, przez Uniwersytet Techniczny w Dreźnie (TU Dresden). Według stanu na dzień 5 maja 2020 r. 59% respondentów przyznało się do zmiany środka transportu, a 41% odpowiedziało, że ich zachowania komunikacyjne nie uległy zmianie. Niestety,

potwierdziła się tendencja do odchodzenia od transportu publicznego, a zamiast niego wybierania transportu indywidualnego samochodem, przemieszczeń rowerowych i pieszych. Jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że przede wszystkim bardzo dużo podróży nie jest w ogóle realizowanych, a tym samym kwestia wykorzystywanych w tym celu środków transportu pozostaje w zawieszeniu, obraz skali zmian w podziale modalnym (który jest projektowany bardzo różnie, w zależności od gminy lub regionu) nie wydaje się już tak niepokojący. Nie zmienia to jednak faktu, iż spadek popytu jest bardzo wyraźny.

Z 59% respondentów badania przeprowadzonego przez TU Dresden, którzy zmienili swoje zachowania komunikacyjne, generalnie na niekorzyść transportu publicznego, 66-87% wymienia jako przyczynę strach przed infekcją. Wprawdzie większość z nich wyraża wolę powrotu do transportu publicznego po zakończeniu epidemii, ale dość duży odsetek (23%) twierdzi, że będzie go raczej unikać. TU Dresden słusznie wskazuje strach przed transportem publicznym jako główny czynnik, który kształtuje obecną sytuację i będzie jeszcze długo decydował o tym, kiedy i w jakim zakresie pasażerowie będą powracać do transportu publicznego.

Skoro wiemy już, że to właśnie subiektywne postrzeganie transportu publicznego prowadzi do podejmowania określonych decyzji przez pasażerów, to o wiele łatwiej będzie nam wdrożyć najbardziej skuteczną strategię, której celem jest ponowne pozyskiwanie pasażerów. Pasażer podobny jest w swoim zachowaniu do płochliwej sarny, która jest bardzo podejrzliwa i bez głębszego zastanowienia reaguje na każde negatywne wydarzenie. Zazwyczaj w przypadku klientów transportu publicznego dotyczyło to m.in. ograniczenia oferty lub podwyżki cen biletów. W tej roli występuje obecnie lęk przed zarażeniem się koronawirusem, co oznacza, że bardzo duży wpływ odgrywają tu emocje.

Pasażer zachowuje się jak płochliwa sarna, która jest bardzo podejrzliwa i bez głębszego zastanowienia reaguje na negatywne wydarzenia, takie jak likwidacja określonej linii, zmniejszenie częstotliwości kursowania pojazdów czy podwyżka cen biletów. Obecnie w tej roli występuje lęk przed zarażeniem się koronawirusem.

A jak jest w rzeczywistości? Czy – a jeśli tak, to w jakim stopniu – korzystanie z transportu publicznego zwiększa ryzyko złapania infekcji? Według wstęp-

nych szacunków, około 4–10% wszystkich infekcji ludzi „nabywają w transporcie publicznym”. Okres pandemii daje nam szansę, aby pokazać, poprzez uwrażliwienie się na czystość i zabezpieczenie przed infekcjami, że transport publiczny jest pod tym względem bezpieczny. A zatem liczą się nie tylko punktualność i dobra cena. Właśnie w obecnej chwili nasze podejście do problemu musi być ukierunkowane na komunikowanie społeczeństwu naszych działań zmierzających do podnoszenia jakości transportu zbiorowego; bo jeśli ludzie odniosą wrażenie, że „oni coś robią”, to pierwsza bitwa zostanie wygrana.

Według ostatnich szacunków transport publiczny jest źródłem tylko kilku procent wszystkich infekcji. Pandemia koronawirusa dała zatem przedsiębiorstwom komunikacyjnym szansę, aby pokazać – jeszcze bardziej niż do tej pory dbając o czystość i zabezpieczenie pasażerów przed infekcjami – że transport ten jest pod tym względem bezpieczny.

W tej chwili samochód osobowy oznacza nieograniczoną mobilność. Jest jednak mało prawdopodobne, aby tak pozostało. Zapewne szybko to się zmieni, jeśli uda nam się opanować pandemię, a korki na ulicach znów się wydłużą. Już w połowie maja w Wiedniu ponownie pojawiły się 10-kilometrowe koleжки samochodów. Wielu kierowców w obliczu zanikającego strachu przed koronawirusem, zastanowi się zatem, czy warto w nich stać. Ale co się stanie, gdy pasażerowie przestaną nosić maseczki na twarzach, i jak zwykle będą stać ciasno zatłoczeni w autobusie, pociągu metra czy tramwaju, pozostając ze sobą w bliskim kontakcie fizycznym? Wtedy środki transportu publicznego mogą stać się rzeczywiście miejscami zarażania się pierwszej klasy.

Usterka czy długoterminowa awaria

Jedną z pierwszych kalkulacji finansowych skutków pandemii dla transportu publicznego przedstawił 21 kwietnia rząd landu Górna Austria. Następnie 500 reprezentatywnych, specjalnie wyselekcjonowanych obywateli obu płci, którzy w dobie pandemii korzystają z samochodu, zostało zapytanych o swoje przyszłe zamiary odnośnie wyboru środka transportu. Trzy czwarte przyznało, że obecnie świadomie unika transportu publicznego, około 20% stwierdziło, że pozostaną przy tej decyzji również po ustąpieniu pandemii koronawirusa i w coraz większym stopniu będą korzystać z samochodu. Około 40% chciałoby pod wpływem

pandemii koronawirusa zmienić swoje zachowania komunikacyjne i tylko 5% stwierdziło, że chciałoby w przyszłości częściej korzystać z transportu publicznego. Może nie będzie jednak aż tak źle; dzisiaj, po dwóch miesiącach, kiedy mamy już więcej informacji o rozwoju pandemii, sytuacja wygląda nieco inaczej. Na początku kwietnia home office było formą pracy dla jednej trzeciej osób, którzy przestawili się na pracę zdalną w całości lub przynajmniej częściowo. Wcześniej w takim trybie pracowało zaledwie 12% osób. Jednak ten, kto obecnie próbuje wykonywać w domu jakieś czynności zawodowe, mając jednocześnie pod opieką np. dwójkę małych dzieci, prawdopodobnie wie o co chodzi... Doświadczenie pokazuje, że tylko niewielki odsetek osób, które dotychczas były w stanie pracować w domu, nie ma z tym problemów. Ponadto zmiana otoczenia, spotkanie z innymi ludźmi wydają się dla zdecydowanej większości osób ważniejsze niż oszczędność czasu i pieniędzy na dojazdy do pracy.

Od około 20 lat transport publiczny na obszarach zurbanizowanych znajdował się na kursie ciągłego wzrostu, dotyczy to szczególnie transportu szynowego, a świadczą o tym jeszcze wyniki za rok 2019. Nie spodziewanie ten stan uległ całkowitej zmianie w ciągu kilku dni, prowadząc, zdawałoby się, ku bezprecedensowej katastrofie. Pandemia koronawirusa już spowodowała ogromne szkody ekonomiczne, ale – jeśli pozostanie czymś wyjątkowym, jednorazowym – to wydaje się możliwa do pokonania. Trudno jest jednak z całą pewnością oszacować, jak głęboka jest ta dezorientacja, utrata zaufania ludzi do transportu publicznego, który był postrzegany jako, wydawałoby się, świetne narzędzie w trosce o ochronę klimatu i atmosfery miejskiej. W ciągu kilku dni zaczęto traktować go z mocną rezerwą. W przypadku, gdy po pierwszej fali nastąpi druga, a nawet trzecia, a każda z nich będzie się wiązała z powrotem restrykcyjnych ograniczeń co do swobody przemieszczania się, zwiększy się prawdopodobieństwo większych i groźniejszych konsekwencji dla branży.

Reakcja rządu niemieckiego

Władze federalne dość szybko zareagowały na sytuację zagrażającą egzystencjalnie przedsiębiorstwom transportu publicznego, które to ze względu na pandemię koronawirusa doświadczyły ogromnego spadku popytu. Zgodnie z tym, czego domagał się VDV i władze landów, rząd niemiecki przyznał jednorazową wypłatę w wysokości 2,5 mld euro, która ma częściowo pokryć utratę dochodów związaną z pandemią koronawirusa. Środki te są roz-



Rys. 2. „Jeśli będziecie nosić maseczki pod nosem, wprowadzimy zakaz stosowania dezodorantów przed wejściem do pojazdów transportu publicznego. I wtedy dopiero zobaczycie! Czym prędzej zdecydujecie się na założenie maseczki na nos.” Na taki podchwytliwy sposób przypominania pasażerom o prawidłowym noszeniu maseczek zdecydowało się berlińskie przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej - BVG.

dzielane między kraje związkowe zgodnie z praktykowanym od 2014 r. tzw. kluczem kilońskim. Są one wypłacane z uwzględnieniem rzeczywistych rachunków zysków i strat związanych z pandemią. Przyznana kwota odpowiada połowie z sumy 5 mld euro, której domagały się VDV i Deutscher Stadte- tag (Stowarzyszenie Miast Niemieckich). Drugą część, jak uważa rząd federalny, powinny wypłacić landy, jako że to one są odpowiedzialne za organizację zbiorowego transportu publicznego na poziomie lokalnym. Tymczasem gminy mogą także ode- tchnąć z ulgą; otrzymają bowiem rekompensatę w wysokości 50% utraconego dochodu w związku ze zmniejszeniem wpływów z podatku od działalno- ści przemysłowej i handlowej. Może to być decydu- jące dla inwestycji w transporcie publicznym, po- nieważ z reguły gminy muszą udzielać swoim przedsiębiorstwom poręczenia lub zapewnić współ- finansowanie zakupu pojazdów lub projektów infra- strukturalnych.

Czy transport publiczny poradzi sobie?

Tam gdzie lokalni politycy zapewnili odpowiednie ramy prawne, profit z tego odnosi także transport pu- bliczny. Na pierwsze strony gazet trafił przykład Jena, gdzie na począt- ku kwietnia podjęto decyzję o obo- wiązku noszenia maseczek, m.in. W sklepach i w środkach transportu publicznego. Stało się tak trzy tygo- dnie wcześniej, zanim obowiązek ten wprowadzono na terenie całych Nie- miec. W wyniku tego Jena odnotowa- ła prawie o jedną trzecią przypadków infekcji mniej, niż gdyby to zrobiła w tym czasie, kiedy przepis ten stał się obowiązujący dla całego kraju. Obserwując reakcję gmin niemiec- kich na funkcjonowanie transportu zbiorowego w warunkach pandemii koronawirusa, najczęściej widać było ich „sztywne” podejście do tematu: odsuwanie się ze strachem od podej- mowania konkretnych działań w na- dziei na to, że epidemia minie szybko i bez śladu. Tak się jednak nie stanie i nie da się jej obejść bez aktywnego działania; można wybierać między podwyżkami taryf w złym momencie,

jak w Würzburgu lub Augsburgu, albo wprost przeciw- nie – pokazać gest w stosunku do pasażerów, np. w postaci 10-procentowej zniżki dla stałych klientów (Innsbruck). Oczywiście można twierdzić, że podwyż- ka taryf została ustalona od dawna, tak jest np. w Au- gsburgu. Ale czy to jest ten właściwy moment? Przede wszystkim wielu stałych klientów nie mogło skorzystać z dotychczasowej oferty. W większości przypadków nie można było jednak liczyć na regulacje w geście dobrej woli, takie jak czasowe zawieszenie opłat abonamen- towych czy uznanie opłaty za bilet na zaś.

Ale niektórzy oferenci usług komunikacyjnych pod- jęli tę myśl. Związek Komunikacyjny Hamburga (Hamburger Verkehrsverbund – HVV) wprowadził dla abonentów przepisy regulujące czasowe zawieszenie umowy abonamentowej, Związek Komunikacyjny Re- nu-Ruhry (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) uchwalił specjalne prawo do wypowiedzenia umowy, a w Szwajcarii państwo wypłaciło klientom w sumie około 100 mln franków odszkodowania! Są też i inne dobre przykłady troski o klienta. Dla każdego, kto po-



Fot. 5. Wiele miast europejskich w okresie pandemii postanowiło wesprzeć transport rowerowy. Kolonia, aby stworzyć więcej przestrzeni dla rowerzystów, zdecydowała się na uruchomienie tymczasowych tras rowerowych (pop-up) wydzielonych z jezdni.

siadał bilet kolejowy, który w okresie „lockdown” nie mógł być użyty, Deutsche Bahn udostępnia specjalny kupon na podróż w postaci stosunkowo prostej aplikacji. Ten, kto wykupił w Innsbrucku i w całym Tyrolu roczny bilet, ważny na 2020 rok, otrzymuje premię lojalnościową w wysokości 10%.

I tak płynnie przechodzimy do kwestii wspólnej odpowiedzialności za opanowanie tego tak wyjątkowego kryzysu. Jak zabezpieczyć przyszłość? Pomijając decyzje podejmowane na szczeblu centralnym czy w landach, nie może być tak, że przewoźnik nie kontroluje kryzysowej sytuacji, ale próbuje całkowicie rzucić to na pasażerów i uznaje – szczególne w tym okresie – zapewnianie obowiązku czystości pojazdów za zadanie niewykonalne lub zbyt kosztowne. Warto również przyjrzeć się bliżej ofertom, które okazały się zbyt mało elastyczne w okresie pandemii koronawirusa. Przede wszystkim chodzi o sztywne taryfy i bilety długookresowe. Należałoby zatem rozważyć zwiększenie ich elastyczności, ponieważ klienci nie będą chcieli płacić za usługę, z której później nie będą mogli skorzystać lub będą mogli korzystać tylko częściowo. W świecie cyfrowym powinno być to możliwe: „Best price ticketing” – płacisz za to, z czego skorzystałeś, a najbardziej korzystna taryfa jest naliczana automatycznie.

Obecnie należałoby oczekiwać, że przedsiębiorstwa transportu publicznego nakerślą nowe strategie i plany działania, a funkcjonowanie firm po pandemii koronawirusa nie będzie prostą kontynuacją. Należy ponownie dostosować relacje między strategią a działaniami,

public relations i marketingiem, a także, co nie mniej ważne, finansowaniem. To przewoźnicy i związki transportu muszą wymyślić i szybko wdrożyć odpowiednie strategie. Przede wszystkim powinni zadać sobie pytanie: co pomoże pasażerowi, tej „płochliwej sarnie”, odzyskać zaufanie do transportu zbiorowego i do niego powrócić. Wprowadzanie nowych ofert i/lub modyfikacja dotychczasowych są wprawdzie bardzo ważne, ale obecnie należałoby bardziej skupić się na bezpieczeństwie transportu publicznego pod kątem higieny, czystości i zdrowia publicznego. Ludzie muszą mieć poczucie, że coś się w tych sprawach robi. Nie wystarczą tylko zapewnienia. „Aktywne działanie” ma sens nawet teraz, kiedy nie został jeszcze stwierdzony przypadek, co do którego byłaby pewność, że to transport publiczny był źródłem infekcji. Aby jeszcze bardziej podkreślić ten fakt, należy umacniać obecnych i potencjalnych pasażerów w ich poczuciu bezpieczeństwa poprzez dokładne czyszczenie i dezynfekcję pojazdów, przystanków i stacji. Ostrożności nigdy za wiele, ponadto jest to najlepszy możliwy obecnie sposób wpływania na pozytywne postrzeganie transportu publicznego przez mieszkańców miast.

Jak dotąd reakcje niemieckich firm komunikacyjnych na pandemię ograniczały się w zasadzie do przyjmowania roli biernej ofiary i w związku z tym do domagania się otrzymania pomocy finansowej. Również większość gmin starała się unikać tego tematu i udawała głuchoniemego, mając wyraźnie nadzieję, że wkrótce wszystko będzie takie samo jak wcześniej. W wielu przypadkach na pytanie o dezynfekcję w po-

jazdach, słycać było odpowiedź: „to dla nas zbyt duży wysiłek” lub „nas na to nie stać”. Natomiast dochodziło do okrajania ofert, także w porannych godzinach szczytu, nawet tam, gdzie pojazdy były nadal zapelnione. Dla wielu niemieckich przedsiębiorstw ten środek w dobie pandemii był i jest czymś normalnym, to one wysyłają mobilne grupy dezynfekujące autobusy i pojazdy szynowe oraz przeprowadzają specjalne akcje dezynfekcyjne. Szeroko rozpowszechnione jest



Fot. 6. Tymczasowa trasa rowerowa (pop-up) w Cottbus wytyczona na Franz-Mehring-Strasse, czynna w godzinach 11:00 - 13:00.

centralne sterowanie wszystkimi drzwiami przez kierowców w celu uniknięcia naciskania przycisków „stop” przez pasażerów. Powszechnie stosowane są także środki służące ochronie personelu (czasowe wstrzymanie sprzedaży gotówkowej biletów, blokada obszaru za stanowiskiem pracy kierowcy włącznie z przednimi drzwiami).

Istniały również wzorcowe przykłady prawidłowego postępowania w określonych sytuacjach: na przykład po ogłoszeniu obowiązku zasłaniania twarzy w transporcie publicznym, frankfurcki przewoźnik VGF rozdał na początek pasażerom 10 000 maseczek. Także Związek Transportowy w Kraju Saary (saarVV) rozdawał maseczki ochronne oraz chusteczki z płynem dezynfekcyjnym, a jego pracownicy rozmawiali ponadto z pasażerami, udzielając im porad i wyjaśnień. Byłoby czymś pożądanym i racjonalnym, gdyby takie procedury stały się powszechne. Pandemia niesie ze sobą – jak każdy kryzys – także szanse oraz potencjał. Wymaganie, że „transport publiczny musi położyć większy nacisk na czystość” i dodatkowo przekazać to w sposób wiarygodny, może być w tej sytuacji szybciej zaspokojone – kto bowiem w dobie pandemii odważyłby się być temu przeciwny?

Trzeba wierzyć w ludzi – wiele przemawia za tym, że prawie zawsze wracamy do rutynowych zachowań, jeśli tylko podstawowe warunki są odpowiednie. Politycy i sektor transportu publicznego są odpowiedzialni za to, aby tak się stało. Jeśli je zapewnią, ludzie także będą się zachowywali odpowiedzialnie. Pod koniec marca, właśnie w najbardziej krytycznym momencie pandemii koronawirusa, w korespondencyjnych wyborach na urząd burmistrza Erlangen musiano dokonać wyboru między pełniącym obowiązki burmistrza Florianem Janikiem, będącym niezłomnym orędownikiem projektu StadtUmlandBahn, a jego konkurentem, który chciał obalić ten projekt. Okazało się, że mimo pandemii koronawirusa, a może właśnie dlatego, wygrał zwolennik zrównoważonego rozwoju.

Podsumowanie

Pomoc finansowa państwa jest niezwykle ważna, ale potrzebne jest również zaangażowanie władz szczebla lokalnego oraz samych przedsiębiorstw. Te ostatnie mogą jeszcze dużo zrobić w sprawie zagwarantowania higienicznych warunków, w przeciwnym razie na tym zakręcie dziejów, na którym się znaleźliśmy zachowanie dużego udziału zbiorowego transportu publicznego w podróżach miejskich będzie mocno zagrożone.

Teraz samorządy stoją przed zadaniem takiego przededefiniowania polityki miejskiej w obszarze transportu, aby odpowiedzieć na obecne i przyszłe wyzwania będące wynikiem pandemii. W Niemczech i Austrii od lat postulowane jest rozciągnięcie godzin szczytu komunikacyjnego, np. poprzez zróżnicowanie godzin rozpoczynania zajęć szkolnych. Służyłoby to przede wszystkim obniżeniu kosztów operacyjnych, jednak dotychczas takie postulaty były regularnie skazywane na porażkę z powodu kontry silniejszego lobby sektora szkolnego i oporu ze strony rodziców. „A pomogłoby nam już przesunięcie pięcio- dziesięciominutowe...” – twierdzi wiedeński przewoźnik (Wiener Linien, 21 kwietnia 2020). W końcu, gdyby można było wyegzekwować ten wymóg w kontekście pandemii koronawirusa, byłaby to oczywiście jakaś dodatkowa korzyść, porównywalna z tymczasowymi ścieżkami rowerowymi, które utworzono np. w Berlinie, Kolonii czy Wiedniu. ■

Tekst powstał na podstawie:

Thomas Naumann, ÖPNV und Corona – Beispielloser Absturz von Nachfrage und Einnahmen, „stadtverkehr”, 6/2020.

Tenže, ÖPNV und Corona im Juli 2020, „stadtverkehr”, 7-8/2020.

MASKI OCHRONNE I PRZYŁBICE DLA PRACOWNIKÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO



Mając świadomość problemów wynikających z wymogu stosowania masek ochronnych, chcemy przedstawić Państwu ofertę wielorazowych masek przeznaczonych dla pracowników transportu publicznego: kierowców, kierowników pociągów, konduktorów, kontrolerów biletów oraz innych pracowników posiadających styczność z pasażerami.

Maski ochronne przystosowane są do długotrwałego, codziennego użytku i mają ergonomiczny kształt. Posiadają wszyty element usztywniający. Są wielokrotnego użycia. Można je prać i prasować. Zastosowane materiały posiadają certyfikaty: OEKO-TEX Standard 100 oraz Państwowego Zakładu Higieny. Maska może być wyposażona dodatkowo w filtr wymienny lub wewnętrzną warstwę filtracyjną z włókniny propylenowej.

Zachęcamy Państwa do stosowania masek ochronnych z wyszytym logo Waszej organizacji. Dla kontrolerów biletów, w celu uzyskania większej swobody w kontakcie z pasażerami, szczególnie polecamy przyłbice z osłoną transparentną na twarz, osadzone poniżej oczu, mocowane na uszy i wyprofilowane dla swobodnego używania okularów.

Dla firm zrzeszonych w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oferujemy konkurencyjne ceny!

ECE Centrus - **Zakład Produkcji Odzieży**
ul. Opatowska 10, 27-420 Bodzechów
tel. 511 990 111
e-mail: jsz_ost@poczta.onet.pl



WNIOSKI Z „NARKOTYKOWYCH” WYPADKÓW AUTOBUSÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Marcin Żabicki – IGKM

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej zabiega od wielu lat o dokonanie zmian w polskim prawodawstwie w zakresie podstawy prawnej, która umożliwiłaby pracodawcy przeprowadzanie kontroli trzeźwości (pod kątem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych) kierowców i motorniczych tramwajów przed dopuszczeniem ich do pracy. Tymczasem dwa wypadki drogowe, które zdarzyły się w Warszawie na przełomie czerwca i lipca br., z udziałem autobusów miejskich prowadzonych przez kierowców będących po użyciu substancji psychoaktywnych, spotkały się z ogromnym zainteresowaniem, ale także zaniepokojeniem opinii społecznej. Prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej są bowiem w grupie zawodów zaufania publicznego, będąc odpowiedzialnymi za zdrowie i życie wielu pasażerów znajdujących się w pojazdach oraz innych użytkowników ruchu drogowego.

IGKM na kanwie tych wydarzeń podjęła jeszcze bardziej stanowcze działania, które zmierzają do jakże pilnego unormowania dotychczas niejednoznacznego stanu prawnego oraz zaproponowania nowych procedur bezpieczeństwa w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Autor krótko opisuje bieżący stan zaawansowania tych działań.

Trzy dni po tragicznym wypadku autobusu w Warszawie, który miał miejsce w dniu 26.06.2020 r., Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej skierowała pismo do Premiera Mateusza Morawieckiego, przypominające o wieloletnich staraniach naszego środowiska o zmianę dotychczasowego stanu prawnego w zakresie kontroli stanu psychofizycznego prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. Już po kilku dniach otrzymaliśmy od Ministra Michała Dworczyka, Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów informację o przekazaniu pisma według kompetencji Ministrowi Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wniosku Prezesa IGKM w sprawie przyspieszenia prac legislacyjnych mających na celu umożliwienie pracodawcom z branży przewoźników

i organizatorów przewozów pasażerskich wykonywania badań trzeźwości pracowników – kierowców pod kątem zawartości alkoholu oraz innych substancji psychoaktywnych. Nasze propozycje szczegółowo opisywaliśmy w poprzednim numerze „Biuletynu Komunikacji Miejskiej”.

Profilaktyka alkoholowa

W ramach roboczych kontaktów z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej doszło jednocześnie w pierwszej połowie lipca do spotkania Zespołu Roboczego ds. Kontroli trzeźwości w miejscu pracy, zorganizowanego przez Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw. Podczas spotkania zaprezen-

wano szereg stanowisk i interpretacji prawnych problemu. Przedstawiciel Urzędu Ochrony Danych Osobowych po raz kolejny potwierdził dotychczasowe stanowisko, iż aktualny stan prawny ogranicza możliwość badań czy sprawdzeń pracowników, jeżeli nie wyrażą oni na nie zgody. Dopuszcza jednak możliwość prowadzenia takich badań/sprawdzeń na podstawie nowych przepisów, które zabezpieczą prawa pracowników. Przedstawiciele MRPiPS przyznają, że szczegółowo należy doregulować zasady archiwizacji dokumentów związanych z wynikami badań/sprawdzeń.

Stanowisko UODO: aktualny stan prawny ogranicza możliwość badań czy sprawdzeń pracowników, jeżeli nie wyrażą oni na nie zgody, ale możliwa jest zmiana takiego stanu, o ile powstaną nowe uregulowania prawne.

Bezpośrednim efektem spotkania stało się też nawiązanie kontaktu pomiędzy MRPiPS a Ministerstwem Zdrowia w kontekście koniecznej zmiany ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Z tego co wiadomo, mimo okresu wakacyjnego, prace koncepcyjno-konsultacyjne intensywnie trwają.

Niezależnie od postępu prac legislacyjnych większość przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce (dotyczy to przede wszystkim największych operatorów) nadal prowadzi prewencyjne sprawdzenia trzeźwości prowadzących pojazdy. W tych miejscach, gdzie z powodu pandemii koronawirusa odstąpiono czasowo od egzekwowania badań lub wyłączono blokady alkoholowe w pojazdach, w początkach lipca przywrócono dotychczasowe kontrole. Wprowadzono jednak dodatkowe procedury antycovidowe związane z obsługą alkomatów, które zasadniczo ograniczają przekazywanie z rąk do rąk urządzeń pomiarowych. Najczęściej są one zamontowane w sposób stacjonarny, choć z powodzeniem można stosować uchwyty teleskopowe, które umożliwiają zachowanie dystansu pomiędzy osobą sprawdzającą a sprawdzaną. Popularne w użyciu stały się też alkomaty ze specjalnie dokładanymi słomkami dolotowymi lub ustnikami przekierowującymi nadmiar wdmuchiwanego powietrza w bok. W praktyce przyjęte rozwiązania niwelują ryzyko zarażenia.

Oba dramatyczne zdarzenia z udziałem warszawskich autobusów odbiły się też głębokim echem w środowisku prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. Od dawna w całej branży nie ma w tej kwestii solidarności zawodowej, tzn. nie ma przyzwolenia na prowa-

dzenie pojazdu pod wpływem niedozwolonych środków. Podkreślają to niejednokrotnie również przedstawiciele central związkowych, wyrażając przy tym gotowość do poparcia rozwiązań legislacyjnych regulujących prewencyjne kontrole. W jednej z firm komunikacji miejskiej pracownicy sami zdecydowali się podpisać deklaracje w oczekiwaniu na wprowadzenie takich sprawdzeń przez pracodawcę jako formy obrony godności środowiska. Ten ogromny kapitał gotowości zaakceptowania procedur kontroli przesiewowych przez pracowników jest zauważany w całym kraju. Warto go wykorzystać właśnie teraz, bo trudno przewidzieć, czy z upływem czasu te nastroje utrzymają się bez zmian.

Gotowość prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej do zaakceptowania procedur kontroli przesiewowych jest widoczna w całym kraju.

Poszukiwanie rozwiązań eliminujących prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu idzie również w kierunku takich rozwiązań systemowych, które nie są związane z tzw. przetwarzaniem danych wrażliwych. Należą do nich m.in. blokady alkoholowe w pojazdach, które uniemożliwiają uruchomienie pojazdu przez osobę będącą pod wpływem alkoholu. W podobny sposób mogą działać też tzw. śluzы dostępne, które pozwalają na otwarcie wejścia na teren zakładu lub dyspozytorni jedynie osobom w pełni trzeźwym. Tego typu rozwiązania stosowane są w dużych zakładach pracy, gdzie sprawdzenie trzeźwości ma charakter czysto rutynowy i jest zanonimizowane.

Blokady alkoholowe czy tzw. śluzы dostępne jako metody zapobiegania prowadzeniu pojazdów komunikacji miejskiej pod wpływem alkoholu to rozwiązaniami systemowe, które nie są związane z przetwarzaniem tzw. danych wrażliwych.

Przedstawiciele kilku miast sygnalizują również pewną bezwładność działania policji w sytuacji odmowy poddania się badaniu przesiewowemu przez prowadzącego. Zdarza się, że policja wezwana o godzinie 4:15 pojawia się w zakładzie pracy dopiero przed południem, tłumacząc się natłokiem innych, pilniejszych zgłoszeń. Znane są też przypadki, że funkcjonariusze bagatelizowali zgłoszenie o potrzebie przeprowadzenia narkotestu „nie znajdując uzasadnienia takiego sprawdzenia”. Ponieważ ustawa o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi w art. 17 ust. 3 przyznaje kompetencję do badania trzeźwości pracowników „organom powołanym do ochrony porządku pu-

blicznego”, warto rozważyć wykorzystanie Straży Miejskiej do prowadzenia kontroli. Choć faktycznie są to organy dziś praktycznie nieprzygotowane do takiego profilu działalności, to decyzja o zmianie tego stanu leży w kompetencji władz samorządowych, którym bezpośrednio lub pośrednio podlegają operatorzy komunikacji miejskiej. W dość prosty sposób można więc osiągnąć wysoką efektywność działania procedur sprawdzeń przesiewowych zarówno w zakresie badania trzeźwości jak i narkotestów. Rozwiązanie takie może być pożądane jeszcze z innego powodu – obejmie inne, niemałe grupy prowadzących pojazdy w sektorze komunalnym, m.in. kierowców śmieciarek.

Innym aspektem tych wydarzeń – jako że sprawcami obu wypadków, o których wspomniano powyżej, byli ludzie młodzi – są głosy najmłodszych prowadzących, z grupy wiekowej do 30 roku życia, którzy sygnalizują, że czują się piętnowani z racji na swój wiek. Przede wszystkim pasażerowie dają wyraz swoim frustracjom, oskarżając ich o większą predyspozycję do zażywania niedozwolonych substancji. Te młode osoby czasami wręcz spotykają się z reakcjami ze strony pracodawców, które bywają interpretowane jako szkanowanie z racji wieku. Atmosfera napięcia, która towarzyszy tym kontaktom, powoduje u nich spadek motywacji do pracy za sterami pojazdów komunikacji miejskiej. Trafnie opisał to z prawdziwym rozżaleniem jeden z dwudziestokilkuletnich kierowców z Warszawy na swoim blogu: „(...) ludzie gapiący się bez opamiętania na mnie – nie macie prawa mnie oceniać przez pryzmat mojego wieku.”

Profilaktyka narkotykowa

Jeszcze niedawno wydawało się, że wyłapywanie kierowców znajdujących pod wpływem niedozwolonych środków odurzających będzie skrajnie trudne. Dziś, mając już pewne doświadczenia, wiemy, że istnieją ku temu stosowne narzędzia w postaci testów narkotykowych oraz analizatorów elektronicznych. Przeprowadzenie badania testowego wymaga co prawda określonego czasu i jest wielokrotnie bardziej kosztowne niż badanie alkomatem, ale z drugiej jednak strony niedozwolone substancje psychoaktywne utrzymują się w organizmie człowieka dużo dłużej niż alkohol. Przyjęcie zasady przeprowadzania rutynowych testów nawet w dłuższych odstępach czasu lub choćby w sytuacji nieprzewidzianych zdarzeń drogowych z pewnością będzie istotnym elementem profilaktyki zapobiegawczej. W MPK S.A. w Krakowie przyjęto np. zasadę badania prowadzących pojazdy w wieku do 40 lat przynajmniej raz w roku. Mniejsze firmy decydują

się na rutynowe przeprowadzenie takich testów od razu dla wszystkich pracowników – tak się dzieje np. podczas wakacji u podwarszawskiego operatora – Komunikacji Miejskiej Łomianki.

Prawnicy podkreślają przy tym, że przepisy dotyczące kontroli stanu psychofizycznego pracowników w zakresie innym niż wpływ alkoholu nie są szczegółowo regulowane nadrzędnie i w tym przypadku wiążące mogą być przepisy wewnętrzne pracodawcy. Problemem pozostaje tu analogiczna jak w sprawie badania trzeźwości opinia UODO wskazująca na konieczność zachowania procedur ochrony danych osobowych. Intencją procedowanych obecnie zmian legislacyjnych jest uwzględnienie tych postulatów w Kodeksie Pracy w sposób kompleksowy dla wszystkich typów niedozwolonych substancji wpływających na stan psychofizyczny pracowników.

Przepisy dotyczące kontroli stanu psychofizycznego pracowników w zakresie innym niż wpływ alkoholu nie są uregulowane ustawowo.

Wszyscy podkreślają jednak, że przeprowadzanie testów narkotykowych po raz pierwszy w firmie jest dość trudne. Pojawiają się bowiem sytuacje pozytywnego wyniku badania, czemu towarzyszą wątpliwości co do poprawności działania narkotestu oraz przeprowadzanej procedury – np. czy została pobrana odpowiednia ilość śliny – oraz co do interpretacji wyników, to ostatnie dotyczy szczególnie sytuacji, kiedy zachodzą przesłanki powiązania wyniku z przyjmowanymi przez kierowcę lekami. Trzeba przy tym pamiętać, że narkotesty mają określony okres przydatności (zwykle około roku) i nie mogą podlegać zarówno przemrożeniu (w praktyce dotyczy to temperatur poniżej 4° Celsjusza), jak i działaniu wysokich temperatur (np. podczas przechowywania w nasłonecznionym samochodzie). W krakowskim MPK przyjęto zasadę, że pozytywny lub wątpliwy wynik badania jest weryfikowany przeprowadzeniem kolejnego testu na innym urządzeniu lub z wykorzystaniem narkotestera pochodzącego od innego dostawcy. Firmy mające już pewne doświadczenie w przeprowadzaniu tego typu badań podkreślają, że dopiero po pewnym czasie pracownicy nabierają wprawy i rutyny w zakresie samego stosowania procedury badawczej, jak i eliminowania potencjalnych czynników wpływających na pojawianie się wątpliwych wyników.

Ostateczną przesłanką o charakterze dowodowym do określenia stanu psychofizycznego pracownika jest wynik badania laboratoryjnego np. krwi, który musi

być wykonany z oczywistych powodów poza miejscem pracy. Regulacje wewnętrzne wprowadzone przez pracodawcę mogą przenosić obowiązek udowodnienia przez pracownika swojej niewinności poprzez poddanie się badaniu toksykologicznemu w odpowiednim czasie i warunkach.

Procedury policyjne

W lipcu w Warszawie doszło do umieszczenia dwóch kierowców w policyjnej izbie zatrzymań z powodu wystąpienia pozytywnych wyników narkotestów, wykonanych w trakcie rutynowych czynności policyjnych. Oba kierowcy poddani zostali stosownemu badaniu toksykologicznemu, jednakże na ich wynik należało poczekać do dnia następnego. Policyjne procedury przewidują w takich przypadkach rewizję w mieszkaniu kierowcy z użyciem psa tropiącego, ewentualne dokładne przeszukanie prowadzonego pojazdu, pomieszczeń w zajezdni oraz właśnie zatrzymanie do czasu otrzymania wyniku badania laboratoryjnego krwi. W przypadku obu kierowców ostateczny wynik badania krwi był negatywny.

Oba zdarzenia odbiły się głośnym echem m.in. z powodu naruszającego godność kierowcy przewiezienia go na miejsce domowej rewizji w kajdankach –

co odbyło się na oczach sąsiadów. Dyskusja na temat nieadekwatności zastosowanych przez policję środków przymusu bezpośredniego zdominowała komentarze na temat zdarzenia. Pozostaje jednak pytanie o przyczynę wystąpienia pozytywnych wyników narkotestów w kilku kolejnych próbach. Jedną z hipotez jest niska jakość używanych przez stołeczną policję narkotestów, o wyborze których w procedurze przetargu zdecydowało kryterium najniższej ceny.

Problemy z przyjmowaniem leków

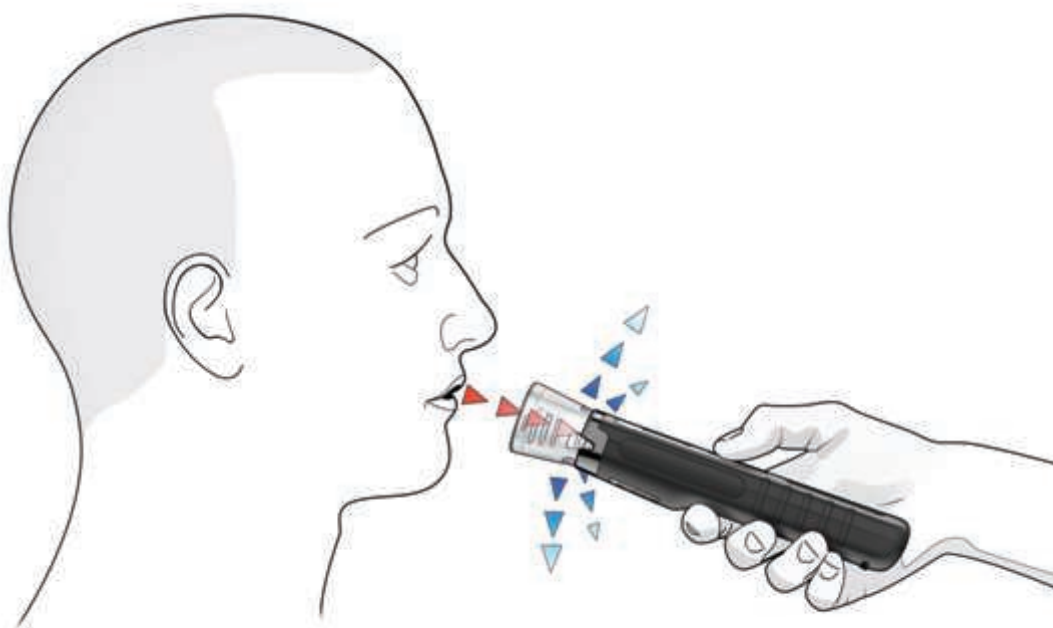
Czynnikiem zaburzającym wynik narkotestów mogą być również leki przyjmowane przez badanego. Możemy sklasyfikować następujące sytuacje związane z uzyskaniem wyniku pozytywnego w narkoteście po zażyciu leków:

- lek (suplement diety) zawiera substancję czynną, która znajduje się w katalogu substancji niedozwolonych przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych (np. kodeina, metadon),
- lek zawiera inną substancję czynną, która zaburza wynik testu lub jest błędnie zakwalifikowana jako substancja niedozwolona.

Jak dowodzi praktyka, obie te sytuacje są możliwe i ostatecznym rozstrzygnięciem będzie tu wykonanie

Fot. 1. W celu zminimalizowania w czasach pandemii kontaktu pomiędzy prowadzącym sprawdzenie trzeźwości a sprawdzanym można stosować proste rozwiązania polegające na wykorzystaniu wysięgnika teleskopowego.





Rys. 1. Na rynku pojawiły się też specjalnie skonstruowane ustniki do alkomatów, które przekierowują strumień wdmuchiwanego powietrza na boki. (źródło: Dräger Polska Sp. z o.o.)

dokładnego testu toksykologicznego oraz dokładna analiza możliwych źródeł pierwotnego pojawienia się pozytywnego wyniku.

Analizując dalej, możemy wskazać trzy okoliczności pojawienia się pozytywnego wyniku w narkoteście, który jest związany z działaniem leków:

- ➔ pracownik przyjmuje leki zalecone przez lekarza w dobrej wierze, a substancje czynne w taki czy inny sposób dają wynik pozytywny narkotestu,
- ➔ pracownik bezrefleksyjnie przyjmuje ogólnodostępne leki, sprzedawane bez recepty (np. przeciwpriepięciowe) w dawkach odbiegających od zalecanych, nie zdając sobie sprawy z ewentualnych tego konsekwencji,
- ➔ pracownik z premedytacją stosuje ogólnodostępne leki w celu osiągnięcia efektu zbliżonego do działania określonych środków psychoaktywnych, licząc, że tłumaczenie korzystania z leku zwolni go od jakiejkolwiek odpowiedzialności.

Wymienione powyżej sytuacje będą budzić skrajnie odmienne oceny etyczne i prawne. Trzeba jednak przyznać, że z punktu widzenia pracodawcy trafna ocena, z którym z tych przypadków mamy właśnie do czynienia, jest bardzo trudna. Wydaje się wręcz, że analizowanie przez pracodawcę szczegółowych okoliczności przyjmowania leków rzeczywiście może być tym niedozwolonym przetwarzaniem

niem wrażliwych danych o stanie zdrowia pracownika. Postawmy to specjalnie w kontrze do absurdu i po prostu niemądrego traktowania stanu nietrzeźwości w pracy jako wrażliwej informacji o naszym zdrowiu.

Ten niezwykle trudny problem interpretacji wpływu leków na stan psychofizyczny prowadzących pojazdy jest dużym zaskoczeniem dla wielu firm. Pożądanym działaniem jest tu prowadzenie kampanii edukacyjnej skierowanej do prowa-

dzących. Treści związane z ryzykiem płynącym z przyjmowania niektórych leków powinny bezwzględnie być częścią okresowych szkoleń BHP i warto sprawdzić jak rzetelnie są one realizowane w praktyce.

Drugim obszarem działania może stać się wypracowanie nowych standardów związanych z medycyną pracy. Dostępne obecnie narzędzia bazodanowe, które wykorzystywane są przy m.in. programie e-Recepta, pozwalają lekarzom na analizowanie informacji zarówno o zalecanych pacjentowi lekach, jak również praktycznym zrealizowaniu wystawionych recept. Lekarz medycyny pracy mógłby więc być tym ogniwem nadzorującym – przynajmniej w pewnej części – zagrożenia wynikające ze spożywania pewnych grup leków. Niestety, brakuje jednolitych standardów postępowania, gdyż część lekarzy jest gotowa kierując się racjonalnymi przesłankami, dopuścić do pracy na stanowisku kierowcy osobę przyjmującą dany lek i wystawić stosowny dokument, inna zaś grupa lekarzy w tym samych okolicznościach przyjmie zachowawczo postawę aseku-racyjną o przeciwnym skutku.

Być może problematyka monitorowania problemów lekowych może wymagać systemowej zmiany przepisów dotyczących badań okresowych. W tym jednak momencie trudno przesądzić, jak mogłyby wyglądać nowe procedury dopuszczania kierowców i motorniczych do pracy w ruchu. ■



Wasze bezpieczeństwo,
nasze rozwiązania –
perfekcyjne dopasowanie.



Dräger Polska Sp. z o.o.

ul. Posag 7 Panien 1

02-495 Warszawa

Tel. +48 22 243 06 58

Fax +48 22 243 06 59

sprzedaz.safety.pl@draeger.com

Rozwiązania Dräger w zakresie detekcji narkotyków

Od ponad 60 lat urządzenia do detekcji alkoholu i narkotyków Dräger pomagają policji zidentyfikować osoby łamiące prawo, rozładować konfrontacje i przedstawić przed sądem niezbite dowody. Działające nieinwazyjnie urządzenia i sprzęt diagnostyczny Dräger są wysoce higieniczne, łatwe w obsłudze i zawsze gotowe do użycia, zaś nasza rygorystyczna kontrola jakości gwarantuje, że sprzęt dostarcza niezawodne i wiarygodne wyniki.

Dräger. Technika dla Życia.



KREW PILNIE POTRZEBNA CZYLI HONOROWE KRWIO- DAWSTWO WŚRÓD PRACOW- NIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Rozmowa z Jerzym Pustelnikiem, Prezesem Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK działającego przy Miejskich Zakładach Autobusowych Sp. z o.o. i Tramwajach Warszawskich Sp. z o.o.

„BKM”: Jak duża jest liczebność Klubu Honorowych Dawców Krwi zrzeszającego pracowników stołecznej komunikacji?

Jerzy Pustelnik: Niegdyś była to potężna organizacja, licząca około 1000 osób. Obecnie do Klubu należy około 380 osób. Najliczniej są reprezentowani kierowcy i motorniczowie, poza tym pracownicy zaplecza technicznego, najmniej jest natomiast pracowników biurowych. W stolicy funkcjonuje jeden wspólny klub dla dwóch miejskich spółek komunikacyjnych: MZA i Tramwajów Warszawskich. Podlega on oddziałowi rejonowemu PCK Warszawa Południe. Natomiast dla każdej zajezdni wyznaczony jest opiekun załatwiający sprawy zakładowe.

Kluby HDK cieszyły się kiedyś dużą popularnością w zajezdniach. A jak jest obecnie?

O mniejszej popularności Klubu mówi samo porównanie tych dwóch liczb: 1000 i 380 członków. Uważam, iż mniejsza liczebność klubowiczów w stołecznej komunikacji wynika przede wszystkim ze zmniejszenia liczby zajezdni. Ponadto dużo osób – byłych działaczy odeszło na emeryturę. Młodzi lu-

dzie oddają wprawdzie krew, ale do działalności w Klubie już tak bardzo się nie garną.

Jeżeli chodzi o strukturę wiekową, to mamy głównie członków w wieku 30-50 lat. Wśród działaczy Klubu przeważają jednak, jak wspomniałem wcześniej, osoby starsze. Trudno jest bowiem namówić osoby młodsze do tego rodzaju działalności.

Z czym się wiąże przynależność do Klubu?

Aby należeć do Klubu, należy najpierw oddać krew, przy czym nie jest określone, że musi to być konkretna jej ilość. Już po pierwszym oddaniu 450 ml krwi można zostać klubowiczem.

Dzień oddawania krwi jest dniem wolnym dla pracownika. Osoba chcąca oddać krew informuje o tym swojego pracodawcę 4 dni wcześniej, aby nie był zaskoczony absencją pracownika. Chciałbym jednak nadmienić, iż sporo jest kierowców, którzy oddają krew w swoim dniu wolnym. „Jak honorowo to honorowo” – mówią.

Kiedyś oddawaliśmy krew raz na trzy miesiące, obecnie czynimy to raz na dwa miesiące. Jednorazowo pobierane jest 450 ml pełnej krwi.

Chciałbym również nadmienić, że dwóch naszych członków oddało już szpik, a trzecia osoba przygotowuje się i jest się już po badaniach. A zatem można powiedzieć, że pod tym względem nasza działalność poszerza się.

Pewnym utrudnieniem jest zmniejszenie liczby punktów regularnego oddawania krwi. Kiedyś odbywało się to w każdym szpitalu, teraz można to zrobić tylko w Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa przy ulicy Saskiej, w Oddziale Terenowym Centrum przy Nowogrodzkiej oraz w trzech innych szpitalach warszawskich.

Co daje przynależność do Klubu?

Każdego roku obchodzimy Dni Honorowego Krwiodawstwa. Organizujemy wtedy spotkanie, na które zapraszamy 100 osób, które w danym roku wyróżniły się czymś dla krwiodawstwa. Nikt nie wychodzi z takiego spotkania bez medalu, odznaczenia, czy też zwykłego upominku. Oczywiście, dla naszych gości mamy poczęstunek: ciasto, owoce, napoje. Fundusze na ten cel pochodzą od naszych dwóch spółek komunikacyjnych: MZA oraz Tramwajów Warszawskich, których prezesi też biorą udział w takim spotkaniu oraz od trzech związków zawodowych. Ostatnia taka impreza odbyła się 30 listopada ubiegłego roku.

Czy Pana zdaniem regularne oddawanie krwi może być formą kontroli pracowników przez pracodawcę, a także samokontroli? Chodzi o to, że dawcy krwi są badani, czy nie są pod wpływem substancji psychoaktywnych, w szczególności alkoholu lub środków odurzających. W pytaniu

JAKIE BADANIA SA WYKONYWANE PRZY ODDAWANIU KRWI ?

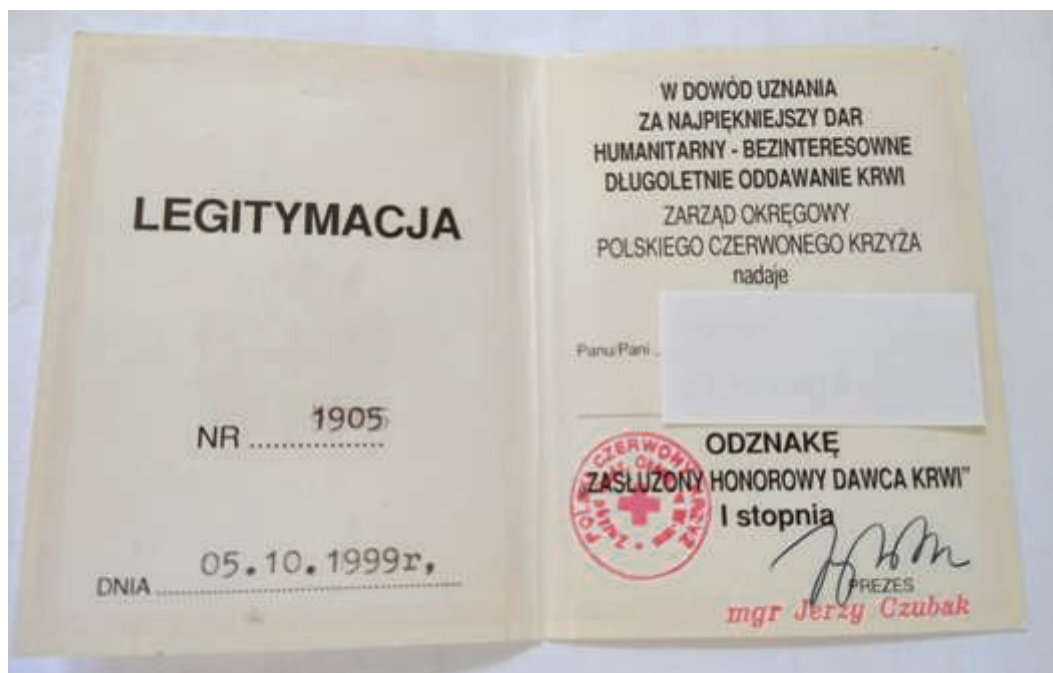
Przed oddaniem krwi każdemu kandydatowi wykonuje się badanie poziomu hemoglobiny i ogólne badanie lekarskie z pomiarem ciśnienia tętniczego krwi. Na podstawie tych badań i wypełnionej przez kandydata na dawcę ankiety, lekarz podejmuje decyzję o możliwości oddania krwi. W każdym przypadku wykonuje się badania serologiczne (głównie określenie grupy krwi, wirusologiczne i molekularne). Badania mają na celu wykluczenie możliwości użycia krwi, która mogłaby być źródłem zakażenia kiłą, wirusem żółtaczkowy typu B lub C albo wirusem HIV. W przypadku uzyskania dodatnich wyników badań podejrzana krew zostaje zniszczona, a dawca jest wzywany na ponowne badania. Dodatkowe badania mają na celu wykluczenie lub potwierdzenie otrzymanych dodatnich wyników badań. Dzięki takiej procedurze każdy dawca krwi ma wykonywane badania, dzięki którym może być pewien stanu swojego zdrowia. Badania te są całkowicie bezpłatne i dostępne dla każdego dawcy, dlatego oddanie krwi jest świetną okazją dla sprawdzenia stanu własnego zdrowia.



Fot. 1. Medale „Honorowy Dawca Krwi – Zasłużony dla Zdrowia Narodu”.

tym chodzi głównie o kierowców i motorniczych.

Regularne oddawanie krwi może mieć znaczenie prewencyjne w takim sensie, że krew takiej osoby



Fot. IGKM

Fot. 2-3. Legitymacja „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” – stopień I.

jest badana co dwa miesiące. Jest to zatem jakaś forma dbania o własne zdrowie. Oddaję krew – to znaczy, że muszę zachować formę. Oddaję krew – nie piję. Oddaję krew – nie zażywam narkotyków. Ma to mniejsze znaczenie w przypadku sporadycznego wypicia alkoholu, ale większe, jeżeli chodzi o substancje psychotropowe, które pozostawiają na dłużej ślady w organizmie. Inną ważną kwestią jest to, że regularne oddawanie krwi może być formą regularnego badania się. Wyniki morfologii mówią nam np. w jakim stanie jest nasza wątroba, pomagają wykryć inne schorzenia organizmu. To może

kolejek do punktu pobrań. Wtedy takie mnóstwo osób oddało krew...

Z ostatnich wydarzeń... wymienię uczestnictwo Klubu Honorowych Dawców Krwi jesienią 2018 r. w Dniach Transportu Publicznego, które odbyły się w zajezdni autobusowej przy ulicy Ostrobramskiej. Krew wtedy – łącznie ponad 14 litrów – oddało 32 naszych członków.

Jeżeli chodzi o członków, to w 2019 r. do 3 kwartału oddano łącznie 118 litrów.

Z takich bardziej przyziemnych działań, jakimi zajmowaliśmy w latach 80. czy 90., mogę wymienić np. dystrybucję środków higienicznych, których zwykle

przyczynić się do uratowania zdrowia, a nawet życia krwiodawcy.

Jakie są formy aktywności klubów w zajezdniach i poza nimi?

Niegdyś w każdej zajezdni działał osobny klub. Teraz w każdej zajezdni jest opiekun. Obecnie w Tramwajach Warszawskich jest czterech opiekunów, a w MZA sześciu. Mamy swój sztandar i dwa składy pocztu sztandarowego. Jak wspomniałem wcześniej, raz w roku w listopadzie, w sobotnie przedpołudnie, organizujemy imprezę dla naszych wyróżniających się klubowiczów.

Jeżeli chodzi o akcje społeczne, to kiedyś prowadziliśmy ich znacznie więcej. Takie było po prostu zapotrzebowanie. Uczestniczyliśmy np. w akcji „Motocykliści dzieciom”. Jedno z takich wydarzeń zorganizowano w dniu 10 kwietnia 2010 r. Pamiętam jak dziś ten dzień, nie zapomnę tych

w tamtych czasach brakowało. Opiekowaliśmy się także i wciąż opiekujemy się powstańcami warszawskimi, z których dzisiaj żyją już tylko dwie panie. Niegdyś organizowaliśmy również zbiórki materialne dla emerytów, którzy popadli w biedę. Obecnie nie ma już takiego zapotrzebowania, a zatem tego typu działalność jest już mocno ograniczona.

złote Krzyże Zasługi, jeden brązowy i jeden oficerski.

Honorowym krwiodawcom przysługuje także medal „Honorowy Dawca Krwi – Zasłużony dla Zdrowia Narodu” – nadawany przez Ministra Zdrowia. Może go otrzymać każdy, kto oddał określoną ilość krwi. Kiedyś wymagano oddania 30 litrów oraz wykazania się działalnością w zakresie krwiodawstwa. Obecnie jedynym warunkiem jest oddanie łącznie 20 litrów krwi.

Istnieją również Odznaki Honorowe PCK: od IV do I stopnia – pomiędzy jednym odznaczeniem a drugim musi upłynąć 7 lat działalności w PCK. Obecnie Odznakę I stopnia mają z naszych klubowiczów tylko dwie osoby, a jedna otrzyma ją jeszcze w tym roku.

Przyznawane są również odznaki „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi”. Istnieją trzy stopnie takiej odznaki: Aby zdobyć odznakę III stopnia – kobiety muszą oddać 5 litrów krwi, mężczyźni – 6, II stopnia – kobiety 10 litrów, mężczyźni 12 litrów, I stopnia – kobiety 15 litrów, mężczyźni – 18 litrów. Odznakę, o której mowa, wraz z legitymacją „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi”, wydaje Polski Czerwony Krzyż, na podstawie danych przekazanych przez jednostkę organizacyjną publicznej służby krwi, w której dawca krwi oddał krew.



Fot. 4-5. Nowy wzór legitymacji „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” – stopień III.
Źródło: <https://krwiodawcy.org/odznaki/odznaki-zhdk>

Jakie odznaczenia są przyznawane krwiodawcom?

Począwszy od najważniejszego, wymienię odznaczenia państwowe wręczane przez ministra prezydenckiego. Jest to krzyż zasługi: brązowy, srebrny, złoty, oficerski. W tym roku zostały przyznane dwa

Krwiodawstwo opiera się na zasadzie dobrowolnego i bezpłatnego oddawania krwi. Jednakże, ze względu na poświęcenie osób, które oddają w ten sposób jakąś część siebie, mogą oni liczyć na pewne przywileje. Na jakie?

Otrzymanie odznaki „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” wiąże się z określonymi przywilejami dla osób odznaczonych, takimi jak:

- ➔ zniżki na niektóre leki, na podstawie recepty wystawionej przez lekarza ubezpieczenia zdrowotnego;



Fot. 5. Kluby KHDK, zrzeszające osoby oddające krew regularnie, organizują także akcje oddawania krwi w mobilnych punktach przy okazji imprez społecznych.

- ➔ możliwość skorzystania poza kolejnością z ambulatoryjnych świadczeń zdrowotnych w placówkach ZOZ-ów; chodzi tu np. o przyspieszenie badań, które muszą być zrealizowane w ciągu 7 dni;
- ➔ szybszy dostęp również w przypadku ubiegania się o sanatorium;
- ➔ możliwość uzyskania zniżek w komunikacji miejskiej, chociaż w różnych miastach istnieją różne przepisy;
- ➔ zniżki i ulgi w schroniskach, hotelach, sklepach i punktach usługowych zrzeszonych wokół inicjatywy „Dawcom w Darze”.

Nadmienię jeszcze, iż w każdym ośrodku zdrowia jest obecnie wywieszona informacja zawierająca listę grup społecznych mających pierwszeństwo w kolejce. Chciałbym podkreślić, bo jesteśmy z tego bardzo dumni, że honorowi dawcy krwi zostali umieszczeni na niej na pierwszym miejscu.

A co Pan sądzi o płaceniu za krew?

W latach 60. jeszcze się za krew płać. Jednakże uważam, że honorowe, czyli nieodpłatne oddawanie krwi zwiększa jej bezpieczeństwo. Ponadto honorowe krwiodawstwo to pewna idea – to honor... ■



Jerzy Pustelnik jest od 2002 r. Prezesem Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK przy Miejskich Zakładach Autobusowych i Tramwajach Warszawskich. W Polskim Czerwonym Krzyżu działa od 1974 roku. W latach 1968-2003 oddał 54 litrów pełnej krwi. Został odznaczony Brązowym, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, posiada odznakę Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi III, II, I stopnia, medal „Honorowy Dawca Krwi – Zasłużony dla Zdrowia Narodu”, odznakę „Kryształowe Serce” oraz Honorową Odznakę Polskiego Czerwonego Krzyża IV, III, II i I stopnia. Ma również przyznany przez Prezydenta RP Oficerski Krzyż Zasługi.



PROFILAKTYKA UZALEŻNIEŃ – ROLA HONOROWEGO KRWIODAWSTWA WŚRÓD PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Rozmowa z Grzegorzem Hryszko, Prezesem Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK przy Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym Sp. z o.o. w Białymstoku

www.freepik.com

„BKM”: Czy regularne oddawanie krwi, co najczęściej wiąże się z przynależnością do klubów honorowego krwiodawstwa, może być prewencyjnym sposobem na kontrolę trzeźwości pod względem substancji psychoaktywnych?

Grzegorz Hryszko: Krew oddaję się co 2-3 miesiące, a zatem nie sądzę, żeby to był skuteczny sposób na prewencyjną kontrolę stanu trzeźwości. Na podstawie moich obserwacji, jako honorowego dawcy krwi, mogę jednak stwierdzić, że ludzie oddający krew przejawiają więcej empatii do drugiego człowieka. Człowiek, który oddaje część siebie obcej osobie, staje się bardziej odpowiedzialny za innych. Dawca krwi musi mieć świadomość, że pomóc innej osobie może tylko wtedy, jeżeli sam będzie zdrowy.

Czy już w badaniach wstępnych próbki krwi, które są wykonywane przed poborem krwi, może zostać ujawnione, czy krew danej osoby zawiera ślady obecności takiej substancji?

Krwiodawca przed oddaniem krwi musi przejść kwalifikację dokonywaną przez lekarza w punkcie poboru krwi. Lekarz kwalifikując dawcę sprawdza wypełnioną przez niego ankietę, wyniki badań laboratoryjnych próbki krwi oraz przeprowadza wywiad medyczny. Już sama ocena wyglądu i zachowania takiej osoby może wskazać, czy potencjalny krwiodawca jest pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Osoba, u której lekarz stwierdzi złe wyniki

Człowiek, który oddaje część siebie obcej osobie, staje się bardziej odpowiedzialny za innych.

KLUB HONOROWEGO DAWCY KRWI PRZY KPK W BIAŁYM-STOKU

Klub Honorowych Dawców Krwi istnieje przy KPK od 1997 r. Obecnie liczy 25 członków.

KPK od lat czynnie wspiera polskie krwiodawstwo, między innymi realizując wspólnie z PCK projekt pt. Autobus Zdrowia, mający na celu krzewienie honorowego krwiodawstwa oraz zasad udzielania pierwszej pomocy. Między innymi za ten projekt KPK Białystok otrzymało w 2009 r. Odznakę Honorową PCK IV stopnia.

Członkowie klubu poprzez swoją ofiarność wielokrotnie nieśli pomoc, oddając krew ludziom potrzebującym. Honorowi dawcy krwi wielokrotnie oddawali krew dzieciom przebywającym na leczeniu w Centrum Zdrowia Dziecka w Warszawie-Międzylesiu. Krwiodawcy z tego klubu oddawali też krew ofiarom wypadku spod Jeżewa.

ki krwi lub jej zachowanie będzie wskazywało na zażycie środków odurzających, nie zostanie zakwalifikowana do oddania krwi.

Jak popularne są kluby HDK u przewoźników komunikacji miejskiej w Białymstoku? Jakie są formy aktywności takich klubów? Skąd osoby przychodzące do pracy, szczególnie chodzi tu o kierowców komunikacji miejskiej, mogą się dowiedzieć o ich działalności oraz o samej inicjatywie regularnego oddawania krwi?

Kluby Honorowych Dawców Krwi są powołane do propagowania i popularyzowania idei bezinteresownego oddawania krwi. Korzystając z przychylności Zarządu Spółki, przy której klub działa, organizowaliśmy akcje oddawania krwi w mobilnym punkcie poboru krwi. Podczas dni otwartych organizowanych

przez KPK Białystok w porozumieniu z Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Białymstoku jest podstawiany mobilny krwiobus. Również ze środków pieniężnych otrzymywanych z funduszu socjalnego KPK Białystok zakupujemy dla członków klubu karnety wejściowe na obiekty sportowe, takie jak baseny i lodowisko. Członkowie klubu HDK uczestniczyli też w zbiórkach słodczy i książek dla dzieci z Domu Dziecka.

Jak duże jest zainteresowanie osób młodych oddawaniem krwi i ewentualnie członkostwem w Klubie Honorowych Dawców Krwi?

Z przykrością muszę stwierdzić, iż popularność tego rodzaju klubów w Białymstoku spada. Jednakże nie można powiedzieć, że pracownicy spółek komunikacyjnych nie oddają krwi. Jest spora liczba honorowych dawców krwi regularnie oddających krew, niebędących zrzeszonymi w klubach lub zrzeszeniach.

Znaczna część dawców krwi zaczyna swoją przygodę z honorowym krwiodawstwem po pierwszym spontanicznym oddaniu krwi.

Najlepszą formą propagowania oddawania krwi i działalności klubu jest organizacja akcji oddawania krwi przy okazji imprez zakładowych lub masowych. Na takich imprezach jest możliwość indywidualnej rozmowy i poproszenia o oddanie krwi. Na wyjaśnienie potencjalnemu dawcy, jakie jest zapotrzebowanie na krew i ile dobra to przynosi. Osoba widząca taką aktywność w gronie znajomych lub rodziny, czuje się bezpieczniej i szybciej zrozumie, na czym to polega. Znaczna część dawców krwi zaczyna swoją przygodę z honorowym krwiodawstwem właśnie po pierwszym spontanicznym oddaniu krwi. ■



Grzegorz Hryszko jest od 2015 r. Prezesem Klubu Honorowego Dawcy Krwi PCK przy KPK w Białymstoku. Jako krwiodawca oddał 73 litry krwi. Za oddaną krew oraz działalność w strukturach Krwiodawstwa Polskiego Czerwonego Krzyża otrzymał liczne odznaczenia: Zasłużony Honorowy Dawca Krwi I stopnia, Honorowy Dawca Krwi Zasłużony Dla Zdrowia Narodu, Medal 60-lecia Honorowego Krwiodawstwa Polskiego Czerwonego Krzyża, Brązowy Krzyż Zasługi oraz Srebrny Krzyż Zasługi.



„KIEROWCA NA WSPOMAGANIU” – NIE OSĄDZAJMY, ALE POKAZUJMY DOBRE PRZYKŁADY

O niewłaściwym postrzeganiu kierowcy komunikacji miejskiej mówi w rozmowie z redakcją „BKM” Jacek Sikora, Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Kutnie

www.freepik.com

„BKM”: Dużo mówi się ostatnio o dwóch wypadkach z udziałem kierowców warszawskich autobusów. Obaj kierowcy byli pod wpływem substancji psychotropowych. Czy mógłby Pan odnieść się do tych wydarzeń?

Jacek Sikora: Nie należę do osób wymierzających w Polsce sprawiedliwość, i nie chciałbym, nie znając wszystkich faktów, poddawać ocenie te konkretne sytuacje. Jedyne, co mogę powiedzieć, zanim zapadnie wyrok, to odnieść się do znanych mi doniesień medialnych i stwierdzić, że takie wypadki nie powinny mieć miejsca. W żaden sposób nie usprawiedliwiam zachowania kierowców, zostawmy jednak wymierzenie kary odpowiednim organom – niech sprawiedliwości stanie się zadość.

Po sprawie pojawiła się w Internecie nagonka na kierowców. Jak Pan to skomentuje?

Po obu wypadkach, z których pierwszy, jak wiemy, był bardzo tragiczny w skutkach, w Internecie i ogólnie w mediach pojawiło się wiele komentarzy. Trudno się temu dziwić, jednakże nie możemy dać zgody na uogólnienia, które nigdy nie powinny się pojawić, a przez które cierpią niczemu niewinne osoby. „Kierowca warszawskiego autobusu” w oczach twórców internetowych memów to „ćpun”, to „gość po kresce”, to „kierowca na wspomaganie”. Proszę, nie mierzmy wszystkich jedną miarą.

Ale czy od kierowców autobusów, którzy odpowiadają za zdrowie i życie pasażerów, nie

powinniśmy jednak wymagać więcej? W pierwszym wypadku zginął człowiek. Wiele osób zostało ciężko rannych.

Jak najbardziej. Jednak powtórzę: w każdej profesji może znaleźć się ktoś nieodpowiedzialny. Jednak nie możemy generalizować.

A zatem ma Pan inny obraz kierowcy autobusu niż ten aktualnie przedstawiany w mediach...

Oczywiście. Zamierzam odczarować „kierowców autobusów”, mówiąc o tym, jak dobrzy ludzie znajdują się w tym gronie. W Spółce, którą zarządzam, jest osoba, która oddała w swoim życiu już 45 litrów krwi!!! Przecież to najcenniejszy dar – bo dar życia. Czy potrafimy sobie wyobrazić tę ilość? „Kierowca autobusu ofiarowuje bezcenny dar” – czyż nie taki nagłówek powinien pojawić się w mediach, nie tylko lokalnych? Czy taka postawa nie jest godna uwagi? Kolejny z bohaterów co roku mobilizuje swoją rodzinę i znajomych, żeby wspomóc potrzebujących w akcji „Szlachetna Paczka”. Nikt go wtedy nie pyta, jaki na co dzień wykonuje zawód. Pracuje, po czym wraca do domu i zabiera się do szukania pralek, lodówek, itd., które powędrują do potrzebujących. Kolejni bohaterowie – osoby działające w Stowarzyszeniu Kutnowskich Motocyklistów, organizujące Moto Mikołaja, Dzień Dziecka ..., a w ostatnim czasie „załatwiające” przyłbice, maseczki ... Duże znaczenie mają również nawet tak, wydawałoby się, prozaiczne czynności, jak zbieranie nakrętek i wymiana ich na jeszcze cenniejsze dary, jak plac zabaw dla dzieci. Czy to mało? To dorzucę jeszcze informację o kilkorgu kierowcach, którzy odwiedzają Kutnowskie Hospicjum i wspomagają jego działalność. Oczywiście, ta lista jeszcze tak szybko się nie kończy! Jako wieloletni dyrygent WOŚP w moim mieście nigdy nie musiałem szczególnie namawiać pracowników do wsparcia tej akcji, także przy organizacji koncertów w kościołach czy warsztatów. Dusza nie ma nazwiska, charakter nie ma zawodu. A ta oddana w Kutnie krew

W Spółce, którą zarządzam, jest osoba, która oddała w swoim życiu już 45 litrów krwi!!! (...) Czy potrafimy sobie wyobrazić tę ilość? „Kierowca autobusu ofiarowuje bezcenny dar” – czyż nie taki nagłówek powinien pojawić się w mediach, nie tylko lokalnych?

Kolejni bohaterowie to kierowcy działający w Stowarzyszeniu Kutnowskich Motocyklistów, organizujący Moto Mikołaja, Dzień Dziecka ..., a w ostatnim czasie „załatwiający” przyłbice czy maseczki.

Dorzucę jeszcze informację o kilkorgu kierowcach, którzy odwiedzają Kutnowskie Hospicjum i wspomagają jego działalność.

może teraz płynąć w Warszawie, w Gdyni czy Inowrocławiu.

Czy uważa Pan, że można było uniknąć tej tragedii?

„Gdyby babcia miała wąsy, to by była dziadkiem” – nikt z nas nie jest w stanie stwierdzić, co by było gdyby. Oczywiście, istnieje szereg narzędzi do weryfikowania gotowości do pracy kierowcy. Pewnego dnia zgłosił się do mnie kierowca, który w jednym z przedsiębiorstw pracował cztery lata bez umowy. Była ona wprawdzie podpisana, ale nieopatrzona datą spoczywała w biurku właściciela firmy. Ten kierowca pracuje teraz w naszej spółce, a umowę ma w domu. Ostatnio przyszedł na rozmowę potencjalny kandydat do pracy pochodzący z państwa należącego do byłego Bloku Wschodniego i poinformował mnie, że chciałby dorobić w naszej Spółce, bo pracuje jako kierowca 12 godzin dziennie, a jeszcze ma dużo sił...

Czy mógłby Pan pokusić się o podsumowanie naszej rozmowy? Jacy są kierowcy pracujący w MZK Kutno?

Ukazując bohaterów, którzy otrzymują wynagrodzenie miesięczne poniżej średniej krajowej i ich ogromną odpowiedzialność za życie ludzkie, za swojego sąsiada, babcię, czy córkę, za których potrafią oddać serce, nasza mnie taka myśl: „Ci bohaterowie są wokół nas”.

Dawno, dawno temu ... szare dni mijały się z szarymi nocami, nie było Internetu, telefonów komórkowych – nawet tych stacjonarnych nie było zbyt wiele, ale ... była w ludziach pasja. Moi bohaterowie wciąż tę pasję mają, angażując się w życie miasta. Pomyślmy, co my możemy dać? Niezależnie od tego, czy mieszkamy i pracujemy w Kutnie, w Gdyni czy w Warszawie. ■



STANDARDYZACJA OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W POZNANIU

Janusz Szawłowski – MPK Poznań Sp. z o.o.

Poniższy artykuł został oparty na wystąpieniu autora podczas Komisji Ruchu i Systemów Elektronicznych IGKM, która odbyła się 3 września 2019 r. w Poznaniu. Tematem wiodącym tego wydarzenia były procedury i rozwiązania techniczne związane z zapewnieniem bezpieczeństwa prowadzącym pojazdy komunikacji miejskiej. Była to okazja do przedstawienia trzech programów standaryzacji obiektów infrastruktury komunikacji miejskiej w stolicy Wielkopolski, których realizacja już została rozpoczęta przez MPK Poznań Sp. z o.o. Chodzi mianowicie o:

- **Standaryzację Punktów Nadzoru Ruchu,**
- **Standaryzację Informacji Pasażerskiej,**
- **Wymianę Wiat Przystankowych** – program Urzędu Miasta w Poznaniu realizowany przez Międzynarodowe Targi Poznańskie, przy współudziale ZTM Poznań oraz MPK Poznań Sp. z o.o.

Punkty Nadzoru Ruchu (PNR)

Ponieważ obiekty, o których w tej części artykułu będzie mowa, są określane różnorodnie, w zależności od miasta czy regionu, wyjaśniam poniżej, co w Poznaniu rozumiemy przez PNR. Są to obiekty rozlokowane na terenie miasta na tzw. pętlach końcowych, w tych lokalizacjach, w których zbiegają się końcówki kilku lub kilkunastu linii autobusowych i/lub tramwajowych, w których zapewniamy zaplecze socjalne oraz sanitarne w celu zagwarantowania możliwości realizacji przerw śniadaniowych, jak również ustawowych przerw odpoczynkowych dla kierujących autobusami oraz tramwajami.

Nadzorowane Punkty Nadzoru Ruchu spełniają również jeszcze jedną, bardzo istotną funkcję. Na dworcach oraz na pętlach końcowych, skupiających prze-

biegi wielu linii tramwajowych i autobusowych, pracę motorniczych kierowców nadzoruje Dyżurny Ruchu, który dba i odpowiada za punktualność wyjazdową tramwajów i autobusów z ich przystanków początkowych. Obecność dyżurnego ruchu, zwłaszcza w trakcji tramwajowej, wynika przede wszystkim z układu torowego na pętlach końcowych, która w przypadku kongestii w ruchu miejskim nie zapewniałaby właściwej kolejności wyjazdu tramwajów do obsługi przypisanych im linii. Obecność dyżurnego ruchu w tych obiektach jest również bardzo istotna dla możliwości wypełnienia ciążącego na nas obowiązku zapewnienia prowadzącym pojazdy, i to we właściwym czasie, przerw śniadaniowych oraz odpoczynkowych wynikających z ustawy o czasie pracy kierowcy.

Większość Punktów Nadzoru Ruchu w sieci komunikacyjnej MPK Poznań Sp. z o.o., (z wyjątkiem

dużych dworców) to obiekty wybudowane na początku lat 70. ubiegłego wieku. Budynki te powstawały w technologii i z użyciem materiałów dostępnych w okresie ich budowy. Uwzględniając stan techniczny tych obiektów oraz ewentualne koszty ich modernizacji, po prawie 50 latach intensywnej eksploatacji, przyjęliśmy program stopniowej wymiany tych obiektów na nowe, które będą odpowiadały obecnym standardom.

Co więcej, tą decyzją realizujemy również jeszcze jeden bardzo istotny element polityki przedsiębiorstwa. Na mocno konkurencyjnym rynku pracy, możliwość zapewnienia pracownikowi odpowiednich warunków socjalnych oraz sanitarnych jest ważnym czynnikiem, którym możemy zachęcić ewentualnych, przyszłych kandydatów do pracy na stanowiskach kierowcy czy też motorniczego. Bo przecież dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej dobre warunki pracy to nie tylko nowoczesny tabor, który już dzisiaj zapewniamy, ale również standardy infrastruktury przeznaczonej w celu realizacji ich potrzeb.

Założyliśmy również, że w nowych Punktach Nadzoru Ruchu, w kilku lokalizacjach, zostaną uruchomione stanowiska d/s sprzedaży biletów. Będą to tzw. Punkty Obsługi Klienta (POK), dotychczas zlokalizowane w odrębnych budynkach, w bliskiej odległości w stosunku do Punktów Nadzoru Ruchu, ale jednak poza nimi.

Uwzględniając powyżej przytoczone argumenty, w pierwszej kolejności przygotowaliśmy wymagania funkcjonalne, jakie powinny spełniać przyszłe PNR-y i udzieliliśmy zlecenia na opracowanie dla nich koncepcji architektonicznej. I tak powstał projekt – wizja architektoniczna trzech rodzajów takich obiektów, w zależności od realizowanych przez nie funkcji, ale w jednej i tej samej koncepcji ogólnej:

Budynek typu L:

Budynek największy, zapewniający obsługę w następujących poziomach:

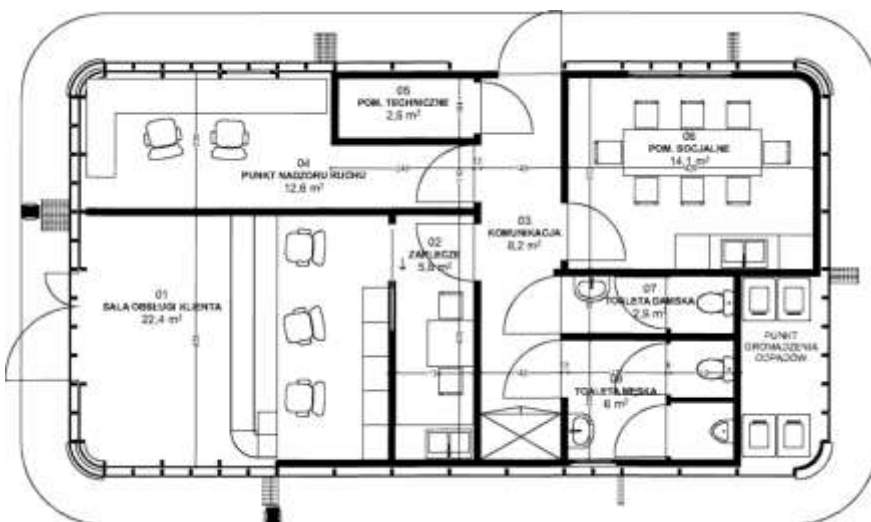
1. Punkt Obsługi Klienta (POK).



Rys. 1. Wizualizacja koncepcji architektonicznej największego budynku PNR MPK Poznań – obiekt otwarty...



Rys. 2. ... i obiekt zamknięty.



Rys. 3. Układ pomieszczeń w największym budynku PNR.

2. Pomieszczenie dyżurnego ruchu.
3. Punkt socjalny oraz sanitarny dla kierowców i motorniczych.

Budynek typu M:

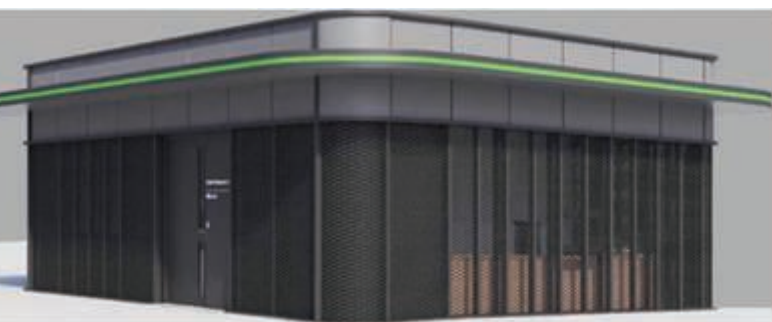
Budynek mniejszy w stosunku do budynku typu „L”, bez Punktu Obsługi Klienta, spełniający następujące funkcje:

1. Pomieszczenie dyżurnego ruchu.

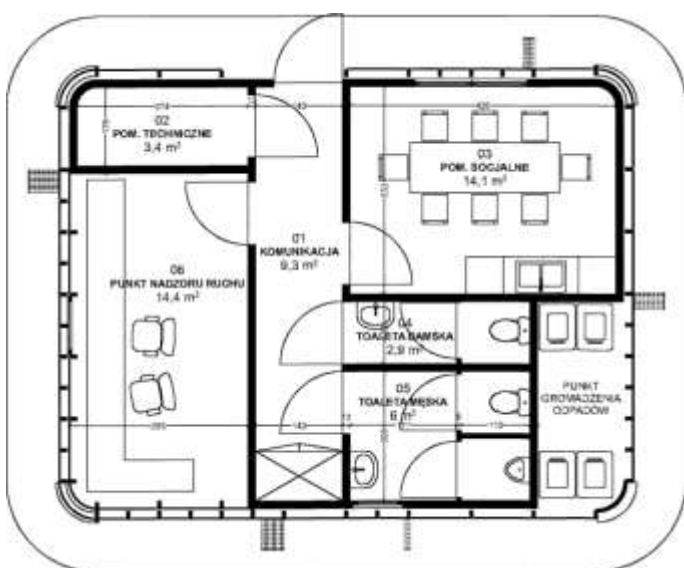
2. Punkt socjalny oraz sanitarny dla kierowców i motorniczych.



Rys. 4. Wizualizacja koncepcji architektonicznej średniego budynku PNR – obiekt otwarty...



Rys. 5. ... i obiekt zamknięty.

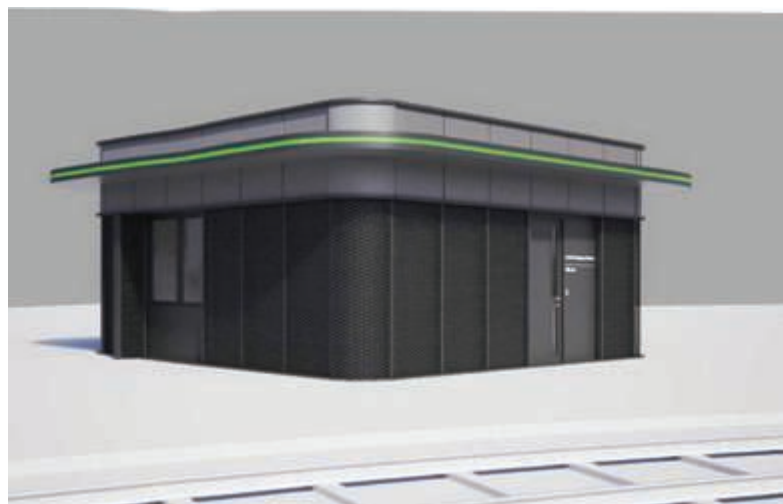


Rys. 6. Układ pomieszczeń w średnim budynku PNR.

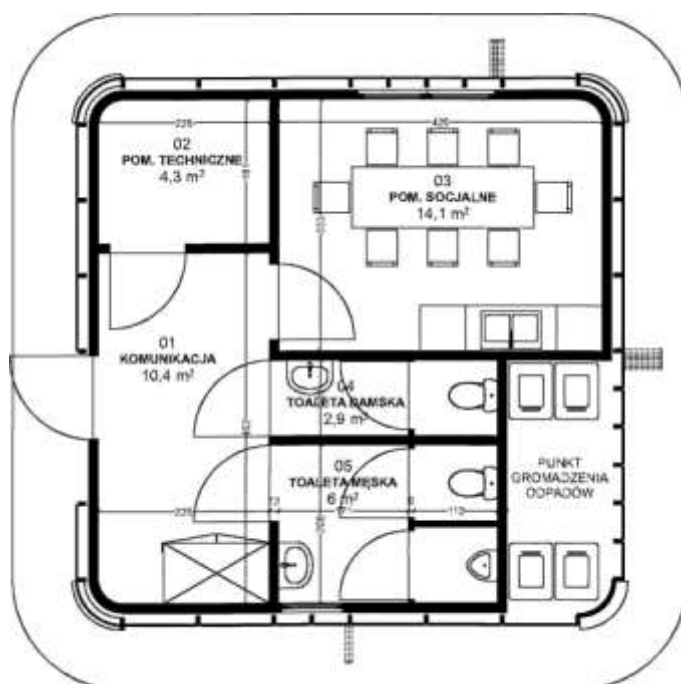
Budynek typu S:

Budynek najmniejszy w stosunku do budynków typu „L” oraz „M”, bez Punktu Obsługi Klienta oraz pomieszczenia dyżurnego ruchu, spełniający funkcję punktu socjalnego oraz sanitarnego dla kierowców i motorniczych.

Który z tych trzech projektów zostanie zrealizowany na terenie miasta w ramach dalszych inwestycji, wynikać będzie z funkcji, jaką dany PNR ma spełniać w określonym miejscu. Przygotowane projekty będą jedynie adaptowane do wskazanej lokalizacji.



Rys. 7. Wizualizacja koncepcji architektonicznej najmniejszego budynku PNR.



Rys. 8. Układ pomieszczeń w najmniejszym budynku PNR.

PNR na pętli „Dębiec”

Od dnia prezentacji tych projektów na Komisji Ruchu IGKM upłynęło już 10 miesięcy, w trakcie których intensywnie pracowaliśmy, tak aby nasze plany weszły w fazę realizacji. Niewątpliwym udziałowcem, mocno nas wspierającym w tym, aby plany weszły w etap realizacji, był i jest Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

I tak dzięki naszym wspólnym działaniom z dniem 31 marca br. na pętli „Dębiec” uruchomiliśmy już pierwszy nowy Punkt Nadzoru Ruchu (budynek typu L). Dodatkowo, zgodnie z przyjętym projektem, przy nowo powstałym Punkcie Nadzoru Ruchu został ustawiony „totem” z informacją pasażerską.



Rys. 9. Wizualizacja panelu, tzw. totemu z informacjami dla pasażerów na pętli „Dębiec” w Poznaniu.



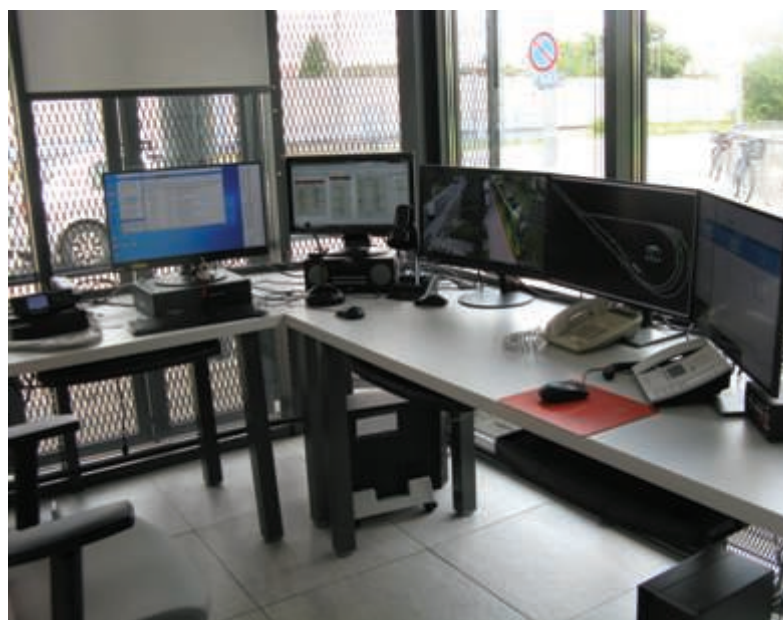
Fot. 2. Realizacja nowego PNR „Dębiec”.



Fot. 3. Nowy PNR „Dębiec” z perspektywy pętli tramwajowej.



Fot. 1. Realizacja totemu przy PNR „Dębiec”.



Fot. 4. Stanowisko pracy Dyżurnego Ruchu w nowym PNR „Dębiec”.

Niemal równocześnie, z dniem 22 marca br., przekazaliśmy wykonawcy plac budowy dla drugiej lokalizacji – pętla „Ogrody” (budynek typu L). Zgodnie z umową zawartą z wykonawcą obiekt ten ma być oddany do użytku do dnia 30 września br. W ramach tej inwestycji przewidziany jest również montaż totemu informacji pasażerskiej. Opracowany i wdrożony projekt totemu będzie standaryzować

informację miejską w przestrzeni publicznej przy kolejnych inwestycjach.

Zapadła już także decyzja o budowie dwóch następnych Punktów Nadzoru Ruchu – na pętli „Wilczak”

oraz na pętli końcowej nowo budowanej trasy tramwajowej „Naramowice”.

Standaryzacja słupka przystankowego

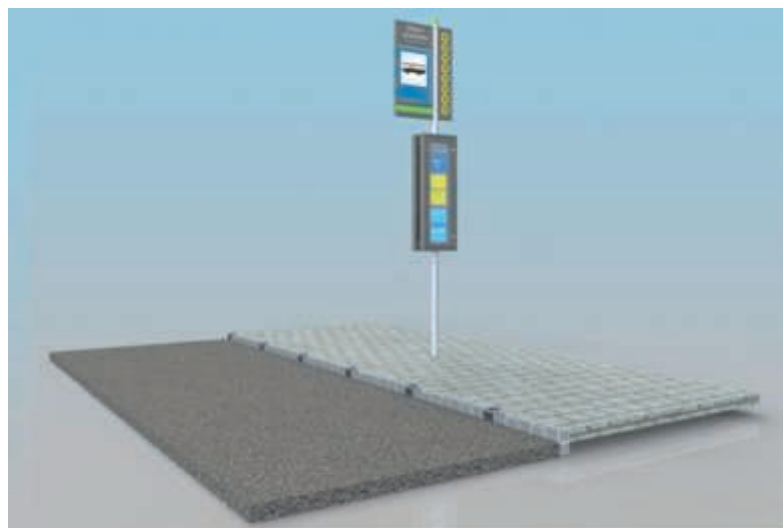
Utrapieniem niemal wszystkich operatorów jest udostępnianie rozkładów jazdy na tzw. słupkach przystankowych. Najczęściej publikujemy rozkłady jazdy naklejając je na podkładzie – formatce z blach. Tak przygotowany rozkład jazdy, wcześniej zabezpieczony przed negatywnymi działaniami czynników atmosferycznych, jest następnie przykręcany do słupka przystankowego.

Przy każdej jednak zmianie rozkładu jazdy musi on być zdjęty (odkręcony) ze słupka, a podkład, na którym rozkład został naklejony, musi być oczyszczony, tak aby służył do ponownego naklejania – już aktualnego – rozkładu jazdy. Technologia ta, rodem z lat 50. ubiegłego wieku, dziwnym trafem dotrwała do dnia dzisiejszego. Jej uciążliwość jest tym większa, im częściej musimy wymieniać rozkład jazdy w przypadkach jego uszkodzenia, np. w wyniku zwykłego wandalizmu, jak również w przypadku zmian rozkładu jazdy. W Poznaniu często doświadczamy zmian organizacji ruchu i z tego względu zmiany rozkładu jazdy są dosyć częste.

Z drugiej strony mamy pozytywne doświadczenia co do sposobu wymiany rozkładów jazdy w tych lokalizacjach, w których ustawiona jest wiata przystankowa wyposażona w gablotę do ekspozycji rozkładów jazdy, w których ich aktualizacja odbywa się poprzez wymianę papierowego rozkładu i umieszczenie go w przeznaczonej do tego celu „kopercie”, wykonanej z przezroczystego szkła akrylowego.

Przeniesienie tych doświadczeń na słupek przystankowy wydaje się być prostym działaniem. Tylko że jest jeden problem. Gablota w wiacie przystankowej nie jest w tak dalekim stopniu „wystawiona” na niekorzystne działanie warunków atmosferycznych jak gablota zawieszona na słupku przystankowym. W tym przypadku działanie wilgoci i pary wodnej przy zmianie temperatury zewnętrznej może uniemożliwić odczytanie rozkładu jazdy.

Dlatego też zlecieliśmy zewnętrznemu wykonawcy przygotowanie dokumentacji dla gabloty, która ma być odporna na działanie czynników atmosferycznych. Wykonawca dokumentacji zobowiązany był również do



Rys. 10. Wizualizacja koncepcji słupka przystankowego z dwoma gablotami do ekspozycji rozkładów jazdy.

wykonania dwóch słupków prototypowych, które przez okres kilkunastu miesięcy były testowane w dwóch lokalizacjach na terenie miasta. Założyliśmy również, że przy tej okazji zmienimy wizualizację całego słupka przystankowego. Z założenia, projekt miał przewidywać, w zależności od potrzeb, możliwość instalowania na słupku jednej lub też dwóch gablot.

Różnice pomiędzy dotychczasowym słupkiem przystankowym a nowo przyjętą koncepcją, obrazują fot. 5 i 6.



Fot. 5. Dotychczasowy słupek przystankowy.

Przetarg na zakup nowych słupków przystankowych z gablotą lub z dwoma gablotami (liczba gablot na słupku jest uzależniona od liczby rozkładów jazdy koniecznych do wywieszenia w gablocie) został rozstrzygnięty, umowa na ich wykonanie podpisana, a ich dostawa ma się zakończyć z dniem 30 lipca br. Po tym terminie przystąpimy do stopniowej wymiany „starych” słupków na „nowe”.



Fot. 6. Nowa wersja słupka przystankowego.

Wymiana wiat przystankowych

Na dzień 31 grudnia 2018 r. w Poznaniu posadowione były 1004 wiaty przystankowe. Z dniem 1 stycznia 2019 r. wszystkie wiaty na terenie miasta Poznania przekazano w zarząd Międzynarodowych Targów Poznańskich Sp. z o.o. Zgodnie z zawartym porozumieniem pomiędzy Zarządem Miasta a Zarządem MTP, nowo powołany operator (MTP) zobowiązany został w okresie 3 kolejnych lat, począwszy od 2019 roku, do wymiany 600 wiat. Zespół roboczy, w składzie którego pracowali przedstawiciele MPT Poznań Sp. z o.o., ZTM Poznań oraz MPK Poznań Sp. z o.o., wypracował wytyczne dla przyszłej wiaty, w/g których została wykonana wiaty prototypowa.

W roku 2019 wymianie miało podlegać 150 wiat. Faktycznie, na dzień 31 grudnia 2019 r. posadowiono na terenie miasta 159 wiat nowego typu. W roku 2020

wymianie ma podlegać kolejne 250 wiat, a realizacja tego zadania, pomimo ograniczeń związanych z pandemią koronawirusa, przebiega sprawnie. Obserwując sposób procedowania w tym temacie można być spokojnym o to, że przyjęte założenia zostaną zrealizowane.



Fot. 7. Wiaty typu standard.



Fot. 8. Wiaty typu wąskiego.

Zwracam uwagę, że we wszystkich prezentowanych powyżej projektach:

- ➡ Punkty Nadzoru Ruchu,
- ➡ słupki przystankowe,
- ➡ wiaty przystankowe,

występują wspólne, te same elementy, zapewniające w przestrzeni publicznej ład architektoniczny oraz ich identyfikację z komunikacją publiczną. Tymi wspólnymi elementami jest attyka w przypadku Punktu Nadzoru Ruchu oraz otok w przypadku wiaty przystankowej. Ten wspólny element został również zrealizowany w odniesieniu do słupka przystankowego. ■



BRAKE MATE – URZĄDZENIE UMOŻLIWIAJĄCE ZACHOWANIE DYSTANSU SPOŁECZNEGO W HALI NAPRAW TABORU AUTOBUSOWEGO

Błażej Pilecki, SOSNOWSKI Sp. z o.o. Sp. k.

Wszystkie fot. SOSNOWSKI

Do zmiany tarcz hamulcowych w autobusie potrzeba dwóch pracowników przebywających w tym samym momencie pod nadkolem autobusu i pozostających wobec siebie w bezpośrednim kontakcie. Zachowanie w takiej sytuacji wymogów reżimu epidemiologicznego, zwłaszcza pamiętając o wysiłku niezbędnym do wspólnego podniesienia ważyących po 70 kg tarcz hamulcowych, to dzisiaj poważny problem.

Razem z nową rzeczywistością epidemiologiczną i związanym z nią rygiorem sanitarnym na pracodawców został nałożony m.in. obowiązek zapewnienia dystansu 1,5m pomiędzy stanowiskami pracy. Rozporządzenie



Fot. 1. Stół montażowy jest wyposażony w rozwiązania zwiększające efektywność pracy.

dotyczy zarówno pracowników biurowych, jak i fizycznych. W sytuacji, kiedy zachowanie dystansu z uwagi na typ wykonywanej pracy jest niemożliwe, pracodawca zobowiązany jest zapewnić środki ochrony osobistej.

Stosowanie środków ochrony typu przyłbice czy maseczki okazuje się dla pracowników zbyt uciążliwe

i przestają stosować się do zaleceń. Dodatkowo, w sytuacji kiedy dwie osoby podejmują wspólny wysiłek, podnosząc na niewielkiej przestrzeni ograniczonej nadkolem pojazdu 70-kilogramową tarczę, zalecane środki ochrony epidemiologicznej mogą okazać się niewystarczające.

Rozwiązaniem problemu bezpośredniego kontaktu pracowników podczas serwisowania hamulców jest Brake Mate, urządzenie które umożliwia serwis hamulców i zmianę tarcz w autobusach przez jednego pracownika.

Brake Mate pierwotnie powstał z myślą o poprawie standardów BHP. Jest to urządzenie, które eliminuje ryzyko związane z wystąpieniem urazów kręgosłupa podczas serwisowania hamulców oraz umożliwia wymianę tarcz hamulcowych przez jedną osobę. Podno-

Najważniejsze korzyści:

- Jeden pracownik do wymiany tarcz.
- Wyeliminowanie ryzyka urazu kręgosłupa podczas podnoszenia tarcz hamulcowych.
- Czynności serwisowe wykonywane przy wyprostowanej pozycji pracownika.
- Niższy koszt serwisu hamulców (mniejsza ilość roboczogodzin).
- Poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy.

szczenie ciężkich elementów wspomagane jest hydraulicznie, natomiast dedykowany stół montażowy pozwala na wykonywanie wszystkich czynności serwisowych przy wyprostowanej pozycji pracownika.

Brake Mate rozwiązuje problem urazów kręgosłupa powstałych w wyniku podnoszenia ciężkich tarcz hamulcowych oraz pracy w schylonej pozycji. Urządzenie to znajdujące się na wyposażeniu zajezdni pozwala uniknąć zagrożeń związanych z nieobecnością pracownika przebywającego na zwolnieniu, na skutek urazu lub wysłanego na kwarantannę.

Brake Mate pozwala na wykonanie serwisu hamulców w autobusach przez jedną osobę, z zachowaniem wymogów reżimu epidemiologicznego.

Kolejna korzyść wiąże się z obecną sytuacją epidemiologiczną i wymogami zapewnienia dystansu społecznego. Z Brake Mate serwis hamulców w autobusach może zostać wykonany przez jedną osobę z zachowaniem wszystkich wymogów reżimu epidemiologicznego.

Demontaż zacisku hamulcowego:

1. Do zacisków hamulcowych przytwierdzamy uniwersalny uchwyt.
2. Podjeżdżamy wózkiem wyposażonym w mechanizm z wysuwającym sworzniem.
3. Sworzniem „łapiemy” przytwierdzony do zacisków uchwyt.



Fot. 3. Wszystkie prace związane z serwisem hamulców wykonywane są przy wyprostowanych plecach.



Fot. 2. Brake Mate składa się z dwóch mobilnych stołów roboczych.

4. Unosimy zacisk za pomocą siłownika hydraulicznego z nożnym napędem.
5. Odjeżdżamy ze zdemontowanym zaciskiem.

Demontaż tarczy hamulcowej:

1. Wózek urządzenia wyposażony jest w specjalny uchwyt.
2. Uchwyt zakładamy na tarczę hamulcową i dopasowujemy mechanizm ściągający.
3. Za pomocą ręcznego siłownika hydraulicznego ściągamy tarczę z piasty.
4. Odjeżdżamy wózkiem razem z ściągniętą tarczą.
5. Tarcze podnosimy na wysokość roboczą.
6. Podnoszenie ważących do 75 kg tarcz jest wspomagane pneumatycznie. ■



Statistics Brief

TRAMWAJE I LEKKA KOLEJ NA ŚWIECIE: PRZEGLĄD STATYSTYCZNY UITP

Stan: październik 2019 r.

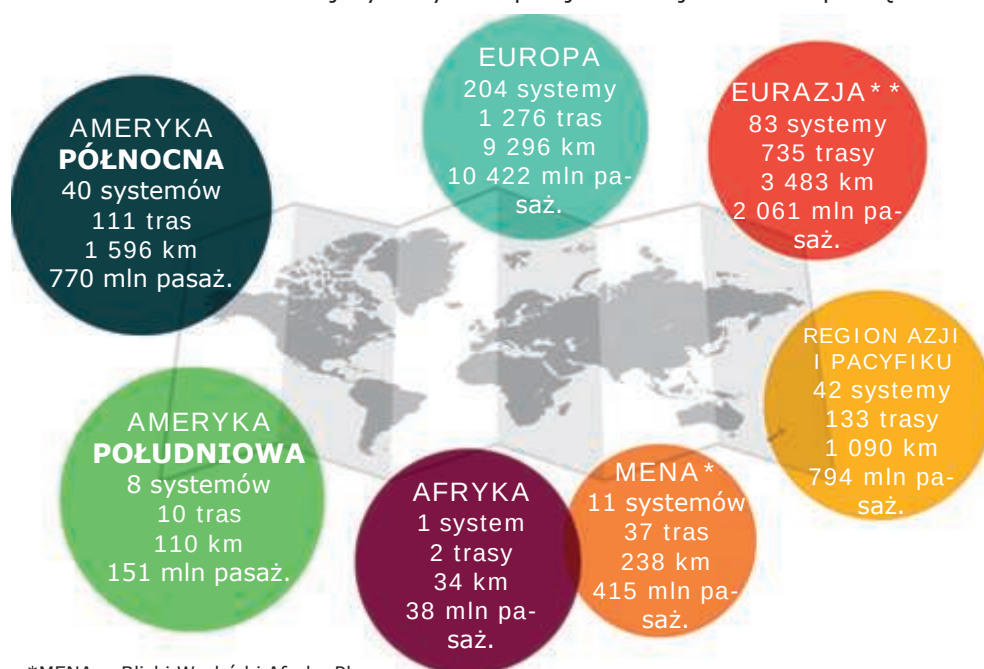
Wstęp

W dniu 31 grudnia 2018 r. sieci tramwajowe i lekkiej kolei (dalej łącznie jako LRT) istniały w 389 miastach na świecie. Niniejszy artykuł opisuje rozwój

tych systemów w latach 2015–2018 oraz sytuację w 2018 r.

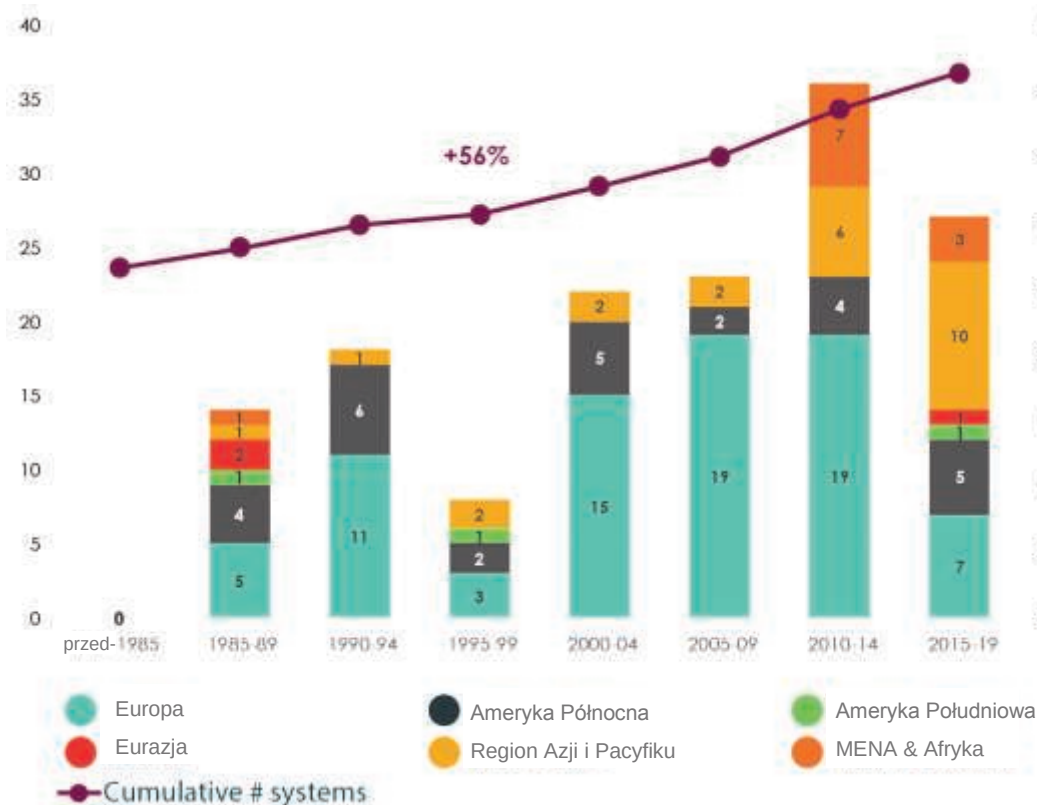
Niezwykły renesans

Od początku XXI wieku tramwaje i lekka kolej przechodzą ponowny rozkwit: 108 miast uruchomiło lub przywróciło do użytkowania przynajmniej jedną trasę. Jak pokazano na rys. 1, rozwój sieci LRT ma miejsce przede wszystkim w Europie. Na Starym Kontynencie powstało 60 nowych systemów, w ramach istniejących sieci otwierane są nowe trasy oraz wydłużane są już istniejące. Drugie miejsce po Europie zajmuje region Azji i Pacyfiku, w którym powstało 20 nowych systemów oraz Ameryka Północna – 16 nowych systemów.



*MENA = Bliski Wschód i Afryka Płn.

** EURAZJA = Federacja Rosyjska i WNP

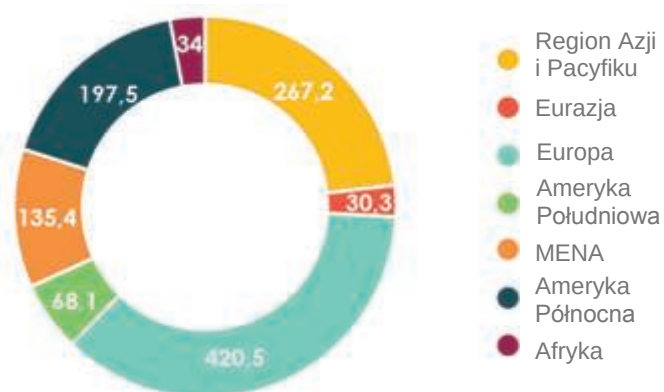


Rys. 1. Nowe systemy LRT otwierane w latach 1985–2019 (w podziale na okresy pięcioletnie).

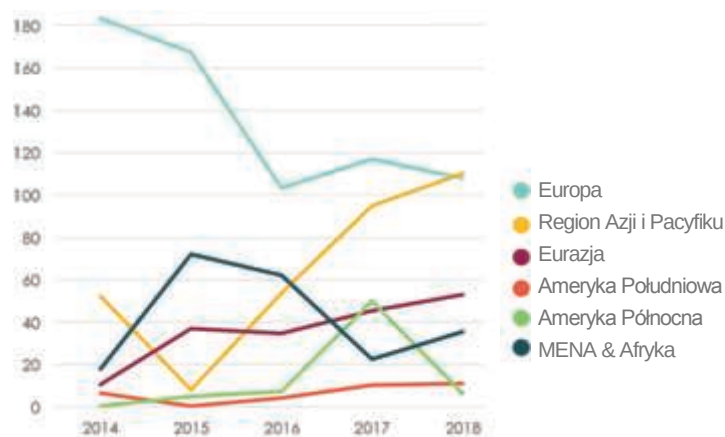
W latach 2014–2018 na całym globie oddano do eksploatacji 1153 km nowych tras LRT (patrz rys. 2). Rok 2017 był pod tym względem przełomowy, ponieważ po raz pierwszy nowe projekty LRT realizowane w regionie Azji i Pacyfiku wyprzedziły europejskie pod względem długości tras (patrz rys. 3). Oczekuje się, że podobnie będzie w kolejnych latach, ponieważ w Chinach rozpoczęło się masowe inwestowanie w te systemy, a Europa planuje przeznaczenie znacznych środków na utrzymanie i modernizację istniejących.

Liczba pasażerów

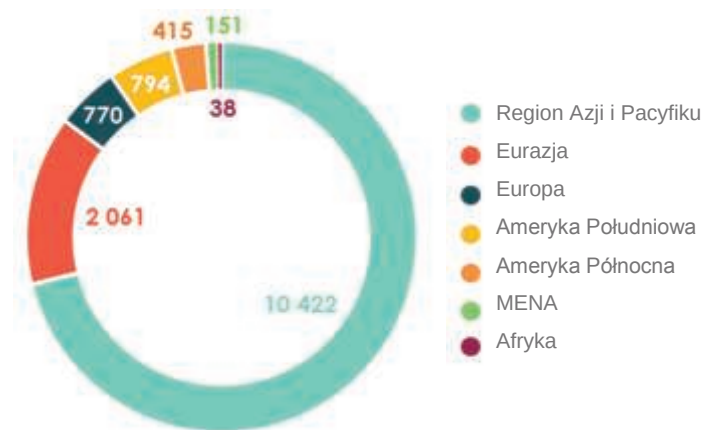
W 2018 r. roczna liczba pasażerów przewiezionych LRT na całym świecie osiągnęła poziom 14,651 mld



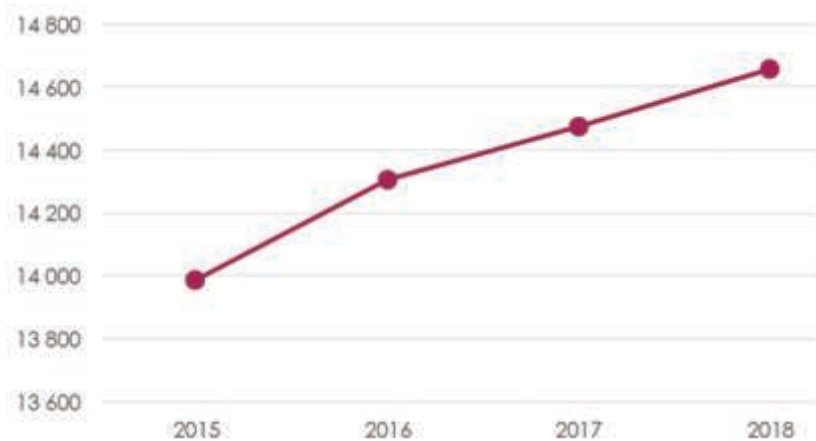
Rys. 2. Nowa infrastruktura LRT (w km) oddana do użytku w latach 2014–2018.



Rys. 3. Rozwój infrastruktury LRT (w km).



Rys. 4. Przewozy pasażerskie LRT w poszczególnych regionach, 2018 r. (w mln pasażerów).

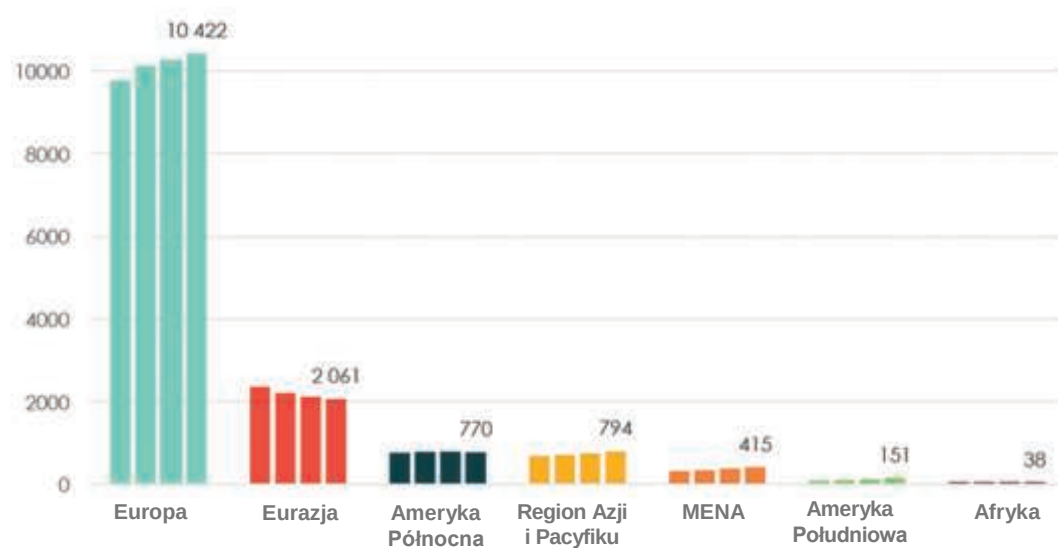


Rys. 5. Całkowita liczba pasażerów LRT na świecie w latach 2015–2018 (w mln pasażerów).

w których liczba pasażerów nie przekroczyła progu 1 mld.

Łączna liczba pasażerów w latach 2015–2018 wzrosła z poziomu 13,986 mld do 14,658 mld (patrz rys. 5), co odpowiada wzrostowi o 4,8% (672 miliony pasażerów.)

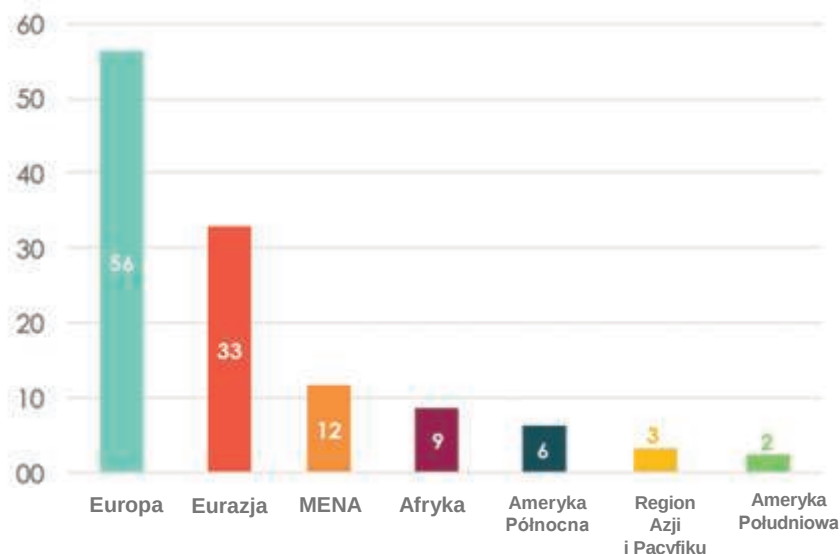
Na rys. 6 widać, że we wszystkich regionach świata, z wyjątkiem krajów Federacji Rosyjskiej oraz WNP, miał miejsce wzrost popytu: o 30% w krajach Bliskiego Wschodu oraz Afryki Północnej (+ 95 mln pasażerów), 64% w Ameryce Południowej (+ 59 mln), 15% w regionie Azji i Pacyfiku (+ 101 mln), 7% w Europie (+ 675 mln) oraz 1% w Ameryce Północnej (+ 10 mln). Popyt w Afryce w latach 2016 (pierwszy pełny rok eksploatacji) – 2018 utrzymywał się na stabilnym poziomie.



Rys. 6. Przewozy pasażerskie LRT w poszczególnych regionach świata w latach 2015–2018 (w mln pasażerów).

Jednakże na obszarze Federacji Rosyjskiej i WNP pomiędzy rokiem 2015 a 2018 odnotowano stały spadek liczby pasażerów: - 12%. Było to częściowo spowodowane likwidacją sieci, a częściowo spadkiem inwestowania przez miasta w poprawę jakości systemów tramwajowych.

Średnia liczba przejazdów LRT na jednego mieszkańca rocznie jest kluczowym wskaźnikiem efektywności pomocnym w mierzeniu intensywności korzystania z dostępnych usług. Wskaźnik ten jest miarodajny tylko wtedy, kiedy jest oparty na spójnej metodo-

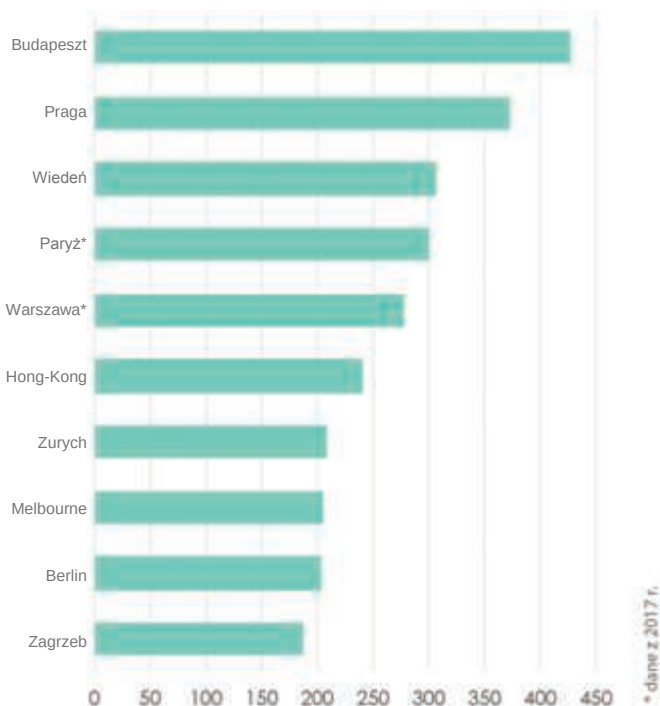


Rys. 7. Liczba przejazdów LRT rocznie na jednego mieszkańca, 2018 r.

logii zbierania danych dotyczących ludności na danym obszarze miejskim. Wyniki – pokazane na rys. 7 – kształtują się na poziomie od 2 do 56 przejazdów w ciągu roku na jednego mieszkańca.

W poszczególnych regionach świata występują duże różnice. Na przykład w Kanadzie odnotowano 27 przejazdów w porównaniu z 5 w Stanach Zjednoczonych (Ameryka Płn.), a w Niemczech 138 przejazdów wobec 44 we Francji (Europa).

Siecią o największej liczbie pasażerów jest system LRT w Budapeszcie, w 2018 r. odnotowano tam liczbę 427 mln pasażerów. Ranking obejmu-



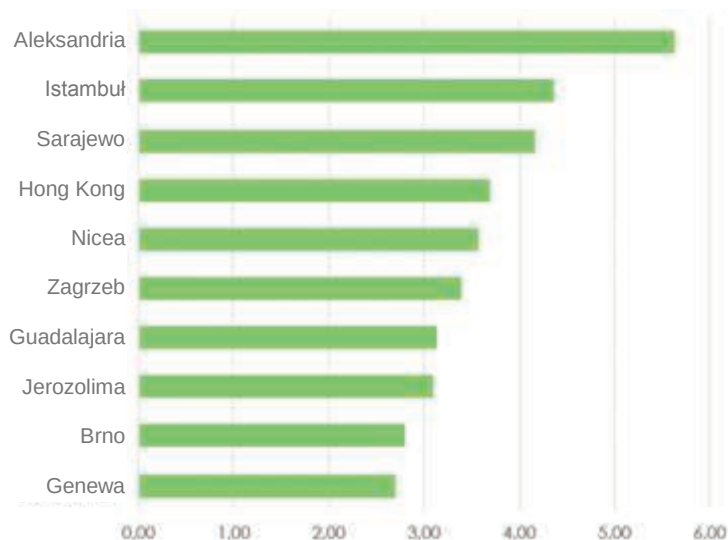
Rys. 8. Sieci LRT o największej liczbie pasażerów, 2018 r. (w mln)

jący pierwszą „10” pokazano na rys. 8. Wszystkie systemy, które się w niej znalazły (z wyjątkiem Paryża, gdzie sieć LRT została przywrócona 25 lat temu) są dość wiekowe. Systemy LRT z Melbourne oraz Hong-Kongu są jedynymi spoza Europy, które znalazły się w tej pierwszej dziesiątce.

Najbardziej zatłoczoną sieć LRT ma Aleksandria, w którym to mieście odnotowano największą liczbę pasażerów (5,63 mln rocznie) na 1 km linii. Pierwsza dziesiątka takich miast została pokazana na rys. 9.

Rozwój infrastruktury

W dniu 31 grudnia 2018 r. systemy LRT istniały w 389 miastach świata. W tej liczbie ośrodki miejskie

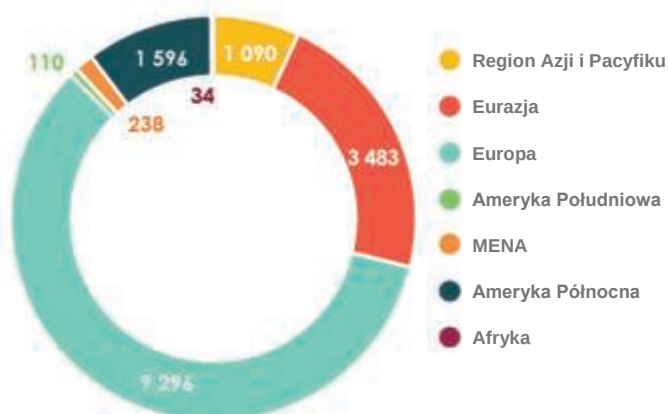


Rys. 9. Najbardziej zatłoczone sieci LRT (liczba pasażerów w mln na 1 km linii), 2017 r.

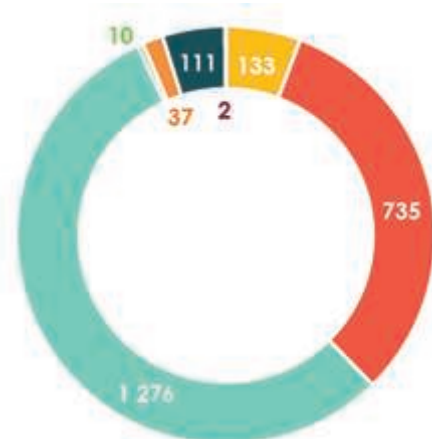
LICZBA SYSTEMÓW



DŁUGOŚĆ TRAS



LICZBA TRAS

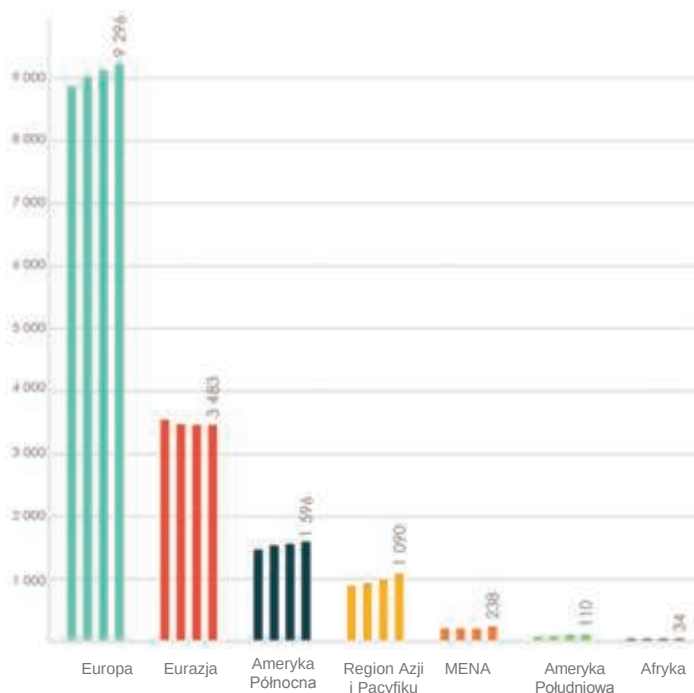


Rys. 10. Trasy LRT w poszczególnych regionach świata, 2018 r.

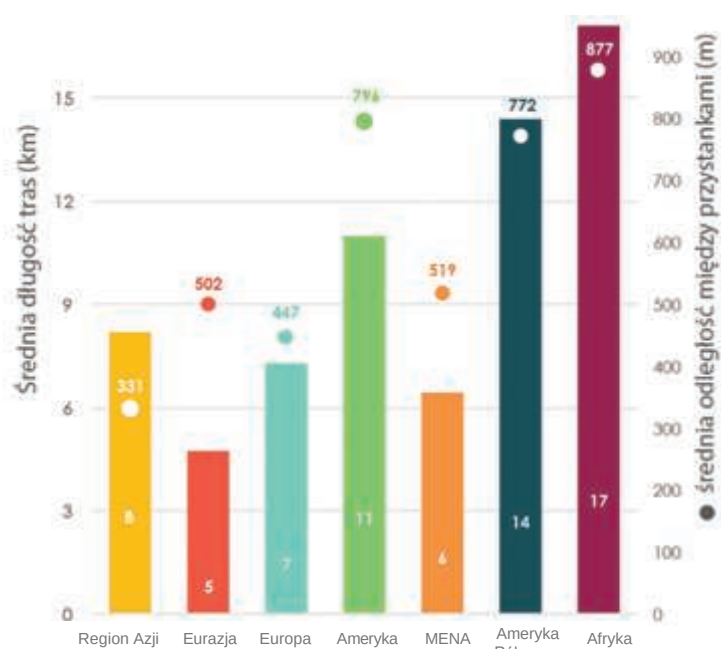
obsługiwane przez kilku operatorów, takie jak Hong-Kong, Madryt, Lyon, Paryż oraz Bazylea zostały potraktowane jako jeden system.

2304 istniejące na świecie trasy miały łączną długość 15 847 km. Na rys. 10 pokazano sytuację w poszczególnych regionach.

W latach 2015–2018 infrastruktura LRT cały czas była rozbudowywana w prawie każdym regionie świata (łączny bilans 662 km tras). Jednakże



Rys. 11. Ewolucja długości tras na świecie (w km), lata 2015–2018.



Rys. 12. Charakterystyka sieci LRT, 2018 r.

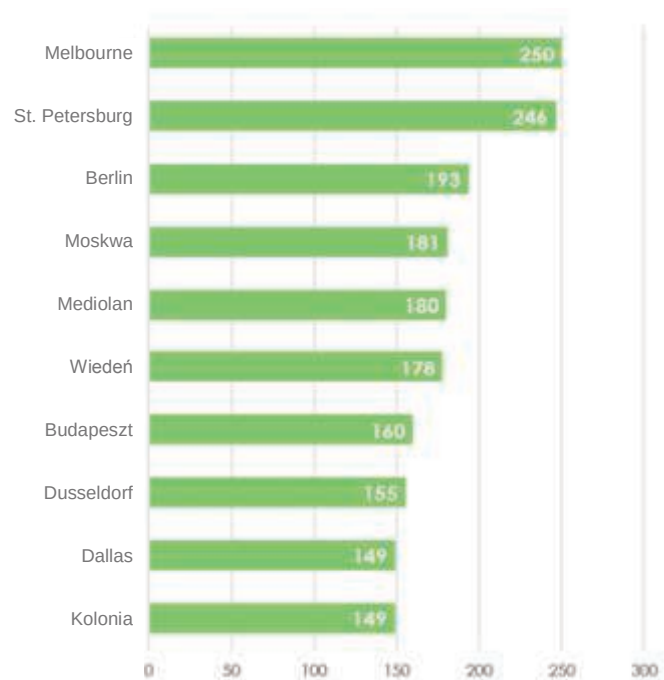


wskaźnik wzrostu różnił się pomiędzy poszczególnymi regionami i wynosił od 62% w Ameryce Południowej do 1% w Ameryce Północnej. Jedynym regionem, w którym odnotowano stagnację jest Afryka, a jedynym regionem w którym zauważono spadek (- 83 km) jest obszar Federacji Rosyjskiej i WNP, głównie ze względu na zamknięcie od 2015 r. systemów tramwajowych w 10 miastach.

Jak pokazano na rys. 12, na świecie istnieją zauważalne różnice pomiędzy strukturami sieci (długość tras oraz odległość pomiędzy przystankami). Podczas gdy w miastach europejskich ten pierwszy wskaźnik wynosi średnio 7,3 km, przeciętna długość tras jest

większa w regionach posiadających nowe systemy oraz mniejszą liczbę tras. Chodzi o takie regiony świata jak Ameryka Południowa, Ameryka Północna oraz Afryka (11–17,1 km). W państwach, które posiadają starsze i bardziej kompleksowe systemy, takich jak kraje europejskie, Federacji Rosyjskiej i WNP czy Japonia, trasy są zazwyczaj krótsze.

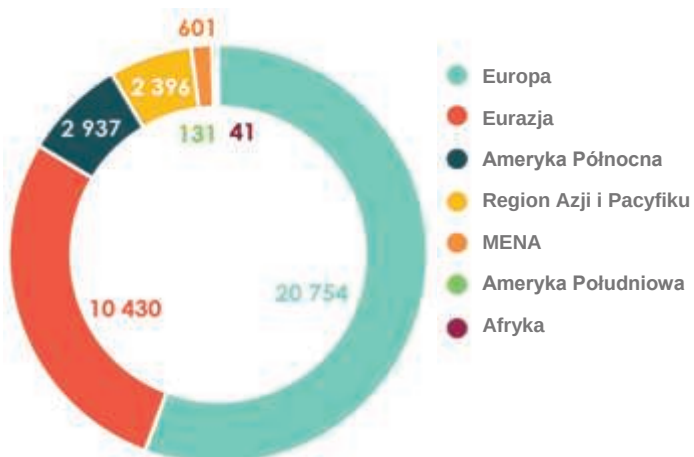
Największą sieć LRT posiada Melbourne (250 km), na drugim miejscu znajduje się Petersburg (246 km), a za nim Berlin (193,2 km). Pierwszą dziesiątkę pokazano na rys. 13.



Rys. 13. Najdłuższe systemy LRT na świecie (w km), 2018 r.

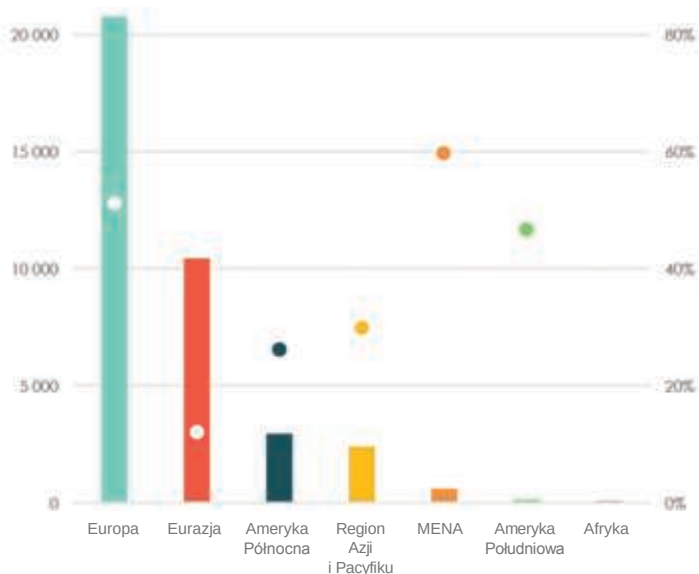
Tabor

Liczba pojazdów eksploatowanych na 2304 trasach LRT na całym świecie obejmuje 37 290 tramwajów oraz pojazdów lekkiej kolei. Rozmieszczenie tego taboru pokazano na rys. 14.



Rys. 14. Tabor w poszczególnych regionach świata, 2018 r.

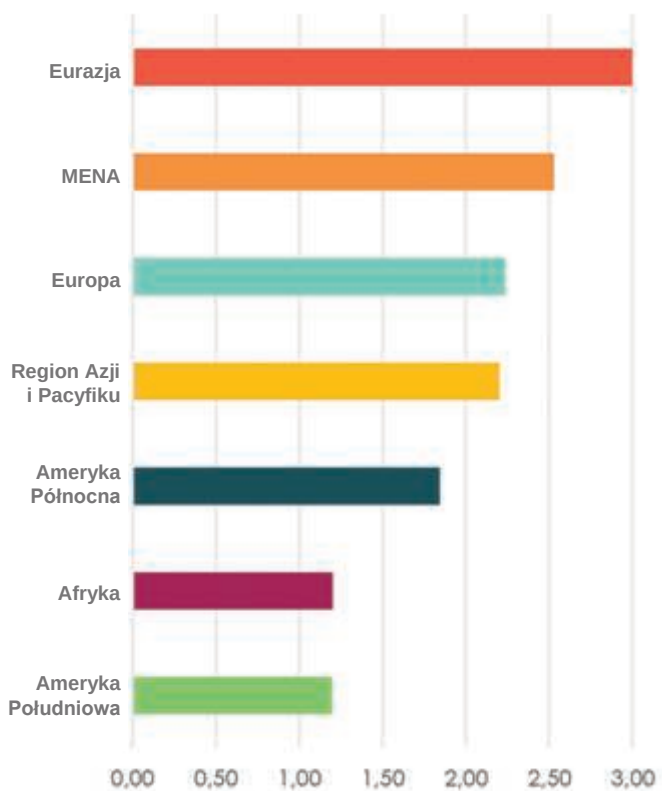
Obecnie 12 421 pociągów na świecie jest w całości lub częściowo niskopodłogowych, co stanowi 37% łącznej liczby taboru, przy czym wskaźnik ten jest najwyższy w Afryce, gdzie 100% taboru ma niską podłogę. Jednak w przypadku pozostałych regionów, jak pokazano na rys. 15, ten wskaźnik jest już dużo niższy. Oczywiście, udział nowoczesnego niskopodłogowego taboru zależy od struktury rynku (ostatnio oddane do użytku systemy LRT – od początku lat 90. w porównaniu ze starymi systemami odziedziczonymi z poprzednich epok) oraz od tego, jakie są finansowe możliwości operatorów i organizatorów transportu, aby dokonać wymiany starzejącego się taboru.



Rys. 15. Wielkość taboru oraz procent pojazdów niskopodłogowych w poszczególnych regionach świata, 2018 r.



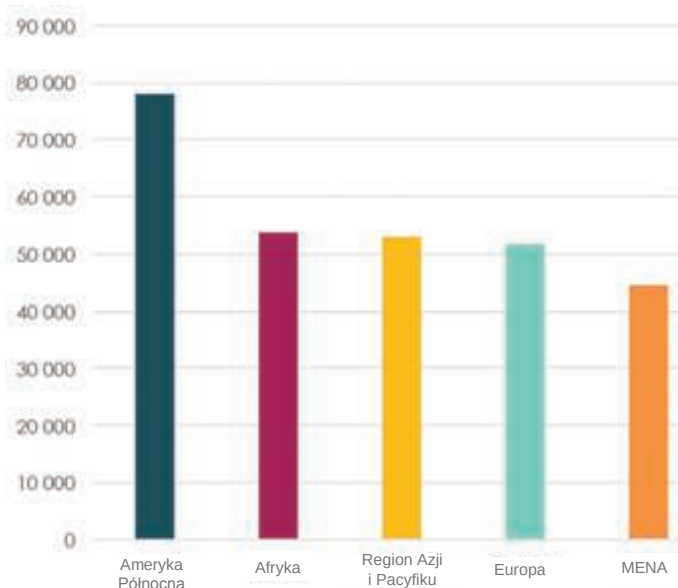
Wskaźnik opisujący liczbę pojazdów na 1 km tras został zdefiniowany w celu określenia wielkości floty wymaganej dla zapewnienia usług LRT (patrz rys. 16).



Rys. 16. Liczba pojazdów na km trasy, 2018 r.

Średnia światowa wynosi 2,2 pojazdy na 1 km trasy. Wysoka wartość tego wskaźnika zauważona w krajach Federacji Rosyjskiej oraz WNP jest prawdopodobnie spowodowana starszym wiekiem taboru oraz dość dużą ilością taboru znajdującego się co prawda na stanie, ale niebędącego w regularnej eksploatacji. W regionie Bliskiego Wschodu i Afryki Płn. średnia jest za wywyższona ze względu na wykorzystywanie tramwajów o podwójnej długości (Tunis, Casablanca, Rabat...).

Dane na temat pracy przewozowej otrzymano od podmiotów z 32 państw. Średnia ważona rocznej liczby km przypadającej na 1 pojazd na świecie wynosi 52 000 km. Kształtuje się ona na poziomie od 44 000 km (Bliski Wschód i Afryka Północna) do 78 000 km (Ameryka Północna). Rozbieżność, którą pokazuje rys. 17, można wyjaśnić przede wszystkim strukturą wieku taboru, jak również przestrzenną charakterystyką poszczególnych obszarów miejskich. Dłuższe systemy z większymi odległościami międzypunktowymi generują dłuższe przebiegi dzienne.



Rys. 17. Średnia liczba km przypadająca na jeden pojazd, 2018 r.



Perspektywa

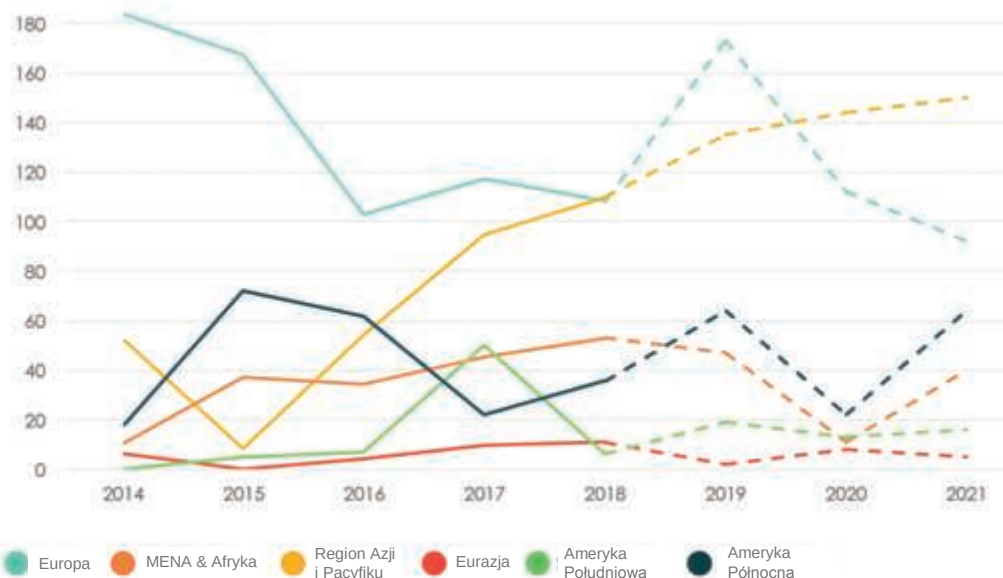
Wraz z rosnącą presją na zmniejszanie kongestii, aby poprawić jakość powietrza w miastach oraz ograniczyć emisję gazów cieplarnianych przyczyniających się do zmian klimatycznych, budowa oraz eksploatacja systemów LRT wciąż będą miały wsparcie decydentów oraz coraz bardziej mobilnego społeczeństwa. Są one bowiem czyste, ciche oraz efektywne pod względem zajmowanej przestrzeni. W ciągu najbliższych trzech lat oczekuje się realizacji nowych projektów LRT o łącznej długości ponad 1000 km.

Jednakże w Europie oraz w krajach Federacji Rosyjskiej i WNP więcej uwagi oraz środków będzie poświęcanych na utrzymanie, modernizację oraz wymianę takich aktywów jak tabor, torowiska oraz przystanki. Celem jest uatrakcyjnienie starzejących się systemów, tak aby nadawały się do eksploatacji. Z tej przyczyny rozwój nowych projektów w tych regionach będzie spowolniony, jak pokazano to na rys. 18. Trend ten będzie także dotyczył w przyszłości Ameryki Północnej. Zatem rozwój LRT będzie przede wszystkim „napędzany” przez region Azji i Pacyfiku.

Definicja i metodologia

Dane wykorzystane dla celów tego dokumentu zostały zaczerpnięte z bazy danych sporządzonej przez UITP z wykorzystaniem oficjalnych danych przekaza-





Rys. 18. Prognozy dotyczące nowej infrastruktury LRT (w km) dla poszczególnych regionów.

nych przez przedsiębiorstwa i inne wiarygodne instytucje, takie jak krajowe urzędy statystyczne oraz związki krajowe.

LRT oraz tramwaje są miejskimi systemami szynowymi, w całości lub przynajmniej częściowo naziemnymi, eksploatowanymi na wspólnym pasie ruchu z innym użytkownikami drogi, a częściowo na wydzielonym torowisku (right-of-way typu 2). Wliczamy w to systemy oparte na wielocznowych pojazdach prowadzonych na gumowych kołach na wydzielonym torowisku. Prognozy dotyczące infrastruktury zostały oparte na scenariuszach opracowanych na bazie danych UITP dotyczących projektów szynowych.

Zainteresowanych szczegółami odsyłamy do pełnego zestawu danych, który jest dostępny w UITP. ■

Jest to oficjalny dokument (Statistics Brief) Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP). UITP zrzesza ponad 1700 członków ze 100 państw całego świata, reprezentując interesy kluczowych graczy w tym sektorze: organizatorów i operatorów transportu publicznego, zarówno sektora prywatnego, jak i publicznego, wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego oraz przemysł. UITP zajmuje się wszystkimi ekonomicznymi, technicznymi, organizacyjnymi i zarządczymi aspektami transportu pasażerskiego, jak również rozwojem polityki w zakresie mobilności oraz transportu publicznego na całym świecie.

Powyższy przegląd statystyczny został przygotowany przez Jednostkę ds. Transportu Szynowego Sekretariatu UITP.

Tytuł oryginału: *The Global Tram and Light Rail Landscape (Statistics Brief)*, October 2019

Tłumaczenie: Grażyna Alicja Błaszczak





FUNDUSZ ROZWOJU PRZEWÓZÓW AUTOBUSOWYCH A KONTRAKTOWANIE USŁUG PRZEZ ORGANIZATORÓW MIEJSKIEGO I PODMIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Marcin Maciocha – Radca Prawny, MDS Kancelaria, grupa REFUNDA

www.freepik.com

Obowiązująca ustawa o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. z 2019 r., poz. 1123 z późn. zm) – dalej jako „Ustawa FRPA” wprowadziła do krajowego porządku prawnego nowe źródło finansowania publicznego transportu zbiorowego. Źródło to od dnia 16.05.2020 r. stało się w sposób znaczący istotne dla możliwości rozwoju i finansowania publicznego transportu zbiorowego w erze koronawirusa COVID-19. Z dniem tym, w ramach nowelizacji przepisów pakietu tzw. tarczy antykryzysowej, tj. ustawy o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, wprowadzono w okresie od 01.04.2020 r. do dnia 31.12.2020 r. możliwość dofinansowania ze środków oferowanych przez Ustawę FRPA w wysokości 3 zł do jednego wozokilometra.

Na wstępie należy wskazać, że Ustawa o FRPA po pierwsze reguluje:

1. utworzenie i funkcjonowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”;
2. zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Nadto należy zauważyć, że zgodnie z art. 1 ust. 2 Ustawy FRPA przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej. Powyższe w naturalny sposób prowadzi do możliwości optymalizacji przychodowej po stronie organizatora publicznego transportu zbiorowego, który

dotychczas organizował lub choćby współfinansował publiczny transport zbiorowy o charakterze podmiejskim w formie komunikacji miejskiej. Optymalizacja taka w chwili obecnej jest możliwa, albowiem trasa z punktu A położonego na terenie gminy wiejskiej do punktu B położonej na terenie gminy miejskiej (obie gminy wchodzą w skład jednego powiatu) może zostać zorganizowana co najmniej na trzy sposoby:

1. po pierwsze jako komunikacja miejska – w oparciu o porozumienia międzygminne lub związek międzygminny;
2. po drugie jako powiatowe przewozy pasażerskie – w oparciu o kompetencje powiatu jako organizatora przewozów powiatowych i powiązaną z tym pomoc finansową z gmin;
3. po trzecie jako przewozy powiatowo-gminne w oparciu o związek powiatowo-gminny.

Zestawiając ww. trzy podstawowe (obok istniejących dodatkowo kilku wariacji i modeli hybrydowych) sposoby zorganizowania publicznego transportu zbiorowego na ww. przykładowej trasie tylko w sposób opisany w pkt. 1) nie będzie mógł skorzystać z dofinansowania oferowanego przez przepisy Ustawy o FRPA. Zgodnie z art. 30a Ustawy o FRPA od dnia 1 kwietnia 2020 r. dopłatę, o której mowa w art. 23 ust. 1, ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Kwotę dopłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się do dnia 31 grudnia 2020 r. Powyższe oznacza, że jeśli tylko zrezygnujemy jako miasto lub gmina z organizowania publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w formie komunikacji miejskiej, to dla ww. przykładowej trasy będzie można uzyskać rządowe wsparcie w wysokości 3 zł do 1 wozokilometra.

Przepisy te może nie byłyby dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej dotkliwe same w sobie, gdyby nie fakt, że w większości funkcjonują one w formule in-house, która w sposób znaczący ogranicza im możliwość konkurowania na rynku poza macierzystą gminą. Nie wchodząc w tym miejscu w zawiłości stosowania art. 5 ust. 2 rozporządzenia WE 1370/2007 spowodowane wyrokami TSUE z 2019 r. (wyroki w sprawach C-266/17i C-267/17 oraz sprawie C-253/18) należy wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 2 lit b) niniejszy ustęp może być stosowany pod warunkiem, że podmiot wewnętrzny i każda jednostka znajdująca się pod najmniejszym nawet wpływem tego podmiotu realizują swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego na obszarze działania właściwego organu lokalnego — niezależnie od tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych — **i że nie biorą udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego.**

W związku z tym organizator publicznego transportu zbiorowego (gmina i/lub miasto) stoi w chwili obecnej przed dylematem, czy skorzystać z rządowej dopłaty 3 zł, a tym samym pozbawić własną spółkę pewnego wolumenu pracy przewozowej oraz przychodów, ale jednocześnie „oszczędzić” ww. 3 zł w ogólnym rachunku kosztów organizacji przewozów dla danej linii, czy też nie skorzystać i pozostać przy modelu wykonywania przewozów w ramach komunikacji miejskiej. W przypadku wyboru modelu powiatowego lub powiatowo-gminnego, a w konsekwencji możliwości skorzy-

stania z dopłat oferowanych w ramach Ustawy o FRPA, spółki komunikacji miejskiej tracą zarówno wolumen pracy przewozowej, jak i dłuższej perspektywie sam rynek na danej linii.

Oczywiście w chwili obecnej wyłączona jest tylko i aż możliwość udziału w przetargach. Tym samym, jeśli organizator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierał operatora dla linii dofinansowanej w trybie ustawy o FRPA poza trybem przetargowym (co w zasadzie obecnie jest standardem), czyli np. w ramach jednego z następujących dwóch trybów:

- art. 22 ust. 1 pkt 1) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – tj. gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo:
- art. 22 ust. 1 pkt 4) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – tj. gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2. ustawy.;

to spółka będąca operatorem in-house będzie także mogła zawrzeć ww. umowę. Należy oczywiście pamiętać o tzw. wskaźniku działalności przeważającej, gdyż w takiej sytuacji z punktu widzenia pomocy publicznej i zasad rozliczania rekompensaty zgodnej z rozporządzeniem WE 1370/2007 umowa taka stanowić będzie de facto działalność komercyjną i będzie musiała mieścić się w limicie 20% wskaźnika działalności przeważającej (niezależnie od tego jaki sposób obliczenia tego wskaźnika zostanie przyjęty).

Podsumowując, można zauważyć, że przepisy ustawy o FRPA w sposób nieuprawniony faworyzują podmioty nie będące operatorami komunikacji miejskiej, co jeszcze samo w sobie nie byłoby czymś nadzwyczajnym (każdy ustawodawca może przecież posiadać określone preferencje gospodarcze), gdyby nie fakt, że dla danej trasy można uzyskać dofinansowanie, jeśli nie jest ona organizowana w formie komunikacji miejskiej, a gdy tylko zmienimy jej formę na komunikację miejską, taka możliwość jest tracona bezpowrotnie. Powyższe powinno skłonić interesariuszy do intensyfikacji działań mających na celu wyrównanie ww. dysproporcji. ■



ZASADY BEZPIECZNEGO KORZYSTANIA Z POJAZDÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W TRAKCIE EPIDEMII SARS-COV-2 W POLSCE

Główny Inspektorat Sanitarny, Ministerstwo Zdrowia, Ministerstwo Infrastruktury

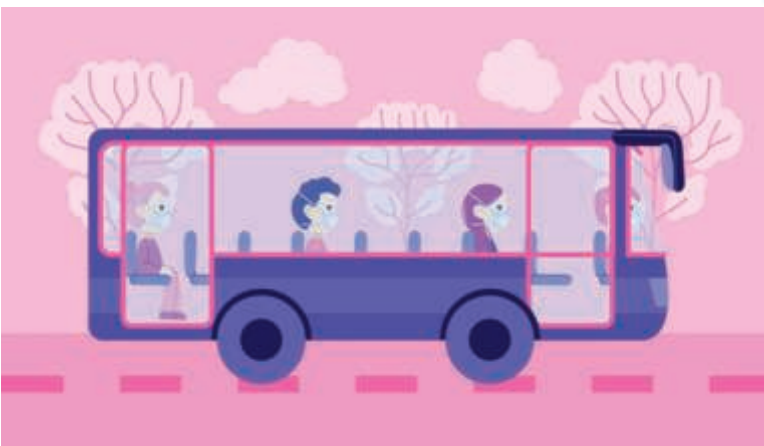
www.freepik.com

Pasażer:

1. Pasażer ma obowiązek zasłaniania ust i nosa w pojazdach publicznego transportu zbiorowego.
2. Pasażer ma obowiązek zachowania bezpiecznego odstępu od innych pasażerów.

Kierowca i obsługa pojazdu:

1. Obsługa pojazdu ma obowiązek zasłaniania ust i nosa (rekomendowane maseczki, przyłbice). Obowiązek nie dotyczy kierowców pojazdów,



dów, którzy przebywają w wydzielonych w pojeździe kabinach, nie mając kontaktu z pasażerami i innymi pracownikami obsługi pojazdu.

2. Kierujący pojazdem może nie wpuścić do pojazdu osoby bez zasłoniętych ust i nosa oraz wyprosić pasażera z pojazdu, który nie zasłania ust i nosa.
3. Zablokowanie przycisków do otwierania/zamykania drzwi. Otwieranie/zamykanie drzwi przez kierującego.

Przedsiębiorca:

1. Obłożenie miejsc w pojazdach musi być zgodne z aktualnymi przepisami prawnymi:
 - a) 50% liczby miejsc siedzących albo 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących, określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych – w ramach gminnych przewozów pasażerskich, komunikacji miejskiej, powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich i powiatowych przewozów pasażerskich w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 3, 4, 10 i 10a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i przewozów pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – wykonywanych wyłącznie w obszarze czerwonym,
 - b) 100% liczby miejsc siedzących albo 50% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych.
2. Ozonowanie pojazdu lub dezynfekcja z użyciem alternatywnej metody po zakończeniu przewozu każdego dnia.
3. Regularne mycie i dezynfekcja, stosownie do potrzeb, powierzchni dotykowych w pojeździe podczas przerw w pracy pojazdu, nie mniej niż 2 razy dziennie.
4. W razie konieczności zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu komunikacyjnego.
5. W przypadku szkolnych przewozów autobusowych, zapewnienie środków do dezynfekcji rąk przy wsiadaniu do pojazdu i po jego opuszczeniu przez pasażerów.
6. Zapewnienie dla pasażerów środków do dezynfekcji na terminalach, dworcach autobusowych, z których odjeżdżają i przyjeżdżają pojazdy komunikacji publicznej.
7. Umieszczenie w pojeździe informacji dot. obowiązku zasłaniania ust i nosa oraz zachowania dystansu społecznego co najmniej 1,5 m.
8. Aktualizowanie zasad w zależności od obowiązywania w danym powiecie strefy czerwonej lub żółtej.
9. W przypadku stosowania w pojeździe urządzeń wentylacyjno-klimatyzacyjnych, tzn. działających w systemie zapewniającym możliwość pracy bez stosowania powietrza pochodzącego z cyrkulacji powietrza zużyte wywiewane z wnętrza pojazdu powinno być, w miarę możliwości, usuwane na zewnątrz, a do wnętrza nawiewane powinno być głównie uzdatnione powietrze świeże (atmosferyczne) z możliwie jak najmniejszym dodatkiem powietrza z systemu cyrkulacji.
10. Jeśli w pojeździe stosowane jest powietrze podlegające cyrkulacji, krążące w układzie zamkniętym, powinno podlegać filtracji z użyciem wysokiej klasy filtrów powietrza o oznaczeniach zgodnych z aktualną klasyfikacją filtrów i normami określającymi ich sprawność w zakresie redukcji liczby cząstek o określonej wielkości – stosowanie powietrza z cyrkulacji jest dopuszczalne tylko w przypadku braku możliwości innych rozwiązań technicznych oraz ograniczone do niezbędnego minimum. Personel techniczny podczas dezynfekcji musi stosować odpowiednie środki ochrony osobistej.
11. W przypadku braku wentylacji lub klimatyzacji, pożądanym jest, aby wymiana powietrza w środkach transportu odbywała się poprzez pozostawienie otwartych okien i wentylatorów dachowych.
12. W przypadku zagrożenia biologicznego (przejazd osoby chorej z wyraźnymi objawami choroby, krew i wymioty) konieczne jest natychmiastowe wycofanie pojazdów z eksploatacji do czasu pełnej dezynfekcji.



BrakeMate™

Do serwisu hamulców W AUTOBUSACH



RĘCZNE PODNIOSZENIE
ważących ponad 70 kg
tarcz hamulcowych, piast,
zacisków TO PRZESZŁOŚĆ

75 kg



 **1** pracownik
do serwisu
układów hamulcowych

 **BRAK
RYZYKA**
urazu kręgosłupa

Rewolucja
w zakresie BHP

ZOBACZ
JAK
DZIAŁA



www.link.do/brakemate



Sosnowski Sp. z o.o. Sp. k. Wyłączny dystrybutor BrakeMate w Polsce
tel. 58 76 13 500 • www.sosnowski.pl

Blitz®

Podnośnik podposadzkowy Blitz DUPLEX S2

Realizacja 7 trójstemplowych Blitz DUPLEX S2 w MZA Warszawa



Programowana pozycja stempla

Zaluzja FlexCover o udźwigu 4 t/m²



SOSNOWSKI

POZNAJ
TECHNO-
LOGIE



www.link.do/duplex



Sosnowski Sp. z o.o. Sp. k. Wyłączny dystrybutor Blitz w Polsce
tel. 58 76 13 500 • www.sosnowski.pl

Lajkoniki zamiast wagonów E1 i c3 - kolejny duży krok Krakowa w kierunku 100% niskiej podłogi w komunikacji tramwajowej



UDZIAŁ NISKIEJ PODŁOGI
PO DOSTAWIE LAJKONIKÓW

Z NISKĄ PODŁOGĄ:
80%

POZOSTAŁE TRAMWAJE:
20%

UDZIAŁ NISKIEJ PODŁOGI
PRZED DOSTAWĄ LAJKONIKÓW

Z NISKĄ PODŁOGĄ:
64%

POZOSTAŁE TRAMWAJE:
36%

- Dostawa nowoczesnych wagonów do Krakowa o nazwie Lajkonik rozpoczyna nowy etap rozwoju komunikacji tramwajowej w Krakowie - zaznaczył Rafał Świerczyński, prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie, 18 czerwca 2020 roku podczas oficjalnego wyjazdu na regularne linie dwóch nowych tramwajów wyprodukowanych przez firmę Stadler.

To stwierdzenie odnosi się do dwóch kwestii. Pierwsza z nich dotyczy procesu wymiany taboru tramwajowego w Krakowie. Dostawa 50 nowoczesnych wagonów to największe w historii MPK SA w Krakowie jednorazowe zamówienie nowych, niskopodłogowych tramwajów w Krakowie. Z ich przyjazdu do Krakowa na pewno ucieszą się przede wszystkim osoby z ograniczoną mobilnością. Lajkoniki wyposażone w niską podłogę, specjalne platformy oraz wydzieloną przestrzeń zapewnią łatwy dostęp i komfortową podróż m.in. osobom poruszającym się na wózkach. To jaki skutek ma dostawa do Krakowa 50 nowych tramwajów symbolicznie pokazała sytuacja z oficjalnego wyjazdu Lajkoników na regularne trasy 18 czerwca 2020 roku. Pierwszy z tej dostawy wagon o numerze RY825 wyjechał na linię nr 52, która łączy nowohuckie Osiedle Piastów z pętlą



Czerwone Maki P+R. Na tej linii nowy tramwaj zastąpił wysłużony i wysokopodłogowy pociąg złożony z wagonów E1 i c3, który zjechał do zajezdni.

- To właśnie te wysokopodłogowe tramwaje zostaną w pierwszej kolejności zastąpione przez Lajkoniki. Naszym celem, który chcemy jak najszybciej zrealizować jest posiadanie w 100 procentach niskopodłogowego taboru. Od wielu lat krakowianie mogą już korzystać wyłącznie z niskopodłogowych autobusów. Chcemy, aby jak najszybciej także pasażerowie tramwajów mieli do dyspozycji wyłącznie pojazdy z niską podłogą - podkreślił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA w Krakowie.

Wyjazd na linie regularne kilku pierwszych Lajkoników w okresie od czerwca do sierpnia 2020 roku już sprawił, że MPK SA wycofało z ruchu kilka wysokopodłogowych tramwajów. Zmianę odczuli także pasażerowie, bo nowe tramwaje są wysyłane na różne linie, także te na których do tej pory bardzo rzadko kursowały niskopodłogowe wagony.

Nowych Lajkoników trudno zresztą nie zauważyć na krakowskich torach. Wyróżnia je nowoczesny, spełniający najwyższe międzynarodowe standardy design opracowany przez Nilsa Krügera, profesora Akademii Sztuki Weissensee w Berlinie. Do projektu malowania tramwaju wykorzystano krakowskie barwy: białą i niebieską, ale bez ułożenia ich na pojeździe w formie pasów. Nowy design wykorzystuje motyw lajkonika, który został wprowadzony we wnętrzach krakowskich pojazdów w 2012 roku.

Druga kwestia, do której odniósł się prezes zarządu MPK SA Rafał Świerczyński mówiąc o nowym etapie rozwoju komunikacji tramwajowej w Krakowie to rozpoczęty wraz z dostawami Lajkoników proces przystosowywania nowych tramwajów do jazdy bez sieci trakcyjnej. Co to oznacza dla Krakowa? Sporo, bo daje możliwość m.in. zrezygnowania w przyszłości z sieci trakcyjnej i słupów trakcyjnych w ścisłym centrum miasta, na ulicach wokół I Obwodnicy.



Komfort i ekonomia jazdy

Podniesienie komfortu przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów – przekładnia automatyczna Voith DIWA to optymalne rozwiązanie dla autobusów miejskich. Dynamicznie reagujący na zmianę ukształtowania terenu program SensoTop zwiększa wygodę jazdy i znacząco obniża zużycie paliwa. Dzięki obsłudze dostosowanej do indywidualnych potrzeb klienta, dajemy gwarancję pełnej dyspozycyjności. Przekładnia Voith DIWA sprawi, że Państwa autobusy niezawodnie dotrą do celu. Sprawniej, wygodniej i oszczędniej.

Jesteśmy do Państwa dyspozycji: +48 44 6468848
www.voith.pl

VOITH
Engineered Reliability