

Dostosowanie warunków pracy prowadzących pojazdy na liniach komunikacji miejskiej dla realizacji transportu publicznego na przykładzie Wrocławia

Adaptation of working conditions for vehicles drivers on public transport lines on the example of Wrocław



Magdalena Skiba

Mgr inż.

Doktorantka, Politechnika
Wrocławska

magdalena.skiba@pwr.edu.pl

Streszczenie: Polityka miast koncentruje się wokół priorytetyzowania transportu publicznego. Realizowane są działania związane zarówno z poprawą infrastruktury jak i modernizacją oraz wymianą taboru. Podnoszenie jakości transportu publicznego to jednak nie tylko inwestowanie w udogodnienia i nowoczesne rozwiązania dla pasażerów, ale również dbanie o komfort pracy osób bezpośrednio realizujących zadania przewozowe. Obowiązujące od 2022 roku rozporządzenie narzuca na przewoźników obowiązek zapewnienia toalet oraz punktów socjalnych dla kierowców i motorniczych. Ustawodawca określił ogólne wytyczne. W artykule przedstawiono możliwą interpretację wprowadzonych przepisów na przykładzie infrastruktury tramwajowo-autobusowej we Wrocławiu. Przeanalizowano konieczność zainstalowania toalet i punktów socjalnych w wybranych lokalizacjach oraz oszacowano koszty powyższego przedsięwzięcia.

Słowa kluczowe: Transport publiczny; Punkty socjalne

Abstract: City policy focuses on prioritizing public transport. Actions related to the improvement of infrastructure, as well as modernization and replacement of rolling stock, are being implemented. However, improving the quality of public transport means not only investing in facilities and modern solutions for passengers but also ensuring the comfort of work for people directly carrying out transport tasks. The regulation in force from 2022 imposes on carriers the obligation to provide toilets and social points for drivers and tram drivers. The legislator has defined general guidelines. The article presents a possible interpretation of the introduced regulations on the example of tram and bus infrastructure in Wrocław. The need to install toilets and social points in selected locations was analyzed and the costs of the above project were estimated.

Keywords: Public transport, Social points

Wstęp

Wrocław nieustannie podejmuje działania związane z szeroko rozumianą poprawą transportu publicznego, zarówno w obszarze infrastruktury, taboru oraz funkcjonalności. Zakres działań określanych jako Smart city w obszarze transportu jest niezwykle złożony i rozwijany w trybie ciągłym. Ma to na celu zachęcenie wszystkich użytkowników - zarówno mieszkańców jak i turystów - do korzystania z transportu publicznego.

Poprawa transportu publicznego w obszarze infrastruktury

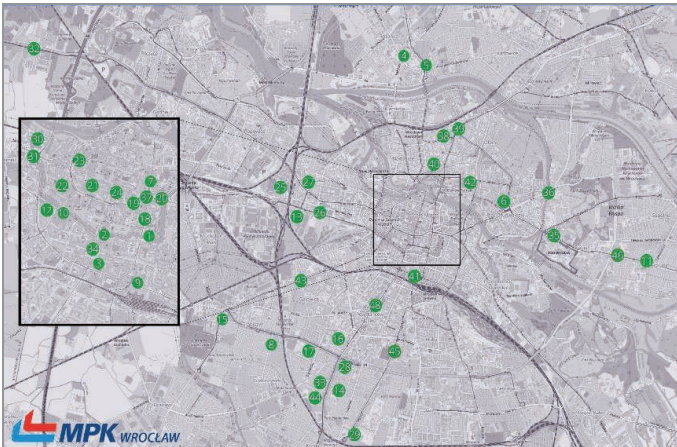
W związku z przeprowadzonym w 2020 roku, na zlecenie gminy, audytem torowisk [21], który wykazał szereg nieprawidłowości, realizowany jest program modernizacji torowisk tramwajowych. Jego celem są całoroczne prace nad poprawą stanu infrastruktury tramwajowej, od napraw bieżących po kapitalne remonty [3], co pokazują rys. 1 i 2.

Poprawa transportu publicznego w obszarze taboru

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK Sp. z o.o.), które odpowiada za transport publiczny na terenie Wrocławia, dąży do pełnego unowoc-

ześnienia taboru. Wprowadzony niedawno, w pełni niskopodłogowy, model Moderus Gamma LF 07 AC posiada szereg udogodnień takich jak:

- zagospodarowanie przestrzeni pasażerskiej z miejscem dla osoby na wózku lub rodzica z wózkiem dziecięcym oraz miejscem dla osoby z psem przewodnikiem,
- oznaczenie poręczy pomarańczowymi diodami, które ułatwiają ich lokalizację osobom niedowidzącym,
- ergonomiczna kabina motorniczego wraz z lokalizacją przycisków i ich częściowa integracja z podłokietnikiem fotela, która zapewnia wygodę prowadzenia,



1. Lokalizacja 48 podjętych działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury tramwajowej na terenie Wrocławia w latach 2020-2022 [22]



2. Lokalizacja zaplanowanych 8 zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury tramwajowej na terenie Wrocławia na rok 2023 [22]

- pełna klimatyzacja pojazdu,
- system smarowania obrzeży kół,
- nowoczesny rejestrator zdarzeń,
- dynamiczny system informacji pasażerskiej firmy SIMS,
- układ napędowy oparty na technologii węgla krzemu SiC, który jest lekki i energooszczędny.

W ramach pozyskanego dofinansowania z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz korzystnie zawartych wcześniejszych umów MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu w 2022 roku podpisało umowę na dostawę 13 pojazdów elektrycznych. Planowany Mercedes-Benz e-Citaro to autobus z napędem wyłącznie elektrycznym. Warto zwrócić uwagę na fakt, że elektromobilność z wykorzystaniem autobusów to jeden z tematów przyszłości w transporcie publicznym.

Poprawa transportu publicznego w obszarze funkcjonalności

W obszarze funkcjonalności oraz komfortu korzystania z transportu publicznego wymieniać można udogodnienia

A	C	D	K	N	100	101	102	103
104	105	106	107	108	109	110	111	112
113	114	115	116	118	119	120	121	122
124	125	126	127	128	129	130	131	132
133	134	136	140	142	143	144	145	146
147	148	149	150	151	206	240	241	242
243	244	245	246	247	248	249	250	251
253	255	257	259	315	319	602	607	

3. Strona wrocławskiego przewoźnika umożliwiającą podgląd położenia pojazdów danej linii tramwajowej lub autobusowej

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	11	15	16	17	20	23	31	32
33	70	74						

- wdrożone we Wrocławiu takie jak:
 - możliwość podglądu bieżącego położenia pojazdu (rys. 3 i 4) [23],
 - lokalizowanie w rejonie pętli i węzłów przesiadkowych parkingów Park & Ride z możliwością bezpłatnego korzystania z pod warunkiem posiadania ważnego biletu okresowego (np. dzienny),
 - dostępność komunikacji zbiorowej (m.in. budowa przystanków wiedeńskich, organizacja węzłów przesiadkowych) [4],
 - nadanie priorytetu dla transportu zbiorowego (system ITS).

Realizowanie zadań transportowych

Jednym z podstawowych zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego jest organizacja transportu publicznego w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców. Zgodnie z ustawą [15] dokumentem regulującym zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regular-

nego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze miasta i aglomeracji jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Należy jednak pamiętać, że prawidłowe funkcjonowanie transportu publicznego to nie tylko komfort pasażera, ale również komfort kierowcy.

Charakterystyka stanowiska pracy kierowców i motorniczek

Głównym obowiązkiem prowadzących pojazdy na liniach komunikacji miejskiej jest przewóz pasażerów zgodnie z rozkładem jazdy. Do ich podstawowych zadań należy również odpowiednie przygotowanie pojazdu oraz jego zabezpieczenie po zakończeniu kursowania [1,2]. W zakresie ich obowiązków leży nie tylko przestrzeganie przepisów dotyczących ruchu drogowego i wewnętrznych instrukcji [5,6,7,8], ale również dbanie o stan techniczny całego pojazdu, pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu osobom



4. Po zaznaczeniu danego numeru linii tramwajowej lub autobusowej następuje jego podświetlenie. Na mapie miasta można obserwować aktualne położenie wskazanego numeru linii. Jest to niewątpliwie pomocny sposób podczas planowania podróży

o specjalnych potrzebach, a także ciągle uważność w celu zapewnienia bezpiecznych i niezawodnych usług transportowych [9].

Podobne regulacje obowiązują w innych miastach między innymi w Warszawie [10], Białymstoku [11], Łodzi [12], Siedlcach [13] i Lublinie [14].

Mając na uwadze szereg obowiązków dąży się, aby równocześnie zapewnić jak najlepsze warunki pracy prowadzącym pojazdy w transporcie publicznym.

Zgodnie z art. 49a obowiązującej od dnia 9.06.2023r. nowelizacji ustawy [15] osoba wykonująca przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, korzysta z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego.

Ponadto zgodnie z kodeksem pracy [16] oraz ustawą [17] o czasie pracy kierowców przysługuje im przerwa:

- nie krótsza niż 30 minut, gdy łączny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godz. dziennie,
- 45 minut, gdy łączny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godz.

Dotychczasowa ustawa nie regulowała długości i częstotliwości przerw [20]. Obecnie wprowadzone rozporządzenie wyraźnie wskazuje, że organizator transportu publicznego powinien układać rozkłady jazdy w taki sposób, aby możliwe było skorzystanie z przerwy w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb fizjologicznych.

Dodatkowe wymagania dotyczące warunków pracy dla kierowców i motorniczych

Na terenie Wrocławia zlokalizowanych jest 37 punktów socjalnych, przeznaczonych dla kierowców i motorniczych prowadzących pojazdy transportu publicznego, na które składają się toalety podstawowe, w niektórych przypadkach wraz z pomieszczeniami socjalnymi. Można podzielić je na: samodzielne punkty oraz lokale wynajmowane. Do tej pory ich kształt oraz wyposażenie nie były jasno sprecyzo-

wane.

Opracowana dokumentacja, wspólna dla zaplanowanych na najbliższe lata punktów na terenie Wrocławia, obejmowała podstawowe wyposażenie zarówno dla części socjalnej jak i przynależnej toalety (rys. 5).

Rozporządzenie, które weszło w życie 20. kwietnia 2022 roku, nałożyło na przewoźników obowiązek zapewnienia odpowiednich warunków pracy motorniczemu oraz kierowcom autobusów [18]. Zgodnie z powyższym aktem prawnym przewoźnicy mają 36 miesięcy na dostosowanie toalet podstawowych oraz punktów socjalnych do wskazanych wymagań. Dotychczas obowiązujący na terenie Wrocławia standard należy uzupełnić nie tylko o sprzęty kuchenne, ale również o odpowiednią armaturę sanitarną. Zgodnie z rozporządzeniem w przestrzeni socjalnej powinna się znajdować się:

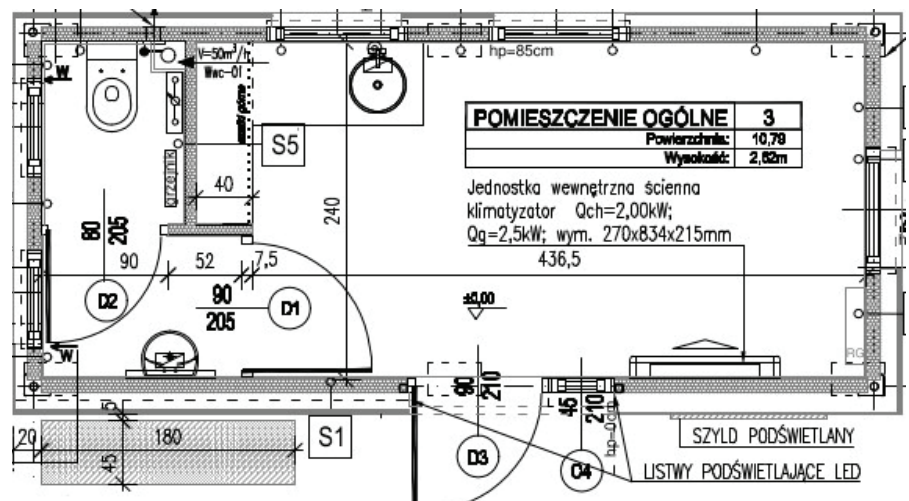
- umywalka i zlewozmywak z bieżącą wodą, ciepłą i zimną,
- wodę zdatną do picia (dystrybutor),
- urządzenie do zagotowania wody (czajnik),
- urządzenie do podgrzewania posiłków (mikrofalówka),
- miejsca siedzące dla pracowników.

Konieczne jest zatem uzupełnienie istniejących oraz planowanych punktów o urządzenia do podgrzewania

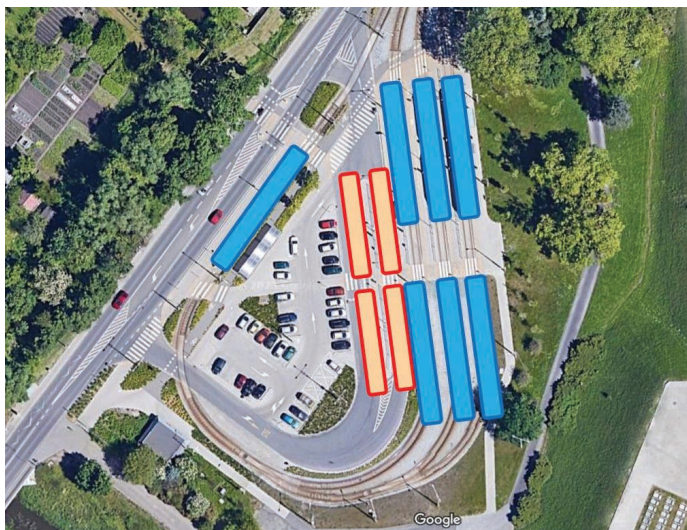
posiłków, co nie stanowiło dotychczas standardowego wyposażenia. Warunek ten nie będzie stanowił większego problemu, jednak warto mieć go na uwadze, aby w pełni dostosować się do nowych przepisów.

Zdecydowanie ważniejszą kwestią jest warunek zainstalowania właściwej armatury. Zgodnie z rozporządzeniem każda toaleta podstawowa powinna być wyposażona nie tylko w deskę ustępową i umywalkę, ale również w pisuar. Dotychczasowe projekty nie zakładały takiego układu pomieszczeń i nie posiadają z wyposażeniu podstawowym pisuarów. Rozporządzenie nie określa, czy istniejące punkty należy dostosować do powyższych zapisów. W większości przypadków nie jest to możliwe, a jedynym rozwiązaniem byłoby zaprojektowanie oraz wykonanie nowych punktów.

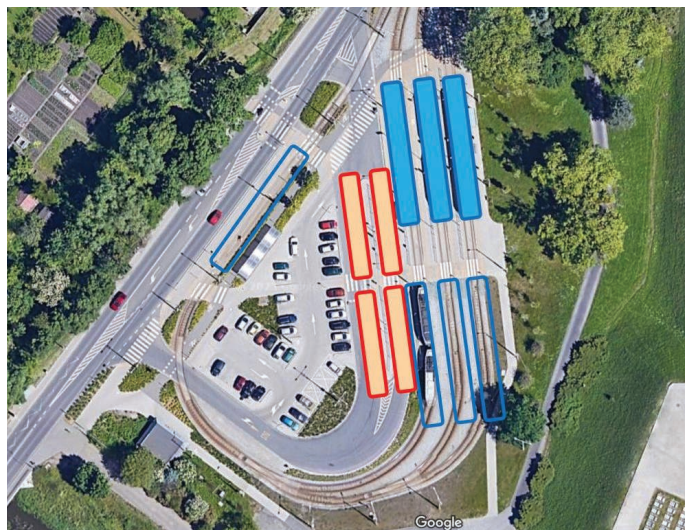
Należy pamiętać, że punkt socjalny, nawet w formie kontenera, stanowi obiekt użyteczności publicznej trwale związany z gruntem z racji posadowienia na czas przekraczający 180 dni. Powoduje to konieczność uzyskania pozwolenia na budowę, a niejednokrotnie również innych uzgodnień. Punkty socjalne zwykle posadowiane są w pasie drogowym oraz na terenach objętych ochroną konserwatorską. Z tego względu wymagane jest uzgodnienie wykonania przyłączy wodno-kanalizacyjnych i elektrycznych (ZUDP), uzyskanie zgody wszystkich właścicieli, konserwato-



5. Dotychczasowy standardowy projekt kontenerowego punktu socjalnego realizowany na terenie Wrocławia



6. Pętla Oporów, ilość pojazdów z uwzględnienie pojazdu na peronie dla wysiadających oraz pojazdów oczekujących na wjazd na perony, łącznie 11 sztuk



7. Pętla Oporów, ilość pojazdów bez pojazdu na peronie dla wysiadających oraz pojazdów oczekujących na wjazd na perony, łącznie 7 sztuk

ra zabytków oraz architekta miasta, a także uzyskanie zgody na lokalizację w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub jego zmianę w przypadku, gdy taki rodzaj zagospodarowania nie jest uwzględniony w planie.

Punkt socjalny musi również spełniać warunki zgodnie z rozporządzeniem [19], takie jak usytuowanie umywalki w przedsiönku, zachowanie odpowiednich odległości (np. wolna przestrzeń przy umywalce) i wymiarów pomieszczeń, zapewnienie powierzchni zmywalnej ścian łazienki do 2 m wysokości, a także zachowanie odpowiednich wymiarów drzwi oraz właściwego kierunku ich otwierania.

Zgodnie z rozporządzeniem[18] przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia toalet podstawowych i punktów socjalnych z następującą częstotliwością:

- toalety podstawowej – nie rzadziej niż co 180 min. pracy,
- pomieszczenia socjalnego – nie rzadziej niż co 240 min pracy.

Zarówno toaleta podstawowa jak i pomieszczenie socjalne powinny być zlokalizowane w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdu, mierzonej po najkrótszej trasie dojścia od pojazdu.

Ustawodawca nie określił sposobu, w jaki przewoźnik powinien liczyć czas

pracy wymagany dla lokalizacji toalet i pomieszczeń socjalnych. Należy zatem wstępnie założyć, że konieczne będzie ich zapewnienie na wszystkich krańcówkach (pętlach i czołówkach).

W rozporządzeniu nie określono również w jaki sposób rozpatrywać pojazdy tymczasowe, tj. pojazdy awaryjne rozlokowane na terenie miasta. W przypadku tramwajów lokalizuje się je na torach odstawczych. Prawdopodobnie ma tu zastosowanie § 46 ust. 5 dopuszczający stosowanie tymczasowych toalet przenośnych, które również należy uwzględnić i zapewnić.

Rozporządzenie nie definiuje pojęcia osób wymienionych w § 46 ust. 4. Zapisy narzucają zapewnienie oddzielnych toalet – damskiej i męskiej – w przypadku przebywania więcej niż 10 osób na krańcu linii komunikacyjnej. Brak definicji pozwala na dowolną interpretację przewoźnika w taki sposób, aby nie było konieczności budowy oddzielnych toalet oraz ponoszenia dodatkowych kosztów. Powyższy zapis przeanalizowano na przykładzie Pętli Oporów we Wrocławiu. Na rys. 6 przedstawiono 3 tramwaje na peronach dla wsiadających, 3 tramwaje oczekujące na wjazd na perony, 1 tramwaj na peronie dla wysiadających oraz 4 autobusy na dwóch peronach podwójnych. Przy dosłownej interpretacji rozporządzenia powodowałoby to konieczność zapewnienia toalet

oddzielnych. Z uwagi na brak jednoznacznej definicji możliwe jest ujęcie wyłącznie kierowców i motorniczych przebywających na peronach dla wsiadających (rys.7) bez uwzględnienia kierujących pojazdy na peronie dla wysiadających oraz pojazdów oczekujących na wjazd na perony.

Ze wstępnej analizy wynika, że na terenie Wrocławia nie zapewniono pomieszczeń socjalnych dla 20 linii autobusowych. Ponadto niemal wszystkie 37 dotychczas użytkowane punkty należy dostosować do obowiązujących przepisów. Należy założyć, że część istniejących punktów nie nadaje się do dalszego użytkowania z uwagi na szereg nieprawidłowości.

Konieczne jest prawidłowe zaplanowanie lokalizacji nowych pomieszczeń socjalnych. W niektórych przypadkach jedno pomieszczenie socjalne będzie mogło obsługiwać kilka linii w obrębie wspólnej krańcówki. Średni koszt obejmujący realizację jednego punktu kontenerowego wraz z toaletą oraz zlecenie dokumentacji wraz z dokonaniem wszelkich uzgodnień to koszt około 250 tys. zł brutto. Spełnienie wymagań, które nakłada rozporządzenie, wiąże się zatem z ogromnymi nakładami finansowymi.

Wynajem pomieszczeń od innych podmiotów (co jest dopuszczone w § 46 ust. 9) to koszt około 200 zł brutto za miesiąc. Niestety większość z nich

nie spełnia wymogów nałożonych przez nowe rozporządzenie.

Podsumowanie

W związku z wprowadzonymi przepisami przewoźnicy organizujący transport publiczny miejski oraz międzymiastowy będą zobowiązani do zapewnienia odpowiednich warunków pracy w zakresie toalet oraz pomieszczeń socjalnych przeznaczonych dla kierowców i motorniczych.

Należy dokonać dokładnej analizy pod kątem realizowanych oraz planowanych tras przejazdów oraz ustalić, które krańcówki wymagają nowych punktów socjalnych. Konieczne jest również dostosowanie istniejących punktów do nowych wymagań, a także przewidywanie takich punktów przy czasowym rozkładzie jazdy.

Ponadto w rozkładach należy uwzględnić przerwę dla kierowców i motorniczych na skorzystanie z toalety podstawowej oraz pomieszczenia socjalnego z częstotliwością wskazaną w rozporządzeniu.

Na tę chwilę kontrowersyjną kwestią jest finansowanie, które powinno być zapewnione przez zleceniodawcę - w przypadku Wrocławia przez Gminę Wrocław - a nie przewoźnika, który realizuje zadania przewozowe na podstawie umowy [24] i nie powinien być obciążany kosztami budowy infrastruktury towarzyszącej. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Jasiak A.: Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka zawodowego na stanowisku motorniczego tramwaju, Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej nr 66/2015.
- [2] Pałęga M.: Ocena ryzyka zawodowego na stanowisku pracy motorniczego tramwaju, Technika Transportu Szynowego nr 12/2017.
- [3] Skiba M.: The selection analysis of solutions of temporary tram traffic organisation employed in Wrocław, Transport Problems 18/2023,

Issue 1.

- [4] Skiba M.: Praktyczne działania równoważenia transportu miejskiego, Transport Miejski i Regionalny 5/2021, str. 22-28.
- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
- [6] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- [7] Instrukcja dla motorniczych, Dokument wewnętrzny MPK Sp. z o.o., Wrocław 2018.
- [8] Instrukcja dla kierowców autobusów, Dokument wewnętrzny MPK Sp. z o.o., Wrocław 2018.
- [9] Regulamin przewozu osób i bagażu środkami lokalnego transportu zbiorowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością we Wrocławiu, Załącznik do zarządzenia nr 2262/19 Prezydenta Wrocławia z dnia 19 grudnia 2019 r.
- [10] Zarządzenie 790/2016 z dnia 27.05.2016r. w sprawie Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę.
- [11] Zarządzenie nr 414/16 Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 24.04.2016r. w sprawie przyjęcia Regulaminu przewozu osób, bagażu i zwierząt w środkach publicznego transportu zbiorowego białostockiej komunikacji miejskiej.
- [12] Instrukcja w zakresie przewozów specjalnych niepełnosprawnych mieszkańców miasta Łodzi, Załącznik do Zarządzenia nr 20/16 Prezesa Zarządu MPK – Łódź Spółka z o.o. z dnia 5 października 2016 r.
- [13] Regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Gminę Miasto Siedlce, Załącznik do Zarządzenia Nr 258/2022 Prezydenta Miasta Siedlce z dnia 27 lipca 2022.

- [14] Regulamin Przewozu Osób i Rzeczy Środkami Lokalnego Transportu Zbiorowego Wykonywanego na Zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.
- [15] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym.
- [16] Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy.
- [17] Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.
- [18] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej.
- [19] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.
- [20] <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/brak-przerw-w-pracy-kierowcow-autobusow-w-duzych-miastach-odpowiedz-gitd> (dostęp w dniu 13.03.2023).
- [21] Raport z pomiarów, 05.05.2020 https://www.akcjamiasto.org/wp-content/uploads/2021/01/Raport_2020_Pomiar-toru-i-szyn_Wroclaw_618b_PL.pdf (dostęp w dniu 13.03.2023).
- [22] <https://mpk.wroc.pl/torywolucja-plany-na-2023> (dostęp w dniu 13.03.2023)
- [23] <https://mpk.wroc.pl/strefa-pasazera/zaplanuj-podroz/mapa-pozycji-pojazdow> (dostęp w dniu 13.03.2023).
- [24] Umowa o wieloletnie wykonywanie zadań powierzonych Spółce przez Miasto Wrocław na podstawie aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i aktów wykonawczych zawarta w dniu 26.03.2010r. we Wrocławiu pomiędzy Gminą Wrocław a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością