



Rozdroża

Kwiecień-Maj 2019 NR 4-5 (186)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Czytaj nas także w Internecie - <http://zzpkm.org.pl>

BHP w biurze

Wydawać by się mogło, że praca w biurze należy do jednych z najbardziej bezpiecznych. No, bo co się może stać? Najwyżej złamie się paznokieć od zszywki, albo wkład z długopisu się rozleje. A jednak praca biurowa bardzo silnie wpływa na zdrowie i jakość życia pracowników wykonujących prace biurowe. Często, wielu z nich wykonuje pracę nie tylko w 8 godzinach płatnych przez pracodawcę, ale także w domu czy na spacerze z dziećmi. Niekoniecznie siedząc przy klawiaturze komputera, a często myśląc o tym, co ma do wykonania jutro, pojutrze i jak to, czy tamto, zadanie zlecone do wykonania, ma ostatecznie wyglądać. I właśnie to „przeniesienie” czasu pracy biurowej do domu zaczyna oddziaływać niekorzystnie na zdrowie, pogorszenie relacji z rodziną, wpędzanie się w stres, itd.

Wielu pracowników biurowych zdaje sobie z tego sprawę, ale często zapomina się i wpada z całą siłą w pracoholizm. A ten objawia się przedłużaniem czasu pracy nawet do 16 godzin dziennie, choć są rekordziści, szczególnie młodzi, którzy dobijają nawet do 20 godzin. Leczenie pracoholizmu jest długotrwałe i kosztowne i wielu wypadkach kończy się albo niepowodzeniem w całkowitym wyleczeniu, albo czymś gorszym w postaci trwałej choroby psychicznej czy nawet śmierci spowodowanej niewydolnością serca, niedotlenieniem mózgu, itd.

Dlatego też bardzo ważnym jest zapobieganie pracoholizmowi



w pracy biurowej i jego następstwom. Jednym słowem należy te informowanie pracowników

o grożących im niebezpieczeństwach, stałe przypominanie





BHP w biurze

o zrobieniu sobie krótkiej przerwy na tzw. dotlenienie, itd. itd.

Niestety, sprawa profilaktyki, wdrażania bhp w pracy biurowej jest w Polsce właściwie żadna. Jak już jest coś zrobione w temacie bhp, to najczęściej są to wywieszone w biurze Instrukcje postępowania z drukarką, niszczarką czy czajnikiem elektrycznym i na tym właściwie się kończy. Białe, wydrukowane na plastiku potoki mądrych słów, wśród których dość często po-

jawiają się słowa: zabrania się, nie wolno, niewskazany jest, itd. Jednym słowem lista zakazów, nakazów, które właściwie zabezpieczają tylko pracodawcę przed następstwami wypadku, bo zawsze może powiedzieć – nie znał instrukcji to i jego wina. Oczywiście, zabezpieczają też pracownika przed nieszczęśliwym wypadkiem.

I to właściwie wszystko. Żadnej profilaktyki, żadnych ostrzeżeń przed nadmierną pracą i skut-

kami pracoholizmu, które mogą odbić się niekorzystnie na zdrowiu pracownika. A przecież profilaktyka jest znacznie tańsza od kosztów, jakie ponosi pracodawca z powodu mniejszej wydajności pracownika czy też jego choroby spowodowanych nadmierną pracą.

Na szczęście zjawisko zwiększającego się z roku na rok pracoholizmu nie tylko urzędników biurowych dostrzegają związki zawodowe coraz częściej interweniujące w sprawach „spowolnienia nadmiernego tempa wymagań” pracodawców. Coraz częściej działania związków zawodowych są wspierane przez Centralny Instytut Ochrony Pracy i inne agendy zajmujące się tworzeniem profesjonalnego łatwego, wpadającego w oko i pośrednio do podświadomości przekazu graficznego. Formy, która nie tylko lepiej dociera do pracowników, ale także potrafi czasami zatrzymać nadmierne oczekiwania pracodawcy względem pracy jego podwładnych.

W związku z obchodami Światowego Dnia Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy, dzięki uprzejmości Centralnego Instytutu Ochrony Pracy, w OPZZ zorganizowano wystawę plakatów promujących tematykę bezpieczeństwa pracy. Większość plakatów nawiązywała tematyką do XXVII edycji konkursu na plakat bezpieczeństwa pracy „Biuro”. Biuro to ważny temat na plakat.

Warto poznać efekty konkursu na plakat i zastanowić się, czy nie powinny zawisnąć obok białych instrukcji bhp, nie mówiąc już o tym, że powinno podjąć się cały szereg innych działań profilaktycznych.

Ale póki, co, może zacznijmy od plakatów?

Więcej informacji: <https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/file/86282/Katal...>

Wybór jest ogromny, a koszty nabycia wielu ciekawych plakatów, właściwie żadne.



Tramwaj do Wilanowa wreszcie przyspiesza. Pierwsze przetargi w kwietniu

Witold Urbanowicz 1 kwietnia 2019

Przygotowania do budowy trasy tramwajowej z Woli, Dw. Zachodniego, Ochoty przez Mokotów do Wilanowa przebiegają niezwykle powoli. Niebawem jednak ma się to istotnie zmienić: Tramwaje Warszawskie ograniczają zakres umów z wykonawcą mocno opóźnionego projektu koncepcyjnego trasy. Jednocześnie miasto szykuje zmiany w jednostkach odpowiedzialnych za zatwierdzanie organizacji ruchu, co ma wpłynąć na przyspieszenie procesu uzgodnień. W kwietniu mają ruszyć dwa pierwsze przetargi.

Pod koniec 2015 r. Tramwaje Warszawskie podpisały umowę z konsorcjum Safege oraz Schuessler-Plan Inżynierzy na wykonanie wielobranżowej koncepcji budowy trasy tramwaju od ul. Kasprzaka, przez Dw. Zachodni, Ochotę i Mokotów do Wilanowa z podziałem na sześć odcinków. Zadaniem projektantów miało być m.in. przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu i analizy układu zasilania trakcji tramwajowej oraz materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które będą stanowić podstawę do późniejszego wykonania dokumentacji projektowej.

Prace miały potrwać kilkanaście miesięcy, ale znacząco przedłużyły się. Opornie wykonawcy szły uzgodnienia chociażby założeń organizacji ruchu. Występowały istotne rozbieżności co do zakresu koniecznych zmian i poprawek, które powinny być nanoszone.

Miasto przyspiesza

Do dzisiaj pełnego zakresu umowy nie udało się zrealizować. – Niestety to prawda. Dlatego ograniczamy zakres umowy do tego, co jest przygotowane, ograniczamy płatności i przechodzimy do przetargu na projekt z pozwoleniem na budowę – informował niedawno Wojciech Bartelski, prezes Tramwajów Warszawskich.

Jednym z problemów było też osłabienie Biura Mobilności i Polityki Transportowej. Podwykonawca budowniczych metra odebrał pracowników odpowiedzialnych za organizację ruchu, w wyniku czego miejskie biuro pozostało w mocno okrojonym składzie, co też przekładało się na czas uzgodnień. Niedawno wiceprezydent Robert



Soszyński zapowiedział zmiany, przesunięcia kadrowe i wzmocnienie Biura Mobilności i Polityki Transportowej.

Według informacji, które uzyskaliśmy, zmiany odbędą się kosztem Zarządu Dróg Miejskich. – Stołeczny ratusz chce w jasny sposób oddzielić funkcje zarządu drogi od roli organu zarządzającego ruchem. Stąd decyzja, aby w niedalekiej przeszłości grupa pracowników Zarządu Dróg Miejskich została przeniesiona do Biura Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy wraz ze swoimi stanowiskami i obowiązkami związanymi m.in. z zagadnieniami szeroko rozumianej inżynierii ruchu – potwierdza Tomasz Demiańczuk z biura prasowego Ratusza. – Ile to będzie osób i kiedy faktycznie dojdzie do przeniesienia w tej chwili nie jesteśmy w stanie określić – zaznacza Demiańczuk.

Przetargi już niebawem

Na konkrety długo już czekać nie trzeba. Pierwsze dwa przetargi tramwajowe mają zostać ogłoszone w kwietniu. – Mimo zbyt wolnego tempa prac projektanta koncepcji pracującego na nasze zlecenie, przygotowaliśmy już dokumentację przetargową i dlatego znamy harmonogram ogłaszania postępowań. Mamy ustalony termin ogłoszenia pierwszych przetargów na kluczowych odcinkach, gdzie Tramwaje Warszawskie współpracują z innymi inwestorami. Terminy realizacji narzuciły potrzebę wspólnej koordynacji inwestycji wraz z dwoma inwestorami – informuje Maciej Dutkiewicz, rzecznik prasowy Tramwajów Warszawskich.

Jeden z odcinków – w trybie zaprojektuj i buduj – spółka będzie realizować wspólnie z wodociągowcami.

MPK Łódź. Rowery tylko w stojakach?

Matylda Witkowska
12 WRZEŚNIA 2017

MPK przygotowuje zmiany zasad przewozu rowerów w autobusach i tramwajach. Mają być możliwe tylko w pojazdach ze stojakach.

W łódzkich tramwajach i autobusach można bezpłatnie przewieźć

rower. Jednak Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne pracuje nad zmianami. Jednoślady mają być przewożone wyłącznie w specjalnych stojakach. Ale nie w każdym pojeździe takie stojaki są i... nie w każdym będą. Powodem planowanych zmian jest proces, jaki wytoczyła MPK jedna z pasażerek. Do autobusu wsiadł z rowerem młody mężczyzna. Nie zabezpieczył roweru, trzymał się poręczy. Gdy kierowca zahamował, rower się przewrócił i pasażerka odniosła obrażenia.

Sąd przyznał rację kobiecie. Uznał, że winny jest kierowca, który niedostatecznie zabezpieczył ładunek. Kierowcy nie mają jednak możliwości kontroli każdego roweru. Dlatego związki zawodowe domagają się zmian. MPK jest temu przychylny. - Chcemy, by rowery były lepiej zabezpieczone. Dlatego będą montowane specjalne uchwyty. Możliwe, że przewóz rowerów będzie tylko w pojazdach w nie wy-

posażonych - informuje Sebastian Grochala, rzecznik MPK. Zakład Techniki MPK pracuje już nad modelem uchwytu, który pozwoli przewozić rowery. Jeszcze nie wiadomo, kiedy będą one montowane. - Na razie dla pasażerów nic się nie zmienia - mówi Sebastian Grochala. Propozycja MPK budzi wątpliwości Huberta Barańskiego z łódzkiej fundacji Fenomen, która propaguje jazdę na rowerze. Hubert Barański zwraca uwagę, że instalowanie urządzeń do przewozu rowerów często wiąże się z demontażem siedzeń dla pasażerów. A cykliści korzystają z tych udogodnień rzadko.

- Większość osób wsiada z rowerem do tramwaju lub autobusu tylko w sytuacjach nagłych, takich jak oberwanie chmury, kontuzja albo awaria roweru - wylicza Hubert Barański. - Jeśli uchwyty nie będą we wszystkich pojazdach, to w sytuacji awaryjnej rowerzysta zostanie czekanie na kolejny kurs - dodaje Hubert Barański. Rowery można przewozić legalnie i bezpłatnie w MPK od pięciu lat. Wówczas w niektórych tramwajach pojawiły się uchwyty. Nie wiadomo, ile osób z nich korzysta. Problem z nadmiarem rowerów ma też Łódzka Kolej Aglomeracyjna. W zeszłym roku pasażerowie przewieźli ich 35 tys. Dyrekcja ŁKA myślała o wprowadzeniu opłat, ale tego nie zrobiła.

biurwa mać



Autor Marek Osman

XXVII edycja konkursu na plakat bezpieczeństwa pracy - Biuro - 2019 rok

➤➤

Tramwaj do Wilanowa...

- Chodzi o trasę na ul. Gagarina, gdzie - oprócz budowy trasy tramwajowej - trzeba będzie przebudować kolektor pod ulicą - przekazuje Dutkiewicz. W ścisłej koordynacji jest też odcinek przy Dw. Zachodnim, ustalany z PKP PLK (tramwaj będzie przebiegać pod dworcem w tunelu: pierwszy etap obejmuje podziemny przystanek po południowej stronie dworca, wraz z tunelem w kierunku Bitwy Warszawskiej 1920 r.).

- Te dwa przetargi narzuciły kolejność ogłaszania kolejnych,

w następnych miesiącach do połowy roku - najpierw ogłaszamy przetarg na odcinek trasy na ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku, a potem na Mokotowie, czyli na Sobieskiego (trasa od placu Unii Lubelskiej do Wilanowa) - zapewnia Dutkiewicz. - Zakładamy wykorzystanie trzech sezonów na roboty budowlane. Pierwsze prace związane z przygotowaniem terenów pod inwestycję chcemy przeprowadzić w 2020 roku, a same roboty budowlane w 2021 i 2022 roku. Terminy zakończe-

nia robót wynikające z umowy na dofinansowanie to koniec 2022 roku, generalny czas rozliczenia umów w ramach inwestycji współfinansowanych przez UE upływa w 2023 roku - wskazuje rzecznik spółki.

Pozostałe odcinki - z Woli do Dw. Zachodniego (przez Krzyżanowski, jak i Ordona) oraz między Ochotą a Mokotowem (od Banacha przez Pole Mokotowskie do Rakowieckiej) nie są objęte dofinansowaniem unijnym.

Zdecydowane nie OPZZ na propozycje ograniczenia konsultacji dokumentów strategicznych

W dniu 7.05. odbyło się posiedzenie Zespołu problemowego do spraw funduszy europejskich RDS oraz Doraźnego Zespołu do spraw Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju RDS.

Podczas obrad odbyła się Dyskusja nad projektem ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw.

Ze względu na kontrowersyjne zapisy w propozycji rządowej OPZZ wnioskował o pilne zwołanie posiedzenia zespołów. Ze strony OPZZ w obradach uczestniczyli Norbert Kusiak, Zygmunt Mierzejewski i Aleksander Motyka.

Strona rządowa omówiła potrzebę nowelizacji ustawy.

Celem niniejszego projektu ustawy jest wzmocnienie zarządzania rozwojem kraju. W związku z tym projekt ustawy przyniesie wymierne efekty w postaci:

- poprawy jakości i efektywności zarządzania polityką rozwoju,
- uporządkowania przepisów dotyczących dokumentów strategicznych, zwiększenia elastyczności w kontekście obowiązujących procedur przygotowywania i konsultowania dokumentów,
- stworzenia podstaw do aplikowania o środki unijne przez JST na poziomie lokalnym oraz różnego rodzaju związki, porozumienia i stowarzyszenia gmin,
- lepszego ukierunkowania terytorialnego interwencji podejmowanych przez ministrów właściwych,
- zwiększenia współpracy pomiędzy poszczególnymi JST.

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju wraz z częścią ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych są aktami normatywnymi horyzontalnie regulującymi obszary związane z prowadzeniem polityki rozwoju. Ustawa była już kilkakrotnie nowelizowana, celem dostosowania do zmieniających się warunków – związane to było między innymi ze zmianami regulacji UE i koniecznością stworzenia skutecznego sys-

temu aplikowania o środki unijne. Równolegle funkcjonuje ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która reguluje działania instytucji krajowych, regionalnych i lokalnych wynikające z celów polityk publicznych, a których skutkiem są zmiany w przestrzeni. Obie ustawy posługują się odrębnymi narzędziami, tworząc niepowiązane systemy realizacji, co w praktyce utrudnia zarządzanie rozwojem kraju, osłabia jego skuteczność i powoduje dodatkowe koszty związane z realizacją inwestycji. Praktyka pokazuje, że odrębność obu nurtów planowania (społeczno-gospodarczego oraz przestrzennego) nie jest korzystna, gdyż rozwój społeczno-gospodarczy dotyczy zawsze konkretnej przestrzeni, stąd planowanie rozwoju powinno integrować ww. zagadnienia.

Doświadczenia wynikające z prowadzonego odrębnie planowania przestrzennego dały asumpt do podjęcia prac nad opracowaniem propozycji zmian ustawy, zmierzających do uporządkowania systemu dokumentów strategicznych i zapewnienia jego spójności, jak również zwiększenia efektywności programowania i realizacji strategii/polityk/programów, zgodnie z przyjętą przez Radę Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r. „Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Podczas dyskusji Zygmunt Mierzejewski odniósł się do proponowanych ograniczeń w proponowanym systemie konsultacji oraz liczbie partnerów społecznych;

Nie zgadzamy się na wykreślenie zapisu gwarantującego partnerom społecznym i gospodarczym 1/3 składu Komitetu ds. Umowy Partnerstwa. Postulujemy o utrzymanie ust. 7 w dotychczasowym brzmieniu. Argumenty podane w uzasadnieniu do proponowanej zmiany uważamy za całkowicie bezpodstawne. Problem z udziałem przedstawicieli partnerów społecznych i gospodar-

czych ma dużo szersze – niż opisane w uzasadnieniu – podłoże. Wykreślenie zapisu gwarantującego partnerom społecznym i gospodarczym 1/3 składu Komitetu ds. Umowy Partnerstwa stanowić będzie bardzo poważne naruszenie wdrażania zasady partnerstwa w przyszłym okresie programowania UE i będzie niezgodne z zapisami Białej Księgi Zasady Partnerstwa opracowanej przez partnerów społecznych.

Musi być zapisana konieczność przeprowadzania spotkań konsultacyjnych, w szczególności z umocowanym ustawowo partnerami społecznymi. W ustawie nie powinno być zapisów sugerujących fakultatywność przeprowadzania konsultacji. Nie może być zapisów o rezygnacji z badań ex-ante.

Uwagi partnerów społecznych ujęte są w przygotowanym stanowisku:

- Negatywnie oceniamy zamiar wykreślenia z art. 141 ust. 7 zapisu gwarantującego partnerom społecznym i gospodarczym udział w 1/3 składu Komitetu do spraw Umowy Partnerstwa.

- Wskazujemy, że Koncepcja rozwoju kraju (art. 8c) winna podlegać analizie i ocenie co 10-12 lat.

- Proponujemy uzupełnienie dokumentu o część analityczną, z której wynikają wnioski z przeprowadzonej diagnozy będące przesłankami do podejmowanych działań w ramach strategii.

- Wskazujemy na konieczność przeprowadzania spotkań konsultacyjnych, w szczególności z umocowanym ustawowo partnerami społecznymi. W ustawie nie powinno być zapisów sugerujących fakultatywność przeprowadzania konsultacji.

W sprawach różnych Zygmunt Mierzejewski przypomniał zobowiązanie strony rządowej - włączenie partnerów społecznych do prac w grupach roboczych przygotowujących założenia do programu 2021-2027. Strona rządowa zapewniła, że niedługo otrzymamy propozycje udziału w pracach tych grup roboczych.



Nieustające manipulacje przy ustawie o ptz.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (ptz) ma już prawie 10 lat. Być może nie była w swoim pierwotnym kształcie zbyt doskonała, ale z dużym bólem i dzięki wydatnej pomocy związków zawodowych powstała. Gdy jako pierwsze jej powstania w 2006 roku domagały się związki zawodowe pracowników komunikacji miejskiej zrzeszone w OPZZ i ZZ „Forum” ówczesne władze państwowe i samorządowe wiedziały o problemie, ale nie potrafiły go jeszcze zdefiniować, określić o co w tym wszystkim chodzi („Rozdroża” nr 7 z 2006r, <http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/dlibra/publication?id=20964&tab=3>). Dopiero droga długich rozmów, ustaleń pierwsze szkicowe projekty trafiły wreszcie do ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Wiele zapisów tamtych szkiców wypracowały związki zawodowe, które później stało się tzw. literą prawa.

Dzisiaj po 10 latach funkcjonowania ustawy o ptz, mamy już 11 nowych projektów, i to jeszcze nie koniec, zmian, które „rozmontowały” niemal całkowicie tamten dokument prawny. Każdy z projektów coraz bardziej odchodzi od pojęcia publiczny transport zbiorowy i jego istoty. Efektem tego marazmu, tej prawnej degrengolady są upadki finansowe i gospo-

darce przewoźników regionalnych w postaci PKS-ów, małych firm przewozowych, kolejowych połączeń regionalnych, itd. Patrząc na to wszystko można dojść do wniosku, że w Polsce dużo mówi się publicznym transporcie zbiorowym, a robi się wszystko, aby go nie było. Piękne, wzniosłe hasła o potrzebie eliminacji z ulic miast indywidualnego transportu w postaci samochodów osobowych na rzecz transportu zbiorowego (autobusów, tramwajów, itd.) są najczęściej pustosłowiem. Codzienna praktyka pokazuje, że wcale nie znika z ulic miast transport indywidualny a wręcz przeciwnie, rozbiera się w iście chińskim tempie i zaczyna przypominać chińskie ulice z lat 50-tych XX wieku, pełne rowerów, hulajnóg, skuterów i całego mnóstwa jednośladów. Tylko patrzeć, jak ulice „zakorkują się” rowerami, po których pędzić będą z prędkością 50 km/h ekologiczne, elektryczne e-hulajnogi. Zresztą nie tylko po ulicach, ale i chodnikach. I znowu zwycięży transport indywidualny, tylko, że tym razem za jego koszty zapłacą wszyscy, a nie jak teraz, użytkownicy samochodów czy motorów.

Ustawa o ptz miała regulować rozwój transportu zbiorowego, wyznaczać kierunki jego rozwoju, eliminować złe praktyki wspierające rozwój indywidualnej mobilności. Niestety, jak widać, patrząc szczególnie na rowerowo-hulajnogową falę, nie jest w stanie jej powstrzymać. Nawet można odnieść wrażenie, że wielu decydentów usiadło i stwierdziło: - a nich się dzieje co chce, może rynek jakoś to skoryguje. A rynek, drodzy decydenci, wcale nie ma ochoty czegoś poprawić, udoskonalić. Szczególnie polski rynek, który „kocha” sytuację: im więcej anarchii tym lepiej. Łatwiej i szybciej zarobić. No i się zarabia.

Niestety, każda kolejna manipulacja przy ustawie o ptz coraz bardziej zagraża degrengoladą miejskim przewoźnikom i organizatorowi transportu zbiorowego w Warszawie.

Gdyby znowelizować ustawę o publicznym transporcie zbiorowym

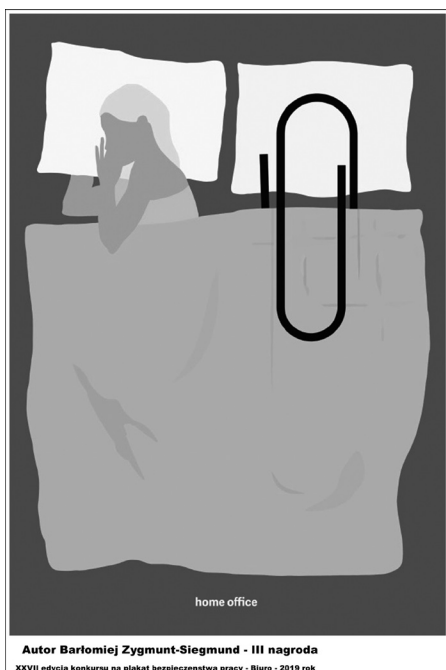
według ogłoszonego jedenastego już projektu nowelizacji „...efektem byłoby storpedowanie umów, na mocy których operatorzy wykonujący przewozy autobusowe na terenie aglomeracji warszawskiej” – ocenia warszawski ZTM.

– Wprowadzenie takich zmian w Ustawie o transporcie publicznym byłoby nie tylko znacznym utrudnieniem dla organizatora transportu publicznego, ale przede wszystkim uregulowaniem pozbawionym jakiegokolwiek logiki. Jego efektem byłoby storpedowanie umów, na mocy których operatorzy wykonują przewozy autobusowe na terenie aglomeracji warszawskiej. Obecnie są one zawierane na określoną pracę przewozową, czyli liczbę wozokilometrów, wykonywanych określoną liczbą autobusów. Pojazdy poszczególnych operatorów jeżdżą po różnych liniach, w zależności od specyfiki połączeń, potoków pasażerskich i specyfiki technicznej autobusów. Umożliwia to osiągnięcie jednolitej, niższej stawki. W przypadku umowy na pojedynczą linię może ona być o wiele wyższa, co wpłynie negatywnie na wydatkowanie publicznych środków – wyjaśnia Michał Grobelny z biura prasowego ZTM.

Dziś ZTM organizuje w Warszawie i w gminach podwarszawskich blisko trzysta linii autobusowych – dziennych, nocnych i uzupełniających. Na ich obsługę podpisuje zbiorcze, wieloletnie umowy z Miejskimi Zakładami Autobusowymi (odpowiadają za ok. 3/4 przewozów) i kilkoma firmami prywatnymi. W podobnym modelu – również z umowami zbiorczymi lub z umowami na kilka określonych linii łącznie – działają organizatorzy transportu w innych polskich miastach.

Jak widać z powyższego – wcale nie jest słodko, a może być gorzej.

W materiale wykorzystano artykuł z portalu: Transport Publiczny - ZTM Warszawa o noweli ustawy PTZ: Uregulowanie bez logiki, autorstwa Jakuba Dybańskiego z kwietnia 2019 roku.

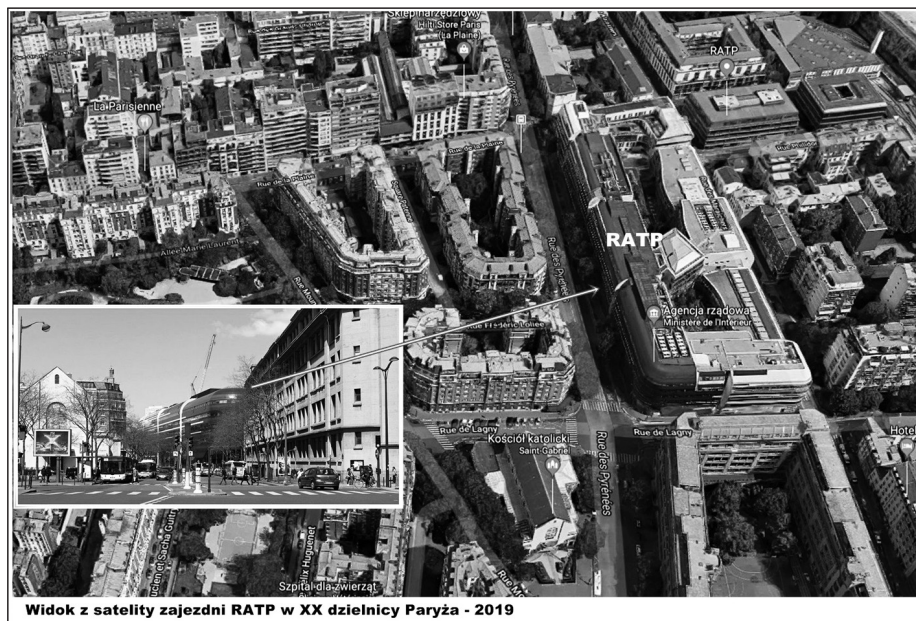


Zajezdnie autobusowe w centrach miast mają sens

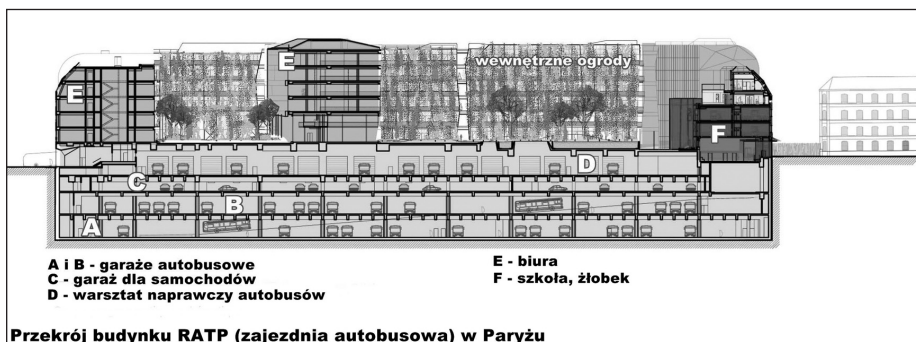
Z końcem ubiegłego roku zamknięto wszelkie projekty związane z programem EBSF², który miał określić kierunki rozwoju europejskich systemów autobusowych w miastach i na przedmieściach na okres najbliższych 15-20 lat. Powstało wiele ciekawych konstrukcji autobusów, przystanków, infrastruktury autobusowej, itd. Wśród kilkuset częściowo już wprowadzonych do codziennego stosowania umknęło uwadze wielu fachowców z branży jedno bardzo ciekawe rozwiązanie rzucające nowe światło na... zajezdnie autobusowe w centrach miast. Wręcz modelowa recepta na obalenie błędnych teorii, iż zajezdnie autobusowe trzeba wyprowadzać ze śródmieścia miast, gdzieś na dalekie przedmieścia i uwalniać tym samym miejską przestrzeń od autobusowych spalin. Wręcz przeciwnie, powinny one pozostać na swym miejscu, zmienić i rozbudować swoje funkcje, w tym uzupełnić je o nowe przyjazne i użyteczne dla mieszkańców. Jednocześnie być bardziej operatywne na potrzeby zdarzeń nadzwyczajnych (krótsza droga dojazdu, mniejsze wydatki na paliwo, itd.)

Przykładem takiego myślenia bez wątpienia jest oddana pod koniec 2018 roku do pełnego funkcjonowania (część nadziemna) nowa zajezdnia autobusowa paryskiego organizatora komunikacji miejskiej RATP w XX dzielnicy Paryża przy ulicy Pirenejskiej (Rue des Pyrenees). Zbudowana dokładnie w tym samym miejscu, co jej poprzedniczka blisko 100 lat temu. Jednak o wiele pojemniejsza, bo mieszcząca 184 wozy przy poprzednich 110 i o zupełnie nowej, jakości obsługi serwisowej, garażowej, itd. Zbudowana z myślą o autobusach elektrycznych, których do 2024 roku będzie kursowało po Paryżu ponad 800 szt.

Zadanie zaprojektowania zajezdni
wg zasad dotychczas nie stosowa-



Widok z satelity zajezdni BATP w XX dzielnicy Paryża - 2019



Przekrój budynku RATP (zajezdnia autobusowa) w Paryżu

nych na większą skalę w obiektach przemysłowych a raczej w salach koncertowych, teatralnych, gdzie dominują duże przestrzenie o miękkich, przenikających się kształtach ścian, sufitów, powierzono francuskiej architekcie Brigitte Métra. Znanej ze swych śmiałych i zrealizowanych w Paryżu projektów dużych sal koncertowych, teatralnych czy osiedli mieszkaniowych.

Nowa zajezdnia, a właściwie cały kompleks przemysłowo-biurowy o 10 poziomach funkcjonalnych (3 podziemne i 7 nadziemnych) i powierzchni 80 tys. m², gdzie dodatkowo pełni on także funkcje edukacyjne (żłobek, przedszkole, szkoła), mieszkalne (lokalne komunalne) i rekreacyjne (wewnętrzny

park, boiska) powstawał etapami w ciągu 7 lat. Pierwszym użytkownikiem powierzchni ponad 25 tys. m² był RATP, który wprowadził swoje autobusy po podziemnego, dwupiętrowego garażu w 2015 roku. W niecały rok później RATP uruchomiło w poziomie parteru całe centrum obsługowe i naprawcze zatrudniające ok. 700 pracowników dla pojazdów o napędzie hybrydowym i elektrycznym, które stanowią dzisiaj jeszcze ok. 40 procent ilostanu zajezdni, ale za dwa, trzy lata będą to już 184 wozy. Dzisiaj (2019r.) paryskie RATP dysponuje 83 autobusami elektrycznymi i 140 o napędzie gazowym.²

dokończenie na stronie
www.zzpkm.org.pl

¹EBSF 2 – European Bus System of the Future 2; w wolnym tłumaczeniu; Europejskie systemy autobusowe przyszłości - projekt 2

²W początkach kwietnia 2019 roku RATP rozstrzygnęło wielki przetarg na autobusy elektryczne, w ramach którego, w ciągu kilku najbliższych lat trafi tam do 800 pojazdów z takim napędem. Autobusy dostarczą firmy francuskie, ale infrastrukturę do ładowania – polskie. To Ekoenergetyka i El-Cab. Dostawcami elektrobusów będą: Heuliez, Bus, Bolloré i Alstom.



Autor Kamil Wójcik - wyróżnienie

XXVII edycja konkursu na plakat bezpieczeństwa pracy - Biuro - 2019 rok