

## Dlaczego wybieramy autobusy i gdzie podróżujemy najczęściej?

Ponad 378 milionów pasażerów przewieziono autobusami w ruchu krajowym i międzynarodowym w ubiegłym roku<sup>1</sup>. To o 3% mniej niż w 2016 r. Okazuje się, że autobusami i autokarami podróżujemy obecnie rzadziej po drogach w ruchu miejskim oraz międzymiastowym, odwrotnie niż w przypadku wyjazdów do państw Unii Europejskiej. Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej wzrosły o ponad 7%. W większości były to trasy regularne, a nie przypadkowe wycieczki. Blisko 50% to przewozy w relacji z Niemcami, zwiększyła się liczba osób regularnie podróżujących do Czech, a mniej osób jeździ teraz do Wielkiej Brytanii. Z czego to może wynikać oraz jak przewozić ludzi bezpiecznie, komentują eksperci OCRK i GBOX.

Z raportu dotyczącego emigracji zarobkowej<sup>2</sup> wynika, że to właśnie sąsiedzi zza Odry są najczęstszym pracodawcą dla Polaków wśród krajów Unii Europejskiej. Choć rodacy przestają masowo wyjeżdżać za granicę w poszukiwaniu lepszej płacy, to nadal Niemcy pozostają wyborem numer jeden. Spada zainteresowanie zarobkowymi podróżami do Wielkiej Brytanii, a tym samym liczba osób regularnie podróżujących na Wyspy (o ponad 17%). Tendencję wzrostową widać z kolei w podróżach autokarami do Czech (aż o 30,8%), Austrii (27%) i Węgier (19%). Okazuje się, że w Czechach już teraz mieszka ponad 100 tysięcy Polaków, a w ostatnim czasie wielu podjęło tam pracę najemną lub rozważa, czy przenieść swoje firmy. Dlaczego? Nasi południowi sąsiedzi radzą sobie z brakiem rąk do pracy, znacznie podnosząc wynagrodzenia. Wzrost pensji będzie tam sięgać od 3 do 5% w perspektywie kilku lat<sup>3</sup>.

### Czy jedzie z nami kierowca?

– To może powodować, że Polacy coraz częściej podróżują na południe, a polscy przewoźnicy odnotowują wzrosty w przewozach osób na krótszych trasach do krajów unijnych, ale za to ze zwiększoną częstotliwością. Należy pamiętać, że praca kierowcy autobusu czy autokaru podlega ścisłym regulacjom związanym z czasem pracy. W jakim celu? Przede wszystkim zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim podróżującym komunikacją krajową i międzynarodową. Kierujący pojazdem przystosowanym i przeznaczonym do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, zgodnie z przepisami nie może prowadzić pojazdu dłużej niż 4,5 h bez przerwy. Po tym czasie musi nastąpić co najmniej 45-minutowa pauza. Ponadto, jedna osoba nie może kierować samochodem dłużej niż 9 h w ciągu doby, z wyjątkiem dwóch przedłużeń w tygodniu maksymalnie do 10 h jazdy – przypomina Kamil Wolański z OCRK. – Przykładowo, wioząc pasażerów z Warszawy do Monachium, należy bardzo dokładnie zaplanować trasę i pilnować czasu pracy. Takiej podróży nie można zgodnie z przepisami pokonać autokarem przy jednym kierowcy w limicie 10 godzin jazdy, co oznacza, że kierowca powinien mieć dwa dni na jej realizację. To podstawowa zasada bezpiecznej jazdy, a przede wszystkim bezpiecznego przewozu osób. Tymczasem jednym z najczęstszych wykroczeń wykazywanych podczas kontroli jest nadal przekroczenie czasu pracy kierującego – mówi Wolański.

<sup>1</sup> Dane GUS, Transport activity results in 2017.

<sup>2</sup> <https://polskatimes.pl/praca-za-granica-polacy-juz-nie-chca-wyjezdzac-do-pracy-za-granice-wolimy-zarabiac-w-kraju/ar/13206652>, dostęp 6.11.18.

<sup>3</sup> <https://innpoland.pl/143931.gwaltowny-wzrost-wynagrodzen-w-czechach-oto-prawdziwy-rynek-pracownika>, dostęp 5.11.18.

## Dlaczego nie należy lekceważyć norm czasu pracy?

Okazuje się, że po 4,5-godzinnej nocnej jeździe samochodem bez przerwy, stan kierowcy przypomina stan człowieka, u którego zawartość alkoholu we krwi wynosi 1 promil. Zmęczenie uniemożliwia skoncentrowanie się na drodze, znacznie wydłuża czas reakcji i może prowadzić do tzw. „mikrodrzemek”<sup>4</sup> – *Naukowcy i inżynierowie pracują nad rozwiązaniami, które takie sytuacje, zagrażające życiu kierowcy i pasażerów, mogą wyeliminować. Oprócz autonomicznych autokarów, które w dalekiej przyszłości mogą częściowo zastąpić udział człowieka w realizowaniu przewozów osób, stworzone zostały sensory, które są w stanie wychwycić błąd i w porę zareagować. To między innymi systemy rozpoznawania znaków, czujniki zmęczenia kierowców, systemy omijania przeszkód. Skomplikowane manewry można obecnie wykonać z dużą łatwością, ze względu na wyposażenie samochodów w kamery, które dają kierowcy pełne pole widzenia. Niedługo do zaparkowania lub wykonania trudnych operacji tak dużymi samochodami może być wykorzystywany autopilot. Pewnym jest również, że systemy telematyczne zostaną wzbogacone o nowe funkcje, takie jak np. automatyczne zawiadomianie służb o wypadku – eCall, czy wchodzenie w interakcje z „inteligentną nawierzchnią”, dostosowując tym samym optymalne parametry jazdy* – mówi Kamil Korbuszewski z GBOX, ekspert ds. telematyki i systemu GPS.

Warto zauważyć, że według badania GBOX aż 87% zapytanych właścicieli firm przewozowych docenia wzrost bezpieczeństwa właśnie dzięki wdrożeniu takich rozwiązań IT. Telematyka daje możliwość np. wykluczenia z trasy miejsc niebezpiecznych (33% respondentów) oraz dzięki niej można natychmiast zawiadomić służby ratownicze w przypadku zagrożenia, wypadku, sytuacji narażenia zdrowia i życia (30%). Co jest jeszcze ważne to fakt, że wyeliminowane są zbędne połączenia telefoniczne, które wykonuje kierowca oraz minimalizowane jest korzystanie z CB radia.

## Co jeździ po naszych drogach?

Najnowszych autobusów - do 4 lat, jest najmniej, zaledwie 9,5 tysiąca.<sup>5</sup> Najwięcej mamy w Polsce pojazdów jedenastoletnich - ponad 38 tysięcy, oraz dwudziestolatków, 21 tysięcy. Dzięki temu, że przewoźnicy coraz częściej decydują się na wdrożenie systemów telematycznych, które usprawniają pracę kierowców, nawet te najstarsze polskie autobusy mogą korzystać na przykład z urządzeń podłączonych do GPS, które sprawdzają czas pracy, przesyłają dokumenty, ostrzegają przed wypadkami i innymi zagrożeniami na drodze i umożliwiają ograniczenie połączeń telefonicznych, czy szybkie wezwanie służb ratowniczych w razie potrzeby. - *Mówi się, że kierowca podejmuje od osiem do dwunastu decyzji w przeliczeniu na jeden przejechany kilometr. Na każdą z nich ma mniej niż pół sekundy. I co najważniejsze, od każdej z tych decyzji w jakimś stopniu zależy bezpieczeństwo uczestników ruchu, kierujących i pasażerów. Telematyka jest po to, by ułatwiać ciężką pracę za tak zwanym kółkiem i ograniczać czynniki ryzyka rozproszenia, dekoncentracji. W transporcie drogowym oraz komunikacji związanej z przewozem pasażerów powinna być standardem* – mówi Kamil Korbuszewski, ekspert GBOX.

<sup>4</sup> Badanie przeprowadzona na Uniwersytecie w Utrechcie.

<sup>5</sup> PZPM, 2018, pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach.