



**Rada Warszawskiego
Transportu Publicznego**

**Funkcjonowanie transportu publicznego w związku z zagrożeniem lub stanem
epidemii wirusowej**

Transport osób z niepełnosprawnościami - najlepszy czas na zmianę

**Rekomendacje
20.07.2020 r.**

Funkcjonowanie transportu publicznego w związku z zagrożeniem lub stanem epidemii wirusowej

System transportowy, a w szczególności transport publiczny, w okresie zagrożenia epidemicznego i w stanie epidemii musi być specjalnie przygotowany tak, aby w trudnych warunkach wymagających izolacji i dystansowania się społeczeństwa mógł wypełniać swoją rolę. W podejmowanych działaniach należy mieć na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo społeczne, ale także koszty finansowe świadczonych usług i ryzyka gospodarcze tego sektora usług (np. bezpieczeństwo ekonomiczne przewoźników).

8.1 Opracowanie strategii działania.

REKOMENDACJA:

Opracowanie strategii działania dotyczącej funkcjonowania transportu publicznego w stanie epidemii wirusowej.

Uzasadnienie:

Dotychczasowe doświadczenia wynikające z przebiegu epidemii wirusa COVID-19 wskazują, że w okresie epidemii korzystanie ze zbiorowego transportu publicznego podlega silnym ograniczeniom. W niektórych okresach, w odniesieniu do niektórych rodzajów transportu (np. metra) konieczne może być nawet czasowe ich zamknięcie. Możliwość i sposób korzystania z transportu publicznego zależy od decyzji władz (np. dotyczącej stopnia dystansowania się osób na przystankach i w pojazdach), ale też obaw pasażerów w związku z zagrożeniem ich zdrowia i życia. Sposób korzystania z transportu publicznego zależy także od stopnia i faz epidemii, co wiąże się ze stopniem mobilności społeczeństwa, oraz możliwości korzystania z innych, indywidualnych środków transportu (głównie samochodów i rowerów).

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia oraz ryzyko trwania epidemii lub też wybuchu innych epidemii w przyszłości, m.st. Warszawa powinno posiadać opracowane scenariusze funkcjonowania systemu transportowego na czas silnego ograniczania mobilności społeczeństwa, oraz dla okresów stopniowego (kolejnego) wprowadzania ograniczeń związanych z mobilnością (i wymogiem izolowania się) oraz ich odwoływania (np. scenariusz ograniczenia mobilności społeczeństwa do minimum w okresie rozwoju epidemii, scenariusz funkcjonowania w okresie wakacyjnym w czasie „pełzającej” epidemii, scenariusz funkcjonowania w okresie jesiennym w czasie „pełzającej” epidemii, scenariusz funkcjonowania po zakończeniu epidemii).

W związku z powyższym RWTP zwraca się do ZTM o zainicjowanie powołania przez Urząd M. St. Warszawy grupy ekspertów wewnętrznych i zewnętrznych, której zadaniem byłoby zaproponowanie, w nawiązaniu do ww. scenariuszy, rozwiązań dotyczących transportu publicznego, ale także ruchu samochodowego, rowerowego, parkowania, ruchu dostawczego, itd. Zalecenia powinny być opracowane jak najszybciej, a działania wynikające z tych zaleceń powinny być traktowane jako priorytetowe.

8.2 Poprawa bezpieczeństwa w pojazdach WTP w związku z zagrożeniem epidemicznym.

REKOMENDACJA:

W okresie ograniczeń w funkcjonowaniu transportu publicznego rekomenduje się wprowadzenie przez ZTM dodatkowych rozwiązań na rzecz obniżenia ryzyka zarażenia i utrzymania dobrej jakości świadczonych usług oraz przeprowadzenie specjalnej kampanii informacyjno-edukacyjnej na temat korzystania z WTP w okresie zagrożenia epidemicznego.

Uzasadnienie:

Organizacja transportu publicznego w okresie zagrożenia epidemicznego powinna polegać na ograniczeniu ryzyka związanego z zagrożeniem epidemicznym, w szczególności poprzez rozładowanie tłoku w środkach transportu. Wśród możliwych działań rekomenduje się:

1. Zwiększenie częstotliwości kursowania (w rozkładach jazdy) na najbardziej obciążonych trasach oraz uruchamianie dodatkowych kursów (nawet jeśli są nieoznaczone w rozkładzie jazdy), mających na celu zwiększenie podaży miejsc.

2. Zwiększenie stopnia uprzywilejowania komunikacji autobusowej, m.in. poprzez organizację dodatkowych pasów autobusowych, a tym samym skracanie czasu jazdy i zwiększanie efektywności wykorzystania taboru. Dogęszczanie rozkładów jazdy może odbywać się dzięki wykorzystywaniu dodatkowego taboru pochodzącego np. z przejściowego zaniechania złomowania starych pojazdów oraz przenoszenia taboru z tras wykorzystywanych przez mniejszą liczbę pasażerów. Dogęszczanie może być związane ze zwiększeniem pracy przewozowej na rynku, ale może także wynikać z ograniczenia świadczenia usług na niektórych innych liniach. Działania powinny wynikać z analizy potrzeb związanych z obsługą pasażerów w warunkach innej mobilności (znacznie lub częściowo ograniczonej, z innymi kierunkami przewozów, itd.), z uwzględnieniem minimalizacji wzrostu kosztów funkcjonowania i przy zmniejszonych wpływach z biletów.

Ekspozycja działań na rzecz przeciwdziałania tłokowi w transporcie publicznym jest silnie umotywowana faktem, iż w badaniach społecznych prowadzonych od wielu lat zatłoczenie pojazdów jest najsilniej wybieraną przez respondentów-warszawiaków negatywną cechą transportu publicznego, a w okresie pandemii ludzie dodatkowo starają się unikać miejsc zatłoczonych. Dlatego też niezbędne jest podjęcie działań zwiększających podaż miejsc w transporcie publicznym oraz prowadzenie kampanii informacyjnej eksponującej działania zapobiegające zatłoczeniu w pojazdach. Oprócz oddziaływania krótkookresowego powinno to stworzyć długookresowy pozytywny wizerunek transportu publicznego.

8.3 Edukacja i propagowanie właściwych zachowań podczas korzystania z WTP.

REKOMENDACJA:

Przygotowanie i przeprowadzenie kampanii informacyjno-edukacyjnej nt. właściwych zachowań pasażerów korzystających z pojazdów WTP w okresie pandemii.

Uzasadnienie:

W ramach kampanii należy wziąć pod uwagę:

1. Właściwe zachowania pasażerów:

- zachowanie dystansu między pasażerami,
- zakładanie maseczek i rękawiczek,
- odkażanie rąk,
- nie dotykanie niczego bez potrzeby,
- zasłanianie ust i nosa podczas kichania lub kaszlu,
- nie korzystanie z telefonów.

2. Sposoby informowania obecnych i przyszłych pasażerów:

- informacje na ekranach wewnątrz pojazdu,
- informacje w metrze,
- rysunki typu „monstra”,
- filmiki wykorzystywane także w TV i internecie, animowane lub z udziałem osób, których głos trafi i przekona różne grupy społeczne.

3. Instytucje, które powinny realizować programy edukacyjne:

- ZTM,
- Urząd m st. Warszawy,
- przewoźnicy,
- przedszkola i szkoły – edukacja dzieci, a przez dzieci także rodziców,
- telewizje i radio,
- pracodawcy – powinni przypominać, zwłaszcza tam, gdzie większość pracowników dojeżdża transportem publicznym.

8.4 Buspasy i kontrapasy.

REKOMENDACJA:

Tworzenie dodatkowych buspasów w Warszawie i na drogach dojazdowych/wyjazdowych, również w postaci kontrapasów, w celu umożliwienia zwiększenia liczby kursów autobusów w rozkładzie jazdy, poprzez skrócenie czasu przejazdu po trasie i większą rotację taboru (zwiększenie efektywności wykorzystania taboru i personelu).

Uzasadnienie:

W nawiązaniu do wypowiedzi p. Łukasza Puchalskiego dyrektora Zarządu Dróg Miejskich (ZDM) w Warszawie, cytowanej w Gazecie Wyborczej z dnia 20.06.2020 r. widać, że starania o buspasy aglomeracyjne przynoszą rezultaty. Na pozytywne decyzje czekają tysiące mieszkańców gmin graniczących ze Stolicą, którzy codziennie muszą jechać do Warszawy. Prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski zdecydował o konieczności oszacowania kosztów i wykonalności inwestycji polegającej na dobudowie buspasa w pasie drogowym ul. Pułkowej. To zgodnie z propozycją Łomianek powinien być typowy buspas aglomeracyjny, dobudowany do istniejącej drogi w istniejącej rezerwie pasa drogowego. Należy zgodzić się, że konieczne są nowe przywileje dla komunikacji miejskiej, a więc buspasy na wszystkich trasach wjazdowych do Warszawy, o ile niezbędne analizy wykażą ich uzasadnienie i możliwości realizacji.

Transport osób z niepełnosprawnościami – najlepszy czas na zmianę.

Istnienie miejskiego transportu publicznego jest w Warszawie oczywistością. Władze samorządowe realizują w ten sposób jedną z powszechnych potrzeb mieszkańców. Prawo do swobodnego przemieszczania się jest podstawowym prawem człowieka. Część mieszkańców Warszawy ma to prawo codziennie ograniczane: są to osoby z niepełnosprawnością, które nie są w stanie samodzielnie skorzystać z autobusów, tramwajów, metra, SKM.

8.5 Zapewnienie równoprawnego korzystania wszystkim osobom z transportu publicznego.

REKOMENDACJA:

Wykonanie analizy możliwości przejęcia przez Zarząd Transportu Miejskiego organizacji całości przewozów specjalistycznych dla osób z niepełnosprawnościami na terenie aglomeracji warszawskiej, z uwzględnieniem aspektów prawnych, finansowych, organizacyjnych i funkcjonalnych.

Uzasadnienie:

Przewóz osób z niepełnosprawnościami powinien stać się wizytówką Stolicy. Zarząd Transportu Miejskiego od lat dokłada starań, aby dostosowywać infrastrukturę przystankową i taborową do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. Dotychczas przewóz specjalistyczny dla osób z niepełnosprawnościami (MTON) organizowany jest przez Biuro Pomocy i Projektów Społecznych. Ze względu na podstawową funkcję tego transportu tj. zapewnienie możliwości swobodnego przemieszczania się po Warszawie i aglomeracji w celu realizacji celów osobistych tych osób, wydaje się, że transport ten powinien być traktowany jako część transportu publicznego organizowanego przez Miasto. Biorąc to pod uwagę należałoby

przeanalizować czy usługa taka mogłaby być organizowana i realizowana przez ZTM jako część systemu Warszawskiego Transportu Publicznego, pomimo tego, że podróż taka wymaga zapewnienia osobie z niepełnosprawnością asysty i pomocy w jej realizacji. Takie podejście mogłoby budować markę Warszawy jako miasta otwartego dla wszystkich mieszkańców, bez wyjątków.

Obecnie część mieszkańców Warszawy ma zdecydowanie gorszy dostęp do transportu publicznego. Płacą za przejazd, który w WTP jest bezpłatny, mogą korzystać z transportu tylko w godzinach dziennych i dotyczy to grupy, która ma największe trudności w mobilności: osób, które nie mogą samodzielnie wydostać się z domu i samodzielnie wsiąść do autobusu, tramwaju czy metra. Osoby te doświadczają dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność. W obowiązującej w Polsce Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych dyskryminacja oznacza: „jakośkolwiek różnicowanie, wykluczanie lub ograniczanie ze względu na niepełnosprawność, którego celem lub skutkiem jest naruszenie lub zniweczenie uznania, korzystania z lub wykonywania wszelkich praw człowieka i podstawowych wolności w dziedzinie polityki, gospodarki, społecznej, kulturalnej, obywatelskiej lub w jakiegokolwiek innej, na zasadzie równości z innymi osobami.”

**Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:
19 maja 2020r., 3 czerwca 2020 r. i internetowej konsultacji zakończonej 17 lipca 2020.**

Skład Rady WTP:

1. **Michał Babicki** - Urząd Miasta Marki (grupa samorządowa)
2. **Łukasz Bielecki** - Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (grupa ekologiczna)
3. **Andrzej Brzeziński** - Politechnika Warszawska (grupa naukowa)
4. **Tomasz Daszkiewicz** - Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)
5. **Adam Jędrzejewski** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto (grupa przedsiębiorców)
6. **Katarzyna Kaczmarska** - Warszawska Izba Gospodarcza (grupa przedsiębiorców)
7. **Agnieszka Krzyżak-Pitura** - Fundacja "Rodzic w mieście" (grupa społeczna)
8. **Jan Kuźmiński** - Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. (grupa operatorów)
9. **Luiza Morawska** - Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
10. **Radosław Marek** – PKS Grodzisk Mazowiecki (grupa operatorów)
11. **Maria Pokój** - Warszawska Rada Seniorów (grupa społeczna)
12. **Marek Roszkowski** - Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. (grupa naukowa)
13. **Witold Smolik** - BKDS ds. transportu (grupa społeczna)
14. **Wojciech Szymalski** - Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju (grupa ekologiczna)
15. **Piotr Todys** - Fundacja TUS (grupa społeczna)
16. **Michał Wolański** - Szkoła Główna Handlowa (grupa naukowa)
17. **Iwona Wujastyk** - Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
18. **Edyta Zbieć** - Urząd Miasta Kobyłka (grupa samorządowa)

Członkowie rezerwowi Rady WTP biorący udział w tych spotkaniach:

1. **Maciej Krogulec** – Urząd Miasta Łomianki (grupa samorządowa)
2. **Grzegorz Dziemiszczyk** – Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)

Prace Rady WTP koordynował moderator dr Andrzej Kassenberg.