



Rada Warszawskiego
Transportu Publicznego

**BEZPIECZNE KORZYSTANIE Z WARSZAWSKIEGO
TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

Rekomendacje

04.11.2020 r.

Stworzenie środowiska oraz warunków do bezpiecznego transportu publicznego ma zasadnicze znaczenie dla jego użytkowników jak i obsługi. Podróżni oczekują, że transport będzie bezpieczny i realizowany w przyjaznej dla nich formie. Możliwość podróżowania transportem publicznym bez obaw stanowi także zachętę do szerszego z niego korzystania. Chociaż zdarzenia zagrażające pasażerom i obsłudze są rzadkie to ryzyko ich występowania powinno być na bieżąco monitorowane. Podejmowane działania powinny służyć obniżeniu tego ryzyka, prowadząc do zapewnienia najwyższych standardów bezpieczeństwa.

9.1 Informowanie pasażerów o procedurach jakie związane są z sytuacjami zagrażającymi ich bezpieczeństwu

Rekomendacja:

Wypracowanie skutecznych procedur dotyczących bezpiecznego korzystania z transportu publicznego i poinformowanie o konieczności ich stosowania przede wszystkim przez pasażerów, a także prowadzących pojazdy.

Uzasadnienie:

Sprawy bezpiecznego korzystania z pojazdów transportu publicznego stają się coraz bardziej istotne ze względu na coraz szerszy jego zasięg jak i także rosnące różnego rodzaju zagrożenia, zarówno co do skali jak i rodzaju. W szczególności należy zwrócić uwagę na:

1. Opracowanie procedur dla tramwajów, autobusów, metra i SKM na wypadek:

- wybuchu bomby;
- rozpylenia trującej substancji;
- pożaru;
- pojedynczego napastnika z bronią palną lub inną;
- postoju w tunelu;
- innych nagłych wydarzeń.

- 2. Zapewnienia pasażerom łatwego dostępu i możliwości zapoznania się z obowiązującymi procedurami bezpieczeństwa oraz trybem postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa. Umieszczenie w każdym rodzaju pojazdów (w tramwaju, autobusie, w pociągu SKM, w pociągu metra, na stacji metra) informacji o procedurach bezpieczeństwa:**
 - tekstowych;
 - infografik;
 - głosowych;
 - w polskim języku migowym dla osób głuchych.

- 3. Skuteczne informowanie, w tym weryfikacja istniejących procedur, o tym jak należy postępować w metrze, zarówno w pociągu, jak i na stacji, a w szczególności:**
 - które informacje powinny być podane wcześniej do ogólnej wiadomości, a które powinny być podane bezpośrednio w trakcie wydarzenia w komunikacji głosowym;
 - kto ma podawać bieżące komunikaty;
 - kto ma kierować akcją ewakuacyjną i kogo pasażerowie mają słuchać;
 - którą drogą mają wydostać się z metra osoby z problemami w poruszaniu się, zwłaszcza osoby na wózkach inwalidzkich;
 - zasady informowania pasażerów, gdy pociąg stoi w tunelu.

- 4. Opracowanie zasad zapobiegania przez obsługę wybuchu paniki w każdym rodzaju pojazdu, ale ze szczególnym uwzględnieniem pociągów i stacji metra.**

9.2 Stworzenie systemu znacząco zmniejszającego liczbę pozostawionych bez opieki bagaży w pojazdach czy na przystankach WTP

Rekomendacja:

Podjęcie działań w obszarze przepisów, informacji i edukacji oraz współpracy instytucji i służb, w celu ograniczenia skali zakłóceń w funkcjonowaniu WTP spowodowanych pozostawianiem bagaży w pojazdach, na stacjach metra i przystankach.

Uzasadnienie:

Obowiązujące procedury bezpieczeństwa powodują, że w przypadku zaobserwowania pozostawionego bagażu bez nadzoru w pojeździe, na przystanku lub na stacji metra podejmowane są przez odpowiednie służby działania sprawdzające i zabezpieczające, adekwatne do danej sytuacji. Często konieczne jest wstrzymanie ruchu pojedynczego pojazdu lub nawet wszystkich na wybranym odcinku trasy (metro, tramwaje), związane również z ewakuacją pasażerów. Dezorganizuje to funkcjonowanie WTP, a szczególnie uciążliwe, zarówno dla pasażerów jak i operatorów, jest to na liniach metra lub sieci tramwajowej. Przywracanie ruchu do normalnego trybu trwa zwykle dość długo. Tego typu akcje generują także znaczące koszty.

W związku z powyższym należałoby:

- przeanalizować możliwość wprowadzenia zmian do obowiązujących w WTP Przepisów porządkowych i regulaminu przewozu, polegających na wyraźnym wskazaniu faktu pozostawienia bagażu bez nadzoru powodującego zakłócenie w funkcjonowaniu linii komunikacyjnej jako działanie zabronione i objęte odpowiednimi sankcjami. Wskazane byłoby równoczesne dokonanie oceny skuteczności dotychczas stosowanych sankcji wraz z zaproponowaniem skutecznej formy dyscyplinowania pasażerów, w tym również w postaci odpowiednich procedur wyjaśniających;
- przygotować i cyklicznie przeprowadzać akcje informacyjno-edukacyjne wskazujące na szkodliwość dla wszystkich użytkowników WTP, niefrasobliwego pozostawiania bagażu bez opieki;
- dokonać przeglądu obowiązujących procedur współpracy pomiędzy instytucjami i służbami, organizatorem i operatorami w sytuacjach wymagających wstrzymywania ruchu pojazdów WTP lub ograniczania jego dostępności, pod kątem możliwości usprawnienia działań, ich koordynacji oraz przepływu informacji.

9.3 Zwiększanie kontroli prowadzących pojazdy na zawartość niedozwolonych substancji psychoaktywnych

Rekomendacja:

Podjęcie szerokich działań profilaktycznych poprzez publikację informacji o stosowaniu we wszystkich przedsiębiorstwach realizujących usługi przewozowe w ramach WTP (u prowadzących wszelkiego rodzaju pojazdy transportu publicznego) testów wysokiej jakości na obecność niedozwolonych substancji psychoaktywnych. Należy dołożyć starań, aby Miasto dysponowało testami wysokiej czułości, co wiąże się z określonym poziomem ceny za test.

Uzasadnienie:

Należy zadbać o upowszechnienie przekazu o stosowaniu w firmach transportowych działających w ramach WTP czułych testów na obecność substancji odurzających. Akcja medialna jest działaniem prewencyjnym z dziedziny psychologii społecznej i ma na celu stworzenie „sita” działającego w dwu kierunkach:

- a) PRACOWNICY = „sito” ma oddziaływać na kandydatów do pracy przed rekrutacją i na już zatrudnionych. Należy wykorzystać okoliczność, że osoby stosujące niedozwolone substancje psychoaktywne doraźnie lub już uzależnione od nich, zwracają uwagę na prawdopodobieństwo identyfikacji ich stanu.
- b) KONTROLUJĄCY, czyli policjanci i strażnicy miejscy = „sito” ma wyeliminować ewentualne próby kolejnych szykan wobec kierowców i motorniczych, poprzez jednoznaczność wskazania wyniku testu. Jednoznaczność wyniku zamknie drogę akcjom nękającym, w rodzaju tej z lipca br. wobec 63 letniego kierowcy WTP.¹

¹ informacja medialna: <https://twitter.com/i/status/1281602613310521344>

9.4 Systemowa redukcja niebezpiecznych zdarzeń drogowych z udziałem prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej

Rekomendacja:

Należy zaplanować i dokonać stopniowego, acz konsekwentnego wprowadzenia łączności między pojazdami komunikacji miejskiej oraz sterownikami sygnalizacji świetlnej w całej Warszawie, przy uwzględnieniu właściwego poziomu priorytetu w ruchu dla tych pojazdów, w celu eliminacji niebezpiecznych zdarzeń polegających na przejeżdżaniu na czerwonym świetle i / lub ostrym hamowaniu.

Uzasadnienie:

Zdarzające się przypadki przejeżdżania przez kierowców pojazdów komunikacji miejskiej (zwłaszcza autobusów) przez skrzyżowania na czerwonych światłach, mogą mieć wiele przyczyn, jednak zawsze są negatywnie postrzegane przez pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego, a zatem powinno zostać wyeliminowane. Bezpośrednie zapobieganie takim zdarzeniom będzie się wiązało albo z ostrym hamowaniem, albo obniżeniem prędkości ruchu i opóźnieniami w realizacji rozkładu jazdy.

„Przyczynowe” leczenie tego zjawiska powinno polegać na wprowadzaniu łączności pomiędzy pojazdami komunikacji miejskiej oraz sygnalizacją świetlną bądź w formie lokalnej detekcji, bądź w formie Inteligentnych Systemów Transportowych. Sterowniki powinny wykrywać nadjeżdżające pojazdy komunikacji miejskiej i za pomocą algorytmu dostosowanego do lokalnej specyfiki oraz ewentualnego opóźnienia pojazdu, skracać, wydłużać lub zmieniać kolejność faz sygnalizacji. Rozwiązania takie – od wielu dekad – są szeroko stosowane w krajach wysoko rozwiniętych.

Detekcja taka, oprócz poprawy bezpieczeństwa i sposobu postrzegania komunikacji miejskiej, przyczyni się do zwiększenia jej punktualności oraz prędkości, a także obniżenia wpływu na środowisko (hałas, emisje spalin) i zmniejszenia kosztów operacyjnych. W przypadku szeroko zakrojonych wdrożeń możliwe jest uzyskanie dofinansowania ze środków Unii Europejskiej.

9.5 Wykorzystanie monitoringu w pojazdach WTP do monitorowania zachowania innych użytkowników dróg.

Rekomendacja:

Należy w sposób zautomatyzowany wykorzystywać monitoring w pojazdach komunikacji miejskiej w celu dokumentowania wykroczeń popełnianych przez uczestników ruchu drogowego, takich jak np.:

- (1) korzystanie przez pojazdy nieuprawnione z buspasów,
- (2) parkowanie w obrębie przystanków,
- (3) przejeżdżanie pomiędzy peronem przystankowym i stojącym na przystanku tramwajem, w przypadku torowisk niewydzielonych z jezdni.

Uzasadnienie:

Znakomita większość pojazdów komunikacji miejskiej w Warszawie posiada monitoring, zaś coraz więcej – łączność w czasie rzeczywistym z centralą ruchu. Monitoring daje możliwość dokumentowania szeregu wykroczeń w ruchu drogowym, w tym również mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Jednak ogromny rozmiar zbioru danych uniemożliwia ich wykorzystanie do zapobiegania wykroczeniom poprzez karanie sprawców.

Należy wprowadzić rozwiązania techniczne umożliwiające kierowcy w łatwy, zautomatyzowany sposób – za pomocą jednego kliknięcia – oznaczenie za pomocą autokomputera na nagraniu momentu i rodzaju wykroczenia. W konsekwencji powinno nastąpić niezwłocznie przekazanie odpowiednich danych do służb, wykorzystując aktualne uregulowania ustawowe, dotyczące możliwości karania sprawców wykroczeń na podstawie materiałów foto / video.

Rozwiązanie takie zwiększy nieuchronność kary za wspomniane wyżej wykroczenia, pozwalając je wyeliminować, a przez to – zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu pojazdów komunikacji miejskiej.

**Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:
15 września 2020 r., 13 października 2020 r. i 4 listopada 2020 r.**

Skład Rady WTP:

1. **Łukasz Bielecki** - Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (grupa ekologiczna)
2. **Andrzej Brzeziński** - Politechnika Warszawska (grupa naukowa)
3. **Tomasz Daszkiewicz** - Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)
4. **Adam Jędrzejewski** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto (grupa przedsiębiorców)
5. **Katarzyna Kaczmarska** - Warszawska Izba Gospodarcza (grupa przedsiębiorców)
6. **Agnieszka Krzyżak-Pitura** - Fundacja "Rodzic w mieście" (grupa społeczna)
7. **Maciej Krogulec** – Urząd Miasta Łomianki (grupa samorządowa)
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. **Bogdan Marcińczyk** - KMŁ Łomianki
2. **Grzegorz Dziemieszczyk** – Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)

Prace Rady WTP koordynował moderator dr Andrzej Kassenberg.