

KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE

nauka · praktyka · biznes



Będzin, dnia 26 marca 2020 r.

Prof. dr hab. Łukasz Szumowski

Minister Zdrowia

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z zagrożeniem, jakie niesie za sobą rozprzestrzenianie się pandemii koronawirusa COVID-19, wprowadzone zostało Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii Dz.U. 2020 poz. 491. W rozporządzeniu zmieniającym rozporządzenie z dnia 24 marca 2020 wprowadzono jedną zmianę, która w sposób zupełnie niepotrzebny utrudnia funkcjonowanie systemów transportu publicznego w wielu polskich miastach, nie spełniając przy tym założonej funkcji prewencyjnej.

Zapis brzmi:

„2. W przypadku gdy przemieszczanie się następuje: 2) środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 1a ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) – środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi połowa miejsc siedzących”.

Zapis ten jest nieelastyczny i niedostosowany do realiów występujących w środkach publicznego transportu zbiorowego. Założenie ustawy jest z gruntu poprawne i ma na celu zmniejszenie zatłoczenia w pojazdach komunikacji publicznej, lecz użyte w tym celu środki są nieadekwatne do realiów. Otóż nie liczba miejsc siedzących jest wyznacznikiem przestrzeni zajmowanej przez użytkownika takiego środka transportu, lecz powierzchnia przestrzeni pasażerskiej. Dochodzi więc do absurdalnych wprost sytuacji, w których w autobusie standardowym 12 metrowym podróżować mogą 22 osoby, a w tramwaju wysokopojemnym 30 metrowym tylko 14 osób. Wynika stąd, że w autobusie pojedynczy pasażer będzie dysponował przestrzenią 1,36 m², a w tramwaju 5,36 m².

W gronie ekspertów zajmujących się transportem tramwajowym, uznajemy, że w celu zachowania wzajemnych odległości pomiędzy pasażerami o wartości ponad 1,5 m, należy przyjąć za niezbędną przestrzeń dla podróżnego nie mniejszą niż 2,5 m². Oznacza to, że zakwestionowany przez nas zapis należałoby sformułować w następujący sposób:

„2) środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 1a ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) – środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, tyle osób aby każda z nich mogła zająć przestrzeń nie mniejszą niż 2,5 m²”.

Ponieważ szerokość autobusów i tramwajów w przybliżeniu wynosi 2,5m, w celu uproszczenia obliczeń, można również limit miejsc w pojazdach uzależnić od jego długości, tak, aby liczba pasażerów nie była większa niż długość pojazdu wyrażona w metrach. W takim wypadku zapis mógłby brzmieć następująco:

„2) środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 1a ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) – środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi długość tego środka wyrażona w metrach”.

Sugerujemy również, by w sposób jednoznaczny zwolnić kierujących pojazdami transportu zbiorowego z obowiązku kontroli stanu liczby pasażerów. Zadaniem kierujących jest bezpieczne prowadzenie pojazdów, ponadto kierujący nie mają fizycznych i technicznych warunków prowadzenia kontroli liczby pasażerów.

Liczymy na zrozumienie oraz na szybką reakcję.

Z wyrazami szacunku,

dr inż. Marek Bauer – prodziekan Wydziału Inżynierii Lądowej, Katedra Systemów Transportowych, Politechnika Krakowska;

dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz, prof. PL – kierownik Katedry Dróg i Mostów, Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Lubelska;

prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca, kierownik Katedry Dróg, Kolei i Inżynierii Ruchu, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska, przewodniczący Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej Polskiej Akademii Nauk; przewodniczący Rady Programowej KRAKOWSKICH DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO;

dr inż. Igor Gisterek – Pracownia Kolejowa Katedry Mostów i Kolei, Wydział Budownictwa Lądowego i Wodnego, Politechnika Wroclawska;

dr inż. Tadeusz Kopta - specjalista w zakresie inżynierii komunikacyjnej i polityki transportowej; rzeczoznawca SITK; biegły sądowy; przewodniczący Rady Programowej I Ogólnopolskiego Seminarium Specjalistycznego „Tramwaj innowacyjnym środkiem transportu – INNOWACYJNY TRAMWAJ 2019”;

dr inż. Jacek Makuch – Pracownia Kolejowa Katedry Mostów i Kolei, Wydział Budownictwa Lądowego i Wodnego, Politechnika Wroclawska;

dr inż. Jeremi Rychlewski, Zakład Budowy Mostów i Dróg Kolejowych, Instytut Inżynierii Lądowej, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, przew. sekcji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego SITK RP, ekspert Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, przewodniczący Rady Programowej II Ogólnopolskiego Seminarium Specjalistycznego „Tramwaj innowacyjnym środkiem transportu – INNOWACYJNY TRAMWAJ 2020”;

dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK, dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska;

dr inż. Jacek Szmagliński – Katedra Transportu Szynowego i Mostów, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Politechnika Gdańska;

mgr inż. Jarosław Szustek - Główny specjalista ds. inżynierii ruchu, Dział Rozwoju Systemu Tramwajowego, Biuro Utrzymania Infrastruktury, Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.

dr hab. inż. Lidia Żakowska, prof. PK - Katedra Systemów Transportowych, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska; Prezes SITK RP Oddz. w Krakowie (2014-2018).

mgr inż. Mirosław Bajor – dyrektor programowy cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes;

mgr Ewelina Nawara – dyrektor Wydawnictwa Media Pro Polskie Media Profesjonalne, organizatora wydarzeń branżowych z cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes.