



## **Fundacja Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR**

70-893 Szczecin, ul. Czwórdzińskiego 5; tel. 0517392265  
www.hussar.szczecin.pl, fundacja.hussar@gmail.com

Bank BGŻ 78 2030 0045 1110 0000 0158 3390  
KRS 0000314744; NIP 955-22-44-383; REGON 320578263

# Pasażer o ograniczonej mobilności

Raport po pilotażowym szkoleniu kierowców komunikacji miejskiej  
oraz audycie wybranych przystanków autobusowych w Szczecinie

Marta Murawska

Mariusz Tomasz Klimowicz

Szczecin, kwiecień 2013 r.

W dniu 4 lipca 2012 roku na terenie zajezdni SPA „Klonowica” Sp. z o.o. odbyło się pilotażowe szkolenie „Pasażer o ograniczonej mobilności”. Szkolenie składało się z części teoretycznej oraz praktycznej. Pomysłodawcami szkolenia były organizacje zrzeszające osoby niepełnosprawne, a współorganizatorami Urząd Miasta Szczecin oraz szczecińskie spółki autobusowe.

Najważniejsze szkoleniowe elementy dla kierowców pojazdów komunikacji miejskiej zostały przedstawione w formie filmu nagranych na płycie dołączonej do raportu. Mamy nadzieję, że ten instruktażowy film posłuży w celach szkoleniowych dla pozostałych kierowców, także tych, którzy dopiero, co rozpoczynają swoją karierę zawodową na stanowisku kierowcy autobusu. W końcu to od wyrozumiałego podejścia prowadzącego także bardzo wiele zależy, jaki końcowy efekt zadowolenia z usług transportu publicznego uzyskają pasażerowie o ograniczonych możliwościach ruchowych. Niemniej jednak w poniższym raporcie nie chcieliśmy skupiać się na zajęciach praktycznych skierowanych dla kierowców, ale przede wszystkim chcieliśmy poruszyć, na co zwracali również uwagę kierowcy: kwestie dostosowania infrastruktury przystankowej na terenie miasta oraz kwestie wyposażenia i rozplanowania wnętrza pojazdów komunikacji miejskiej.

Wyrażamy nadzieję, że raport ten będzie zaczątkiem do podjęcia wspólnych rozmów i działań zmierzających do polepszenia jakości obsługi pasażera o ograniczonej mobilności, z korzyścią dla wszystkich zainteresowanych stron. Zatem przejdźmy do infrastruktury przystankowej. W każdej z części wyodrębniliśmy przepisy dotyczące poszczególnych przykładów przystanków, następnie przedstawiając same przykłady ze stosownym komentarzem.

# Część I

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 30 poz. 430):

§ 43 ust. 5

Chodnik powinien być wyniesiony ponad krawędź jezdni lub pasa postojowego na wysokość od 6 do 16 cm i oddzielony krawężnikiem. Nie dotyczy stref zamieszkania, przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

§ 44 ust. 6

Urządzenia na chodniku, w szczególności podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe należy tak usytuować, aby nie utrudniały użytkowania chodnika, w tym przez osoby niepełnosprawne.

§ 120 ust. 4

Rampa łącząca peron z przejściem dla pieszych w poziomie jezdni powinna mieć szerokość równą peronowi i pochylenie nie większe niż 8%, dla umożliwienia korzystania z peronu przez osoby niepełnosprawne.

ust. 6

Peron w stosunku do główki szyny/poziomu jezdni powinien być wyniesiony nie mniej niż o 0,1 m.



Fot. 1 i 2 Przystanki dla autobusów linii 73 w Sławocieszach (od przystanku „Ośrodek” do „Lutyków”) bez peronów.



Fot. 3 i 4 Przystanek „Płocka” przy Uniwersytecie Szczecińskim dla autobusów linii 60, 61, 61bis, 81, 83, 523 i 529.



Fot. 5 Przystanek „Cukrowa” dla linii autobusowej nr 60 zlokalizowany na łuku uniemożliwiającym prawidłowy podjazd do za niskiego peronu z płyt betonowych.



Fot. 6 Przystanek „Autostrada” dla linii autobusowej nr 55 zlokalizowany na łuku i bez jakiegokolwiek peronu.



Fot. 7 i 8 Przystanek „Jugosławiańska” w obu kierunkach z uszkodzonym krawężnikiem peronowym.



Fot. 9 Przystanek „Plac Słowiański” w kierunku Dąbia Osiedle z uszkodzonym krawężnikiem peronowym.



Fot. 10 Przystanek „Podjuchy Pętla” dla linii autobusowych nr 55, 55bis, 61, 64, 66 i 533 ze złym stanem nawierzchni i peronów.



Fot. 11 Przystanek „Osiedle Słoneczne” dla linii autobusowych nr B, D, 54, 65, 71, 534. Perony wyremontowane, ale zapomniano o krawężnikach wtopionych umożliwiających osobom na wózkach inwalidzkich samodzielne poruszanie się. Nawierzchnia zatoczek obecnie w remoncie.



Fot. 12 i 13 Przystanki „Załom” w obu kierunkach z brakiem peronu przystankowego, a ponadto zatoka w kierunku Osiedla Kasztanowego jest za krótka i za wąska dla autobusu.

## Część II

1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 30 poz. 430):

§ 109 ust. 5

Słupy oświetleniowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności.

§ 109 ust. 6

Odległość lica słupa oświetleniowego nie powinna być mniejsza niż:

- 1) 1,0 m - od krawędzi jezdni nieograniczonej krawężnikami;
- 2) 0,5 m - od krawędzi pasa awaryjnego, pasa postojowego, utwardzonego pobocza lub opaski;
- 3) 1,0 m - od lica krawężnika na drodze klasy S lub GP;
- 4) 0,5 m - od lica krawężnika na drodze klasy G i drogach niższych klas;

§ 119 ust. 10

Wiata przystankowa powinna być oddzielna dla każdego kierunku ruchu i odsunięta od wewnętrznej krawędzi zatoki co najmniej o 1,5 m.

2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75 poz. 690):

§ 293 ust. 3

Wystawy sklepowe, gabloty reklamowe a także inne urządzenia techniczne nie mogą być wysunięte poza płaszczyznę ściany zewnętrznej budynku o więcej niż 0,5 m - przy zachowaniu użytkowej szerokości chodnika nie mniejszej niż 2 m oraz zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu dla osób z dysfunkcją narządu wzroku.

§ 294 ust. 1

Wpusty kanalizacyjne, pokrywy urządzeń sieci uzbrojenia terenu i instalacji podziemnych oraz inne osłony otworów, usytuowane na trasie przejścia lub przejazdu, powinny znajdować się w płaszczyźnie jezdni lub chodnika.



Fot. 14 i 15 Przystanek „Plac Matki Teresy” dla linii autobusowych nr 53, 58 i 67 zlokalizowany w miejscu, w którym latarnia oświetlenia ulicznego stoi zbyt blisko krawężnika, a przez co razem ze źle wyznaczonymi miejscami do parkowania na jezdni, skutecznie uniemożliwia prawidłowy podjazd autobusom do chodnika.



Fot. 16 i 17 Przystanek „Ogrody Skarbówka” dla linii autobusowych nr 51 i 532 z latarnią znajdującą się zbyt blisko krawężnika oraz złym stanem nawierzchni obu zatok.





Fot. 18 Przystanek „Wielgowo” dla linii autobusowych nr 73 i 534 z wjazdem do zatoki utrudniającym prawidłowy podjazd do peronu oraz z latarnią zlokalizowaną zbyt blisko krawężnika.



Fot. 19 Przystanek „Łubinowa” dla linii autobusowych nr B, D, 66, 71, 77 i 532 ze słupkiem przystankowym zlokalizowanym zbyt blisko krawędzi chodnika z powodu wąskiego peronu.



Fot. 20 Przystanek „Lniana” dla linii autobusowej nr 65 i 531 ze zlokalizowanym słupkiem przystankowym zbyt blisko krawężnika, uniemożliwiającym prawidłowy podjazd do peronu.

## Część III

1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 30 poz. 430):

§119 ust. 8

Zatoka autobusowa powinna być wykonana z zastrzeżeniem ust. 9, o parametrach niemniejszych niż:

- długość krawędzi zatrzymania - 20,0 m;
- szerokość zatoki przy jezdni - 3,0 m;
- szerokość zatoki - 3,5 m - jeżeli jest ona oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym;
- wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu - 30,0 m
- szerokość peronu - 1,5 m;
- pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce - 2,0 %, skierowane do krawędzi jezdni drogi lub zgodnie z jej pochyleniem, w zależności od warunków odwodnienia;

Skos wyjazdowy z drogi nie powinien być większy niż 1:8, a skos wjazdowy na drogę nie większy niż 1:4.

ust. 9

Dopuszcza się na ulicach klasy G, L i D inne parametry zatoki autobusowej dostosowane do wymiarów pojazdów, dla których jest ona przeznaczona.

§124 ust. 1

Pętla autobusowa powinna mieć parametry nie mniejsze niż:

- promień wewnętrznej krawędzi jezdni na pętli - 12 m;
- szerokość jezdni - 6 m;
- wyokrąglenie załomu krawędzi jezdni na pętli i jezdni drogi - łukiem o promieniu 20 m;

ust. 2

Peron przy pętli autobusowej powinien spełniać wymagania określone w §119 ust. 8.



Fot. 21, 22 i 23 Przystanek „Berlinga” dla linii autobusowej nr 53 (po lewej dawna zatoka autobusowa, zdjęcia na górze to obecna zatoka zaadaptowana z miejsc postojowych dla samochodów osobowych, o tragicznym stanie nawierzchni i bez wyprofilowania na wjeździe oraz wyjeździe).



Fot. 24 Przystanek „Żwirki i Wigury” dla linii autobusowych nr 53, 75 i 521 z niestandardową i za krótką zatoką.



Fot. 25 Przystanek „Wernyhory” dla linii autobusowych nr 53, 60, 75 i 521 z niestandardową i za krótką zatoką.



Fot. 26 Przystanki „Wolińska” dla linii autobusowych nr 77 i 522 ze zbyt krótkimi zatokami i drzewami na wjeździe i wyjeździe do/z zatoki.



Fot. 27 Przystanek „Krzekowo Kościół” dla linii autobusowych nr 75 i 521 ze zbyt krótką zatoką.



Fot. 28 Przystanek „Osów” dla linii autobusowych nr 51 i 532 z niestandardową zatoką uniemożliwiającą prawidłowy podjazd do peronu przy pierwszej próbie.



Fot. 29 Przystanek „Załom Szkoła” w kierunku Dąbia Osiedle zlokalizowany w miejscu uniemożliwiającym prawidłowy podjazd do zdeformowanego peronu przystankowego z wystającą wiatą przystankową oraz wygradzeniem szkoły.



Fot. 30 Przystanek „Załom Szkoła” w kierunku Osiedla Kasztanowego ze zlokalizowanym w połowie peronu wjazdem na prowizoryczny parking oraz wygradzeniem peronowym wchodzącym w skrajnię jezdni na wjeździe do zatoki.

## Część IV - Perony (nie)dostosowane



Fot. 31 Przystanek „Urząd Miasta” dla linii autobusowej nr 70 z latarnią oświetlenia ulicznego zlokalizowaną zbyt blisko krawężnika peronowego.



Fot. 32 Przystanek „Wielgowo Las” dla linii autobusowej nr 73 - na peronie w kierunku Dąbia błędnie wyprowadzono „ścieżkę prowadzącą” dla niewidomych. Zamiast na początku peronu, to na jego końcu.

## Część V – wnętrza części pasażerskiej pojazdów komunikacji miejskiej



Fot. 33 Widok na przestrzeń dla wózków w środku Solarisa Urbino 18, numer pojazdu 1298. W najnowszych Solarisach kosztem miejsca dla wózków wstawiane są kolejne miejsca siedzące oraz automaty biletowe. Nie jest to zbyt perspektywiczne działanie, ponieważ autobusem może zechcieć podróżować więcej niż jedna osoba z wózkiem dziecięcym, bądź inwalidzkim. Kierowcy podczas szkolenia zwracali uwagę, iż w takiej sytuacji każdy kolejny pasażer nie ma jak podróżować zgodnie z regulaminem przewozu.

# Wnioski

Co zrobić, aby było lepiej?

1. Opracować instrukcję obsługi osób niepełnosprawnych w komunikacji miejskiej (byłyby to wytyczne dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej, jak i dla samych osób niepełnosprawnych, które powinny sygnalizować w odpowiedni zamiar wejścia lub wyjścia z pojazdu albo inne komunikaty w stosunku do prowadzących).
2. Opracować listę przystanków i pętli komunikacji miejskiej, które kwalifikują się do przebudowy z punktu widzenia pasażera, jak i przewoźnika (który powinien zasięgnąć zdania u kierowców). Uwzględnić tą listę w bieżącym planie remontów ulic i chodników według ustalonego priorytetu.
3. Powołać zespół, składający się z pracowników poszczególnych jednostek odpowiedzialnych za transport publiczny, organizację ruchu, sprawy zieleni i przedstawicieli spółek przewozowych oraz przedstawicieli stowarzyszeń zrzeszających osoby niepełnosprawne, w celu możliwości omówienia i podjęcia wspólnych działań do zgłaszanych uwag, co do infrastruktury i zieleni w mieście, pod kątem utrudnień dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej, które to utrudnienia uniemożliwiają prawidłową obsługę pasażerów komunikacji miejskiej lub też stanowią swoiste zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zespół ten powinien również konsultować wszelkie projekty budowlane dotyczące przebudowy lub budowy przystanków komunikacji miejskiej, obiektów obsługi pasażerów, rozplanowania wnętrza oraz oznakowania pojazdów komunikacji miejskiej.
4. Opracować standardy budowy peronów przystankowych, które byłyby uzgodnione przez wszystkie zainteresowane strony (Urząd Miasta, ZDiTM, przewoźników i przede wszystkim organizacje osób z dysfunkcją narządu ruchu i wzroku).

Marta Murawska

marta.murawska.wiceprezes@gmail.com

Mariusz Tomasz Klimowicz

m.klimowicz@gazeta.pl



## Fundacja Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR

70-893 Szczecin, ul. Czwojdziańskiego 5; tel. 0517392265  
www.hussar.szczecin.pl, fundacja.hussar@gmail.com

Bank BGŻ 78 2030 0045 1110 0000 0158 3390  
KRS 0000314744; NIP 955-22-44-383; REGON 320578263