

Ekspertyza

w odniesieniu do Działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny transport zbiorowy

w zakresie następujących pojazdów: autobusy miejskie z uwzględnieniem trolejbusów, autobusy użytkowane w komunikacji międzymiastowej (wykonujące regularny przewóz osób), tramwaje.

RAPORT KOŃCOWY



Zamawiający:

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY**

Wykonawca:

EU-CONSULT sp. z o.o.
ul. Toruńska 18 C, lokal D
80-747 Gdańsk



Cytowanie: P. Borkowski, Ekspertyza w odniesieniu do Działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny transport zbiorowy, Eu-Consult, Gdańsk 2021 r.

Spis treści

I.	Główne wnioski z przeprowadzonych prac badawczych	7
II.	Szczegółowe wyniki badania dostosowania taboru w przewozach komunikacji zbiorowej w Polsce do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności	17
1.	Wprowadzenie	17
2.	Zagadnienia regulacyjne.....	20
2.1.	Europejskie uwarunkowania poprawy dostępności transportowej dla osób z ograniczeniami	20
2.2.	Polskie uwarunkowania regulacyjne	21
3.	Rozwiązania poprawiające dostępność w wybranych krajach europejskich.....	28
3.1.	Działania na rzecz dostępności - Republika Federalna Niemiec.....	28
3.2.	Działania na rzecz dostępności – Wielka Brytania.....	32
4.	Dostępność transportowa w Polsce – wyniki badań	36
4.1.	Oczekiwania klientów transportu.....	36
4.2.	Dostępność w świetle wskazań przewoźników.....	42
4.3.	Dostępność w świetle wskazań organizatorów transportu	47
5.	Uwarunkowania wprowadzania i obsługi transportu – studia przypadków.....	52
5.1.	Studium 1 – transport autobusowy i tramwajowy.....	52
5.2.	Studium 2– transport trolejbusowy	55
5.3.	Studium 3 - producenci pojazdów komunikacji miejskiej i międzymiastowej.....	58
5.4.	Ocena ekspercka.....	59
6.	Rekomendacje.....	65
6.1.	Uwarunkowania do zaleceń w zakresie minimalnych wymogów dostępności	65
6.2.	Rozwiązania dla poszczególnych grup osób o ograniczonej mobilności.....	67
6.3.	Propozycja regulacyjna.....	76
6.4.	Propozycja legislacyjna	86
	Spis tabel	101
	Spis rysunków.....	101
	Bibliografia.....	103

Słownik pojęć

Autobus niskopodłogowy - autobus, w którym co najmniej 35% powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących (lub w jego przedniej części, w przypadku pojazdów przegubowych bądź na pokładzie dolnym w przypadku pojazdów dwupokładowych) stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednej drzwi głównych.¹

Drzwi-drzwi (ang. door-to-door) – w transporcie, system przemieszczenia bezpośrednio z punktu początkowego do docelowego podróży bez konieczności przemieszczenia się do i z przystanku.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

Komunikacja międzymiastowa – komunikacja dalekobieżna odbywająca się na duże odległości na trasach międzymiastowych.

Komunikacja miejska - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, albo miasta i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miejsce priorytetowe – miejsce w pojeździe z pierwszeństwem użytkowania przez określoną osobę (np. starszą, niepełnosprawną, kobietę w ciąży). Różne rodzaje priorytetów powinny być odpowiednio oznakowane piktogramami i/lub opisem słownym.

Niepełnosprawność - według definicji Światowej Organizacji Zdrowia, ograniczenie lub brak zdolności do wykonywania czynności w sposób lub w zakresie uważanym za normalny dla człowieka, wynikające z uszkodzenia i upośledzenia funkcji organizmu.

Niepełnosprawność ruchowa – ograniczenie możliwości przemieszczania ze względu na uwarunkowania zdrowotne (uszkodzenia i upośledzenia funkcji organizmu).

Niepełnosprawny - osoba, której stan fizyczny, psychiczny lub umysłowy trwale lub okresowo utrudnia, ogranicza bądź uniemożliwia wypełnianie ról społecznych, a w szczególności ogranicza zdolności do wykonywania pracy zawodowej, jeżeli uzyskała orzeczenie: o zakwalifikowaniu do jednego z trzech stopni niesprawności albo orzeczenie o całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy, a jeżeli nie ukończyła 16-ego roku życia – orzeczenie o rodzaju i stopniu niepełnosprawności.

Ograniczenie zdolności ruchowej / ograniczenie mobilności - wszelkie ograniczenie utrudniające przemieszczenie danej osoby, które może dotyczyć szerokiej grupy osób (ang. PRM - people with reduced mobility): poruszających się na wózkach, o kulach czy balkonikach – z tzw. niepełnosprawnością ruchową, ale także kontuzjowanych, poruszających się z dziećmi, kobiet w ciąży, otyłych, ze zbyt niskim wzrostem czy po prostu osób starszych.

Przystanek komunikacyjny - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie

¹ Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. Urz. UE L 153 z 18.06.2015 r.), pkt 2.1.4.

z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.).

Publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Wózek inwalidzki - pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego.

I. Główne wnioski z przeprowadzonych prac badawczych

Niniejszy raport przedstawia wyniki badania dot. Działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny transport zbiorowy – w zakresie następujących pojazdów: autobusy miejskie z uwzględnieniem trolejbusów, autobusy użytkowane w komunikacji międzymiastowej (wykonujące regularny przewóz osób), tramwaje. W ramach ekspertyzy określono priorytetowe i pozostałe cele, konieczne dla kompleksowej realizacji rządowego programu Dostępność Plus w kontekście ww. Działania. Punktem wyjścia dla określenia tych celów jest obecny stan prawny. Wynikiem ekspertyzy jest określenie propozycji działań legislacyjnych i organizacyjnych uwzględniających polską specyfikę na tle rozwiązań stosowanych w wybranych państwach europejskich zmierzających do poprawy dostępności transportu zbiorowego w kontekście ww. Działania 6 rządowego programu Dostępność Plus.

Badanie zostało zrealizowane w następującym układzie:

1. Identyfikacja obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej regulacji prawnych w zakresie zapewnienia dostępności środków transportu dla osób z ograniczeniami;
2. Analiza rozwiązań legislacyjnych przyjętych w wybranych krajach europejskich (Wielka Brytania, Republika Federalna Niemiec) w celu potencjalnej aplikacji metodą wzorca na terenie Polski;
3. Ocena stanu faktycznego dostosowania polskiego transportu publicznego do potrzeb osób o szczególnych potrzebach transportowych przeprowadzona poprzez badania kwestionariuszowe na reprezentatywnych grupach zarówno użytkowników transportu, jak i przewoźników i organizatorów transportu, w celu identyfikacji potencjalnej luki w zakresie dostosowania do wymogów stawianych przez Unię Europejską;
4. Ocena – metodą case study – aplikacji różnych rozwiązań ułatwiających przemieszczanie osobom z ograniczeniami mobilności w poszczególnych środkach transportu: autobusach miejskich, trolejbusach, tramwajach, autobusach międzymiastowych;
5. Rekomendacje dla ustawodawcy polskiego w zakresie narzędzi i legislacji mającej doprowadzić do zapewnienia dostępności do transportu publicznego dla wszystkich grup użytkowników podlegających ograniczeniom mobilności.

Wyniki przeprowadzonych badań pierwotnych i analiz przedstawiono jako podsumowanie i streszczenie najważniejszych wniosków i rekomendacji w dalszej części tego rozdziału, natomiast szczegółowe wyniki badań, na podstawie których sformułowano przedstawione tu wnioski, znajdują się w części II.

1. Ocena aktualnego stan realizacji postulatów dostępności w prawie polskim

Przegląd prawa krajowego wskazuje na dobre ogólne umocowanie postulatu zapewnienia dostępności transportowej osobom z ograniczeniami mobilności, w szczególności osobom niepełnosprawnym. W szczególności art. 12 ust. 2 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na „uwzględnianie w szczególności potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych”. Wskazany przepis odnosi się do elementów uwzględnianych przy sporządzaniu planu transportowego, musi być więc brany pod uwagę przez JST (Jednostki Samorządu Terytorialnego). Przekaz ten jest wzmocniony dodatkowo treścią art. 25, w którym (ust.3 pkt 5) obliguje

się organizatorów publicznego transportu zbiorowego do formułowania wymagań w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Inne akty wpływające na funkcjonowanie transportu publicznego, jak np. Ustawa prawo o ruchu drogowym, mają (z punktu widzenia odniesień do osób o szczególnych potrzebach transportowych w kontekście transportu publicznego) jedynie charakter pomocniczy, bowiem ich zapisy skupiają się na kwestiach pośrednich, jak np. oznakowanie pojazdów przewożących niepełnosprawnych, ale nie dotyczą sedna problemu – a więc standardu samego taboru.

W tym kontekście zwrócić należy jednak uwagę na praktyczną aplikacyjność zasad. Otóż JST niekoniecznie czują się powyższymi zapisami jednoznacznie zobligowane do faktycznego zapewnienia dostępności. Ponieważ skonkretyzowane wymogi dotyczące określonych parametrów technicznych nie są sprecyzowane w ustawie, zatem spełnienie postulatu „zapewnienia dostępności” może być różnorako interpretowane. Jak wynika z przeprowadzonych badań kwestionariuszowych (zob. punkt 3) zarysowuje się wyraźna rozbieżność między opiniami JST i przewoźników, a odczuciami osób z ograniczeniami mobilności w zakresie spełnienia tego postulatu. Wynika to z odmiennej interpretacji pojęcia „wystarczających działań”. W rozumieniu organizatorów czy przewoźników, samo wprowadzenie na wybrane trasy np. autobusów niskopodłogowych jest już działaniem na rzecz poprawy dostępności, podczas, gdy klienci transportu oczekiwaliby takich udogodnień nie na wybranych kursach, ale zawsze – w regularnych przewozach. Obie strony różnią się też w postrzeganiu tego, co stanowi „odpowiedni standard techniczny” pozwalający na spełnienie zasady równego dostępu także dla osób z ograniczeniami. Wynika to wprost z braku ustawowej definicji minimalnych parametrów technicznych.

Taka konkretyzacja wymogów następuje faktycznie jedynie w odniesieniu do autobusów szkolnych (par. 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia) ale i tam jest nieprecyzyjna, bowiem nie wskazuje na konkretne wartości brzegowe (jak wymiary), a jedynie wymienia niezbędne urządzenia. W podobny sposób do problemu odnosi się Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, które podobnie podejmuje problem wypunktowania udogodnień, ale nie podejmuje próby ich opisanie. Takie podejście niewątpliwie ma swoje zalety – np. niewykluczający dla niektórych producentów pojazdów charakter, pozwala też na większą swobodę decyzji zakupowych, ale w praktyce może prowadzić do jedynie częściowej realizacji celu, jakim jest dostosowanie taboru do potrzeb osób z ograniczeniami. W tym kontekście warto spojrzeć bliżej na rozwiązania zastosowane w dwóch krajach europejskich – Wielkiej Brytanii i Republice Federalnej Niemiec.

Podsumowując – regulacje obecne w prawie polskim zawierają jedynie ogólne wskazania, których realizacja jest delegowana na poziom jednostek samorządu terytorialnego (JST). To JST mają doprowadzić do zapewnienia odpowiedniego poziomu usług. Jest to podejście podobne do niemieckiego, gdzie również następuje delegacja na niższy szczebel i odmienne od brytyjskiego.

2. Przegląd rozwiązań europejskich – wnioski dla implementacji polskiej

Porównanie podejścia regulacyjnego między Republiką Federalną Niemiec a Wielką Brytanią wskazuje na zastosowanie dwóch odmiennych praktyk w zakresie dostosowania transportu do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności (zob. tabela 1).

Tabela 1 Systemy regulacyjne w zakresie dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

Obszar	Wielka Brytania	Republika Federalna Niemiec
Akt prawny rangi ustawy	Public Service Vehicles Accessibility Regulations (PSVAR)	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen – BGG Wraz z Personenbeförderungsgesetz , PBefG
Czy określono ogólne zasady dostępu dla osób z ograniczeniami?	Tak	Tak
Czy określono szczegółowe zasady w akcie krajowym	Tak	Nie
Delegacja na niższy niż krajowy poziom	Nie	Tak
Termin dostosowania	Tak	Nie
Czy objęto wszystkie pojazdy	Nie	Nie
Lista udogodnień	Tak	Tak (w regulacjach szczegółowych na niższych poziomach)
Skonkretyzowane wymogi techniczne (opis techniczny wymogów)	Tak	Tak/Nie (zależnie od regulacji niższego poziomu)
Potrzeby osób innych niż niepełnosprawne	Nie	Tak/Nie (zależnie od regulacji niższego poziomu)

Źródło: Opracowanie własne.

W Wielkiej Brytanii postawiono na bezpośrednią i bardzo szczegółową regulację, z ustawą PSVAR wskazującą na konkretne wymogi techniczne i dokładnie opisującą każdy element rozwiązania technicznego. W Niemczech w prawie krajowym znajdują się ogóle zapisy mówiące o konieczności dostosowania transportu publicznego do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności, przy założeniu delegacji konkretnych rozwiązań na niższe szczeble administracji (władze krajów związkowych oraz wręcz samorządy). Oba systemy mają zalety i wady. System brytyjski wymusza dostosowanie do konkretnych minimalnych wymogów. System niemiecki daje poszczególnym samorządom dużo więcej swobody, ale zawiera bezpiecznik w postaci wymogu uzyskania licencji przez przewoźników wydawanych przez urząd centralny. Różnica w obu podejściach ma też charakter ustrojowy.

Niemcy są republiką federalną, zatem system prawny jest tak skonstruowany by sprzyjać maksymalnej decentralizacji. Polska nie ma charakteru federacyjnego, wydaje się zatem, iż podejście brytyjskie z regulacją rangi ustawy byłoby bardziej przystającym do krajowej kultury prawnej. W kontekście wprowadzania regulacji na poziomie ustawowym należy jeszcze odnieść się do wymogów w zakresie osób z innymi niż niepełnosprawność ograniczeniami. Otóż w regulacjach szczebla centralnego (brytyjskich) szczegółowych regulacji w tym zakresie nie ma. W niemieckich regulacjach szczegółowych, tworzonych na poziomie miast pojawiają się one natomiast dość często. Wydaje się jednak, iż regulacje w tym zakresie są stosunkowo mało ingerujące w standardy techniczne. Jako takie, korzystniej jest je wprowadzić w warunkach polskich, w ramach krajowego aktu prawnego, w ograniczonym zakresie - jako zasadę właściwego znakowania miejsc oraz miejsc pierwszeństwa, pozostawiając jednocześnie samorządom możliwość dalszego dopracowania takich rozwiązań.

3. Dostępność w świetle badań – użytkownicy a przewoźnicy i organizatorzy transportu

Ocena zmian, jakie nastąpiły w zakresie dostosowania polskiego transportu pasażerskiego do potrzeb osób z ograniczeniami, dokonana przez takie osoby, jest pozytywna. W świetle badań nadspodziewanie dużo jest wskazań oceniających transport publiczny jako dobrze lub bardzo dobrze dostosowany do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności - 58% w odniesieniu do pojazdów komunikacji miejskiej i 46% w autobusowej komunikacji międzymiastowej. Jednakże wyniki te są bardzo wewnątrznie zróżnicowane względem różnych grup użytkowników. Niepełnosprawni gorzej oceniają faktyczne dostosowanie (48% dobrze postrzega komunikację publiczną w mieście, ale tylko 38% międzymiastową). W grupie osób z innymi niż niepełnosprawność ograniczeniami te wskaźniki są dużo wyższe (64% pozytywnych ocen komunikacji miejskiej i 47% międzymiastowej). Na tej podstawie wnioskować można, że nacisk regulacyjny powinien być w Polsce położony przede wszystkim na doprecyzowanie wymagań stawianych transportowi na rzecz niepełnosprawnych.

Warta uwagi jest też kwestia dużo lepszych ocen transportu miejskiego niż międzymiastowego, co może być wskazówką, że jednak rozwiązania legislacyjne są skuteczne (ustawowa możliwość określania standardu usług publicznych przez JST, co czynione jest na poziomie uchwał rad miast, podczas gdy w przypadku transportu międzymiastowego nie ma takowych zapisów). Jeśli zestawić to ze zbiorem usprawnień, które w opinii osób z ograniczeniami mobilności mają największe znaczenie, to ponad 50% wskazań uzyskuje postulaty wprowadzenia pojazdów niskopodłogowych i miejsc na wózki dla niepełnosprawnych (w tym przypadku jest to nawet 90% wskazań), komunikatów głosowych, zapewnienia miejsca dostosowanego do przewozu wózków dziecięcych.

Jeżeli chodzi o oceny przewoźników, to odbiegają one od ocen użytkowników na plus. Przewoźnicy oceniają dostosowanie swojego taboru do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności jako dobre i bardzo dobre (takie oceny formułuje niemal 100%(!) przewoźników autobusowych, 76% tramwajowych, 66% trolejbusowych i 43% autobusowych międzymiastowych). Nieliczni oceniają je jako złe (9% obsługujących tramwaje i 15% autobusy międzymiastowe). Widoczne są dwie tendencje. Po pierwsze dużo lepiej oceniane jest dostosowanie autobusów komunikacji miejskiej na tle innych pojazdów, najgorzej zaś autobusów międzymiastowych. Po drugie widoczny jest znaczny rozdzwitek między ocenami użytkujących pojazdy osób z ograniczeniami, a przewoźników. Wynika to z innego

postrzegania pojęcia „dostosowania do potrzeb”. Przewoźnicy wprowadzając jakikolwiek element poprawiający dostosowanie transportu uważają, że podjęli istotne działanie na rzecz poprawy sytuacji osób z ograniczeniami mobilności, podczas, gdy ci ostatni oczekują pełnej realizacji ich oczekiwań. Warto jednak zauważyć, że ponad 60% przewoźników zamierza w najbliższych 5 latach dokonać wymiany taboru na nowy. Badanie przewoźników dostarcza też bardzo silnego argumentu za ustawowym uregulowaniem standardu technicznego pojazdów dostosowanych. Duża liczba ankietowanych przewoźników wskazywała na brak takiego standardu, jako istotną barierę w podejmowaniu decyzji zakupowych. Drugą często wskazywaną barierą były kwestie braku odpowiednich zasobów finansowych na wymianę taboru.

W odniesieniu do trzeciej badanej grupy – organizatorów transportu – można stwierdzić, iż ich opinie na temat stanu zapewnienia właściwego transportu dla osób z ograniczeniami mobilności, pokrywają się z opiniami przewoźników. W zakresie komunikacji miejskiej 1/3 samorządowców uważa, że bardzo dobrze wywiązuje się z zadania zapewnienia transportu odpowiedniego dla osób z ograniczeniami, dalsze 73% uważa, iż wypełnia to zadanie dobrze. Nieliczne są oceny złe (0,24%) i brak jest ocen bardzo złych. Oceny dotyczące floty pojazdów międzymiastowych są bardziej krytyczne, i wskazują na duży (ponad 50%) odsetek samorządów, które uważają, iż potrzeby osób z ograniczeniami, spełnione są w sposób przeciętny ze sporą liczbą wskazań na zły (ponad 15%). Przy czym wydaje się to być odzwierciedleniem także faktu, iż za organizację tych przejazdów nie odpowiadają samorządy, jest im więc dużo łatwiej o krytykę stanu faktycznego.

Zaskakujących wyników dostarcza badanie faktycznie formułowanych przez organizatorów transportu wymagań dotyczących cech taboru w przetargach. Najczęściej stawianym wymogiem jest wymóg obsługi połączeń pojazdami niskopodłogowymi, ale i tak stawiany jest on jedynie w nieco ponad 10% przypadków. Wobec innych udogodnień oczekiwania są formułowane w mniej niż 10% przypadków. W praktyce zatem, to sami przewoźnicy stawiają producentom dużo częstsze i bardziej restrykcyjne wymagania, niż samorządy, za których zadanie należałoby to uznać. Wydaje się więc słusznym ustawowe uregulowanie minimalnego standardu dotyczącego pojazdów, przynajmniej wymieniając zakres niezbędnych udogodnień, w jakie powinny być one wyposażone.

4. Faktyczne dostosowanie przewoźników i producentów – studia przypadków

Ocena faktycznych możliwości producentów oraz analiza stanu dostosowania taboru wybranych organizatorów transportu i przewoźników dostarcza praktycznych wskazówek w zakresie wdrożenia minimalnych wymogów dla transportu publicznego. Przede wszystkim potwierdza się wstępna ocena wynikająca z lektury specyfikacji technicznych nowych pojazdów - standard nowo produkowanych pojazdów jest wystarczającym, aby spełnić wszystkie oczekiwania osób o ograniczeniach mobilności. Nie ma więc specjalnej potrzeby bardzo dokładnego regulowania parametrów technicznych poszczególnych elementów wyposażenia. Regulacja powinna jednak zawierać co najmniej listę niezbędnych udogodnień, w które wyposażone muszą być wszystkie pojazdy (można też rozważyć zasadę dostosowania 90% pojazdów, tak, aby pozostawić swobodę korzystania z taboru nie w pełni dostosowanego na trasach, gdzie jest to niemożliwe z przyczyn obiektywnych – ze względu na wąskie uliczki, strome góry itp.). Skoro problemem nie są nowe pojazdy – które spełniają wymagania - tylko stan aktualnej floty pojazdów obsługujących transport publiczny, zatem celowe jest wyznaczenie maksymalnego terminu do którego wszystkie użytkowane pojazdy powinny być

wyposażone w wymienione udogodnienia. Ma to spore znaczenie dla mniejszych przewoźników, którzy chętnie kupują stary sprzęt wycofywany z użytku w innych krajach europejskich. Tu regulacja powinna być ostra. Studia przypadków przygotowane w miastach wykorzystujących zarówno systemy autobusowe, trolejbusowe, jak i tramwajowe wskazują na duże nasycenie nowoczesnymi pojazdami. Jest ono największe w odniesieniu do autobusów komunikacji miejskiej, mniejsze zaś w odniesieniu do taboru tramwajowego. Wymiana tego ostatniego następuje zdecydowanie wolniej. Podobnie zresztą dużo mniejsze jest nasycenie dostosowanymi do potrzeb osób z ograniczeniami autobusami w segmencie przewozów międzymiastowych. Wynika to m.in. z innych niż w autobusowej czy trolejbusowej komunikacji miejskiej wymogów technicznych konstrukcji takich pojazdów, ale też z wysokiego jednostkowego kosztu zakupu. Oznacza to wolniejsze, niż w przypadku autobusów miejskich, wycofywanie starszych, niedostosowanych pojazdów. Warto tu zwrócić uwagę na zasadniczą różnicę między konstrukcją autobusu miejskiego (wliczając w to trolejbusy), a autobusu międzymiastowego. O ile w konstrukcji tych pierwszych widać na przestrzeni lat dążenie do obniżenia poziomu podłogi i zastępowania starszych projektów nowymi – właśnie niskopodłogowymi, to w odniesieniu do autobusów międzymiastowych takie zmiany nie nastąpiły. Wręcz przeciwnie daje się zauważyć tendencję do konstruowania autobusów o wyższych podwoziach, często piętrowych. Wynika to z technicznych warunków użytkowania obu rodzajów pojazdów. W tej sytuacji dostępność dla osób z poważnymi ograniczeniami (w uproszczeniu – poruszających się na wózkach) możliwa jest jedynie poprzez montaż wind.

W odniesieniu do samej potrzeby regulacji, w badanych miastach przewoźnicy i organizatorzy transportu zazwyczaj wskazują, iż istniejące przepisy są wystarczające i nie ma potrzeby wprowadzać nowych. To przeświadczenie wynika przede wszystkim z tego, że szczegółowe regulacje faktycznie istnieją – w dużych miastach. Są przyjmowane uchwałami rad miasta i precyzują wymogi stawiane funkcjonalności taboru. Można nawet przypuszczać, że są one lepiej dostosowane do lokalnych oczekiwań niż byłaby regulacja w prawie krajowym. Problemem jest natomiast brak analogicznych regulacji na szczeblu samorządowych w mniejszych miastach (a także w odniesieniu do przewozów międzymiastowych).

W tym miejscu warto rozważyć kwestię pożądanego modelu docelowego, jako argumentu za regulacją. Skoro modelem docelowym jest transport publiczny dostosowany do potrzeb osób z ograniczeniami, nie można uciekać od regulacji i liczyć wyłącznie na naturalnie następujące procesy zastępowania taboru. Tempo tych procesów jest dobre – w dużych miastach. W miastach średnich będzie już dużo wolniejsze, przy ryzyku wymiany taboru na przestarzały wycofywany z miast Europy Zachodniej. Ekonomicznie uzasadnionym rozwiązaniem jest gradacja tempa wprowadzania nowego taboru i stopniowego wyłączenia z ruchu taboru niespełniającego wymogów. Po pierwsze, można ograniczyć przepis dotyczący zapewnienia odpowiedniego standardu wyłącznie do nowego taboru, z jednoczesnym zastrzeżeniem, że stary musi być zastąpiony spełniającym nowe normy w pewnej perspektywie czasowej (w warunkach polskich 6-9 letniej). Innym rozwiązaniem jest stopniowe dochodzenie do 100% udziału poprzez coroczny wzrost udziału procentowego nowego, dostosowanego taboru w całej flocie (warto zauważyć, że w przypadku przewoźników dysponujących bardzo małym licznym taboru zastosowanie takiego rozwiązania może być niemożliwe). Natomiast obawy miast o nadmierną regulację, a także możliwe zakłócenia procesów wolnokonkurencyjnego wyboru taboru przez nazbyt restrykcyjne przepisy eliminujące niektórych producentów, można wyeliminować dzieląc regulację na część podstawową (obowiązkowa regulacja minimum) i rozszerzoną (która miałaby formę rekomendacji).

5. Rekomendacje regulacyjne

Przeprowadzona ocena uwarunkowań wprowadzenia dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności pojazdów pozwala na sformułowanie podstawowej rekomendacji jak niżej [szczegółowa dyskusja oraz dodatkowe rozwiązania opcjonalne zostały przedstawione w rozdziale 6.3].

1. Pojazdy niskopodłogowe i system „przykłąku”.

1.1 Autobusy i trolejbusy użytkowane w komunikacji miejskiej powinny być pojazdami niskopodłogowymi.

1.2 Jeżeli pojazd wyposażony jest w windę na wózki, nie stosują się do niego zapisy punktu 1.1.

1.3 Autobus miejski/trolejbus/autobus międzymiastowy niskopodłogowy musi być wyposażony w system pozwalający na obniżenie podłogi od strony pojazdu, z której znajdują się drzwi.

1.4 Mechanizm opuszczenia podłogi powinien być uruchamiany wyłącznie przez kierowcę.

1.5 Powinno być wprowadzone techniczne ograniczenie maksymalnej prędkości w przypadku, gdy pojazd przemieszcza się z opuszczoną podłogą.

2. Miejsce na wózki dla niepełnosprawnych

2.1 Pojazdy publicznej komunikacji miejskiej powinny posiadać co najmniej jedno miejsce wyznaczone do przewozu wózka dla niepełnosprawnych

2.2 Przestrzeń wyznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w pas bezpieczeństwa oraz system unieruchomienia wózka.

2.3 Osoba poruszająca się na wózku musi mieć możliwość samodzielnego zapięcia pasa bezpieczeństwa i unieruchomienia wózka z wykorzystaniem systemu, o którym mowa w punkcie 2.2.

2.4 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być odpowiednio oznaczona.

2.5 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w oparcie dla pleców umiejscowione centralnie w stosunku do osi wózka od strony oparcia wózka.

2.6 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w poziomą poręcz przynajmniej wzdłuż jednej ze wzdłużnych krawędzi tej przestrzeni.

2.7 Powinien być zachowany odstęp pomiędzy poręczą a ścianą pojazdu.

2.8 Zatoka, w której przewożony jest wózek dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w słupki.

2.9 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych jest przestrzenią współdzieloną i może być wykorzystana – jeśli nie jest wykorzystywana przez niepełnosprawnego do przewozu wózka dziecięcego lub bagażu.

3. Rampy

3.1 Każdy pojazd komunikacji miejskiej powinien być wyposażony przynajmniej w jedną rampę wjazdową. Rampa może być wysuwana na żądanie.

3.2 Jeżeli infrastruktura przystankowa na trasie przejazdu pozwala na bezpośrednie opuszczenie/wjazd do pojazdu wózka bez konieczności użycia rampy, jej instalacja nie jest konieczna.

4 Windy

4.1 Każdy pojazd komunikacji międzymiastowej powinien być wyposażony w windę dla wózków inwalidzkich

4.2 Obowiązek wskazany w punkcie 4.1 może być zniesiony w przypadku gdy pojazd jest niskopodłogowy i wyposażony w rampę jak wskazana w punkcie 3

4.3 Konstrukcja windy musi zapewnić możliwość bezpośredniego wjazdu z platformy windy na pokład autobusu międzymiastowego.

4.4 Autobus wyposażony w windę musi posiadać wyznaczoną przestrzeń dla przewozu wózka dla niepełnosprawnych.

5. Wejście i drzwi wejściowe

5.1 Przynajmniej jedno drzwi wejściowe do autobusu/trolejbusu komunikacji miejskiej powinny być przeznaczone na potrzeby wjazdu/wyjazdu wózka dla niepełnosprawnych i mieć minimalną szerokość 800 mm.

5.2 Kierowca musi mieć zapewnione niezakłócone pole obserwacji drzwi, jeżeli wyposażone są w rampę lub windę (dopuszczalne jest stosowanie lusterka).

5.3 Drzwi wejściowe przeznaczone dla wózków inwalidzkich powinny być odpowiednio oznakowane z zewnątrz w sposób umożliwiający orientację wsiadającym.

5.4 Drzwi znajdujące się w najbliższej odległości od miejsc priorytetowych powinny być oznakowane w sposób umożliwiający orientację wsiadającym.

5.5 Należy zapewnić niezakłócony przeszkodami (np. stopniami, słupkami) dostęp od drzwi wejściowych przeznaczonych dla wózków do przestrzeni dla wózków.

5.6 Drzwi główne powinny być wyposażone w poręcze z obu stron.

6. Oznakowanie

6.1 W pojazdach należy stosować wyraźne oznakowanie z zewnątrz wszystkich drzwi wejściowych piktogramami uniwersalnie rozpoznawalnymi wskazującymi na ich przeznaczenie dla poszczególnych grup osób z ograniczeniami mobilności.

6.2 W pojazdach należy stosować oznakowanie od wewnątrz drzwi przeznaczonych dla wózków.

6.3 W pojazdach należy stosować oznakowanie piktogramami przestrzeni dla wózków oraz wszystkich miejsc priorytetowych.

6.4 W pojazdach wyposażonych w przestrzeń do przewozu wózków dla niepełnosprawnych należy wprowadzić oznakowanie kierunku, w którym powinien być ustawiony wózek dla niepełnosprawnych w trakcie jazdy.

7. Przyciski

7.1 W pojazdach wyposażonych w przestrzeń do przewozu wózków dla niepełnosprawnych przyciski umożliwiające otwieranie drzwi powinny być ulokowane na wysokości zapewniającej dostęp do nich osobie siedzącej na wózku.

7.2 Przycisk umożliwiający wysunięcie rampy lub sygnalizację do kierowcy powinien być umieszczony w zasięgu ręki podróżującego na wózku inwalidzkim.

7.3 Co najmniej jeden przycisk sygnalizacyjny powinien być umieszczony w zasięgu osób podróżujących na miejscach priorytetowych i dostępny z pozycji siedzącej.

7.4 Na powierzchni przycisków powinny być umieszczone oznaczenia w alfabecie Braille'a.

7.5 Wszystkie przyciski powinny mieć kolor odznaczający się od otoczenia oraz od powierzchni, na której są zamontowane.

7.7 Aktywacja przycisku powinna powodować adekwatną sygnalizację u kierowcy.

9. Wyświetlacz

9.1 Pojazd powinien być wyposażony w wyświetlacz wyświetlający co najmniej nazwę aktualnego przystanku, nazwę kolejnego przystanku, numer linii/oznaczenie trasy, kierunek.

9.2 Informacje wyświetlane na wyświetlaczy powinny być wyświetlone czcionką wyraźnie odróżniającą się od tła.

10. System informacji dźwiękowej

10.1 Pojazd powinien być wyposażony w system informacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie wewnątrz pojazdu minimum: informacji o bieżącym przystanku, informacji o kolejnym przystanku, informacji o numerze linii/trasie i kierunku jazdy.

11. Podłogi, schody i poręcze

11.1 Wszystkie podłogi w pojazdach powinny być wykonane z materiałów antypoślizgowych.

11.2 Wszystkie krawędzie podłóg powinny być oznakowane kontrastowym kolorem.

11.3 W autobusach międzymiastowych dopuszcza się schody pod warunkiem, że

- a) ich powierzchnia wykonana jest z materiałów antypoślizgowych,
- b) ich krawędzie będą oznakowane odróżniającym się kolorem.

11.4 Poręcze są obowiązkowe w pojazdach komunikacji miejskiej i powinny poza wymogami wskazanymi wyżej, być montowane także na każdej ścianie – w miejscach do których nie przylegają miejsca siedzące.

12. Miejsca priorytetowe

12.1 W każdym pojeździe powinny znaleźć się minimum 2 [Opcjonalnie 4] miejsca priorytetowe o wyższej konstrukcji, tzn. z podwyższonym siedzeniem ułatwiającym wstawanie/siadanie.

12.2 W każdym pojeździe powinny znaleźć się minimum 2 miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży.

13. Wymogi wskazane w punktach 2-12 odnoszące się pojazdów wykorzystywanych w komunikacji miejskiej stosuje się także do składów tramwajowych, z tym zastrzeżeniem, że wymogi te stosuje się oddzielnie do każdego wagonu tramwajowego.

14. Nie więcej niż 10% pojazdów przewoźnika, wykorzystywanych do świadczenia regularnych usług transportu publicznego, może być zwolnionych ze spełnienia jednego lub więcej warunków wymienionych w punktach 1-13.

15. Ustanawia się następujące okresy przejściowe na uzyskanie zgodności wyposażenia całej floty pojazdów (z uwzględnieniem wyłączenia z punktu 14):

a) dla pojazdów wyprodukowanych od 01.01.2022 – bez okresów przejściowych,

b) dla autobusów i trolejbusów wyprodukowanych przed 01.01.2022 - 6 lat.

c) dla tramwajów wyprodukowanych przed 01.01.2022 – 10 lat.

d) dla autobusów międzymiastowych wyprodukowanych przed 01.01.2022 – 10 lat.

16. Wszelkie pojazdy kupowane dla potrzeb realizacji usług publicznego transportu zbiorowego od 01.01.2022 muszą spełniać wymogi przedstawione w punktach 1-12.

II. Szczegółowe wyniki badania dostosowania taboru w przewozach komunikacji zbiorowej w Polsce do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

1. Wprowadzenie

Dostępność transportową należy definiować jako możliwość przemieszczenia z jednego punktu do drugiego. Ponieważ możliwość taka niemal zawsze fizycznie istnieje, w praktyce ekonomiki transportu mówi się najczęściej o jej kosztach (zarówno finansowych, jak i niefinansowych). W Unii Europejskiej najczęściej stosowanym podejściem jest mierzenie możliwości przemieszczenia za pomocą funkcji kosztów. Zatem możliwość przemieszczenia, dostępność to nic innego jak suma wszystkich wydatków, jakie należy ponieść aby przemieścić się z jednego punktu do drugiego². Ponieważ nakład ten może mieć charakter wprost pieniężny (cena za transport), ale może wynikać także z zaangażowania innych zasobów (np. przemieszczenie pisze wymagające czasu) wówczas nakłady te podlegają wycenie, tak aby pozyskać jednolite mierniki. Należy jednak zauważyć, że wartość wyceny może być subiektywna, np. w odniesieniu do majątku, a także faktycznych możliwości pragnącego się przemieścić. Publiczny transport zbiorowy powinien funkcjonować poprzez realizację zasady inkluzywności, a więc zapewnienia wszystkim grupom użytkowników (lub potencjalnych użytkowników) możliwości przemieszczenia po jak najniższym dla nich koszcie, z zachowaniem efektywności ekonomicznej świadczenia usługi.

W praktyce ograniczenia jakim podlegają użytkownicy transportu mogą mieć charakter wykluczający, niezależnie od tego, iż usługa jest z punktu widzenia np. ceny identycznie dostępna dla wszystkich. Te ograniczenia dotyczą przede wszystkim tych użytkowników transportu, którzy zgłaszają postulaty transportowe odbiegające od uśrednionych. Są to najczęściej grupy, dla których istotne bariery tworzą fizyczne aspekty przemieszczenia. Do takich użytkowników – w publicznym transporcie zbiorowym - zalicza się w szczególności osoby:

- z niepełnosprawnością ruchową na wózkach inwalidzkich, poruszających się o kulach, z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- niepełnosprawnością psychiczną i intelektualną,
- z niepełnosprawnością wzroku lub/i słuchu,
- głuchoniemych,
- starszych i osłabionych chorobami,
- kobiet w ciąży,
- z małymi dziećmi, w tym z wózkami dziecięcymi,

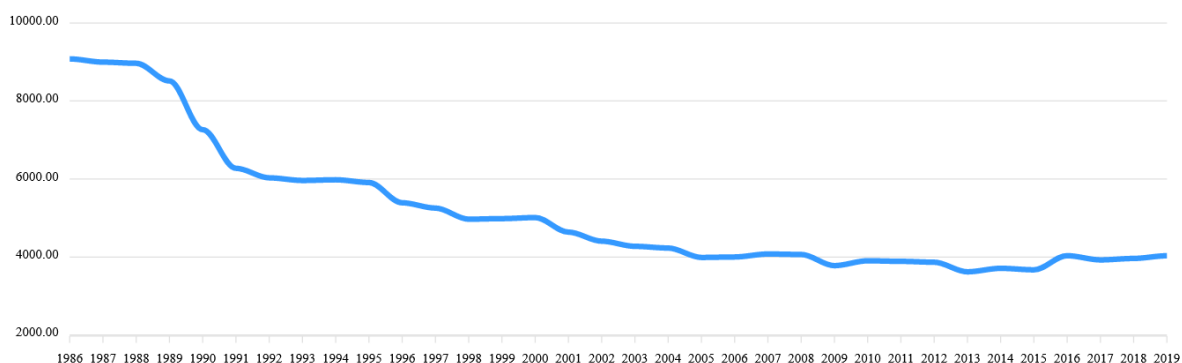
² P. Borkowski, J. Burnewicz, A. Koźlak, B. Pawłowska, A. Ważna, Transport a organizacja przestrzeni w życiu społeczno-gospodarczym. Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN. 2018. Vol. 182, s. 81–113.

- osób mających trudności w komunikowaniu się z otoczeniem, także z rozumieniem języka pisanego i mówionego,
- nietypowym wzroście (w tym również dzieci),
- z ciężkim bądź nieporęcznym bagażem, towarem.

Przedmiotem niniejszej ekspertyzy jest ocena, w jakim stopniu wymogi stawiane współczesnemu transportowi publicznemu w przewozie osób mogą być w optymalny sposób spełnione przy istniejących ograniczeniach funkcjonalnych, ekonomicznych i innych w warunkach polskiego sektora transportowego. Celem ekspertyzy jest nie tylko diagnoza stanu obecnego, ale także sformułowanie rekomendacji w zakresie zmian prawnych, organizacyjnych i uwarunkowań technicznych taboru autobusowego, trolejbusowego (w stosunku do którego formułowane są oczekiwania analogiczne do tych odnoszących się do autobusów miejskich³), tramwajowego, a także autobusowego międzymiastowego, aby zapewnić dostępność transportową dla wymienionych grup użytkowników z ograniczeniami mobilności.

Pierwszym problemem stojącym przed władzami transportowymi kraju jest oszacowanie jakiej grupy użytkowników może dotyczyć problem ograniczonej dostępności do transportu. Jeżeli jest to grupa niewielka możliwe jest zastosowanie strategii równoległego rozwoju usług dedykowanych, które będą świadczone równoległe do regularnych usług publicznych. Jeżeli jednak problem wykluczenia transportowego ze względu na ograniczenia mobilności dotyczy dużej części społeczeństwa, jedynym rozwiązaniem jest zastosowanie strategii inkluzywnej – a więc dostosowania regularnego transportu zbiorowego do potrzeb tych użytkowników i jedynie okazjonalnego (w sytuacjach, gdy ograniczenia mają charakter ciężkiej niepełnosprawności) stawiania na rozwiązania dedykowane.

Warto zauważyć, że jeżeli chodzi o ogólną liczbę klientów transportu publicznego, to tendencja spadkowa w przewozach pasażerskich, która miała miejsce na przełomie lat 1990-tych i 2000-nych ustabilizowała się z odnotowywanymi nawet niewielkim wzrostami w ostatniej dekadzie (rys. 1).



Rysunek 1 Zmiana liczby pasażerów komunikacji miejskiej

Źródło: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, <https://igkm.pl/statystyka/>

³ K. Hebel, Kierunki rozwoju komunikacji trolejbusowej w świetle wyników badań marketingowych w Gdyni, Logistyka 3/2012.

Jednocześnie odnotowuje się wzrost liczby osób o specjalnych potrzebach transportowych. Liczba osób z niepełnosprawnością nie jest dokładnie znana, jednak Europejskie Ankietowe Badanie Zdrowia (European Health Interview Survey – EHIS) w 2014 roku szacowało tę liczbę na 7,7 mln osób, które zadeklarowały ograniczoną zdolność wykonywania czynności jakie ludzie zwykle wykonują (zgodnie z jednolitą dla UE definicją zastosowaną w badaniu uwzględniono zarówno poważne jak i mniej poważne ograniczenia, powodujące niemożność wykonywania ww. czynności, przez okres co najmniej ostatnich 6 miesięcy). Wśród nich było 2 464,8 tys. z poważnymi ograniczeniami sprawności⁴. Z kolei Program Dostępność Plus szacuje samą liczbę osób z niepełnosprawnością wzroku na 1,8 mln (przy czym całkowicie niewidomych na około 5 tysięcy).⁵

Oprócz osób niepełnosprawnych z publicznego transportu zbiorowego korzystają osoby podlegające ograniczeniom mobilności np. ze względu na wiek. Liczba osób, których wiek przekroczył 60 lat osiągnęła w 2019r. 9,7 mln.⁶ Seniorzy, w perspektywie do 2050 roku, staną się najliczniejszą grupą wiekową. Zwiększy się także udział osób w wieku podeszłym (powyżej 80 lat). Znaczna część tych osób nadal będzie korzystała z usług transportu publicznego, jednocześnie jest to grupa o mniejszej sprawności fizycznej, w której wyższy jest też odsetek chorób przewlekłych, w tym mających wpływ na ograniczenie sprawności ruchowej. Jest uzasadnionym, by zakładać, iż to właśnie osoby starsze będą stanowiły największą grupę użytkowników usług transportu publicznego wśród osób z ograniczeniami mobilności. O ile przewóz osoby niepełnosprawnej na wózku jest i będzie zdarzeniem stosunkowo rzadkim, to – jak wskazują obserwacje międzynarodowe - osoby starsze będą uczestnikami niemal każdej realizowanej usługi⁷.

Trzecią grupą osób wymagających specjalnych warunków w trakcie podróży są osoby, których sprawność ruchowa jest chwilowo ograniczona, np. takie, które podróżują z dziećmi, kobiety w ciąży, czy nawet osoby podróżujące z ciężkim lub nieporęcznym bagażem. Wszystkie te osoby w trakcie podróży wykazują mniejszą sprawność fizyczną i pojazdy muszą być projektowane również w sposób pozwalający na zrekompensowanie tej obniżonej sprawności.

Potrzeby wszystkich tych grup nakładają się na siebie. Planowanie nowoczesnego systemu transportowego z jednej strony musi uwzględniać ich oczekiwania, z drugiej strony potrzeby te nie mogą doprowadzić do dezorganizacji regularnego transportu publicznego. Wydaje się, iż tylko połączenie odpowiedniej infrastruktury i organizacji z właściwym – dostosowanym do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności – taborem może zapewnić dostępne dla wszystkich, niedyskryminujące korzystanie z systemu transportu publicznego. Jednocześnie dostosowany do potrzeb osób o specjalnych wymaganiach tabor nie może wykluczać regularnych grup użytkowników, nie może być też nadmiernie kosztowny, tak by zachowana została racjonalność ekonomiczna. Z tego względu niezbędne jest wprowadzenie minimalnych wymogów, które powinny spełniać urządzenia transportowe wykorzystywane w komunikacji miejskiej (autobusy, trolejbusy, tramwaje) oraz długodystansowej komunikacji autobusowej.

⁴ <http://www.niepelnosprawni.gov.pl/index.php?c=page&id=78&print=1>

⁵

https://archiwum.ncbr.gov.pl/fileadmin/POIR/3_1_1_1_2019/Dok_dodatkowe/16_Program_Dostepnosc_Plus.pdf

⁶ Informacja o sytuacji osób starszych w Polsce za 2019 r., GUS, Warszawa 2020.

⁷ G. Cirella, M. Bąk, A. Koźlak, B. Pawłowska, P. Borkowski, Transport innovations for elderly people. Research in Transportation Business and Management. 2019. Vol. 30, s. 1–17.

2. Zagadnienia regulacyjne

2.1. Europejskie uwarunkowania poprawy dostępności transportowej dla osób z ograniczeniami

Zagwarantowania dostępności do transportu publicznego w sferze regulacyjnej ma swoje podstawy w prawie europejskim poprzez kolejne akty regulacyjne Unii Europejskiej, będące wyrazem rosnącej troski o grupy użytkowników o specjalnych potrzebach transportowych. Dokumenty europejskie w tym zakresie stanowią przede wszystkim:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) 2006/2004;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 15 listopada 2010 r. – Europejska strategia w sprawie pełnosprawności na lata 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier COM(2010) 636 wersja ostateczna, (tzw. „Europejska strategią w sprawie niepełnosprawności”);
- Zalecenie nr Rec (2006) 5 Komitetu Ministrów Rady Europy dla państw członkowskich – Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie w latach 2006-2015;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w odniesieniu do wymogów dostępności produktów i usług, COM/2015/0615 final - 2015/0278.

Na gruncie krajowym znalazły one m.in. odzwierciedlenie w „Wytocznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014–2020” (Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa 2018).

Należy zaznaczyć, że są one emanacją szerszych transnarodowych zapisów zawartych np. w Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych⁸, która znalazła swe odbicie w już szczegółowych aktach takich jak Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej [2018/237] wyznaczających standardy techniczne pojazdów wychodzące naprzeciw oczekiwaniom osób z ograniczeniami mobilności.

Warto zauważyć, iż to właśnie aspekty techniczne często mają decydujący charakter w wykluczaniu niektórych grup użytkowników transportu. O ile w transporcie kolejowym specyfikacja techniczna pojazdów została doprecyzowana poprzez Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób

⁸ Dz. U. z dnia 25 października 2012 r., poz. 1169.

niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, to w komunikacji miejskiej czy długodystansowych przewozach autobusowych brak analogicznych regulacji.

Częściowo są one zastępowane przez regulacje szczebla krajowego (które są jednak zazwyczaj bardzo ogólne) i doprecyzowywane na poziomie wymogów zgłaszanych w procedurach przetargowych na świadczenie usług przewozowych samorządów. Fizyczny brak możliwości skorzystania z pojazdu często wynika wprost z jego nieprzystosowania do wymogów osób ze specjalnymi potrzebami. Nieprzystosowanie to jest konsekwencją ignorancji w zakresie potrzeb takich osób, ale przede wszystkim wynika z większych kosztów budowy i projektowania takich pojazdów, a także kwestii ekonomicznej optymalizacji funkcjonowania transportu dbającego o potrzeby osób z ograniczeniami. Realizacja każdej usługi transportowej, w trakcie której klientem jest osoba z ograniczeniem mobilności, powodować może zaburzenia w regularnym działaniu i nadal postrzegana jest jako odstępstwo od standardowo świadczonej usługi (np. konieczność zapewnienia asysty osobie niepełnosprawnej może wpływać na wydłużenie postoju autobusu).

Z tego względu dopiero przeniesienie ogólnych zapisów aktów europejskich na grunt prawa krajowego jest warunkiem niezbędnym faktycznego wdrożenia zasady równego dostępu do transportu publicznego wszystkich grup użytkowników.

Jednocześnie w odniesieniu do wymogów konstrukcyjnych pojazdów minimalne wymogi muszą pozostawać w zgodzie z przepisami dotyczącymi homologacji pojazdów. Chodzi tu o Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych urządzeń technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające Dyrektywę 2007/46/WE. Rozporządzenie ramowe (UE) nr 2018/858, zastępujące Dyrektywę 2007/46/WE i obowiązujące od 1.09.2020 r. Rozporządzenie jest obowiązkowe dla wszystkich nowych typów pojazdów homologowanych od 1 września 2020 r. W odniesieniu do homologacji udzielonych przed 1 września 2020 r. według wymagań Dyrektywy 2007/46 możliwe będą dalsze zmiany (rozszerzenia homologacji) w dotychczas udzielonych homologacjach.

2.2. Polskie uwarunkowania regulacyjne

Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej prawne uwarunkowania świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym, także w zakresie osób o ograniczeniach mobilności, są regulowane w aktach prawnych takich jak:

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami;
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Warto podkreślić szereg pozytywnych zmian o charakterze systemowym, jakie mają miejsce w polskim transporcie w ostatnich latach. Ich wyrazem jest realizacja rządowego programu „Dostępność Plus”⁹, zapisy znajdujące się w dokumentach strategicznych określających kierunki rozwoju transportu na szczeblu krajowym, jak Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), ale i w strategiach wojewódzkich, czy wdrażanych w miastach planach rozwoju transportu (zwłaszcza w miastach wdrażających tzw. plany zrównoważonej mobilności miejskiej).

Ustawa o transporcie drogowym

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza na grunt prawa transportowego w Polsce, definicję osoby niepełnosprawnej i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w odniesieniu do przepisów prawa europejskiego, a więc definiuje klienta transportu o specjalnych wymaganiach.

W zakresie ustaleń odnoszących się – przynajmniej pośrednio – do problemu dostosowania samego taboru, wskazać trzeba na art. 4 p. 23. i art. 47b ust. 1 pkt 2 mówiące, że samorządowi właściciele dworców w mieście powyżej 50 000 mieszkańców, oraz z którego rocznie odjeżdża powyżej 500 000 pasażerów muszą dostosować je do wymogów zapewnienia pomocy osobom niepełnosprawnym. Jest to oczywiście definicja niewystarczająca z punktu widzenia zapewnienia pełnej dostępności dla osób z ograniczeniami i nie dotyczy samego taboru, ale interpretowana może być jako konieczność zapewnienia urządzeń infrastruktury dworcowej mogących współpracować z taborami specjalistycznym przystosowanym do transportu osób niepełnosprawnych i z ograniczeniem zdolności ruchowej, ma więc znaczenie dla relacji na styku tabor – infrastruktura.

W art. 47g i art. 47h realizowany jest natomiast obowiązek informacyjny (przepisy zobowiązują Ministra właściwego do spraw transportu do prowadzenia i aktualizacji „Wykazu dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”) w zakresie tego, czy na danym dworcu osoba z ograniczeniami może uzyskać pomoc – co należy interpretować także jako pomoc przy wsiadaniu/wysiadaniu ze środka transportu. Można więc stwierdzić, iż ustawa ta koncentruje się na transporcie międzymiastowym, obejmuje duże ośrodki oraz dotyka w pierwszej kolejności problemów infrastrukturalnych, a jedynie pośrednio i w małym stopniu - taborowych.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa ta w art. 12 ust. 2 pkt 4 wskazuje na konieczność przy opracowywaniu planów transportowych „uwzględniania potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych”. Jest to zapis nakładający wprost na JST obowiązek brania pod uwagę potrzeb osób o ograniczeniach mobilności. Warto jednak zaznaczyć, że rzeczony akt prawny nie sprecyzował, na czym te konkretne uwzględnianie potrzeb ma polegać, zostawia więc pole interpretacyjne samorządom i niejako przez brak precyzyjnego określenia (lub odesłania do aktu niższego rzędu, który by takiego doprecyzowania dokonał) zwalnia samorządy z konieczności wyjścia poza deklaratywne (wyrażane np. w planach rozwoju transportu) działania.

⁹ Dostępność Plus 2018–2025, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa 2018.

Art. 15 jest w tej mierze dużo bardziej restrykcyjny, mówi bowiem wprost, że „organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na: 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej”. Tym samym nakłada na JST obowiązek przynajmniej badania faktycznych potrzeb osób z ograniczeniami. Zapis ten należy uważać za bardzo dobry, pozwala bowiem na identyfikację rzeczywistego zapotrzebowania na usługi transportowe uwzględniające specjalne potrzeby na terenie danej JST i w dalszej perspektywie umożliwia działanie celowe, a nie przypadkowe. Jest on też korzystny dla JST – bowiem badanie potrzeb umożliwi takie inwestycje w tabor, które przyniosą faktyczne efekty i pozwoli uniknąć inwestycji zbędnych.

Art. 16 ust. 5 pkt3 natomiast (w powiązaniu z art. 47h ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) określa wysokość opłat za korzystanie z przystanków i dworców, na których zapewniona jest obsługa osób z ograniczeniami mobilności. Warto zauważyć, iż opłaty te są wyższe niż opłaty dla przystanków/dworców bez takich udogodnień, co pozwalałoby na pokrycie kosztów związanych z obsługą pojazdów wyposażonych w specjalne urządzenia jak windy, czy platformy, ale przede wszystkim wydatków związanych z asystą osobom z ograniczeniami mobilności.

W tym kontekście warto zastanowić się nad konsekwencjami rozszerzenia wymogów zapewnienia obsługi osób z ograniczeniami mobilności na wszystkie dworce (autobusowe). Kwestię tę warto rozpatrywać w powiązaniu z taką obsługą na terenie przystanków. Ze względów organizacyjnych i ekonomicznych nie jest możliwe wprowadzenia wsparcia dla niepełnosprawnych (asysty) na przystankach. Czynności te powinien realizować kierowca pojazdu. Również zasadnym wydaje się pozostawienie tych czynności w gestii kierowcy także na mniejszych dworcach autobusowych. W przypadku dworców dużych niewątpliwie rozważyć można, czy ujednoczenie zasad i pozostawienie asysty dla niepełnosprawnych nie powinno być także w całości po stronie przewoźnika (kierowcy), przynajmniej w zakresie wsiadania/wysiadania z pojazdu. Jest to rozwiązanie korzystniejsze dla wymagającego takiej asysty, nie musi bowiem w żaden sposób informować z wyprzedzeniem obsługi dworcowej. Taka informacja dla obsługi jest szczególnie utrudniona, gdy chodzi o miejsce docelowe podróży, do którego osoba wymagająca asysty dopiero przybywa. Okolicznością przemawiającą za przekazaniem asysty kierowcy jest także to, iż to kierowca umie obsługiwać urządzenia transportowe (platformy, windy), które są zainstalowane na pokładzie pojazdu. Dotyczy to jednak przede wszystkim osób podróżujących z własnymi wózkami. W przypadku innych osób wymagających transportu wózkami na terenie dworca, musi istnieć możliwość powiadomienia obsługi dworcowej przez kierowcę.

Warto wziąć pod uwagę, także to, że na dużych dworcach mamy do czynienia z dużo większą liczbą pasażerów. Na kierowcy w związku z tym ciąży wiele dodatkowych obowiązków (np. kwestie dopilnowania właściwego ulokowania bagażu, często sprzedaży biletów). Na dużych dworcach jest więc zasadnym zapewnienie wsparcia ze strony personelu dworcowego w zakresie asysty.

W odniesieniu już bezpośrednim do taboru, w ustawie znajduje się bardzo wzmacniający prawa osób z ograniczeniami mobilności zapis art. 23 ust. 1a, który mówi, że „przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia uwzględnia się konieczność zapewnienia w środkach transportu rozwiązań technicznych służących zapewnieniu ich dostępności dla osób

niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej”. Warto jednak jednocześnie zauważyć, że odnosi się to do operatorów publicznego transportu zbiorowego. Tymczasem transport długodystansowy jest w dużej mierze zdominowany przez przewoźników prywatnych świadczących także przejazdy okazjonalne.

Natomiast w transporcie miejskim, częstym jest funkcjonowanie organizatora transportu publicznego, ale przewoźników prywatnych, świadczących usługi na mocy wygranego przetargu. W tym przypadku warto jednak podkreślić, że na mocy w/w przepisów organizator publicznego transportu zbiorowego może stawiać warunki dotyczące parametrów taboru dla uczestników przetargów. Wspiera to art. 25, ust.3, pkt5, stwierdzając, wprost o możliwości formułowania „wymagań w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej”. Istnieje zatem silne ustawowe umocowanie do ustalania i egzekwowania przez organizatorów transportu publicznego adekwatnych do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności standardów technicznych pojazdów. Formuła ta w dużo mniejszym stopniu dotyczyć będzie przewozów międzymiastowych. W tym segmencie rynku dominują przewoźnicy prywatni nie działający na zlecenie JST. Tą rozbieżność wyeliminować można jedynie poprzez ustawowy zapis mówiący o konieczności zapewnienia w środkach transportu rozwiązań technicznych służących zapewnieniu ich dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej przez wszystkich przewoźników drogowych (pasażerskich) działających na terenie kraju. Taki zapis jednakże – jeśli miałby postać bezwzględnego nakazu – byłby bardzo restrykcyjny i mógłby doprowadzić do eliminacji z rynku części mniejszych przewoźników długodystansowych, a także przewoźników w komunikacji miejskiej o mniejszym potencjale (zazwyczaj funkcjonujących w średnich miastach). Można tego uniknąć poprzez rozwiązanie pośrednie, a więc nakaz odpowiedniego wyposażenia nowo kupowanych pojazdów przy zachowaniu okresu przejściowego na wycofanie starych – nie spełniających narzuconych norm – pojazdów.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

Ustawa w art. 2 definiuje pojęcie m.in. wózka inwalidzkiego, jako pojazdu konstrukcyjnie przeznaczonego do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzanego siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego. Zapis ten nie definiuje parametrów technicznych wózka, które miałyby znaczenie dla konstrukcji taboru autobusowego/tramwajowego/trolejbusowego. Ważnym ograniczeniem jest zastrzeżenie o prędkości, wskazujące na zastępczy i równoważny z przemieszczeniem pieszym charakter. Nie ma tu bezpośredniego odniesienia do konstrukcji taboru autobusowego, trolejbusowego czy tramwajowego, ale można domniemywać, iż skoro ustawodawca równoważy ten sposób przemieszczania z ruchem pieszym wykorzystywanym aby dostać się na przystanek/dworzec, zatem również dalsza podróż powinna być umożliwiona. Zapis ten zatem wskazując na możliwość korzystania z takich urządzeń przez osoby z ograniczeniami na trasach dom-przystanek autobusowy, implikuje następnie konieczność przewozu urządzenia w pojeździe komunikacji. Sposób przemieszczenia osoby na wózku do/z przystanku jednocześnie wskazuje, że zasadnym byłoby zapewnienie możliwości pozostawiania na wózku przez cały czas podróży.

Za ważne dla funkcjonowania transportu publicznego należy uznać rozciągnięcie treści art. 8.1 na pojazdy przewożące niepełnosprawnych. W jego myśl osoba niepełnosprawna

legitymująca się kartą parkingową kierująca pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju. Powstaje pytanie o rozszerzenie tego uprawnienia na kierującego pojazdem, który przewozi osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową. W tym kontekście przepisy są jednak niejednoznaczne, bowiem nie można z nich wysnuwać wniosku, iż sam fakt przewozu osoby niepełnosprawnej pozwala kierowcy autobusu publicznego na korzystanie z odpowiednich miejsc do parkowania. Mogłoby tak jednak być, gdyby przewozy odbywały się specjalistycznym taborem przeznaczonym do usług w systemie drzwi-drzwi (ang. *door-to-door*), zwłaszcza jeśli poza tradycyjnymi minibusami miałyby być wykorzystane nowe koncepcje takie jak PRT (Personal Rapid Transit), czyli zeroemisyjny, inteligentny system transportowy, łączący cechy indywidualnego i masowego transportu miejskiego typu „door to door”, na który składają się małe pojazdy (czterooosobowe) poruszające się zdalnie po lekkiej infrastrukturze¹⁰. Jest to jednak zdecydowanie rozwiązanie przyszłości. W odniesieniu do obecnie funkcjonujących systemów ma to znaczenie przede wszystkim w odniesieniu do przewozów długodystansowych lub transportu okazjonalnego osób niepełnosprawnych. W regularnej komunikacji miejskiej pojazdy i tak korzystają z wyznaczonych przystanków.

Dla przewozu długodystansowego można zastosować ust. 2 tego punktu, zawierający odniesienie do kierującego pojazdem należącym do placówki, o której mowa w ust. 3a p. 3, przewożącego osobę mającą znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostającą pod opieką takiej placówki. Odesłanie to mówi jednak o placówce zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się. Powstaje więc pytanie co w przypadku przewozu takich osób nieorganizowanego przez tego typu placówkę?

Warto także wskazać, iż przepis ten nie dotyczy w żaden sposób osób o innych ograniczeniach ruchowych (np. kobiet w ciąży). Jest oczywiście sprawą niejednoznaczną, jak dalece powinny takie udogodnienia być wprowadzane dla innych niż osoby z niepełnosprawnością grup użytkowników o ograniczeniach mobilności. Warto wskazać w tym zakresie samorzutnie powstające rozwiązania wprowadzane przez niektóre większe placówki handlowe wyznaczające oddzielne miejsca parkingowe właśnie dla osób z małymi dziećmi, czy kobiet w ciąży – zlokalizowane bliżej wejścia do placówki. Być może wartym rozważenia jest wprowadzenie dodatkowego oznaczonego miejsca parkingowego dla takich osób.

Z punktu widzenia uwarunkowań technicznych samych pojazdów – spośród omawianych - znaczenie mają jednak tylko przepisy wyznaczające miejsca parkingowe dla pojazdów przewożących niepełnosprawnych – z racji konieczności uwzględniania ich większej szerokości umożliwiającej skorzystanie z pokładowych urządzeń transportowych (winda, platforma).

Osób z ograniczeniami mobilności dotyczą też zapisy art. 39 mówiące o zwolnieniu z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa i wydają się być one wystarczające w obecnej formie, z punktu widzenia wymogów konstrukcyjnych - brak takiego nakazu można uznać za ułatwienie dla projektantów pojazdów.

¹⁰ I. Grabarek, W. Choromański, Wybrane zagadnienia projektowania innowacyjnych środków transportu dostosowanych do osób o ograniczonej sprawności ruchowej, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej seria Transport, nr 84/2014.

Warto także zauważyć przepisy art. 58.1, w myśl których pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych oznacza się z przodu i z tyłu tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej. Tablice te powinny być wykonane z materiału odbłaskowego. Kierujący tym pojazdem jest obowiązany włączyć światła awaryjne podczas wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej. Zapisy te nie rozciągają się na regularne pojazdy wykorzystywane w komunikacji, ani na osoby z innymi ograniczeniami ruchowymi. Znowu rozważyć należy tu niewątpliwe korzyści jakie dla takich osób dałoby rozciągnięcie w/w przepisów na komunikację publiczną ale i kosztów. Po pierwsze związanych z montażem dodatkowej sygnalizacji, po drugie wynikających z niewątpliwej trudności w identyfikacji przez kierującego pojazdem, czy w danej chwili na jego pokładzie przebywa osoba niepełnosprawna, po trzecie, z tego zaburzeń w płynności ruchu ulicznego. Warto też zauważyć, że oznaczenia pojazdu, o których mowa w ustawie nie są równoważne z oznaczeniami np. drzwi pojazdów pozwalającymi zidentyfikować podróżnym czy i jakie udogodnienia znajdują się na pokładzie. Kwestie te jednak słusznie nie są przedmiotem regulacji ustawy o ruchu drogowym, bowiem należą do zagadnień specyfikacji technicznej pojazdów wpływających na ergonomię, a nie bezpieczeństwo jazdy.

W zakresie regulacji wymogów technicznych dotyczących taboru w kontekście jego dostosowania do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności najwięcej uwag szczegółowych wnoszą rozporządzenia.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

Rozporządzenie to podejmuje (ograniczoną) próbę doprecyzowania kwestii minimalnego wyposażenia. Paragraf 22.1, odnosząc się do autobusów szkolnych w ust. 6 stwierdza, że „autobus szkolny powinien być tak zbudowany, aby: 6) istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, taka, która: a) umożliwi przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim tyłem do kierunku jazdy, b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu”. Warto tu odnotować, ograniczenie zapisu wyłącznie do autobusów szkolnych. Ponadto rozporządzenie w żaden sposób nie określa wymogów w zakresie zapewnienia miejsc dla osób o ograniczeniach w inny sposób (a więc np. nie mówi nic o pojazdach komunikacji) nie wskazuje na wydzielone miejsca dla osób z innymi niż niepełnosprawność cechami (kobiet w ciąży, osób chorych, starszych), nie mówi o miejscach na nietypowy bagaż lub rower.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

To rozporządzenie wprowadza wybrane wymogi wprost odnoszące się do osób z ograniczeniami (jak warto podkreślić, większość tych rozwiązań wprost odnosi się do osób niepełnosprawnych, zatem z założenia nie włącza do możliwości korzystania z wprowadzanych udogodnień – np. na zasadzie drugiej kolejności pierwszeństwa - innych grupy osób z ograniczeniami mobilności). Paragraf 8.5 mówi, że w tramwaju co najmniej jedno wejście powinno być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i posiadać odpowiednie oznakowanie. Punkt 6, ust. 6 wskazuje skonkretyzowane wymogi techniczne w następujący sposób: „wejście przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych powinno posiadać, umieszczone wewnątrz i na zewnątrz tramwaju, odrębne przyciski, których użycie

powinno sygnalizować motorniczemu zamiar wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej oraz powodować, że zamknięcie drzwi będzie możliwe tylko przez motorniczego”.

Braki regulacyjne usuwa w pewnej mierze dedykowany akt prawny, jakim jest

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami

Ustawa w szczególności nakłada obowiązek zapewnienie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami na „jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu art. 9 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.1)), oraz w ust. 2) innych, niż określone w pkt 1, państwowych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej”. Te zapisy niewątpliwie wskazują na organizatorów transportu publicznego (jednostki samorządu terytorialnego). Jednocześnie przepisy te nie odnoszą się wprost do przewoźników prywatnych, wymagają zatem w kwestii organizacji transportu miejskiego posiłkowania się zapisami art.25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Warty podkreślenia jest fakt braku ustawowej regulacji wprost nakładającej obowiązek na samych przewoźników świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego dostosowania taboru do potrzeb osób z ograniczeniami.

Ustawa w ogóle wprost nie odnosi się do kwestii transportu publicznego w ogólności, a zagadnień taborowych w szczególności. Tymczasem taki zapis mógłby zastąpić większość istniejących regulacji rozproszonych w innych aktach prawnych, a wskazanych wyżej. Oczywiście podstawowym ograniczeniem takiego zapisu jest kwestia efektywności ekonomicznej. Niewątpliwie koszty pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z ograniczeniami są wyższe niż taboru tradycyjnego. Jednakże dotyczy to przede wszystkim pojazdów wyposażonych w windy. Inne urządzenia ułatwiające transport osób z ograniczeniami mobilności są stosunkowo tanie, a wiele rozwiązań ma wręcz kosmetyczny charakter (np. odpowiednie oznakowanie).

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Kwestie dostępności transportu dla osób z ograniczeniami nie są wprost regulowane w dokumentach strategicznych polskiego sektora transportu, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wskazuje jednak na konieczność likwidacja barier i ułatwienia dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (s.50). Podobnie na s. 111 wprost odnosi się do kwestii taborowych w transporcie autobusowym (miejskim). Kolejnym ważnym aspektem mobilności miejskiej jest zapewnienie odpowiedniego poziomu usług transportowych dla osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się. Węzły przesiadkowe oraz pojazdy wykorzystywane w transporcie publicznym powinny odpowiadać wymaganiom tych grup społecznych, co wynika wprost z zasady projektowania uniwersalnego. Ten zapis oddaje konieczność zapewnienia interoperacyjności na styku tabor – infrastruktura. Na s. 120 odnosząc się do parku pojazdów drogowych, dokument stwierdza, że musi nastąpić poprawa stanu taboru pasażerskiego transportu drogowego wykorzystywanego do usług przewozowych użyteczności publicznej dostosowanego do potrzeb osób z niepełnosprawnością. Co ważne, zagadnienia te porusza się także w aspekcie planowania przyszłych systemów transportu drogowego i automatyzacji, co znajduje odzwierciedlenie w punkcie 6 (s.122) „Przebadanie wpływu nowych systemów na osoby wykluczone transportowo, osoby starsze czy z niepełnosprawnością”. Zalecenia dotyczące transportu miejskiego także odnoszą się wprost

do taboru postulując „stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się” (s.124).

Wydaje się więc, że jak na potrzeby dokumentu strategicznego, który z natury ma za zadanie wyznaczać kierunki, a nie wskazywać szczegóły działań, zagadnienia dostosowania taboru dla potrzeb osób o ograniczeniach mobilności są wystarczająco jednoznaczne.

3. Rozwiązania poprawiające dostępność w wybranych krajach europejskich

3.1. Działania na rzecz dostępności - Republika Federalna Niemiec

W Republice Federalnej Niemiec regulacje prawne w zakresie zapewnienia dostępu do transportu publicznego osobom z ograniczeniami mobilności skupiają się (podobnie jak w innych krajach Unii Europejskiej) na osobach niepełnosprawnych.

Podstawę prawną wszelkich działań antydyskryminacyjnych w zakresie dostępu do transportu publicznego stanowi konstytucja (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland), której artykuł 3 mówi wprost, iż „żadna osoba nie może być dyskryminowana z powodu niepełnosprawności”. Podobny zakaz dyskryminacji jest powtórzony w rozdziale 7 ustawy o równym traktowaniu osób z niepełnosprawnościami (Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen - BGG)¹¹. Antydyskryminacyjny charakter mają zapisy rozdziałów 1, 7 i 19 oraz ogólnych zasad przeciwdziałania dyskryminacji uchwalonych w 2006 roku i inkorporujących do prawa niemieckiego unijne dyrektywy antydyskryminacyjne (Antidiskriminierungsstelle - AGG)¹². Przepisy te odnoszą się co prawda przede wszystkim do kwestii związanych z zatrudnieniem, ich interpretacja jest jednak w praktyce rozciągana na wszelkie formy działań przeciwdziałających wykluczeniu niepełnosprawnych z uczestnictwa w życiu publicznym. Wynika to z tego, iż akt ten zawiera definicję dostępności, na którą powołują się orzekające w sprawach o dyskryminację ze względu na niepełnosprawność sądy.

Zgodnie z tą definicją m.in. środki transportu mogą zostać uznane za dostępne, wówczas, jeśli osoba niepełnosprawna może z nich korzystać w zwykły sposób, bez zbędnych utrudnień i bez pomocy zewnętrznej. Te regulacje znajdują swoje odniesienie w prawie transportowym, przede wszystkim w ustawie o transporcie pasażerskim (Personenbeförderungsgesetz, PBefG)¹³. W odniesieniu do taboru wykorzystywanego w transporcie publicznym, należy zwrócić uwagę, iż już od 2010 roku pierwotne zasady UE dotyczące minimalnych wymogów konstrukcyjnych autobusów (tzw. Bus and Coach Directive) znajdują bezpośrednie zastosowanie w prawie niemieckim poprzez obowiązek zakupu autobusów niskopodłogowych (w konsekwencji 90% pojazdów spełnia te normy). PBefG w 2012 roku wskazywało jako datę graniczną dla całego transportu pasażerskiego rok 2022 jako moment osiągnięcia pełnej

¹¹ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/index.html>

¹² Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), <https://www.gesetze-im-internet.de/agg/index.html> ; <https://www.antidiskriminierungsstelle.de/EN/about-discrimination/order-and-law/general-equal-treatment-act/general-equal-treatment-act-node.html>

¹³ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>

dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, jednak nowelizacja z 2016 roku odnosiła ten wymóg już tylko do publicznych operatorów.

Dodatkowo zapisy dotyczące działań antydyskryminacyjnych – obejmujących też osoby z utrudnieniami w mobilności wprost mówią np., iż wsparcie ze środków federalnych może być udzielone tylko takim projektom inwestycyjnym, które zawierają rozwiązania usuwające bariery w dostępności do środków transportu (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, rozdziały 3 i 8)¹⁴. Podobnie problem podnoszony jest w PBefG (rozdziały 8, 12 i 13). Jako, że Niemcy są krajem związkowym 16 podmiotów (Länder), każdy z nich ma własny akt prawny dotyczący równych szans i przeciwdziałania dyskryminacji. Należy więc zauważyć, że w zakresie konkretnych rozwiązań odpowiedzialność jest delegowana na poziom władz regionalnych, landów, które są odpowiedzialne za organizację transportu publicznego.

Zapisy rozdziału 8, paragrafu 3 PBefG są uważane za podstawę do regulacji szczegółowych w prawie krajów związkowych. Zgodnie z nimi, to landy są odpowiedzialne za tworzenie planów transportowych i wskazanie instytucji odpowiedzialnych za realizację zadań transportu publicznego. Jednocześnie tworzenie tych planów wymaga zgodności z wymogami stawianymi w BGG (Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, Behindertengleichstellungsgesetz, BGG). W efekcie w każdym z planów krajowych znajdują się zapisy podkreślające konieczność zapewnienia usług transportowych dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami (zwraca uwagę, że podobnie jak w Polsce, regulacji wprost podlegają osoby uznawane za niepełnosprawne, natomiast brak jest ogólnych zaleceń dotyczących regulacji w zakresie osób z innymi ograniczeniami mobilności). Regulacje te są tak zaimplementowane, iż to władze lokalne decydują o faktycznych rozwiązaniach mających zapewnić dostęp do transportu dla osób z ograniczeniami. Ważnym elementem planów mobilności jest także nacisk na postulat zapewnienia dostępności możliwie najniższym kosztem (tego typu klauzule znajdują się w niemal wszystkich lokalnych planach transportowych)¹⁵. Aby jednak uniknąć możliwości swobodnej i nazbyt elastycznej interpretacji tych zapisów przez przewoźników i faktycznego braku realizacji zasady ułatwienia dostępu dla osób z ograniczeniami, PBefG zawiera zapis mówiący o konieczności uzyskania pozwolenia na świadczenie usług transportu publicznego przez przewoźników, którzy zobowiązani są do złożenia specjalnych formularzy, które pozwalają na ocenę, czy zaproponowane przez nich rozwiązania są wystarczającym wypełnieniem ramowych wymogów prawa federalnego. W konsekwencji władze mogą wykluczyć przewoźnika z rynku jeżeli tylko oferowane przez niego usługi nie są zgodne z lokalnym planem mobilności w zakresie dostosowania do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności (zapis taki znalazł się także w AGG).

Pomimo tego, o ile ogólne zasady są jednoznacznie określone, to już ich szczegółowa implementacja na poziomie operatorów transportu jest zróżnicowana. Podstawowe wymogi muszą być jednak w każdym przypadku wypełnione. Tym co różni operatorów w różnych regionach jest wyjście poza te podstawowe wymogi i oferowanie większej lub mniejszej liczby dodatkowych udogodnień. Poniżej zaprezentowano kilka z rozwiązań na rzecz osób z ograniczeniami mobilności.

¹⁴ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG), <https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/>

¹⁵ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/englische-uebersetzung-zum-gesetz-zur-gleichstellung-behinderter-menschen.pdf?__blob=publicationFile

Po pierwsze osoby z poważnym stopniem niepełnosprawności mogą podróżować bez wnoszenia opłat. Ulga ta przysługuje posiadaczom specjalnej karty niepełnosprawnego wyposażonej w dodatkowe oznaczenie (niem. *Beiblatt mit Wertmarke*). Dokument ten może być pozyskany z niemieckiego urzędu ds. zabezpieczenia społecznego. Jest to rozwiązanie nie mające bezpośredniego wpływu na sam tabor, ale pozostające w związku z zapisem PBefG dotyczącym pozwoleń na świadczenie usług, co pośrednio wymusza dostosowania taborowe.

W zakresie samego taboru, wszystkie autobusy i tramwaje dostosowane do przewozu niepełnosprawnych muszą być oznaczone niebieskim symbolem wózka inwalidzkiego. Odpowiednie oznaczenie musi się także znajdować na rozkładach jazdy pozwalając na identyfikację, który z kursów będzie wykonywany pojazdem przystosowanym (oznaczenie kursu w rozkładzie słowem „behindert”). Na pokładach tak oznakowanych pojazdów obowiązkowy jest montaż specjalnych pasów bezpieczeństwa umożliwiających unieruchomienie wózka inwalidzkiego. Oznakowane autobusy i tramwaje muszą także dysponować platformą pozwalającą na wjazd wózka na pokład pojazdu oraz przyciskiem pozwalającym niepełnosprawnym zasygnalizować chęć opuszczenia pojazdu. To samo rozwiązanie może być wykorzystywane przez rodziny z wózkami dla dzieci. Dodatkowo użycie przycisku powoduje, iż drzwi pozostają otwarte dłużej w trakcie postoju na przystanku. Natomiast w tych autobusach, które nie są wyposażone w powyższe udogodnienia, nadal przyjętą zasadą jest, iż na ich pokładzie musi być dość miejsca, aby pomieścić wózek inwalidzki – jest to miejsce projektowane na końcu autobusu. Dla osób poruszających się pieszo, ale z pewnymi ograniczeniami (np. poruszający się o kulach) przewidziane są specjalnie oznaczone miejsca z przodu autobusu czy tramwaju – umiejscowione w pobliżu wejścia do pojazdu. Są one oznaczone białym i niebieskim krzyżem nad i pod miejscem do siedzenia. Są to miejsca pierwszeństwa, a zatem może ich używać każdy, ale zobowiązany jest do ustąpienia miejsca w przypadku, gdy osoba z ograniczeniem mobilności tego zażąda.

Poza podstawowymi udogodnieniami, które dotyczą wszystkich przewoźników, wielu przewoźników lokalnych oferuje dużo szerszą gamę udogodnień dla osób z ograniczeniami. Wpływa to na stan faktycznej dostępności – mimo braku prawnie wymaganego jednolitego standardu technicznego ponad 80% autobusów funkcjonujących w ramach stowarzyszenia niemieckich firm przewozowych zrzeszającego ponad 600 przewoźników (*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.s*) pełni wymogi dostosowania do potrzeb osób z największym stopniem ograniczeń – a więc poruszających się na wózkach.¹⁶

Najlepiej pod tym względem prezentują się duże miasta, a w szczególności Berlin. Na obszarze Berlina za zapewnienie odpowiedniego standardu usług dla podróżnych z ograniczeniami odpowiada w zakresie komunikacji miejskiej Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Ponadto na obszarze obejmującym Berlin funkcjonuje także koordynujący transport w Brandenburgii Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg (VBB). Wytyczne mające doprowadzić do funkcjonowania transportu miejskiego w Berlinie, jako transportu bez barier zostały opublikowane już w 1992 roku i zawierają one jednoznaczne wskazanie, że zarówno infrastruktura, jak i pojazdy muszą być dostosowane do potrzeb osób z ograniczeniami w takim zakresie, aby poruszanie się nimi było możliwe bez konieczności asysty innych osób. Warto podkreślić, iż w opracowanie wytycznych zostały bezpośrednio zaangażowane organizacje osób niepełnosprawnych, których przedstawiciele aktywnie uczestniczyli w testowaniu

¹⁶ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06tphguide.pdf>

różnych rodzajów ramp autobusowych, sposobów mocowania wózków, rozmieszczenia miejsc w pojazdach itp. Zadbano także o odpowiednią informację. Ta o dostępności poszczególnych kursów jest upubliczniona m.in. przez stronę internetową Mobidat działającą zgodnie z opracowanym zbiorem dobrych praktyk¹⁷, która dostarcza informacje w czasie rzeczywistym dotyczące dostępności wszystkich urządzeń transportowych (w tym taboru) w użytku w danym momencie. Te informacje można także uzyskiwać poprzez SMS wysyłany na wskazany numer telefonu komórkowego.

Warto także wskazać, iż Berlin podąża przede wszystkim drogą strategii inkluzywnej – tzn. dążącej do tego, aby potrzeby osób z ograniczeniami mobilności były zapewnione na poziomie każdej usługi transportowej. Przeciwnością takiej strategii jest budowa specjalnego równoległego systemu usług dla osób z ograniczeniami mobilności poprzez oferowanie dedykowanych usług „door-to-door”. W Berlinie jest ona stosowana jako uzupełnienie strategii inkluzywnej. Dla osób, które nie mogą korzystać z transportu regularnego, ze względu na taki stopień ograniczeń, który to wyklucza, wprowadzono usługę Telebus pozwalającą zamówić przejazd specjalny w godzinach 5:00- 1:00. System obejmuje 100 odpowiednio wyposażonych minibusów, a usługa obejmuje nie tylko transport, ale i asystę przy wsiadaniu/wysiadaniu z pojazdu. Zasadniczo skorzystanie z systemu wymaga rezerwacji, ale jeśli istnieje taka możliwość, doraźnie zgłaszane potrzeby transportowe są także realizowane.

Innym przykładem dobrych praktyk jest Norymberga. Operatorem metra oraz autobusowego i tramwajowego transportu publicznego w Norymberdze jest Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG). Norymberga była jednym z pierwszych niemieckich miast, które zaczęły planować system transportu publicznego z uwzględnieniem rozwiązań dla osób z ograniczeniami mobilności. Poza licznymi udogodnieniami na przystankach, wprowadzono zasadę minimalnego standardu pojazdów. Rozwiązania z Norymbergi obejmują też specjalistyczne szkolenia dla kierowców, które oprócz kwestii teoretycznych i procedur realizacji usług dla osób z ograniczeniami, obejmują także faktyczne sesje „na żywo” z udziałem takich osób, pozwalające kierowcom lepiej zrozumieć faktyczne problemy tych pasażerów i sposób w jaki należy używać pokładowych urządzeń dla niepełnosprawnych. Ponadto w pojazdach zainstalowano urządzenia łączności bezprzewodowej umożliwiające transmisję danych o trasie przejazdu na indywidualne urządzenia mobilne pasażerów. W ten sposób osoba z ograniczeniem może poprzez dedykowaną aplikację uzyskiwać w czasie rzeczywistym dane dotyczące realizowanego przejazdu.

W odniesieniu do podróży długodystansowych z wykorzystaniem transportu drogowego w Niemczech, nie wszystkie autobusy są wyposażone w specjalne urządzenia dla niepełnosprawnych (zarówno platformy, jak i miejsca na wózki w autobusach). Z tego względu niezbędne jest rezerwowanie miejsc na konkretnych trasach, w konkretnych pojazdach, jeżeli podróżny chce mieć gwarancję możliwości skorzystania z udogodnień. Jednakże główni przewoźnicy rozwinęli samodzielne programy zwiększania dostępności swoich usług dla osób z ograniczeniami. Przykładem może być Flixbus. Największy operator długodystansowych połączeń autobusowych oferuje szereg usług dla osób z ograniczeniami mobilności, przy czym nie dotyczy to tylko niepełnosprawnych. Dla osób, które mogą opuścić wózek, dostępne są wszystkie trasy oferowane przez firmę. Wózek umieszczany jest w schowku bagażowym, a podróżny zajmuje zwykle miejsce w autobusie. O ile kierowcy będą zajmowali się

¹⁷ http://www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/mediate_good_practice_gui_de.pdf

spakowaniem i wypakowaniem wózka, to jednak nie oferują asysty. Tego typu podróż jest więc dostępna wyłącznie dla osób mogących przesiąść się z wózka samodzielnie, lub takich, którym towarzyszy inna osoba. Natomiast w przypadku osób, które podróżują na wózkach, muszą one skorzystać z autobusu wyposażonego w odpowiednią platformę oraz miejsce na wózek. Większość autobusów obsługiwanych przez firmę posiada jedno lub dwa takie miejsca. Firma pozwala także na przewóz butli z tlenem, dla podróżnych, którzy tego wymagają. Dopuszczalny limit wynosi 4 butle na pasażera. Przy czym istnieją restrykcje dotyczące maksymalnego rozmiaru butli oraz maksymalnej łącznej liczby butli przewożonych jednym autobusem. Przewóz wszelkich urządzeń wspomagających mobilność, takich jak wózki, balkoniki, inne urządzenia tego typu jest zawsze bezpłatny. W przypadku konieczności pozostawiania na wózku w trakcie podróży wymagana jest rezerwacja, w której podróżny wskazuje liczbę urządzeń (np. wózków), które zabiera. Rezerwacja ma na celu podstawienie autobusu przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych na danym połączeniu i z tego powodu musi mieć miejsce do 24 godzin przed planowaną podróżą. W przypadku, gdy wybrany przejazd nie może być obsługiwany odpowiednim autobusem (np. dlatego, że oba miejsca na wózki są już zarezerwowane) bilet ten jest automatycznie przebukowany na najbliższą podróż. Jednak podróżny ma zawsze możliwość zmiany tego terminu lub uzyskać pełen zwrot opłaty za przejazd. Firma wprowadziła także specjalną linię telefoniczną i adres email, za pomocą których podróżni z ograniczeniami mobilności mogą składać skargi, w przypadku, gdyby nie zostali potraktowani w odpowiedni sposób. Jeżeli osoba niepełnosprawna wymaga asysty, to towarzyszący osobie niepełnosprawnej asystent ma prawo do bezpłatnego przejazdu. Podobnie możliwa jest podróż z psem – asystentem (w regularnych przewozach podróż ze zwierzęciem domowym jest zabroniona). Dla kobiet w ciąży przewidziane są udogodnienia takie jak miejsca z większą przestrzenią na nogi i dodatkowe podpórki pod plecy. Można także rezerwować miejsca (lecz dzieje się to za opłatą). Kobietom w ciąży przysługuje także pomoc kierowcy przy ładowaniu i rozładowaniu bagażu.

3.2. Działania na rzecz dostępności – Wielka Brytania

W Wielkiej Brytanii, podobnie jak w krajach Unii Europejskiej, zasadniczy trzon legislacji dotyczy osób z ograniczeniami wynikającymi z niepełnosprawności. Podstawową regulacją brytyjską w zakresie przeciwdziałania dyskryminacji takich osób jest The Equality Act z 2010 roku, który wprowadził przepisy dotyczące dostępności (w tym środków transportu) w Anglii, Szkocji i Walii¹⁸. Przepisy te określają minimalne wymagania dotyczące dostosowania informacji o podróżach, biletów, asysty oraz pojazdów. W 2012 roku wydany został „Action Plan to Improve Accessibility for All”, który następnie był nowelizowany w 2017r. Ponadto w Wielkiej Brytanii funkcjonuje kilka dokumentów regulacyjnych odnoszących się do poszczególnych gałęzi transportu oraz „dobrych praktyk” publikowanych na potrzeby lokalne (np. „New Buses and Coaches”, „Rail Stations Guide”).

Regulacje powyższe mają albo charakter ogólny, albo też są częściej zaleceniami (zwłaszcza publikowane „dobre praktyki”). Należy też podkreślić, iż nie stawiają one konkretyzowanych wymogów w zakresie taboru, pozostając przy ogólnych wskazaniach, iż powinien być on dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W tej sytuacji podstawowym dokumentem regulującym zasady projektowania, wprowadzania do transportu publicznego

¹⁸ W odniesieniu do Irlandii Północnej obowiązuje oddzielna regulacja z 1995 roku (nowelizowana w 2005 r.).

nowych pojazdów jest Public Service Vehicles Accessibility Regulations (PSVAR)¹⁹. Wymogi w nim definiowane muszą spełniać (począwszy od 1 stycznia 2020r.) wszystkie autobusy przewożące ponad 22 pasażerów w regularnym transporcie lokalnym (komunikacji miejskiej) oraz wszystkie autobusy międzymiastowe. W prawie brytyjskim uregulowane są obowiązki kierowców, od których wymaga się asysty względem pasażerów z wybranymi rodzajami niepełnosprawności nie tylko w zakresie użycia ramp, ale także wsiadania i opuszczania pojazdów (The Public Service Vehicles (Conduct of Drivers, Inspectors, Conductors and Passengers) Regulations 1990).²⁰ Za infrastrukturę dostępową na przystankach odpowiadają lokalne władze transportowe na mocy Public Sector Equality Duty (PSED) w ramach Equality Act²¹. Do ogólnych udogodnień pozataborowych należy także brak opłat dla osób starszych oraz z niepełnosprawnościami w przypadku korzystania z autobusów miejskich. Kwestia braku opłat dla starszych klientów transportu jest również mechanizmem przyciągnięcia ich do transportu publicznego. Wiele osób starszych preferuje transport indywidualny własnym samochodem i jest to trend dający się zauważyć obecnie także w Polsce²². Regulacje brytyjskie dają także na możliwość podróży z psem—przewodnikiem.

Zakres regulacji przewidziany w PSVAR różni się w odniesieniu do środka transportu (zob. Tabela 1). Różne są też okresy dostosowawcze. Zdecydowanie najdłuższy – bo 20-letni okres został zastosowany w odniesieniu do autobusów międzymiastowych. Tramwaje oraz trolejbusy pozostają poza regulacją.

Tabela 2 Harmonogram dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności w Wielkiej Brytanii

Rodzaj pojazdu	Regulacja*	Termin dostosowania – nowe pojazdy	Termin dostosowania – wszystkie pojazdy
Autobusy z pojedynczym pokładem o wadze do 7,5 t.	2	Pojazdy wprowadzone po 31.12.2000, ale przed 01.01.2005	Wszystkie pojazdy od 01.01.2015
	1 i 2	Pojazdy wprowadzone od 01.01.2005	

¹⁹ The Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000 (PSVAR), <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2000/1970/contents/made>

²⁰ The Public Service Vehicles (Conduct of Drivers, Inspectors, Conductors and Passengers) Regulations 1990 <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1990/1020/contents/made>

²¹ The Equality Act 2010 (Specific Duties) Regulations 2011, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2011/2260/contents/made>

²² E. Raczyńska-Buława, Mobilność osób starszych. Dlaczego nie transport publiczny?, Technika Transportu Szynowego, nr 1-2/ 2017.

Rodzaj pojazdu	Regulacja*	Termin dostosowania – nowe pojazdy	Termin dostosowania – wszystkie pojazdy
Autobusy z pojedynczym pokładem o wadze powyżej 7,5 t.	1 i 2	Pojazdy wprowadzone po 31.12.2000	Wszystkie pojazdy od 01.01.2016
Autobusy dwupokładowe	1 i 2	Pojazdy wprowadzone po 31.12.2000	Wszystkie pojazdy od 01.01.2017
Jedno i dwupokładowe autobusy międzymiastowe	3	Pojazdy wprowadzone po 31.12.2000, ale przed 01.01.2005	Wszystkie pojazdy od 01.01.2017
	1 i 3	Pojazdy wprowadzone od 01.01.2005	

*Regulacja 1,2,3 (ang. Schedule 1, Schedule 2, Schedule 3) odnosi się do rozdzielenia wymagań w zakresie różnych aspektów dostosowania pojazdów. Schedule 1 odnosi się do dostosowania pojazdów do przewozu wózków dla niepełnosprawnych, schedule 2 do ogólnych wymogów dostosowania autobusów komunikacji miejskiej, Schedule 3 do ogólnych wymogów dostosowania autobusów międzymiastowych.

Źródło: Opracowanie na podstawie The Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000 (PSVAR), <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2000/1970/contents/made>

Regulacje PSVAR obejmują tak szczegółowe zagadnienia jak:

- miejsce na wózki dla niepełnosprawnych, zabezpieczenia dla takich wózków,
- urządzenia pozwalające na wjazd wózka na pokład autobusu,
- miejsca priorytetowe dla pasażerów niepełnosprawnych,
- stopnie,
- poręcze,
- rozmieszczenie przycisków,
- sygnalizacja konieczności skorzystania z urządzeń,
- wyświetlacze.

Każdy pojazd musi otrzymać certyfikat zgodności z wyznaczonymi standardami. Przewoźnicy aplikują o certyfikat za pomocą strony internetowej rządu brytyjskiego wypełniając specjalny

formularz.²³ W odniesieniu do procesu wprowadzania tych kryteriów do transportu warto też zwrócić uwagę na stosunkowo długi okres dostosowawczy. W istocie pozostawienie swobody w zakresie spełniania norm technicznych odnosiło się do starszych modeli autobusów przez nawet 20 lat, co doprowadziło do stosunkowo powolnego eliminowania ich z flot przewoźników. Było to podyktowane z jednej strony chęcią uniknięcia dodatkowych kosztów dla przewoźników, z drugiej stosunkowo słabym nasyceniem rynku autobusami produkowanymi w zgodzie z nowymi standardami. Należy pamiętać, iż w Wielkiej Brytanii proces przechodzenia na autobusy dostosowane do potrzeb osób z ograniczeniami rozpoczął się w 2000 roku, gdy standardowe wyposażenie autobusów znacznie odbiegało od dzisiejszego. Na koniec warto także podkreślić, że regulacje brytyjskie skupiają się na potrzebach osób niepełnosprawnych pozostawiając w większości nieuregulowanymi potrzeby innych osób z ograniczeniami mobilności.

Poza samymi wymogami wynikającymi z przepisów prawa, przewoźnicy starają się dostosować swoją ofertę do oczekiwań osób o specjalnych potrzebach, zwłaszcza w przypadku dużych miast. Najszerzej czyni to miasto Londyn. W Londynie jest bowiem realizowany program eliminacji konieczności korzystania ze schodów w trakcie podróży (ang. *step-free-access*). Na wszystkich stacjach pracownicy TfL (Transport for London) zostali przeszkoleni w celu udzielania pomocy osobom z ograniczeniami, w tym asysty przy wsiadaniu do/opuszczaniu środków transportu. W autobusach londyńskich zainstalowany jest system iBus. Jest to system automatycznej lokalizacji pojazdu (Automatic Vehicle Location - AVL), który komunikuje się zarówno z elektronicznymi tablicami informacyjnymi na przystankach, jak i w pojazdach. Oprócz wizualizacji, nazwy kolejnych przystanków są ogłaszane przez pokładowy system głośników, na potrzeby osób niedowidzących. System funkcjonuje od 2009 roku. Badania przeprowadzone przy udziale organizacji osób niepełnosprawnych, w zakresie wpływu systemu na wykorzystanie transportu publicznego przez osoby podlegające ograniczeniom mobilności, wskazują na system jako jeden z głównych powodów zwiększenia się liczby niepełnosprawnych korzystających z transportu publicznego.

Jednym z ważniejszych punktów stykowych działań w zakresie taboru i infrastruktury jest zapewnienie przystanków dostosowanych do obsługi pojazdów niskopodłogowych. W Londynie, po wymianie floty autobusów na niskopodłogową, problem ten musiał być uregulowany za pomocą wytycznych do projektowania przystanków (Transport for London (TfL) *The Accessible Bus Stop Design Guidance* – opublikowane w 2006 roku i zaktualizowane w 2017²⁴). Obserwacje londyńskie wskazują, iż problem styku infrastruktury i taboru jest powszechny, a samo wprowadzenie niskopodłogowych, czy przystosowanych do obsługi pasażerów ze specjalnymi wymaganiami pojazdów, może być zniweczone poprzez brak odpowiedniej infrastruktury przystankowej.

W całej Wielkiej Brytanii stosowany jest też instrument finansowy, osoby starsze oraz osoby niepełnosprawne mogą korzystać z publicznych autobusów bezpłatnie w dni robocze pomiędzy 9:30 a 23:00, a w pozostałe dni całodobowo (konieczna jest aplikacja o specjalną kartę – odpowiednio: *older person's bus pass* lub *disbalded person's bus pass*). Natomiast niektóre rady miejskie rozszerzają te godziny. W niektórych miastach możliwy jest bezpłatny przejazd dla osoby towarzyszącej. W Wielkiej Brytanii na poziomie lokalnym może

²³ <https://www.gov.uk/government/publications/public-service-vehicle-accessibility-certificate-psva-1>

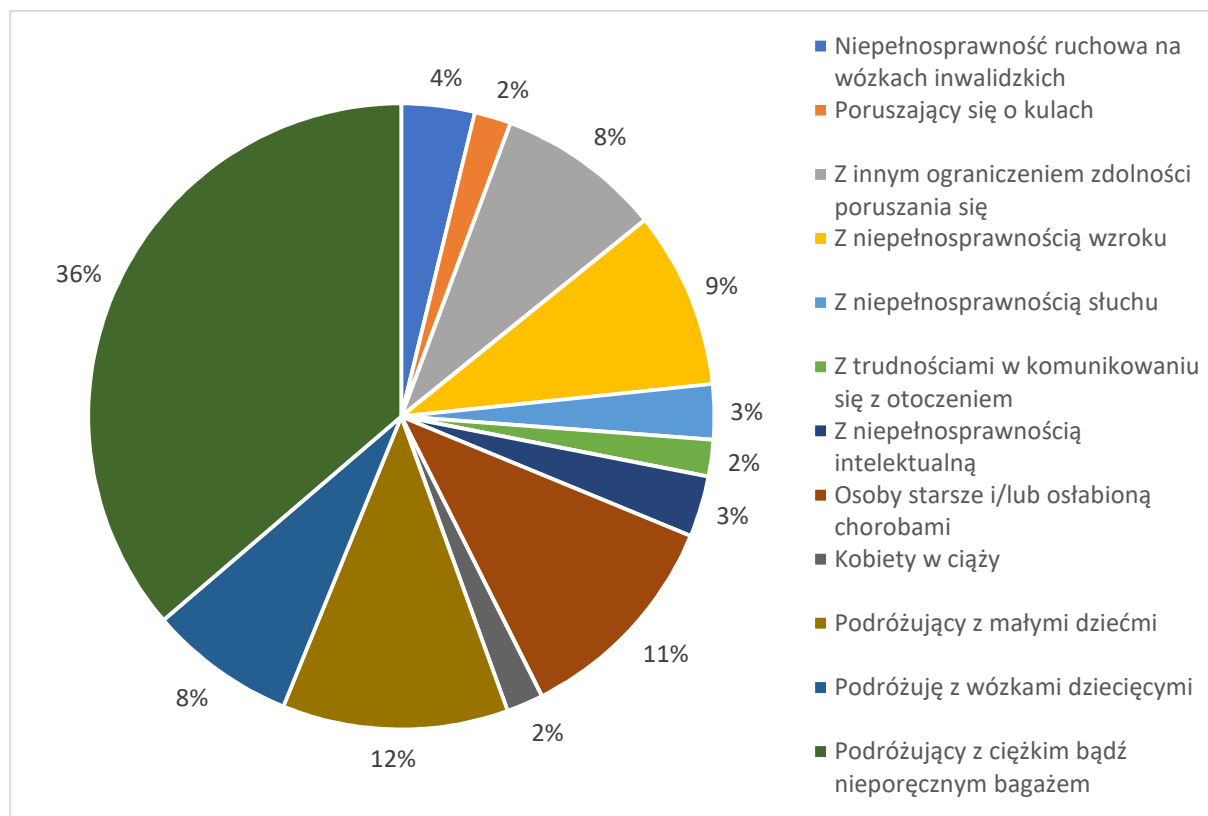
²⁴ *The Accessible Bus Stop Design Guidance*, Transport for London, London 2017, <http://content.tfl.gov.uk/bus-stop-design-guidance.pdf>.

występować także wiele narzędzi specjalnych nakierowanych na konkretne grupy użytkowników. Są to tzw. „community transport schemes”, czyli przejazdy dedykowane, gdy wysyłany jest pojazd specjalnie przystosowany do potrzeb osoby z ograniczeniami. Dzieje się tak np. przy korzystaniu z usług medycznych. Wiele samorządów oferuje także usługę „Dial-a-Ride”, czyli możliwość zamówienia dostosowanego do potrzeb pojazdu na zasadzie drzwi-drzwi – dla osób, które nie mogą korzystać z regularnych usług. Zazwyczaj należy się uprzednio zarejestrować. Podróż nie jest bezpłatna. Możliwa jest też podróż osoby asystującej – ale również za opłatą.

4. Dostępność transportowa w Polsce – wyniki badań

4.1. Oczekiwania klientów transportu

Ocena potrzeb legislacyjnych oraz możliwych wariantów regulacyjnych w odniesieniu do zagadnień poprawy dostępności transportu publicznego w Polsce, musi być poprzedzona identyfikacją stanu faktycznego. W tym celu przeprowadzone zostało badanie na reprezentatywnej grupie użytkowników transportu publicznego (N=435), którzy zgłaszali pewien stopień ograniczenia w korzystaniu z regularnych usług transportowych. Strukturę próby wg zidentyfikowanych ograniczeń wskazano na rys. 2.

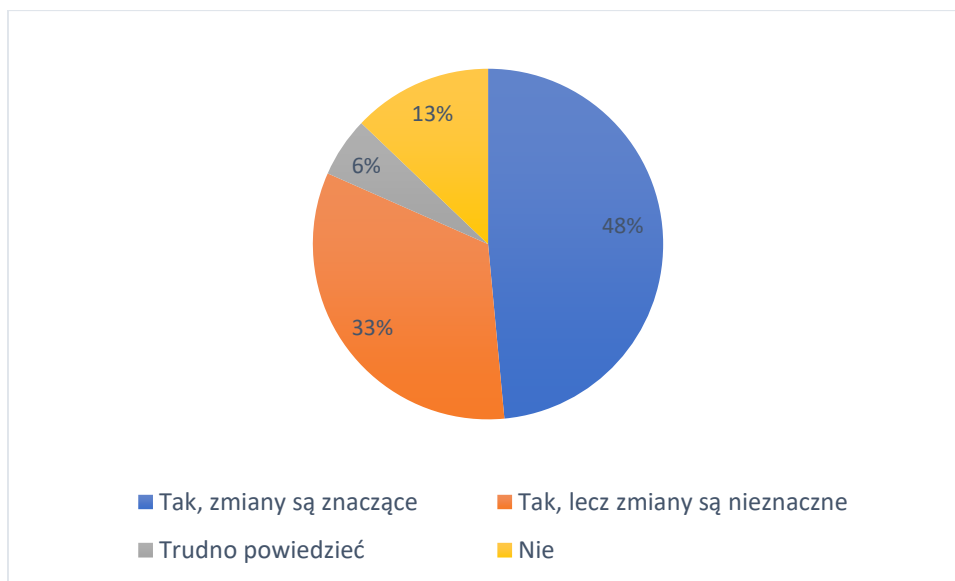


Rysunek 2 Struktura odpowiedzi wg badanych ograniczeń mobilności

Źródło: Badania własne.

Przede wszystkim należy zauważyć ogólnie pozytywny trend dotyczący dostosowania polskiego taboru wykorzystywanego w przewozach osób do potrzeb osób zgłaszających ograniczenia mobilności (rys. 3). Niemal połowa z nich zauważa znaczące pozytywne zmiany w ostatnim dziesięcioleciu, zaś 33% pozytywne, choć – ich zdaniem – zbyt powolne, przemiany. Przy bardzo niewielkim odsetku (13%) niedostrzegających poprawy stanu taboru

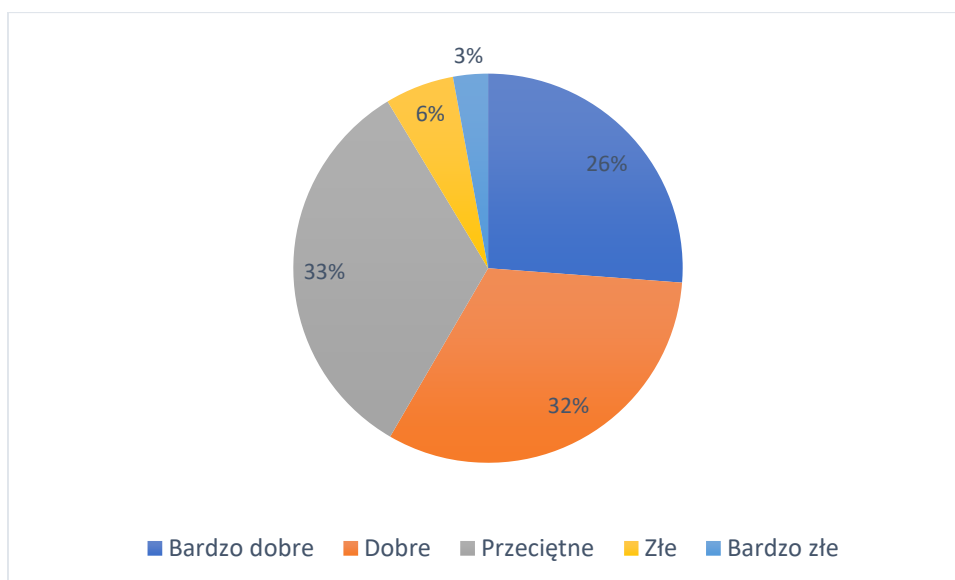
można stwierdzić, iż ostatnie lata charakteryzowały się niewątpliwą zmianą paradygmatu projektowania i zakupu pojazdów.



Rysunek 3 Zmiany w taborze zmierzające do dostosowania go do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności w percepcji badanych

Źródło: Badania własne.

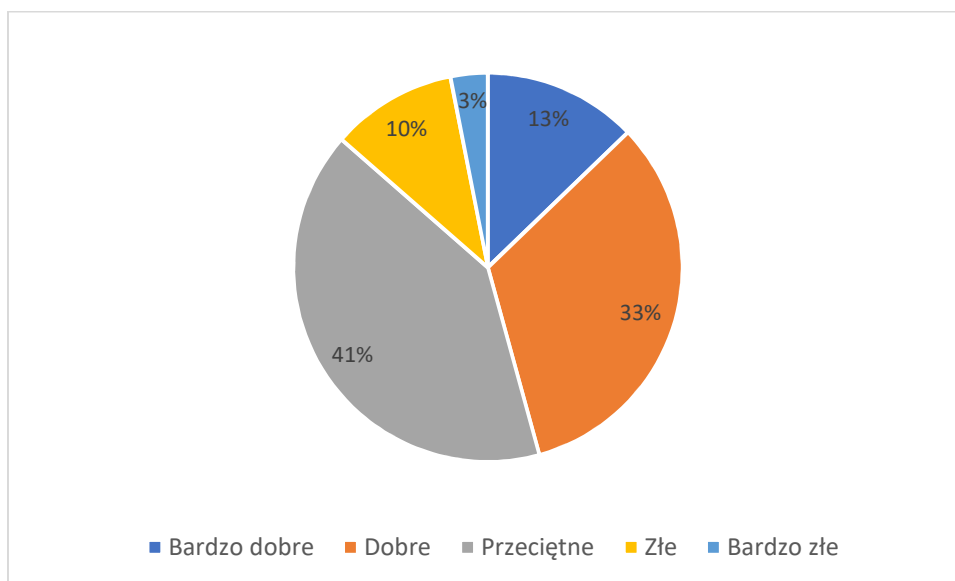
Podobnie pozytywną oceną charakteryzuje się obecny stan taboru wykorzystywanego w komunikacji miejskiej. Użytkownicy transportu miejskiego podlegający różnym ograniczeniom mobilności ocenili jego obecne dostosowanie do ich potrzeb w większości jako dobre lub bardzo dobre (rys. 4).



Rysunek 4 Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób z ograniczeniami

Źródło: Badania własne.

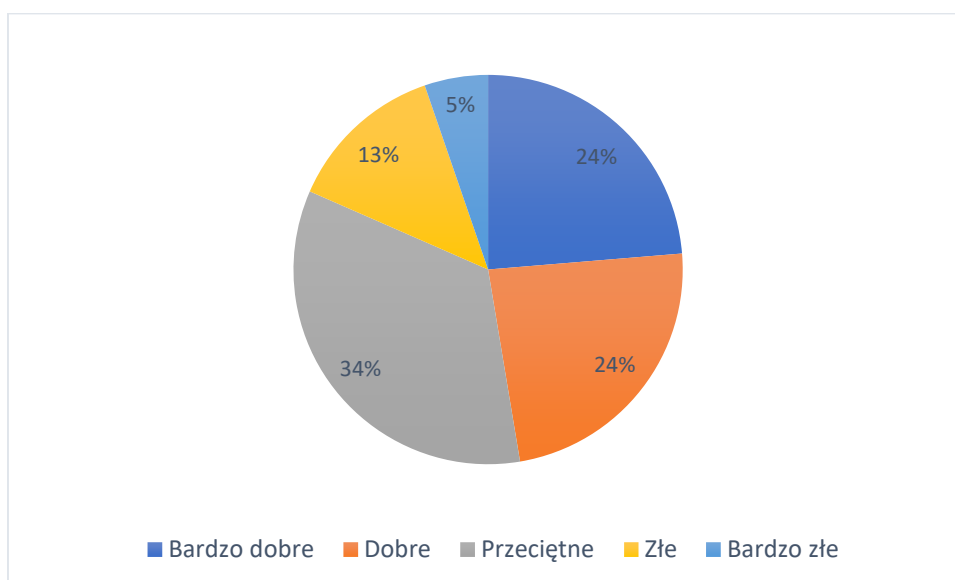
Jednocześnie taka sama ocena międzymiastowego transportu autobusowego wypada już zdecydowanie gorzej (rys. 5).



Rysunek 5 Ocena dostosowania autobusów komunikacji międzymiastowej do potrzeb osób z ograniczeniami

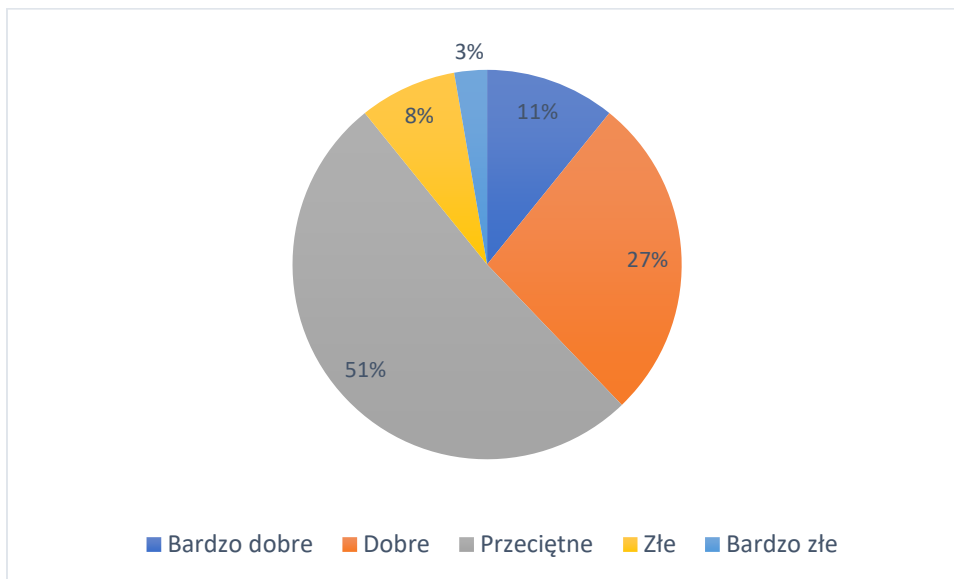
Źródło: Badania własne.

Wartym bliższemu przyjrzeniu się jest rozgraniczenie między użytkownikami, dla których istnienie udogodnień jest warunkiem niezbędnym realizacji podróży (osoby niepełnosprawne) – (rys. 6 i 7) oraz osobami, dla których jest to znaczące ułatwienie, ale mogą zrealizować podróż nawet wówczas, gdy oczekiwanych udogodnień nie ma (osoby podróżujące z dziećmi, kobiety w ciąży itd.) – (rys. 8 i 9).



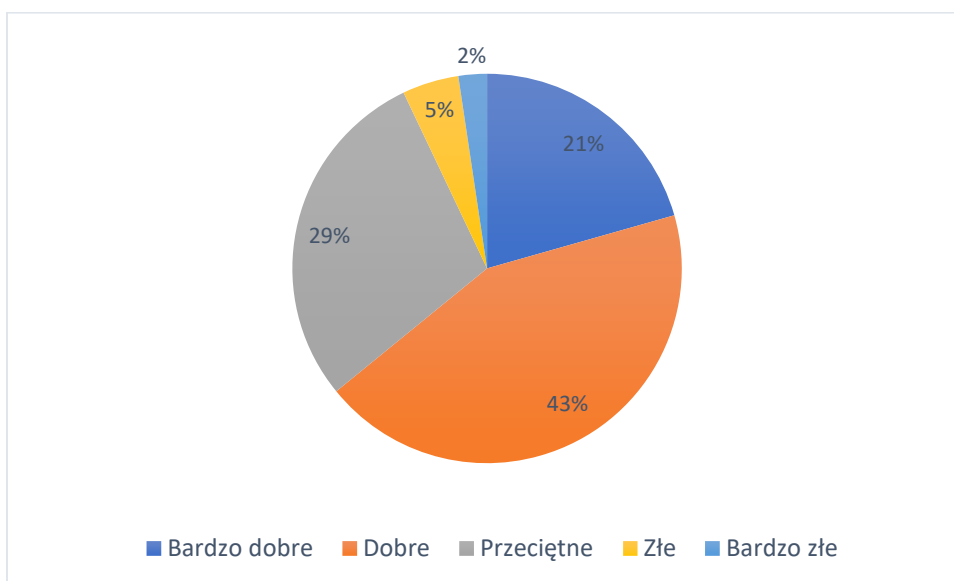
Rysunek 6 Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Źródło: Badania własne.



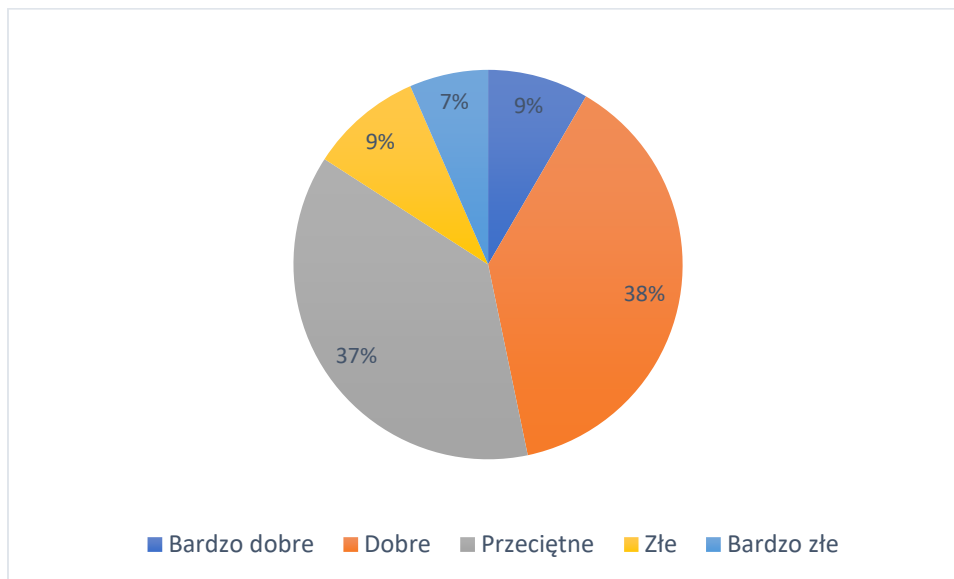
Rysunek 7 Ocena dostosowania autobusów komunikacji międzymiastowej do potrzeb osób z ograniczeniami

Źródło: Badania własne.



Rysunek 8 Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób z ograniczeniami, ale bez niepełnosprawności

Źródło: Badania własne.



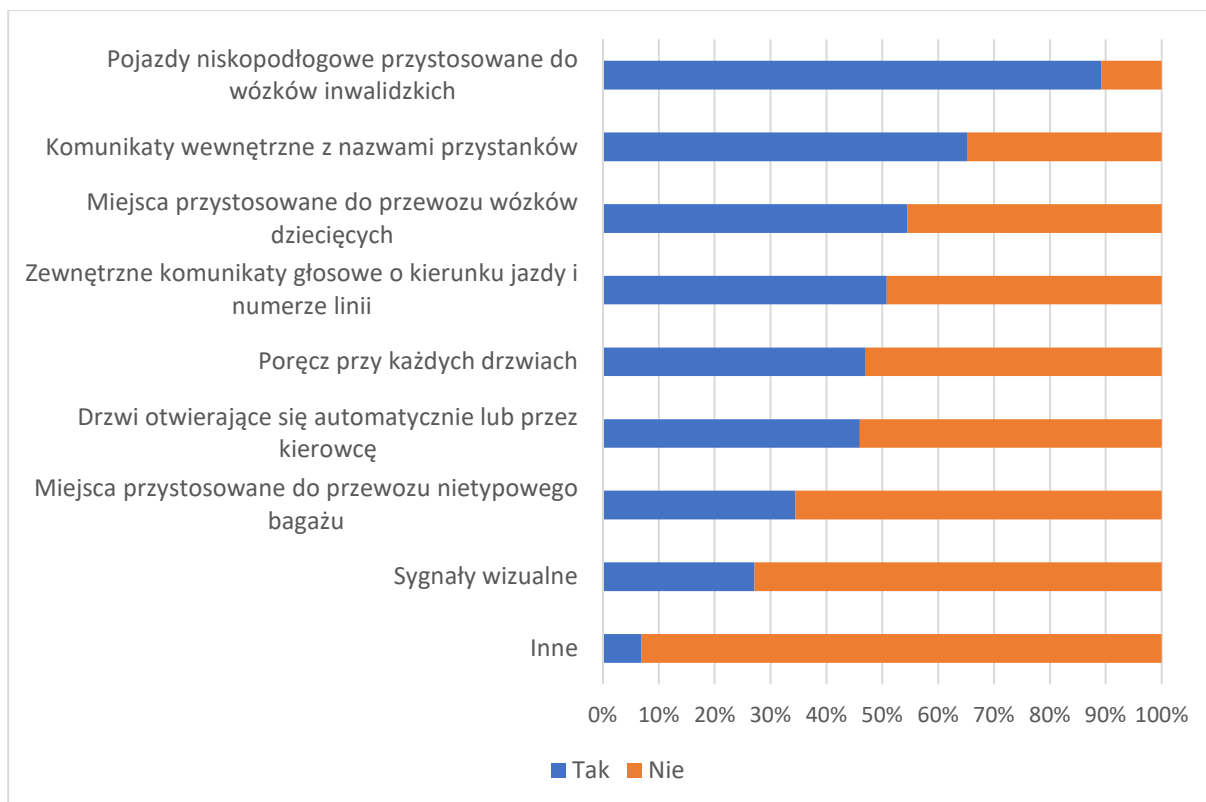
Rysunek 9 Ocena dostosowania autobusów komunikacji międzymiastowej do potrzeb osób z ograniczeniami, ale bez niepełnosprawności

Źródło: Badania własne.

Podstawowy wniosek jaki płynie z porównania ocen osób niepełnosprawnych i osób z innymi ograniczeniami mobilności, to to, że osoby niepełnosprawne dużo lepiej oceniają dostosowanie autobusów międzymiastowych niż osoby z innymi ograniczeniami. W przypadku komunikacji miejskiej natomiast oceny te są odwrotne. Można to tłumaczyć dominującym sposobem podróżowania. W przejazdach długodystansowych osoby niepełnosprawne częściej planują swą podróż z dużą starannością. Praktycznie nie wybierają środków transportu nie przystosowanych do ich przewozu. Tymczasem osoby z innymi ograniczeniami korzystają z regularnych przewozów, ponieważ wiedzą, iż odbycie podróży nie jest zależne od samego istnienia udogodnień na pokładzie. Brak udogodnień nie jest wykluczający dla osoby podróżującej z dziećmi, czy kobiety w ciąży. Jednocześnie osoby takie oceniają brak tych udogodnień w dużej części floty autobusów międzymiastowych negatywnie. Można więc wnioskować, iż oceny wynikają wprost z częstotliwości korzystania z usług i własnych doświadczeń ankietowanych.

W przypadku komunikacji miejskiej opisany wyżej mechanizm planowania podróży przez osoby niepełnosprawne nie działa. Ze względu na regularny charakter tych podróży, ich dużą częstotliwość, osoby niepełnosprawne zmuszone są do korzystania z przeciętnego pojazdu, a nie ze specjalnie wyselekcjonowanego. Jednocześnie brak udogodnień ma w ich przypadku charakter wykluczający. Co więcej, stan taboru (starszego) i jego projektowanie w transporcie miejskim jest często optymalizowany pod kątem potrzeb osób o specjalnych potrzebach, ale niekoniecznie niepełnosprawnych. Wynika to z dużo niższych nakładów niezbędnych na optymalizację podróży osób nie będących niepełnosprawnymi, ale oczekujących pewnych udogodnień. Przykładowo miejsca pierwszeństwa są zazwyczaj oznaczone, w autobusach miejskich znajdują się też często duże przestrzenie na większe bagaże, są stosowane układy miejsc rodzinnych (po 4 zwrócone do siebie). To są rozwiązania niewątpliwie prostsze do realizacji niż wyposażenie autobusu w urządzenia do wspomaganie transportu wózków inwalidzkich. Dodatkowo nawet brak tych drobnych udogodnień, ze względu na krótki czas podróży, nie jest też tak odczuwalny, jak w przypadku podróży długodystansowej.

Zróznicowana istotność poszczególnych usprawnień dla samego umożliwienia odbycia podróży znajduje odzwierciedlenie w ocenach osób z ograniczeniami (zob. rys. 10).



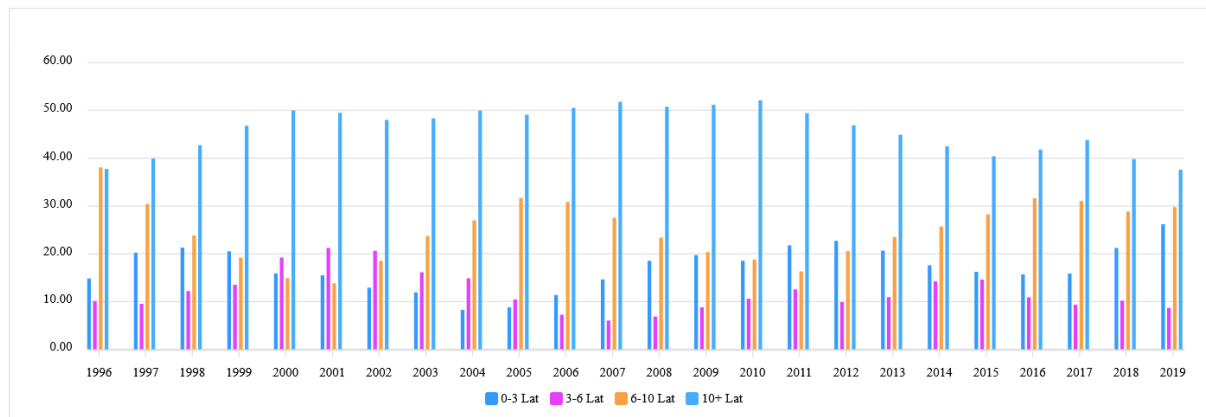
Rysunek 10 Preferencje użytkowników z ograniczeniami mobilności w zakresie usprawnienia taboru

Źródło: Badania własne.

W zakresie identyfikowanego wyposażenia docelowego pojazdów osoby z ograniczeniami mobilności wskazują przede wszystkim na konieczność zakończenia modernizacji flot w kierunku pełnego wprowadzenia pojazdów niskopodłogowych, przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich (blisko 90% wskazań). Wysoką liczbę wskazań (ponad 60%) uzyskuje również postulat wyposażenia pojazdów w system komunikatów wyświetlanych elektronicznie z nazwami przystanków i informacją o najbliższym przystanku. Powyżej 50% wskazań padło także na zapewnienie miejsc przystosowanych do przewozu wózków dziecięcych oraz odczytywanie komunikatów o przystankach i trasie. Poniżej 50% wskazań zebrały udogodnienia, które już są obecne w każdym nowo produkowanym pojeździe, takie jak poręcze przy drzwiach, automatyczne otwieranie drzwi. Być może są to rozwiązania, które dla podróżujących są już oczywiste i uznawane za standardowe. Konieczność zapewnienia wydzielonej przestrzeni na przewóz ciężkich lub nietypowych bagażu wskazało jedynie 35% ankietowanych, zaś 30% widzi potrzebę specjalnej sygnalizacji w pojeździe mającej zwracać uwagę na różne funkcje (np. podświetlanie przycisku stop światłem pulsującym w momencie, gdy będzie można go użyć). Kilkadziesiąt osób wskazało inne udogodnienia. Na tej liście są rozwiązania takie jak wprowadzenie oznaczeń w alfabecie Braille'a, specjalne wysokie miejsca dla osób starszych ułatwiające wstawanie, ale też czysto użytkowe i nie mające bezpośredniego powiązania z kwestiami ograniczeń mobilności – jak np. możliwość doładowania karty miejskiej w pojeździe.

4.2 Dostępność w świetle wskaźników przewoźników

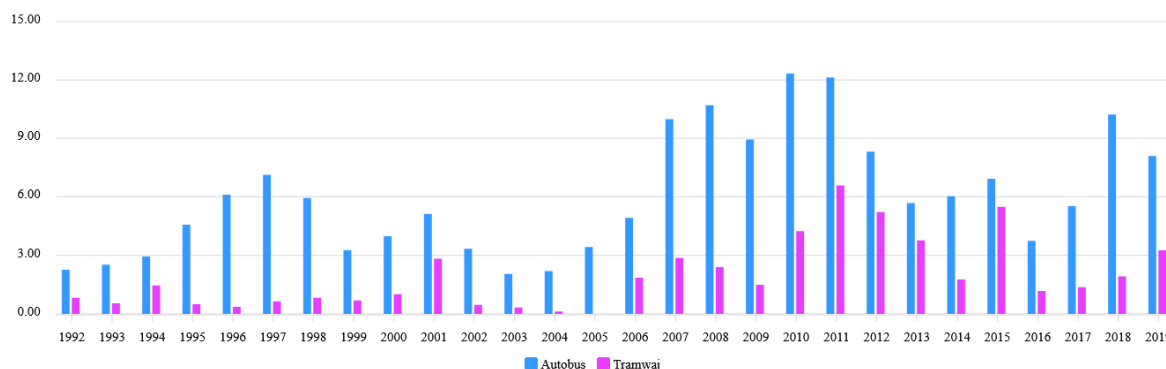
Zaprezentowane wyżej oceny klientów transportu, wskazują na minimum projektowe dotyczące nowych środków transportu. Warto przy tym zauważyć, iż zmiany mogą być kosztowne dla przewoźników, jeśli wymiana taboru nie będzie rozłożona w czasie. W tym kontekście warto posłużyć się oszacowaniem średniego czasu użytkowania pojazdów komunikacji miejskiej w Polsce zaprezentowanym na rys. 11.



Rysunek 11 Wiek floty pojazdów w komunikacji miejskiej w Polsce

Źródło: <https://igkm.pl/statystyka/>

Jednocześnie wskaźnik zastąpienia kształtuje się jak na rysunku 12.



Rysunek 12 Wskaźnik zastąpienia we flocie pojazdów komunikacji miejskiej w Polsce

Źródło: <https://igkm.pl/statystyka/>

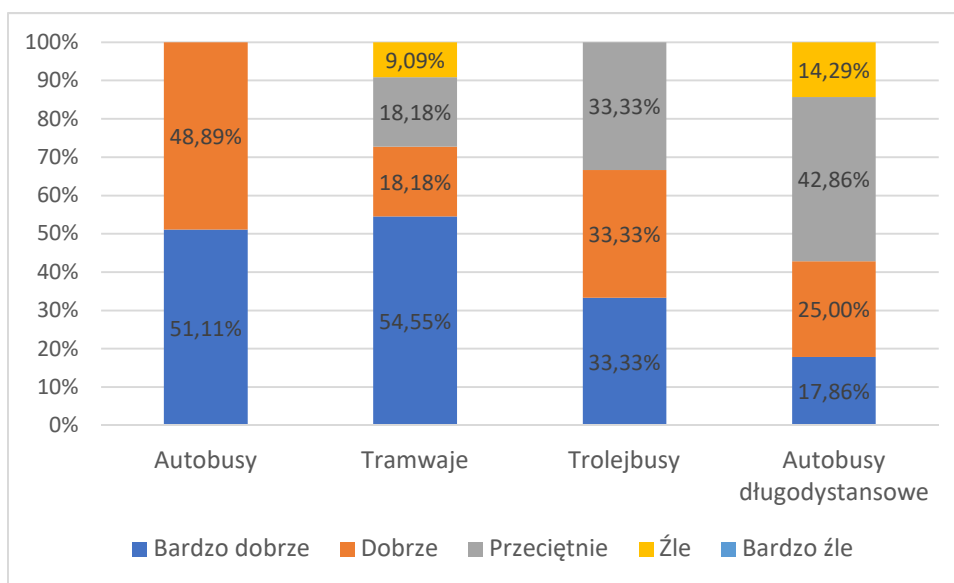
Prosty szacunek wskazuje zatem, iż możliwa jest wymiana całego taboru autobusowego na przestrzeni 6-9 lat, a taboru tramwajowego (który jest bardziej kosztowny) wymagałoby jednak (gdyby podążać za naturalną stopą zastąpienia) nawet 20 lat.

Wydaje się więc, iż jeżeli przyjąć jednolite wymogi regulacyjne do wszystkich środków transportu, to będą one - w odniesieniu do taboru tramwajowego bardzo restrykcyjne. Jeżeli natomiast kierować się naturalną stopą zastąpienia, wówczas należałoby postawić przewoźnikom tramwajowym bardziej restrykcyjne warunki, aby uniknąć 20-letniego okresu dostosowawczego. Ale w takim przypadku, jednocześnie należałoby rozważyć kwestię zapewnienia dofinansowania tego procesu. W kontekście zaleceń regulacyjnych można zatem podążyć drogą wyznaczenia terminów bezwzględnego zapewnienia taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności zgodnych z naturalną stopą zastąpienia, bez

nadmiernych obciążeń ekonomicznych dla organizatorów transportu. Odejście od tej stopy, wiązałoby się natomiast z dodatkowymi kosztami ekonomicznymi i mogłoby wymagać wsparcia ze strony państwa.

Wartym podkreślenia jest także fakt, iż duża część taboru zakupywanego w ostatnich latach cechuje się już takimi parametrami, które uznać można za wystarczające dla zapewnienia dostępności pojazdów dla osób z ograniczeniami mobilności. W celu oszacowania faktycznego stanu dostosowania taboru do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności przeprowadzono badanie kwestionariuszowe na reprezentatywnej grupie przedsiębiorstw przewozowych (N=72), przy czym zapewniono także reprezentację tych podmiotów, które świadczą usługi rzadziej w Polsce wykorzystywanym taborom tramwajowym (11) i trolejbusowym (3). 28 przewoźników reprezentowało przedsiębiorstwa transportu międzymiastowego.

Ocena własna przewoźników jest dla nich bardzo pozytywna (zob. rys. 13).



Rysunek 13 Ocena własna przewoźników w zakresie dostosowania taboru do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

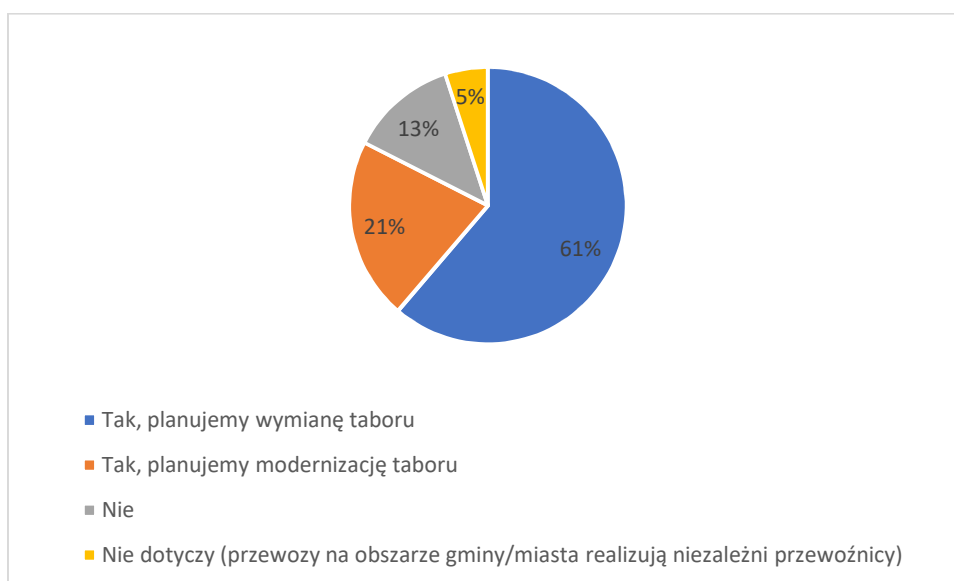
Źródło: Badanie własne.

Przewoźnicy oceniają dostosowanie wykorzystywanego taboru jako dobre lub wręcz bardzo dobre, w większości przypadków. W żadnej kategorii badana grupa przewoźników nie oceniła stanu dostosowania taboru jako złego. W autobusach komunikacji miejskiej (przy czym zbadano dość dużą grupę 50 firm) w ogóle nie ma wskazań niższych niż dobre. Stosunkowo najslabiej oceniają się przewoźnicy autobusowi obsługujący trasy międzymiastowe, gdzie ponad 14% ocenia tabor jako źle dostosowany do potrzeb osób ze szczególnymi wymaganiami, a dalsze 43% jako przeciętnie dostosowany.

Zauważalny jest dysonans w ocenach własnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, a ich klientów. Wynika to w dużej mierze z postrzegania swoich działań, jako zmierzających we właściwym kierunku przez przewoźników. W szczególności, jeżeli firma dokonuje zakupu nowego taboru np. niskopodłogowego, to uważa, iż tym samym wypełniła swe obowiązki w stosunku do osób z ograniczeniami mobilności niezależnie od tego, iż tabor ten funkcjonuje równoległe z taborom starszym. Drugim wyjaśnieniem tej rozbieżnej oceny jest kwestia

infrastruktury. Otóż podróżujący nie oceniają pojazdów w oderwaniu od samej podróży. Przykładowo brak dostosowania infrastruktury przystankowej (np. wysoki krawężnik, nierówny poziom z podłogą autobusu niskopodłogowego itd.) są dla nich przeszkodą w realizacji podróży, którą identyfikują z firmą realizującą przewozy. Zatem jakiegokolwiek problemy po stronie infrastruktury rzutują na oceny taboru.

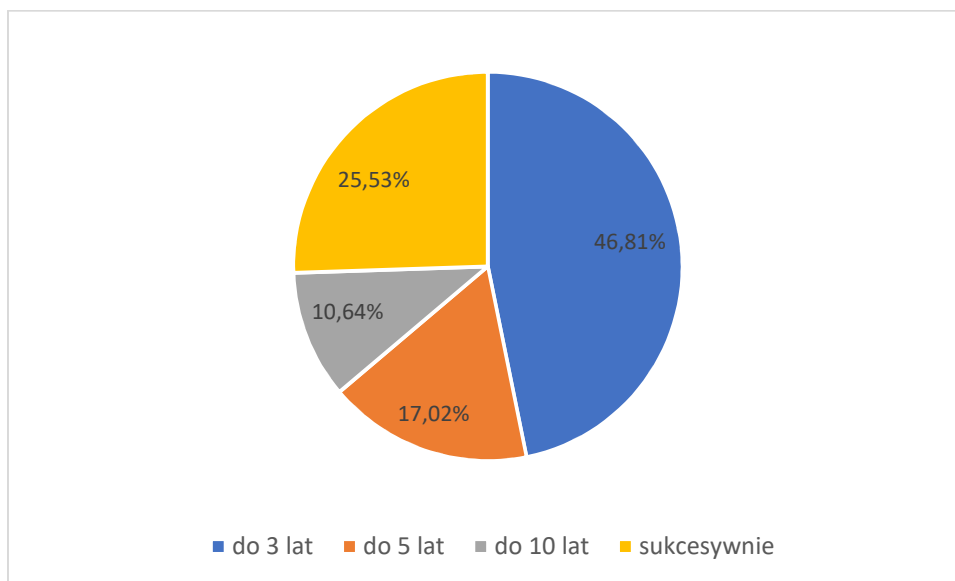
Jednocześnie szczegółowe informacje dostarczone przez przewoźników wskazują, że nowo kupowane autobusy są co do zasady przystosowane są do przewozu osób o specjalnych wymaganiach transportowych – standardem są niska podłoga, wydzielone miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim, oznaczone miejsca dla matki z dzieckiem na rękę, dla osób starszych, w niektórych przypadkach także dodatkowe tablice dla osób niedowidzących. Rozwiązania konstrukcyjne pozwalają także na zapewnienie przestrzeni dla wózków dziecięcych czy większego bagażu. Można więc przyjąć, iż dostępne na rynku pojazdy, przynajmniej w ocenie przewoźników, pozwalają na wybór funkcji poprawiających dostępność transportową dla osób z ograniczeniami. Jest to istotna obserwacja pozwalająca na stwierdzenie, iż wprowadzenie minimalnych wymogów w tym zakresie nie będzie stanowiło dużego wyzwania dla producentów (pojazdy takie są już produkowane). Bariery w tej sytuacji może być jedynie tempo wymiany taboru na nowy warunkowane możliwościami finansowymi. Gorzej sytuacja wygląda w przypadku tramwajów, które jako pojazdy szynowe są dużo trudniejsze w dostosowaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych.



Rysunek 14 Plany unowocześnienia taboru przez przewoźników

Źródło: Badania własne.

Jednocześnie należy zauważyć, że plany wymiany taboru na nowy ma aż 61% przewoźników, podczas, gdy dalsze 21% planuje modernizację już posiadanego. Wskazuje to na ewidentną konieczność określenia w jak najszybszym terminie wymogów minimalnych, tak, by wymieniany tabor je spełniał. Tym bardziej, że większość przewoźników planuje dokonać takiej wymiany w okresie do 3 lat, a wielu wykonuje ją sukcesywnie (rys. 15).



Rysunek 15 Planowany termin wymiany taboru

Źródło: Badania własne.

Z drugiej strony zauważalne jest, iż nawet bez formalnie istniejących wymogów na poziomie prawa krajowego, większość nowych zakupów dokonywana jest już z myślą o (przynajmniej niektórych) potrzebach osób z ograniczeniami mobilności. Przy czym w swych deklaracjach przewoźnicy warunkują często wymianę uzyskaniem środków finansowych, w tym zewnętrznych. W tym kontekście warto zauważyć, że przy zakupach przewoźnicy poszukują pojazdów spełniających określone wymagania na rzecz osób z ograniczeniami niepełnosprawności, ale nigdy wszystkimi jednocześnie i nie jest to też dla nich priorytet (zob. tabela 3).

Tabela 3 Wymagania stawiane przy zakupach nowych pojazdów przez przewoźników

Cecha pojazdu	Procent przewoźników wpisujących dane oczekiwanie do specyfikacji przetargowej
pojazdy niskopodłogowe	41,67%
zewnętrzne komunikaty głosowe o kierunku jazdy i numerze linii	23,61%
komunikaty wewnętrzne z nazwami przystanków	43,06%
sygnały wizualne	37,50%
drzwi otwierające się automatycznie lub przez kierowcę	44,44%
poręcz przy każdych drzwiach	41,67%
miejsca przystosowane do przewozu wózków dziecięcych	47,22%
miejsca przystosowane do przewozu nietypowego bagażu	18,06%
inne	11,11%

Źródło: Badania własne.

Jednocześnie po stronie przewoźników można zidentyfikować konkretne bariery utrudniające przejście na tabor dostosowany do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności. W tabeli 4 zidentyfikowano i oceniono wagę tych barier na podstawie wskazań przewoźników w skali od nieistotnych i łatwych do usunięcia po krytyczne, mające wpływ na zablokowanie decyzji o zakupie takiego taboru.

Tabela 4 Ocena barier we wprowadzaniu taboru z rozwiązaniami dla osób o ograniczonej mobilności

nieistotna	zauważalna	dość istotna	istotna	krytyczna
wyższy koszt zakupu taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami				
30,56%	15,28%	26,39%	8,33%	19,44%
wyższe koszty eksploatacyjne taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami				
40,28%	22,22%	19,44%	5,56%	12,50%
niedostosowana do obsługi taboru specjalistycznego infrastruktura (np. przystanki)				
18,06%	26,39%	22,22%	18,06%	15,28%
konieczność specjalistycznego szkolenia kierowców				
50,00%	23,61%	15,28%	5,56%	5,56%
brak adekwatnych rozwiązań regulacyjnych				
36,11%	16,67%	25,00%	5,56%	16,67%

Źródło: opracowanie własne.

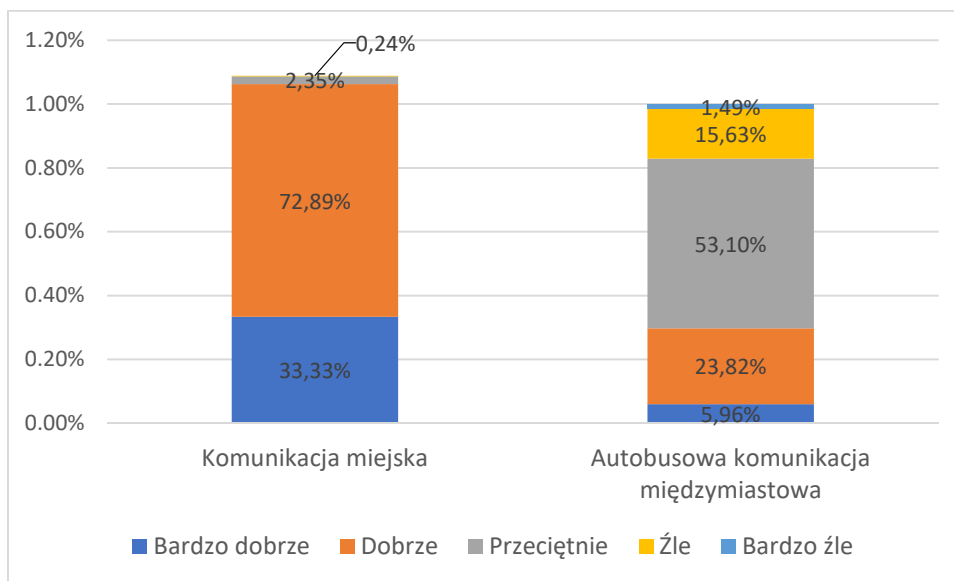
Przewoźnicy pytani o konkretne braki w zakresie przepisów wskazywali na kilka postulatów:

- wprowadzenie aktu prawnego rangi ustawy, który regulowałby wymogi techniczne dla pojazdów z uwzględnieniem zapisów o potrzebach osób niepełnosprawnych,
- obowiązek obsługi komunikacji tylko przez pojazdy dostosowane do obsługi osób o specjalnych potrzebach,
- dofinansowanie zakupów pojazdów dostosowanych do potrzeb takich osób,
- dofinansowanie przewozów osób niepełnosprawnych i ze specjalnymi potrzebami.

Jednocześnie dość duża grupa przewoźników deklarowała, iż obecnie obowiązujące zasady są wystarczające. Warto zwrócić też uwagę, że kwestie kosztowe są ważne, ale – dla większości przewoźników – nie są krytyczne. Warto także wskazać jedną z kluczowych barier leżących poza samym tabor, a która rzutuje na jego zakup. Otóż niedostosowanie infrastruktury dostępowej powoduje brak chęci zakupu specjalistycznego taboru, bowiem nie będzie on mógł być wykorzystane, a zatem zakup taki byłby przejawem niegospodarności. W konsekwencji można jednoznacznie stwierdzić, iż usunięcie samych barier po stronie taboru jest niewątpliwie niewystarczające i powinno mu towarzyszyć usuwanie barier infrastrukturalnych.

4.3 Dostępność w świetle wskazań organizatorów transportu

Trzecią płaszczyzną oceny aktualnego stanu dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności są wymogi stawiane temu transportowi przez odpowiedzialne za jego zapewnienie jednostki samorządu terytorialnego. Badanie przeprowadzone wśród 652 JST, na terenie których funkcjonuje transport autobusowy (miejski i międzymiastowy), tramwajowy lub trolejbusowy ujawnia stosunkowo duży stopień przekonania o spełnieniu wymogów osób z ograniczeniami wśród odpowiedzialnych za zorganizowanie transportu samorządów (rys.16).



Rysunek 16 Opinia samorządów o spełnieniu oczekiwań osób z ograniczeniami mobilności

Źródło: Badania własne.

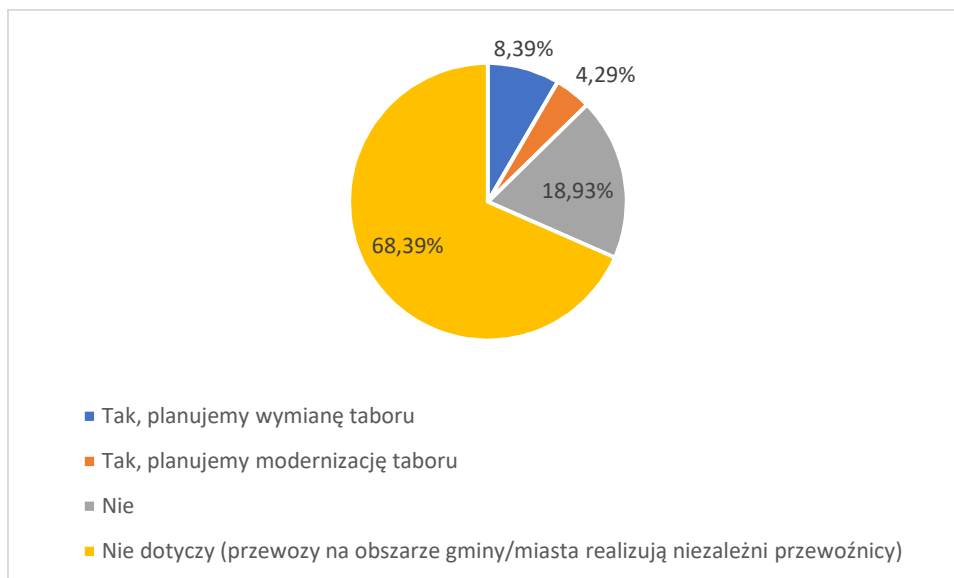
Opinie JST pokrywają się z opiniami przewoźników. W zakresie komunikacji miejskiej 1/3 samorządowców uważa, że bardzo dobrze wywiązuje się z zadania zapewnienia transportu odpowiedniego dla osób z ograniczeniami, dalsze 73% uważa, iż wypełnia to zadanie dobrze. Nieliczne są oceny złe (0,24%) i brak ocen bardzo złych.

Podobnie jak w przypadku przewoźników mamy tu do czynienia ze zjawiskiem przeniesienia pojedynczych działań na obraz całości organizowanego transportu. Postawienie wymogu zakup partii autobusów niskopodłogowych, która stanowić będzie jedynie część użytkowanej floty jest uważane za pełne spełnienie oczekiwań osób ze specjalnymi potrzebami transportowymi.

Oceny dotyczące floty pojazdów międzymiastowych są bardziej krytyczne, i wskazują na duży (ponad 50%) odsetek samorządów, które uważają, iż potrzeby spełnione są w sposób przeciętny ze sporą liczbą wskazań na zły (ponad 15%). Warto w tym miejscu zauważyć, iż transport międzymiastowy nie jest działalnością wprost organizowaną przez JST, być może rzutuje to znacząco na dużo bardziej krytyczny stosunek do oferty przewoźników prywatnych.

W przypadku samorządów kwestie wymiany taboru na nowy zależne są od tego, czy są one jednocześnie realizatorem przewozów (rys.17). Większość JST w Polsce funkcjonuje w modelu, w którym JST jest organizatorem, ale w przetargach startują niezależne

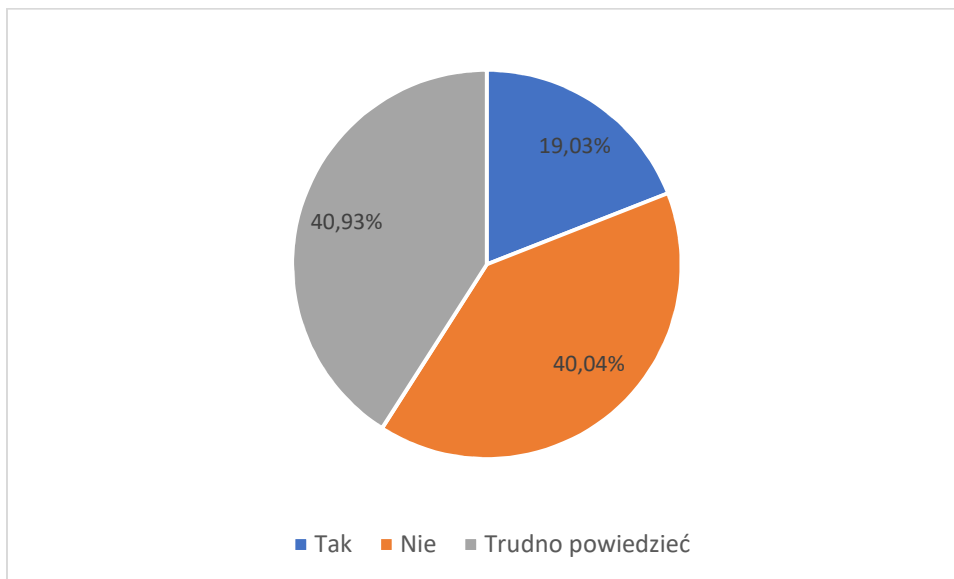
przedsiębiorstwa transportowe, które muszą spełnić określone w przetargu wymogi. W takich przypadkach kwestia odnowienia taboru jest zależna od przewoźnika, ale także wymuszana postanowieniami umowy. Natomiast wśród pozostałej grupy samorządów, nieco ponad 8% planuje wymianę taboru na nowy, zaś 4% modernizację obecnie posiadanego. Zestawiając te dane z wcześniej obrazowanymi wartościami dla przewoźników można zauważyć, że kwestie wymiany taboru dotyczą w pierwszej kolejności samych przewoźników. Jednakże wprowadzenie przepisów określających minimalne wymogi dotyczące taboru (w zakresie poprawy dostępności dla osób z ograniczeniami) będzie rzutowało na zapisy w warunkach przetargów ogłaszanych przez samorządy.



Rysunek 17 Plany modernizacji taboru przez JST

Źródło: Badania własne.

Wobec powyższego ważna staje się kwestia identyfikacji potrzeb osób o specjalnych wymaganiach transportowych przez JST, decyduje bowiem nie tylko o zakupach własnych taboru, ale też – w przypadku tej większości JST, które działają na zasadzie przetargów na usługi transportowe – będzie decydowała o wymaganiach stawianych w umowach (rys.18).

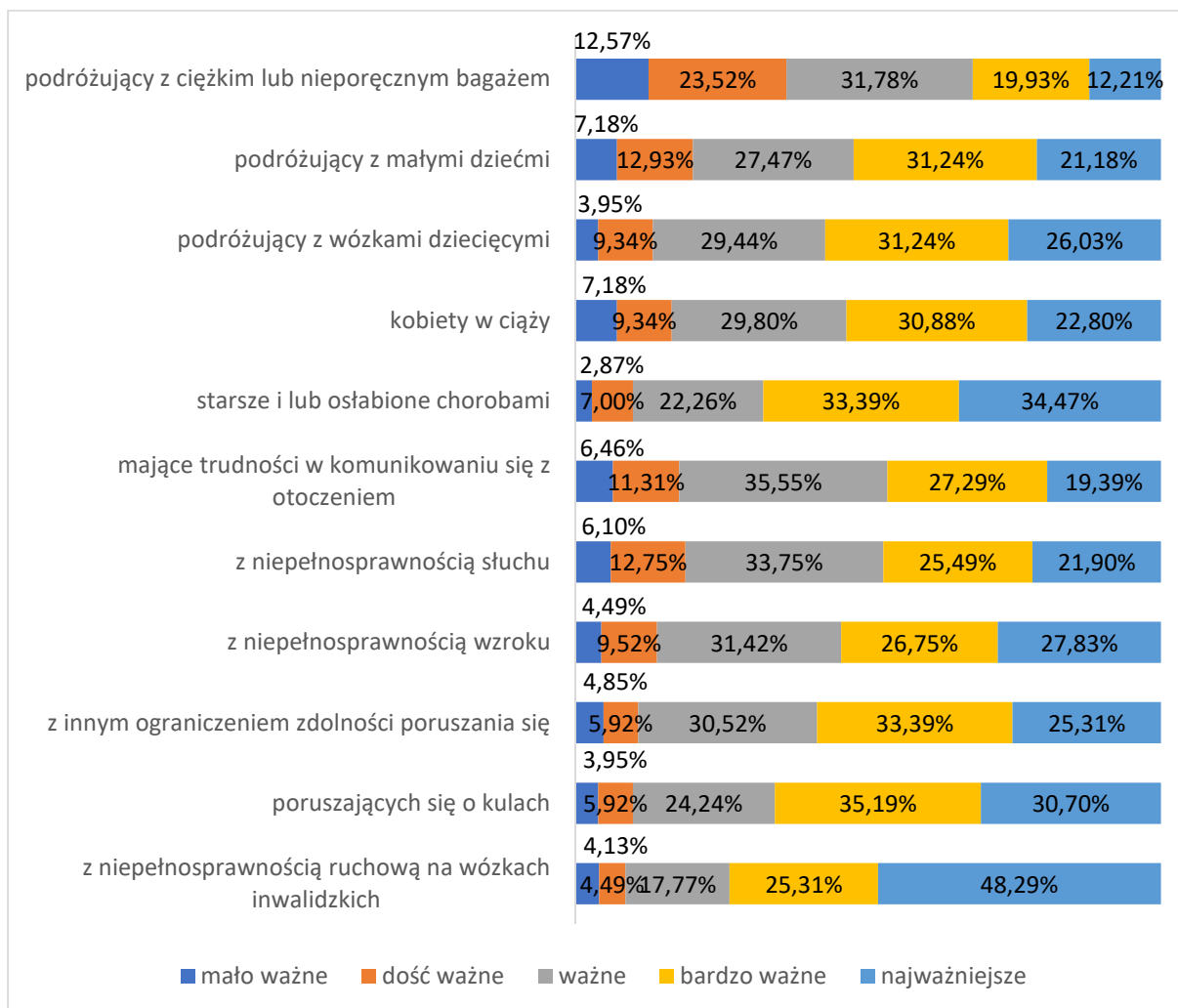


Rysunek 18 Czy oczekiwania osób o ograniczeniach mobilności brane są pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o wyborze przewoźnika/zakupie pojazdów?

Źródło: Badania własne.

Tymczasem jedynie 19% JST uważa te wymogi za istotne, aż 40% za niemające wpływu na decyzje taborowe, podczas, gdy aż 41% nie jest w stanie określić swojego stanowiska. Są to dość zaskakujące wyniki wobec wcześniejszych deklaracji dotyczących dobrego faktycznego spełnienia potrzeb osób o ograniczeniach mobilności.

Wśród tych JST, które dostrzegają potrzeby osób z ograniczeniami mobilności rozkład priorytetów w zależności od grupy osób ze szczególnymi potrzebami kształtuje się jak na rys. 19. Najwięcej wskazań priorytetowych dotyczy osób o znacznym stopniu niepełnosprawności ruchowej, a w dalszej kolejności osób starszych i/lub osłabionych chorobami. Stosunkowo najmniejsza uwagę przywiązuje się do potrzeb osób podróżujących z nietypowym bagażem.



Rysunek 19 Priorytety JST w zakresie zapewnienia odpowiedniego taboru osobom ze szczególnymi potrzebami transportowymi

Źródło: Badania własne.

Jednocześnie, jeśli już samorządy stawiają jakieś wymagania dotyczące stanu technicznego pojazdów w zakresie ich dostosowania do potrzeb niepełnosprawnych, to są one dość łagodne (Tabela 5).

Tabela 5 Wymagania stawiane przewoźnikom przez JST w zakresie udogodnień dla osób z ograniczeniami mobilności

Cecha	Procent samorządów formułujących wymóg wyposażenia pojazdu w udogodnienie
Pojazdy niskopodłogowe	10,22%
Zewnętrzne komunikaty głosowe o kierunku jazdy i numerze linii	3,44%
Komunikaty wewnętrzne z nazwami przystanków	7,63%
Sygnaly wizualne	3,98%
Drzwi otwierające się automatycznie lub przez kierowcę	9,68%

Cecha	Procent samorządów formułujących wymóg wyposażenia pojazdu w udogodnienie
Poręcz przy każdych drzwiach	8,39%
Miejsca przystosowane do przewozu wózków dziecięcych	9,03%
Miejsca przystosowane do przewozu nietypowego bagażu	2,80%
Inne	1,18%

Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej stawianym wymogiem jest wymóg obsługi połączeń pojazdami niskopodłogowymi, ale i tak stawiany jest on jedynie w nieco ponad 10% przypadków. Wobec innych udogodnień oczekiwania są formułowane w mniej niż 10% przypadków. Wydaje się więc słusznym ustawowe uregulowanie minimalnego standardu dotyczącego pojazdów.

Interesująca jest i ta obserwacja, że – kiedy zestawić powyższe dane z informacjami od przewoźników i ich wymogów stawianych producentom pojazdów – zauważyć można, iż to przewoźnicy samorzutnie stawiają większe wymagania niż organizatorzy transportu. Jest to więc dobra ilustracja zasady społecznej odpowiedzialności biznesu, ale jeżeli celem polityki transportowej jest zapewnienie określonego standardu usług dla osób z ograniczeniami mobilności, to nie można zdawać się wyłącznie na odpowiedzialność przedsiębiorców. Opinie JST na temat najważniejszych barier we wdrażaniu taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami zestawiono w tabeli 6.

Tabela 6 Bariery wdrażania taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami wg JST

Nieistotna	Zauważalna	Dość istotna	Istotna	Krytyczna
wyższy koszt zakupu taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami				
7,63%	7,74%	17,96%	14,73%	11,83%
wyższe koszty eksploatacyjne taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami				
9,57%	12,04%	20,54%	11,40%	6,34%
niedostosowana do obsługi taboru specjalistycznego infrastruktura (np. przystanki)				
9,57%	9,68%	19,57%	13,12%	7,96%
konieczność specjalistycznego szkolenia kierowców				
14,95%	11,18%	19,35%	9,57%	4,84%
brak adekwatnych rozwiązań regulacyjnych				
17,53%	15,91%	15,16%	7,42%	3,87%

Źródło: Badania własne.

Interesującym jest, iż większość barier identyfikowanych w dużej mierze jako nieistotne przez przewoźników jest uznawana za mające duży wpływ przez JST. Widoczne jest też przesunięcie punktu ciężkości na stronę finansową – wszystkie działania, które wiążą się ze wzrostem wydatków, czy to bezpośrednich na zakup i utrzymanie taboru, czy to pośrednich – na szkolenia – postrzegane są jako dość istotne.

5. Uwarunkowania wprowadzania i obsługi transportu – studia przypadków

Obraz zakresu dostosowania transportu publicznego do potrzeb osób z ograniczeniami dostarczają też studia przypadków przeprowadzone metodą ekspercką w wywiadach bezpośrednich w odniesieniu do wybranych organizatorów transportu w Polsce.

5.1. Studium 1 – transport autobusowy i tramwajowy

Ocena aktualnego poziomu dostosowania autobusów miejskich w mieście powyżej 500 tys. mieszkańców do potrzeb osób ze szczególnymi wymaganiami transportowymi

Poziom dostosowania autobusów transportu miejskiego - w badanym w ramach studium przypadku dużym mieście - do potrzeb różnych grup użytkowników z ograniczeniami mobilności zestawiono w tabeli 7.

Tabela 7 Ekspercka ocena dostosowania autobusów miejskich do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

Grupa użytkowników	Poziom dostosowania - (bardzo zły, zły, średni, dobry, bardzo dobry)
Osoby z niepełnosprawnością ruchową na wózkach inwalidzkich	Bardzo dobry
Osoby poruszające się o kulach, z ograniczoną zdolnością poruszania się	Bardzo dobry
Osoby z niepełnosprawnością psychiczną i intelektualną	Średni/dobry
Osoby z niepełnosprawnością wzroku lub/i słuchu; głuchoniemych	Dobry
Osoby starsze i osłabione chorobami	Bardzo dobry
Kobiety w ciąży	Dobry/ Bardzo dobry
Osoby z małymi dziećmi, w tym z wózkami dziecięcymi	Dobry
Osoby mające trudności w komunikowaniu się z otoczenie	Średni
Osoby o nietypowym wzroście (w tym również dzieci)	Dobry
Osoby podróżujące z dużym/ciężkim bagażem	Średni

Źródło: Badania własne.

Wysokie oceny stopnia dostosowania autobusów do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową wynika przede wszystkim z tego, że wszystkie autobusy które obsługują transport miejski w badanym ośrodku są autobusami niskopodłogowymi. Są wyposażone w rampy wjazdowe oraz posiadają zaaranżowane specjalne miejsca na wózki inwalidzkie, wyposażone najczęściej w pas bezpieczeństwa oraz dodatkowo oparcie i specjalne przyciski informujące o potrzebie zatrzymania i użycia rampy. Przyciski są zainstalowane na odpowiedniej wysokości. W nowszych pojazdach dodatkowo są one sprzężone z mechanizmem otwierania drzwi, zatem nie ma potrzeby przyciskania dodatkowych guzików już przy samych drzwiach.

Dla osób poruszających się o kulach dostępne są miejsca na przystosowanych fotelach. Znajdują się one możliwie blisko drugich drzwi, które są specjalnie oznaczone dla osób, mających problemy z poruszaniem się. Jest też dodatkowy przycisk we wnętrzu pojazdu, który powoduje odpowiednią sygnalizację na pulpicie kierowcy, że taka osoba będzie chciała opuścić pojazd. Ponadto wszystkie pojazdy mają system opuszczania prawej krawędzi. Więc biorąc pod uwagę modyfikację infrastruktury, przebudowę przystanków, takie autobusy po obniżeniu prawej krawędzi praktycznie zrównują poziom podłogi z poziomem chodnika.

W odniesieniu do potrzeb osób z niepełnosprawnością psychiczną i intelektualną, trudno jest o jedno rozwiązanie, bowiem jest to zróżnicowana grupa. Natomiast podejmowane są starania, aby komunikaty, które są prezentowane były komunikatami możliwie prostymi, zrozumiałymi.

Dla osób niepełnosprawnością wzroku lub/i słuchu zapewniona jest informacja głosowa we wszystkich autobusach. W użytku pozostaje niewielka część autobusów, które nie mają zapowiedzi głosowych zewnętrznych. Pomimo konsultacji ze środowiskami osób niewidomych nie udało się zaprojektować systemu niezależnego od kierowcy – to kierowca uruchamia odpowiednie komunikaty. Natomiast jeśli chodzi o komunikaty wewnętrzne – to są one nadawane we wszystkich pojazdach w postaci zapowiedzi, informacji o przystankach, możliwościach przesiadek. Jeśli chodzi o udogodnienia fizyczne dla osób niewidomych, czy niedowidzących, to aranżacja wnętrza jest taka, żeby było dużo poręczy i uchwytów. Poręcze w prawie całym taborze są w kolorach żółtych, kontrastujących. Krawędzie wejść na podesty, do pojazdu w kolorach żółto- czarnych albo żółtych. W pojazdach eliminuje się słupki i poręcze, które mogą występować w przejściu i mogłyby takim osobom sprawiać trudność w poruszaniu się. Obecnie w autobusach jest także przywracana sygnalizacja świetlna o zamykaniu się drzwi (której nie było przez kilka lat).

Rozwiązania dla osób starszych i osłabionych chorobami są tożsame z rozwiązaniami dla osób poruszających się o kulach: specjalnie oznaczone miejsca, z ułatwieniami, żeby się łatwiej przytrzymać przy siadaniu i wstawaniu, specjalny przycisk sygnalizacyjny, możliwość obniżenia prawej krawędzi pojazdu, żeby zminimalizować różnicę w wysokości pomiędzy poziomem podłogi a chodnikiem.

W zakresie realizacji potrzeb przewozowych kobiet w ciąży wprowadzono oznaczenie miejsc odpowiednimi piktogramami. Ponieważ miejsca, z których może korzystać taka pasażerka są tymi samymi, które są przeznaczone dla osób z ograniczeniami ruchowymi, podobnie jak tamte osoby ma do dyspozycji wszystkie udogodnienia wspomagające (przyciski, poręcze itd.).

W odniesieniu do potrzeb osób podróżujących z małymi dziećmi, w tym z wózkami dziecięcymi w około 1/4 floty autobusowej zostały wydzielone osobne miejsca na wózek dziecięcy. Mowa tu o specjalnym, wyróżnionym miejscu. Natomiast we wszystkich pojazdach jest takie miejsce, tylko w większości pojazdów starszej generacji, to jest miejsce współdzielone, czyli jest miejsce na wózek dziecięcy i wózek inwalidzki. Wózek inwalidzki ma pierwszeństwo. W większości autobusów te azyle są wystarczająco duże, aby zmieścić 1 wózek inwalidzki i 1 dziecięcy. W przypadku mniejszych autobusów, które kursują po peryferiach, może pojawić się problem przy większej liczbie podróżujących z wózkami. Miejsca posiadają również swój dedykowany przycisk, którym osoba podróżująca z wózkiem może przed wysiadaniem powiadomić kierowcę. Najczęściej rampa w sytuacji wózków dziecięcych nie jest potrzebna,

ale sygnalizacja dla kierowcy jest na pulpicie także po to, aby kierowca miał informację i mógł zachować czujność.

W odniesieniu do osób mających trudności w komunikowaniu się z otoczeniem, tam, gdzie jest to możliwe komunikacja odbywa się za pomocą symboli, kolorów. W szczególności ważne jest tu działanie w celu ujednoczenia kodów sygnałowych we wszystkich pojazdach. Np. zielony kolor, lub brak koloru oznacza, że można wsiadać. Jeśli pojawia się czerwony kolor to pojawia się ostrzeżenie, że w tym momencie wsiadanie nie powinno się odbywać. Piktogramy informacyjne są proste. Oczywiście nie wszystkie komunikaty da się tak przedstawić.

W odniesieniu do osób nietypowym wzroście - zarówno bardzo wysokich, jak też o osobach bardzo niskich (w tym również dzieci) możliwości dostosowania są ograniczone. Pojazdy mają określoną wysokość, podobnie wysokość drzwi jest limitowana konstrukcyjnie i w przepisach. Natomiast podejmowane są działania w celu minimalizacji możliwości odniesienia kontuzji przez osoby wysokie. Na wyświetlaczach podsufitowych na samych krawędziach są dokładane osłonki żelowe. Jeśli chodzi o osoby niskie, to podstawowym dostosowaniem jest umieszczanie przycisków w stosunkowo małej odległości od podłogi. Podobnie wyświetlacze z trasą przejazdu na boku pojazdu został umieszczony na poziomie około 170 cm od podłogi, a nie wyżej. Analogicznie biletomaty są montowane nieco niżej.

W odniesieniu do osób z ciężkim bądź nieporęcznym bagażem przede wszystkim w pojazdach komunikacji nie ma ograniczeń w zakresie jego przewozu. Choć jednocześnie istnieją ograniczenia wynikające z tego, że nie może być to bagaż niosący ryzyko dla innych pasażerów. Natomiast możliwości przewozu szczególnie dużego bagażu są ograniczone dostępnym miejscem oraz konstrukcją pojazdów.

O ile spełnienie potrzeb różnych grup użytkowników jest realizowane w maksymalnym możliwym zakresie w transporcie miejskim badanego miasta, to największym wyzwaniem jest pogodzenie wszystkich potrzeb, dlatego, że często potrzeby różnych grup się po prostu wykluczają. Osoby, które mają problemy w poruszaniu się, potrzebowałyby bardzo dużo poręczy, optymalnie zapewne jeszcze więcej niż jest do tej pory. Natomiast takie poręcze, słupki w przejściach itd. automatycznie są utrudnieniem dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, tu należy bowiem zapewnić określoną manewrowość. Musi istnieć możliwość wjazdu, obrócenia się tego wózka, bo spora część tych osób poruszająca się na wózkach w komunikacji miejskiej porusza się samodzielnie. Istotny jest więc kompromis, tak, by wyważyć te potrzeby.

Ocena dostosowania taboru

Podsumowując, można ocenić, że 100% taboru jest dostosowane. W przypadku starszego taboru nie zawsze jest to najwyższy poziom udogodnień równy temu taborowi takiemu, który jest kupiony do 5 lat wstecz.

W odniesieniu do niepełnosprawności ruchowej, czyli od najbardziej skrajnej czyli poruszanie się na wózku poprzez „łżejsze” poruszanie się o kulach czy pewnych ograniczeń ruchowych, jak np. w przypadku kobiet w ciąży, to 100% taboru jest dostosowane w bardzo podobny sposób. Różnice między starszymi a nowszymi pojazdami są niewielkie. Jeżeli chodzi o niepełnosprawność wzrokową, to około 90% taboru jest dostosowane w stopniu bardzo dobrym. Około 10% taboru jest w tym momencie mniej dostosowane czyli nie ma wyróżnionych krawędzi, poręczy żółtych, zapowiedzi głosowe są tylko w środku. W przypadku niedosłyszących - to 100% osób ma informację wizualną. 100% taboru jest dostosowane na

tym poziomie informacji piktograficznej. Natomiast w taborze nie ma miejsc specjalnie wydzielonych na szczególnie duży bagaż. Podróżujący mają możliwość przewozu takiego bagażu w miejscu na wózek inwalidzki, gdzie nie ma wózka w tym momencie, nie ma jednak dostosowania jako takiego, żeby w każdym pojeździe było dedykowane miejsce na bagaż.

Plany w zakresie wymiany taboru

100% taboru jest w jakimś stopniu dostosowane. Dalsze działania mają więc charakter planowej wymiany taboru. Około połowa taboru jest dostosowana w wyższym stopniu, ma więcej udogodnień. Połowa taboru trochę mniej, bo to jest starsza generacja czyli tabor 6-letni i starszy. Właśnie ten dostosowany mniej tabor jest wymieniany w sposób planowy. Proces ten powinien zakończyć się w ciągu 8 lat, przy czym większość mniej dostosowanego taboru zostanie wymieniona na przestrzeni 5-6 lat.

Wybór taboru dokonywany jest na zasadzie kryterium maksymalnej liczby udogodnień. Wprowadzany jest pełen pakiet wszystkich udogodnień dla osób z ograniczeniami, oczywiście w zależności od wielkości pojazdów. Przy mniejszych pojazdach ograniczenia konstrukcyjne powodują np., że miejsc specjalnych jest mniej, jednak minima i tak są spełnione.

Bariery w dostosowaniu pojazdów

Cześć ograniczeń wynika z uwarunkowań geograficznych czy też urbanistycznych i nie może być łatwo przezwyciężona. Jest to zadanie raczej dla planujących przestrzeń niż związane z samym taborem. Np. na niektórych trasach używany jest tabor o małej długości, poniżej 10m. Im autobus krótszy, tym automatycznie będzie miał mniej miejsca wewnątrz, a w konsekwencji ogranicza to liczbę miejsc na wózki.

Barierą jest też konflikt interesów różnych grup użytkowników, w tym użytkowników specjalnych. Niezbędne są więc kompromisy, ale takie kompromisowe rozwiązanie zawsze dla jednej i drugiej strony będzie oznaczało pewien poziom dostosowania, a w pewnym stopniu jednak niedostosowania.

Ocena obecnego stanu regulacyjnego

Jeśli chodzi o autobusy to generalnie te wymogi są dosyć dobre i opisane na wystarczająco szczegółowym poziomie.

5.2. Studium 2– transport trolejbusowy

Ocena aktualnego poziomu dostosowania trolejbusów miejskich w mieście powyżej 250 tys. mieszkańców do potrzeb osób ze szczególnymi wymaganiami transportowymi

Poziom dostosowania trolejbusów transportu miejskiego - w badanym w ramach studium przypadku dużym mieście - do potrzeb różnych grup użytkowników z ograniczeniami mobilności zestawiono w tabeli 8.

Tabela 8 Ekspercka ocena dostosowania trolejbusów miejskich do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

Grupa użytkowników	Poziom dostosowania - (bardzo zły, zły, średni, dobry, bardzo dobry)
Osoby z niepełnosprawnością ruchową na wózkach inwalidzkich	Dobry
Osoby poruszające się o kulach, z ograniczoną zdolnością poruszania się	Bardzo dobry

Grupa użytkowników	Poziom dostosowania - (bardzo zły, zły, średni, dobry, bardzo dobry)
Osoby z niepełnosprawnością psychiczną i intelektualną	Średni
Osoby z niepełnosprawnością wzroku lub/i słuchu; głuchoniemych	Dobry
Osoby starsze i osłabione chorobami	Bardzo dobry
Kobiety w ciąży	Bardzo dobry
Osoby z małymi dziećmi, w tym z wózkami dziecięcymi	Bardzo dobry
Osoby mające trudności w komunikowaniu się z otoczenie	Średni
Osoby o nietypowym wzroście (w tym również dzieci)	Dobry
Osoby podróżujące z dużym/ciężkim bagażem	Dobry

Źródło: Badania własne.

W trolejbusach jest instalowane pełne wyposażenie, równoważne temu instalowanemu w autobusach. Zatem wszystkie urządzenia przeznaczone do przewozu wózków dla niepełnosprawnych, miejsca pierwszeństwa są wprowadzone w pełni, w całym taborze. Gorsze jest dostosowanie w odniesieniu do osób z ograniczeniami komunikacyjnymi, czy też intelektualnymi, bo trudno tu zdefiniować optymalną jakość usługi. Znaczna część pojazdów jest też wyposażona w pochylnie, co ułatwia wjazd do tych pojazdów. Są wyposażone również w przyciski „przyklęk” w celu obniżenia podłogi przez kierowcę.

Podobnie w zakresie przewozu większych bagaży - generalnie przewóz większego bagażu, poza podręcznym, w środkach komunikacji miejskiej w badanym mieście jest zabroniony. W rezultacie pojazdy nie są kupowane z myślą o przewożeniu takiego bagażu. Ale w trolejbusach są np. pasy służące do tego, żeby przypiąć rower, bądź urządzenie transportu osobistego, czyli na przykład większą hulajnogę w czasie przewozu.

Dobre jest też dostosowanie oznaczeń i kolorystyki. Np. jeżeli chodzi o osoby niedowidzące, to wprowadzone są jaskrawe poręcze. Pozytywną rolę odgrywają też prowadzone ze stowarzyszeniami niepełnosprawnych konsultacje. Np. w konsultacji z tymi środowiskami, wyświetlacze w pojazdach, które niegdyś były bursztynowe, zostały zamienione na białe i w związku z tym wszystkie fabrycznie nowe, wprowadzane do eksploatacji pojazdy taki wymóg spełniają. Podobnie funkcjonują udogodnienia dla kobiet w ciąży, czy podróżujących z wózkami dziecięcymi – sprawdza się tu niska podłoga i wyznaczone miejsca priorytetowe. W trolejbusach są też składane siedzenia, zamontowane w tej części, w której można ustawić wózek i dzięki temu osoba, która ma ten wózek, nie musi cały czas stać, tylko może sobie to siedzenie rozłożyć. W autobusach stosuje się też system komunikatów głosowych wewnętrznych. W odniesieniu do komunikatów zewnętrznych, stanowisko przewoźnika jest sceptyczne, ponieważ komunikaty takie mogłyby być źródłem zbędnego hałasu w godzinach wieczornych/nocnych, zaś w godzinach szczytu, gdy kilka pojazdów podejżdza jednocześnie na przystanek, nakładałyby się na siebie.

We wszystkich nowych pojazdach wprowadzona jest szeroka informacja przekazywana za pomocą wyświetlaczy. Oprócz informacji liniowej na wyświetlaczu na przedzie pojazdu, gdzie

pokazywany jest przystanek bieżący, jak kilka przystanków kolejnych na trasie, działa też wizualizacja na wyświetlaczu bocznym. Jest to tzw. system „kolorowych koralików”, który pokazuje cały przebieg trasy, poszczególne przystanki, w sposób graficzny i łatwiejszy w odbiorze niż wyłącznie sucha informacja na przystanku.

W zakresie dostosowania do potrzeb osób starszych to rozwiązaniem są niskie podłogi, brak stopni poprzecznych, dostępność siedzeń priorytetowych bezpośrednio z niskiej podłogi. Prowadzone badania satysfakcji wskazują, że w tym zakresie nie mam żadnych dalszych zgłaszanych postulatów. Podobnie dostęp do niżej osadzonych siedzeń jest rozwiązaniem dla dzieci i osób niskich.

Ocena dostosowania taboru

Prawie 100% trolejbusów jest dostosowanych do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności. Oznacza to, że dostosowane są wszystkie trolejbusy używane w przewozach regularnych. Wyjątkiem są trolejbusy zabytkowe, które, nie są niskopodłogowe, a także rozwiązania informatyczne są tam na niższym poziomie, bo nie mają na przykład tablic. Pojazdy te funkcjonują na przykład w sezonie – jako linie specjalne, ale są dostępne dla wszystkich pasażerów. W takim przypadku ktoś, kto będzie chciał z nich skorzystać będzie miał problem, w zależności od rodzaju niepełnosprawności. Przewozy te należy jednak rozpatrywać w kategorii atrakcji turystycznej, a nie transportu regularnego.

Plany w zakresie wymiany taboru

Ponieważ tabor w całości spełnia wymogi osób z ograniczeniami mobilności, zatem wymiana w tej chwili prowadzona jest na podstawie normalnych harmonogramów zużycia. W nowo kupowanych pojazdach nacisk zostanie położony na dodanie funkcjonalności dla grup w tej chwili gorzej obsługiwanych. Np, nowowprowadzane do eksploatacji będą pojazdy, które będą spełniały potrzeby osób niewidzących.

Bariery w dostosowaniu pojazdów

Największe bariery występują na styku z infrastrukturą. Np. nieodpowiednio zaprojektowane przystanki. Lepsze są przystanki bez zatoki, bo wtedy pojazd po prostu zatrzymuje się przy krawędzi, natomiast wszystkie przystanki z zatokami mogą sprawiać pewien problem, bo nie zawsze umożliwiają właściwe ustawienie pojazdu przy krawędzi. Po drugie, mamy do czynienia z rozproszonymi potrzebami różnorodnych grup osób, dodatkowo miasta są o różnej wielkości. Można więc inicjować współpracę na szerszym poziomie, żeby na przykład takie krajowe organizacje współpracowały z naszą krajową izbą komunikacji miejskiej i żeby w konsultacji tych dwóch stron wdrażać i rekomendować rozwiązania, które umożliwiałyby to, żeby osoby z ograniczeniami mobilności miały łatwiejszy dostęp do usług.

Ocena obecnego stanu regulacyjnego

Obecny stan regulacyjny jest dobry. Wprawdzie prawo wyższego rzędu nie wprowadza bardzo szczegółowych wymagań technicznych, ale po pierwsze jest to następnie dobrze regulowane na poziomie gminy, a po drugie, nie zawęża wyboru np. do rozwiązań jednego producenta taboru. Z tego względu raczej potrzebne są zapisy nawet niekoniecznie w formie prawnej, ale raczej rekomendacje wprowadzania pewnych rozwiązań po to, żeby osobom z niepełnosprawnościami ułatwiać transport. Oprócz regulacji prawnych istotne są również wytyczne, regulaminy czy zalecenia, które na poziomie lokalnym władze lokalne przyjmują po to, żeby dostosowywać stosowane przez siebie rozwiązania do potrzeb osób

z niepełnosprawnością. Dlatego należy zdecydowanie rekomendować, żeby szczegółowa regulacja miała miejsce na poziomie rady miasta. Chociażby z tego względu, że mogą być jakieś potrzeby społeczności, czy jakieś grupy osób o charakterze lokalnym. W jakiejś gminie, w jakimś powiecie może znajdować się placówka osób o określonej niepełnosprawności i wtedy niewykluczone, że proces dostosowania do potrzeb tych osób powinien być większy, niż standardowy.

5.3 Studium 3 - producenci pojazdów komunikacji miejskiej i międzymiastowej

Ocena aktualnego poziomu dostosowania produkowanych pojazdów do wymagań osób ze szczególnymi potrzebami.

Poziom dostosowania wyposażenia produkowanego taboru wykorzystywanego w komunikacji miejskiej i międzymiastowej do potrzeb różnych grup użytkowników z ograniczeniami mobilności zestawiono w tabeli 9.

Tabela 9 Ekspertka ocena dostosowania produkowanych pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

Grupa użytkowników	Poziom dostosowania - (bardzo zły, zły, średni, dobry, bardzo dobry)
Osoby z niepełnosprawnością ruchową na wózkach inwalidzkich	Bardzo dobry
Osoby poruszające się o kulach, z ograniczoną zdolnością poruszania się	Bardzo dobry
Osoby z niepełnosprawnością psychiczną i intelektualną	Brak oceny
Osoby z niepełnosprawnością wzroku lub/i słuchu; głuchoniemych	Bardzo dobry
Osoby starsze i osłabione chorobami	Bardzo dobry
Kobiety w ciąży	Bardzo dobry
Osoby z małymi dziećmi, w tym z wózkami dziecięcymi	Bardzo dobry
Osoby mające trudności w komunikowaniu się z otoczenie	Bardzo dobry
Osoby o nietypowym wzroście (w tym również dzieci)	Bardzo dobry
Osoby podróżujące z dużym/ciężkim bagażem	Bardzo dobry

Źródło: Badania własne.

Współcześnie konstrukcja każdego autobusu bez względu na napęd jaki oferuje jest przystosowana do grup pasażerów o specjalnych wymaganiach, właśnie przez szereg udogodnień wprowadzonych w samej konstrukcji, wyposażeniu. Obecnie przedsiębiorstwa produkujące pojazdy nie traktują już tego jako wyzwania, to jest wymóg standardowy. Część tych udogodnień regulują odpowiednie przepisy homologacyjne, czyli dopuszczające taki pojazd do ruchu, część wynika z oczekiwań klientów. W każdym autobusie jest tzw. rampa (przynajmniej jedna, najczęściej w środkowych drzwiach) wykorzystywana jeśli nie ma na przystanku krawężnika odpowiedniej wysokości. Dodatkowo każdy autobus może skorzystać z dodatkowej funkcji, tzw. przyklęku, czyli obniżenia na prawą stronę całej konstrukcji po to, aby to wejście było na tym samym poziomie, czy na poziomie chodnika, czy na poziomie

platform. W każdym autobusie są zatoki dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach współdzielone z wózkami dziecięcymi. Jest to specjalnie wyznaczone miejsce bez siedzeń, gdzie można bezpiecznie przypiąć wózek. Są tam też, obsadzone na odpowiedniej wysokości, przyciski. Osoba na wózku, która nie sięgnie tak wysoko ręką, jak pełnosprawny pasażer może bezpośrednio nacisnąć taki przycisk, poinformować kierowcę że chce otworzyć rampę, wówczas kierowca ma obowiązek wykonania odpowiednich czynności, aby takiej osobie łatwiej się wsiadało i wysiadało. Pojazdy standardowo wyposażane są w zapowiedzi głosowe przystanków na zewnątrz i w środku, są to zapowiedzi świetlne przystanków. Wprowadzone jest oznaczenie alfabetem Braille'a przycisków. Pojazdy wyposażone są w wewnętrzne wyświetlacze komunikatów. Podsumowując, 100% nowych pojazdów jest produkowanych z udogodnieniami.

Wyzwania produkcji pojazdów w perspektywie najbliższych lat

Zdaniem producentów, obecnie produkowane autobusy posiadają już niezbędne dla osób z ograniczeniami mobilności udogodnienia. Wyzwaniem przyszłości może być więc raczej udoskonalanie tych rozwiązań, poprawa ich jakości i ergonomii. Być może w przyszłości pojawią się kolejne udoskonalenia, związane z np. autonomicznością pojazdu i być może wymusi to jeszcze lepszą komunikację z pasażerami. Prawdopodobnie będzie to także wymagało specjalnych funkcji w ramach oprogramowania sterującego takimi pojazdami autonomicznymi.

Za aktualny standard należy uznać niskopodłogowości pojazdu (w komunikacji miejskiej), rampy, możliwości obniżenia, zatoki dedykowane dla wózków inwalidzkich, czy osób z wózkami dziecięcymi, czy specjalne miejsca siedzące. A w autobusach międzymiastowych windy wózkowe.

We współczesnym autobusie miejskim nie sposób też wyodrębnić elementów samodzielnie wpływających na wzrost kosztu wykonania. W istocie największe koszty determinuje sama niskopodłogowa konstrukcja pojazdu, która jest już przecież standardem. Najtańsze i najłatwiejsze do implementacji są oczywiście drobne usprawnienia typu zapowiedzi głosowe, czy zapowiedzi świetlne, ładowarka USB dla pasażerów, z której mogą korzystać do podładowania urządzeń mobilnych.

5.4 Ocena ekspercka

Informacje zebrane za pomocą analizy przypadków, zostały poddane dodatkowej ewaluacji eksperckiej metodą delficką. W pierwszej rundzie pytań, eksperci z zakresu funkcjonowania pasażerskich systemów transportowych mieli wyrazić swoje opinie na temat stanu i kierunków ewolucji rozwiązań dla osób z ograniczeniami niepełnosprawności. W drugiej rundzie, po zapoznaniu się ze wszystkimi ocenami mieli za zadanie przeprowadzić ewaluację wagi poszczególnych udogodnień w poszczególnych podsystemach transportowych (tramwajowym, autobusowo-trolejbusowym, międzymiastowym). Wyniki tej ewaluacji zestawiono w tabeli 10.

Tabela 10 Eksperska ocena stanu i wagi udogodnień dla osób z ograniczeniami mobilności

Udogodnienie	Ocena stanu obecnego (1 -5, gdzie 1 najmniejsza liczba wdrożeń, 5 – największa liczba wdrożeń)			Wagę danego udogodnienia (1- mniej istotne , 5 – najbardziej istotne)	
	W autobusach i trolejbusach	W tramwajach	W autobusach międzymiastowych	W komunikacji miejskiej	W autobusach międzymiastowych
Pojazdy niskopodłogowe	5	3	2	5	3
Możliwość obniżenia podłogi (tzw. „przyklęk”)	4	1	2	4	4
Podwyższone miejsca ułatwiające wstawanie – dla osób starszych	2	1	1	3	1
Rampy wjazdowe	5	1	2	5	5
Wydzielona przestrzeń dla wózka inwalidzkiego	5	3	3	5	4
Zabezpieczenie wózka inwalidzkiego (pasy lub blokada)	5	3	3	5	4
Wydzielona przestrzeń dla wózka dziecięcego	3	1	1	3	2
Poręcze w drzwiach ułatwiające wsiadanie/wysiadanie	5	4	4	5	5
Kontrastowy kolor poręczy	5	5	4	5	5
Przyciski na wysokości dostosowanej do potrzeb osób siedzących	4	3	3	5	3
Miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży	4	3	3	5	3
Miejsca rodzinne (4 fotele zgrupowane przodem do siebie)	4	1	1	2	2

Udogodnienie	Ocena stanu obecnego (1 -5, gdzie 1 najmniejsza liczba wdrożeń, 5 – największa liczba wdrożeń)			Wagę danego udogodnienia (1- mniej istotne , 5 – najbardziej istotne)	
	W autobusach i trolejbusach	W tramwajach	W autobusach międzymiastowych	W komunikacji miejskiej	W autobusach międzymiastowych
Komunikaty głosowe w pojeździe o aktualnym przystanku i następnym przystanku	4	4	2	5	5
Wyświetlacze z nazwą przystanku, trasą i kolejnym przystankiem	4	4	2	5	5
Zewnętrzne komunikaty głosowe (słyszalne przez osoby na przystanku)	4	4	2	5	5
Kontrastowa czcionka w wyświetlanych komunikatach	4	4	2	5	5
Piktogramy i lub napisy dla oznaczenia miejsc priorytetowych	4	4	2	5	5
Drzwi odpowiedniej szerokości by mógł wjechać wózek	5	3	2	5	3
Windy dla wózków umożliwiające wprowadzenie wózka na pokład pojazdu	1	1	3	1 starczą rampy oraz dobre projektowanie przystanków	5
Przednie drzwi przeznaczone wyłącznie dla osób z ograniczeniami	1	1	1	3	3

Źródło: Badania własne – panel delficki.

W następnej kolejności eksperci zostali poproszeni o ocenę optymalnego harmonogramu wdrożenia poszczególnych rozwiązań zidentyfikowanych wcześniej w studiach przypadków zarówno wg podsystemów transportowych, jak i w rozgraniczeniu na duże i średnie miasta (zob. tabela 11).

Tabela 11 Eksperska ocena perspektyw czasowych wdrożenia rozwiązań dla osób z ograniczoną mobilnością

Udogodnienie	W jakiej perspektywie czasowej powinien zostać osiągnięty wskaźnik 95% wdrożenia danego rozwiązania w transporcie krajowym?				
	Duże miasta (>200 tys.)		Średnie (100-200 tys.) i małe miasta (< 100 tys.)		W autobusach międzymiastowych
	W autobusach i trolejbusach	W tramwajach	W autobusach i trolejbusach	W tramwajach	
Pojazdy niskopodłogowe	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Możliwość obniżenia podłogi (tzw. „przyklęk”)	2-3-lata	Nie stosuje się, a nawet jeśli to nie ma takiej potrzeby	5lat	Nie stosuje się, a nawet jeśli to nie ma takiej potrzeby	5 lat
Podwyższone miejsca ułatwiające wstawanie – dla osób starszych	5 lat	12 lat	5lat	12 lat	8 lat
Rampy wjazdowe	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Wydzielona przestrzeń dla wózka inwalidzkiego	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Zabezpieczenie wózka inwalidzkiego (pasy lub blokada)	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Wydzielona przestrzeń dla wózka dziecięcego	5 lat	12 lat	5lat	12 lat	8 lat
Poręcze w drzwiach ułatwiające wsiadanie/wysiadanie	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Kontrastowy kolor poręczy	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Przyciski na wysokości dostosowanej do potrzeb osób siedzących	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Miejsca rodzinne (4 fotele zgrupowane przodem do siebie)	5 lat	12 lat	5lat	12 lat	8 lat

Udogodnienie	W jakiej perspektywie czasowej powinien zostać osiągnięty wskaźnik 95% wdrożenia danego rozwiązania w transporcie krajowym?				
	Duże miasta (>200 tys.)		Średnie (100-200 tys.) i małe miasta (< 100 tys.)		W autobusach międzymiastowych
	W autobusach i trolejbusach	W tramwajach	W autobusach i trolejbusach	W tramwajach	
Komunikaty głosowe w pojeździe o aktualnym przystanku i następnym przystanku	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Wyświetlacze z nazwą przystanku, trasą i kolejnym przystankiem	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Zewnętrzne komunikaty głosowe (słyszalne przez osoby na przystanku)	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Kontrastowa czcionka w wyświetlanych komunikatach	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Piktogramy i lub napisy dla oznaczenia miejsc priorytetowych	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Drzwi odpowiedniej szerokości by mógł wjechać wózek	2-3-lata	8lat	5lat	12 lat	5 lat
Windy dla wózków umożliwiające wprowadzenie wózka na pokład pojazdu	Nie ma potrzeby wystarczą rampy	Nie ma potrzeby wystarczą rampy	Nie ma potrzeby wystarczą rampy	Nie ma potrzeby wystarczą rampy	5 lat
Przednie drzwi przeznaczone wyłącznie dla osób z ograniczeniami	5 lat	12 lat	5lat	12 lat	8 lat

Źródło: Badania własne – panel delficki.

Podsumowując ocenę analiz przeprowadzonych dla zebranych studiów przypadków można sformułować następujące wnioski:

- W dużych miastach komunikacja miejska jest w znacznym stopniu dobrze i bardzo dobrze dostosowana do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności. Jednocześnie stosowanych jest kilka modeli pojazdów z różnymi rozwiązaniami technicznymi. Oznacza to, iż regulacja dotycząca optymalnych parametrów technicznych powinna posługiwać się wartościami przedziałowymi, lub też wskazywać minimalne wartości, tak by nie generować konieczności dopasowywania pojazdów do jednego wzorca. Ponadto, o ile badania przypadków wskazują, że w dużych ośrodkach miejskich problemów z dostosowaniem taboru nie będzie, to pod znakiem zapytania stoi zdolność mniejszych miast do analogicznych działań.
- Dostosowanie taboru autobusowego jest na podobnym poziomie jak taboru trolejbusowego, pomimo, mniejszej liczby producentów tego drugiego i braku możliwości wyboru konkurencyjnych rozwiązań technicznych. Niemniej parametry techniczne w odniesieniu do taboru trolejbusowego nie muszą być ustalane z inną tolerancją lub dłuższym okresem przejściowym na dostosowanie.
- Dostosowanie taboru tramwajowego jest trudniejsze niż autobusowego z uwagi na ograniczenia techniczne tego typu pojazdów (w szczególności brak możliwości pochylania podłogi, problematyczną konstrukcją tramwajów niskopodłogowych). W odniesieniu do tramwajów należy postulować dostosowania infrastruktury przystankowej, tak, aby zapewnić bezpośredniość wejścia na pokład. Jednocześnie pozostaje jednak wciąż dużo rozwiązań, które także i w tramwajach można dość łatwo zastosować (np. eliminacja schodów).
- Obowiązujące przepisy dotyczące wymogów technicznych, które muszą spełniać pojazdy są uznawane przez przewoźników za wystarczające. Jest to pogląd wynikający z tego, że lokalnie funkcjonują nawet bardzo dokładne specyfikacje, które muszą być spełnione w odniesieniu do taboru²⁵. Powstają one np. na poziomie uchwał rad miasta, lub są wprost wpisywane w zamówienia przez samych przewoźników. Wydaje się więc, iż mamy do czynienia z dużą samoregulacją przewoźników i organizatorów. W takim kontekście wprowadzenie precyzyjnych odgórnych norm technicznych nie wydaje się potrzebne. Jednakże należy wziąć pod uwagę, że sytuacja tak dotyczy przede wszystkim dużych JST. W odniesieniu do małych (a często i średnich) takich samoregulacji brak. Raport NIK z 2016 roku²⁶, który badał 10 miast średniej wielkości w Polsce, stwierdzał wprost, że „nie zapewniono osobom niepełnosprawnym możliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego na takim samym poziomie dostępności, z jakiego korzystają osoby w pełni sprawne”. Co prawda, od tego czasu sytuacja 8 z 10 badanych miast uległa poprawie, w wyniku nowych zakupów taborowych, niemniej regulacja na poziomie prawa krajowego mogłaby mieć porządkujący charakter.

²⁵ Przykładowo w Warszawie są to Standardy dostępności dla Miasta Stołecznego Warszawy, zał. do zarządzenia nr 1682/2017 z dnia 23.10.2017, dla Łodzi: Łódzki Standard Dostępności, Zarządzenie nr 7120/VII/17 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 20 października 2017 r. Natomiast brak analogicznych standardów dla miast średnich czy małych.

²⁶ Informacja o wynikach kontroli „Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu”, NIK, 2016.

6. Rekomendacje

Biorąc pod uwagę, że obecnie 100% pojazdów jest produkowanych z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczeniami mobilności, zbędne jest nadmierne restrykcyjne normowanie tego procesu. Wprowadzana regulacja powinna przede wszystkim określać minimalne wymogi w rozumieniu listy niezbędnego wyposażenia. Drugim istotnym polem regulacji powinna być kwestia dostosowania już funkcjonującego taboru do potrzeb osób z ograniczeniami, a więc wyznaczenie realistycznego i nie obciążającego nadmiernie pod względem ekonomicznym, harmonogramu wymiany flot.

Ostrzejszy wariant regulacyjny mógłby natomiast obejmować dokładne parametry techniczne (np. wymiarowanie) poszczególnych urządzeń. Sugerować jednak należy, aby wymiarowanie pozostawić jako rekomendację. Przede wszystkim, w niektórych przypadkach (np. trasy, gdzie niezbędne jest wykorzystanie autobusów mniejszych), mogłoby to powodować realne trudności w prowadzeniu obsługi pasażerów. Po drugie, normy te – na skutek ciągłego procesu konsultacyjnego środowisk – przede wszystkim niepełnosprawnych i producentów oraz przewoźników ewoluują. Po trzecie, celem regulacyjnym nie powinno być sztywno zapisane 100% pojazdów, bowiem na niektórych trasach (np. górskich) wprowadzenie taboru spełniającego jednocześnie wszystkie wymogi stawiane przez wszystkie grupy użytkowników może być niemożliwe (np. ze względu na maksymalną długość samego pojazdu).

6.1 Uwarunkowania do zaleceń w zakresie minimalnych wymogów dostępności

Pojazd dostępny – w świetle oceny dostępności z punktu widzenia osób z ograniczeniami mobilności - powinien charakteryzować się:

- równoprawną możliwością skorzystania z przejazdu dla każdego użytkownika, a więc taką samą możliwością skorzystania z usługi transportowej przez osobę z ograniczeniami i bez,
- możliwością samodzielnego wejścia i opuszczenia pokładu pojazdu,
- oświetleniem wewnętrznym wystarczającym dla odczytywania piktogramów i wyświetlanych komunikatów,
- miejscami siedzącymi dostosowanymi do potrzeb i dostępnymi dla podróżnych o specjalnych wymaganiach,
- zastosowaniem funkcji lub urządzeń pokładowych umożliwiających bezpośrednie wejście/wyjście (wjazd/wyjazd) z poziomu przystanku bez nadmiernego wysiłku,
- funkcjonalną organizacją przestrzeni, w szczególności łatwością odnalezienia miejsc specjalnych (priorytetowych),
- widocznymi z każdego miejsca pojazdu tablice z komunikatami,
- słyszalnym w całym pojeździe system komunikatów głosowych,
- odpowiednią szerokością otworów drzwiowych i miejscem na ich swobodne otwarcie - w stopniu umożliwiającym przemieszczenie osobistych urządzeń transportowych osób niepełnosprawnych,
- odpowiednim położeniem przycisków, w zasięgu osób siedzących,

- czytelnym i zrozumiałym oznakowaniem, w tym wykorzystaniem czcionek odpowiedniej wielkości dla osób niedowidzących.

Przed ostatecznym sformułowaniem rekomendacji w zakresie regulacji należy rozstrzygnąć kilka dylematów funkcjonowania takiego dostępnego dla wszystkich transportu. Idealny transport, który będzie w równie doskonałym stopniu realizował potrzeby wszystkich grup użytkowników nie jest możliwy ani technicznie (ograniczona przestrzeń), ani ekonomicznie. Można jednak wyważyć interesy różnych grup, tak by możliwie maksymalnie zrealizować postulaty wszystkich użytkowników.

Po pierwsze, istnieją duże zróżnicowanie wymogów dotyczących osób, które są niepełnosprawne i tych, które mają jedynie ograniczoną ruchliwość w danym momencie. Przykładowo dla tej drugiej grupy (do której zaliczyć można kobiety w ciąży, podróżujących z dziećmi czy dużymi bagażami) wymogi te nie będą dotyczyły specjalnych urządzeń wspomagających wejście/wyjście z pojazdu, a raczej priorytetyzacji odpowiednich przestrzeni w pojeździe na ich potrzeby. Inna jest też sytuacja osób z niepełnosprawnością ruchową, które jednak są w stanie wejść samodzielnie do pojazdu, a inna takich, które muszą poruszać się cały czas na wózku. Dla tych pierwszych osób wystarczającym rozwiązaniem jest instalacja poręczy. Ich koszt jest niski, a dodatkowo mogą z nich korzystać także inni pasażerowie. Po trzecie, istnieje część udogodnień, które mają charakter uniwersalny i będą służyły wszystkim podróżnym – np. systemy komunikatów głosowych czy elektroniczne tablice z informacjami. W tych przypadkach zastosowanie np. większej czcionki dla osób niedowidzących, nie będzie miało żadnego ograniczającego wpływu na inne grupy pasażerów. Po czwarte, istnieją rozwiązania, które są względem siebie konkurencyjne. Przykładowo wygospodarowanie w autobusie jednocześnie miejsca na wózki inwalidzkie, wózki dziecięce i jeszcze przestrzeni na nietypowy bagaż może po prostu nie być możliwym. W takich sytuacjach niezbędne są zasady pierwszeństwa dostępu. Niemniej nawet ich wprowadzenie może w praktyce prowadzić do konfliktów między pasażerami. Nie rozwiązuje też sytuacji, kiedy miejsce specjalne jest już zajęte np. przez wózek dziecięcy, a na pokład pojazdu chce wsiąść niepełnosprawny na wózku inwalidzkim. Jedynym rozwiązaniem tego typu problemów jest zwiększona częstotliwość kursowania pojazdów, to zaś jest niewątpliwym generatorem kosztów po stronie przewoźników.

Przy uzgadnianiu minimalnych wymogów projektowych taboru należy zwrócić uwagę na to, iż są one zbliżone w odniesieniu do wszystkich pojazdów wykorzystywanych w komunikacji, ale istnieją także różnice wynikające z przeznaczenia pojazdów. Autobusy międzymiastowe, będą się różniły od autobusów miejskich m.in. ergonomią wnętrza, jakością siedzeń, ich rozplanowaniem. Tramwaje będą musiały spełniać minimalne wymogi techniczne dotyczące wysokości pokładu ze względu na przemieszczanie się na szynach. Zatem w ich przypadku należy raczej planować infrastrukturę przystankową na poziomie podłogi tramwaju, a nie dążyć do stworzenia tramwaju niskopodłogowego. W autobusach miejskich sprawdzą się lepiej systemy niskopodłogowe, w międzymiastowych – z racji częstego braku infrastruktury na przystankach – zwłaszcza poza dworcami autobusowymi – lepszym pomysłem może być instalacja wind wózkowych. Wszystkie te specyfiki należy brać pod uwagę regulując dostosowanie pojazdów.

6. 2 Rozwiązania dla poszczególnych grup osób o ograniczonej mobilności

Wysokość pokładu

W odniesieniu do autobusów i trolejbusów komunikacji miejskiej należy rekomendować 100% nasycenie pojazdami niskopodłogowymi, chyba, że dane przedsiębiorstwo obsługuje trasy, na których wykorzystanie takiego taboru nie jest możliwe ze względu na techniczne charakterystyki drogi (takie sytuacje należą do rzadkości i będą zdarzały się np. w terenie górskim, w historycznych centrach miast o bardzo wąskich ulicach itp.). Za właściwy uznać należy poziom około 30 cm. Przy czym musi istnieć możliwość regulacji tego poziomu w zakresie do kilku cm (typowe rozwiązanie to 8 cm). Ponadto efekt ten może być osiągnięty za pomocą tzw. „przykłąku autobusu”, mechanizmu pozwalającego na pochylenie autobusu na jedną ze stron.

W odniesieniu do tramwajów, należy rekomendować przede wszystkim dostosowanie infrastruktury przystankowej, poprzez odpowiednią wysokość peronu. Możliwe jest wprowadzanie tramwajów niskopodłogowych, ale kluczowa jest eliminacja stopni wewnątrz pojazdu. Natomiast wprowadzanie zróżnicowanego taboru tramwajowego będzie powodowało trudności w dostosowaniu infrastruktury przystankowej. Dlatego w decyzjach zakupowych w jednym mieście, kluczowe jest wybranie jednego standardu wysokości podłogi.

W odniesieniu do autobusów międzymiastowych, z uwagi na uwarunkowania infrastrukturalne – konieczność zapewnienia możliwości przejazdu w trudniejszym terenie, większe prędkości podróży, wysokie prawdopodobieństwo użycia na drogach o gorszym stanie technicznym, wprowadzanie pojazdów niskopodłogowych nie jest praktyczne. W takim przypadku należy jednak dążyć do zapewnienia wind wózkowych umożliwiających wprowadzenie wózka do pojazdu.

Urządzenia wspomagające wjazd wózków do pojazdu

Najlepszym rozwiązaniem dla poruszających się na wózkach jest powszechne stosowanie zasad projektowania uniwersalnego – a więc takiego, które ułatwiając poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami, może być jednocześnie wykorzystywane przez innych pasażerów. Instalacja dedykowanych urządzeń dla niepełnosprawnych np. przeznaczenie na wyłączny użytek jednego z wejść jest niecelowe i powodowałoby nadmierne utrudnienia dla pozostałych pasażerów. Przestrzeń rezerwowana dla urządzeń specjalnych (wózków) powinna mieć charakter uniwersalny – tzn. powinna istnieć możliwość jej wykorzystania przez innych pasażerów (wózki dziecięce, regularnych pasażerów stojących) w czasie, gdy nie jest wykorzystywana przez wózki dla niepełnosprawnych. Jednocześnie muszą istnieć jasne zasady pierwszeństwa dostępu do tej przestrzeni.

W przypadku autobusów komunikacji miejskiej najlepszym sposobem planowania uniwersalnego przestrzeni jest wprowadzenie pojazdów niskopodłogowych. Dobrym rozwiązaniem jest też alternatywne użycie wysuwanych platform. Nieuniwersalnym projektem jest natomiast montaż wind podnośnikowych dla wózków. Ich użycie jest skomplikowane, wymaga większego zaangażowania kierowcy oraz wydłuża czas postoju. Jest to jednak rozwiązanie konieczne na wielu trasach międzymiastowych, gdzie warunki użytkowania pojazdów powodują takie ograniczenia techniczne, które nie pozwalają na użycie dwóch poprzednich rozwiązań.

W przypadku autobusów i trolejbusów komunikacji miejskiej należy wprowadzić obowiązek instalacji ramp pozwalających na wjazd/wyjazd wózka dla niepełnosprawnych i/lub wózka dziecięcego. Rezygnacja z ramp może być wprowadzona tylko w przypadku pełnego dostosowania infrastruktury przystankowej pozwalającej na bezpośredni wjazd/opuszczenie pojazdu z poziomu chodnika.

W autobusach międzymiastowych należy instalować windy dla wózków. Obecnie, w autobusach międzymiastowych nie zawsze jest to rozwiązanie typowe. Spośród wszystkich urządzeń wspomagających osoby z ograniczeniami mobilności, windy są zdecydowanie najtrudniejsze w praktycznej implementacji. Ich instalacja, ze względu na koszt, może być istotnym obciążeniem dla przewoźników, ale większe wyzwanie stanowi zajętość miejsca.

Dodatkowo istnienie windy implikuje wyznaczenie specjalnego obszaru na wózek na pokładzie autobusu. Gdyby wprowadzić standard dwóch miejsc dla niepełnosprawnych powodowałoby to wyłączenie dużej liczby miejsc siedzących. Alternatywnym rozwiązaniem jest zatem wprowadzenie asysty dla niepełnosprawnych i możliwości skorzystania w ten sposób z miejsca siedzącego. Należy jednak zauważyć, że takie rozwiązanie jest z pewnością mniej dogodne dla osoby niepełnosprawnej.

Wymogi dotyczące wejścia do pojazdu i wewnętrznych ciągów komunikacyjnych

Na podstawie przeglądu dobrych praktyk międzynarodowych²⁷ można postulować następujące standardy:

- jeżeli w pojeździe występują stopnie, to pierwszy stopień nie powinien mieć więcej niż 250 mm, kolejne stopnie nie więcej niż 250 mm przy głębokości minimalnej 300 mm.
- wejście powinno być wyposażone w uchwyty,
- strefa wejścia powinna być zaopatrzona w poręcze,
- jeżeli chodzi o wejście z przodu pojazdu – należy również zadbać o wyposażenie go w uchwyt. wejście z przodu pojazdu powinno być oznaczone jako wejście dla osób starszych lub poruszających się samodzielnie, ale z ograniczoną sprawnością.

Instalacja poręczy jest szczególnie ważna w przypadkach, gdy konstrukcja schodów odbiega od oczekiwanego wymiaru. Uchwyty powinny wychodzić z punktu nie dalszego niż 100 mm od płaszczyzny wyznaczającej początek pierwszego stopnia. Uchwyty powinny być nachylone pod tym samym kątem, jaki wyznacza linia kąta nachylenia schodów – jest to rozwiązanie bardziej ergonomiczne niż poręcze poziome. Uchwyty powinny znajdować się po obu stronach wejścia, które jest wejściem głównym. Dopuszczalne jest instalowanie uchwyty po jednej stronie w przypadku wejścia z przodu pojazdu (wiodącego do miejsc priorytetowych).

Poręcze powinny być o przekroju kołowym od 30 do 35 mm średnicy z zachowaniem 45 mm prześwitu między uchwytem a powierzchnią przylegającą. Wewnątrz pojazdu należy zamontować uchwyty poziome, przy czym maksymalna odległość między jednym a drugim uchwytem nie powinna przekraczać 1050 mm, tak, by możliwe było łatwe uchwycenie każdego

²⁷ C. Mitchell, T. Rickert, A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities, UNDP 2010.

kolejnego uchwytu. Wszystkie uchwyty powinny być pomalowane na kolor kontrastujący z zasadniczym kolorem wejścia.

Drzwi dostosowane do wjazdu wózka powinny mieć szerokość 800- 850 mm, natomiast prześwit w ciągu komunikacyjnym drzwi-miejsce na wózek na pokładzie powinny mieć 750 mm. Przestrzeń na wózek powinna mieć minimum 1300 mm (dla wielu modeli wózków jest to jednak niewystarczające i optymalna długość to 1500 mm). Wskazaniem jest także zainstalowanie oparcia dla pleców/głowy w miejscu ustawienia wózka. Wózek powinien być zablokowany, najlepiej jeśli pojazd wyposażony jest w pasy, ale możliwe jest także umieszczenie dodatkowej poręczy/podpórki pod łokieć, która jednocześnie będzie blokowała wózek, gdy pojazd będzie pokonywał zakręty. W autobusach międzymiastowych wewnętrzny ciąg komunikacyjny platforma windy – miejsce przeznaczone na wózek nie może być zakłócony przeszkodami²⁸.

Oznakowanie dla osób niedowidzących i o trudnościach z komunikowaniem się z otoczeniem

Uwzględniając potrzeby osób z niepełnosprawnością wzroku oraz osób z niepełnosprawnością komunikacyjną lub intelektualną, systemy informacji pasażerów powinny spełniać następujące warunki:²⁹

- oznaczenia i napisy muszą być proste, krótkie i zrozumiałe,
- napisy powinny być umieszczone w sposób logiczny i łatwy do zidentyfikowania, dobrze oświetlone, na tle kontrastującym z otoczeniem,
- liternictwo napisów powinno być zgodne, z wykorzystaniem określonych krojów (tzw. bezszeryfowe), w kolorach kontrastujących z tłem znaku (dla osób niedowidzących czytelniejsze są napisy w kolorach jasnych na ciemnym tle np.: białe napisy na czarnym tle lub żółte na czarnym),
- napisy są bardziej zrozumiałe i czytelne przy zastosowaniu liternictwa z wielkich i małych liter, bez stosowania justowania,
- piktogramy i napisy muszą wzbudzać zaufanie poprzez jasne i zrozumiałe wzornictwo i nazewnictwo,
- zlokalizowanie napisów na wysokości oczu (1,4 do 1,6 m od podłoża) z łatwym dostępem do oglądania z bliska, co jest korzystne dla wszystkich użytkowników, w tym szczególnie dla osób słabowidzących.

Miejsca priorytetowe

Miejsca priorytetowe powinny być zlokalizowane z przodu autobusu, w pobliżu zarówno wejścia, jak i miejsca kierowcy. W celu ułatwienia komunikacji z kierowcą, jeśli zaszłaby taka potrzeba. Natomiast miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży powinny być zlokalizowane albo

²⁸ Zasady projektowania takich autobusów, zob. np.: Design of an Accessible Door System in High Floor Buses for Wheel Chair Users, materiały International Conference on Mechanical, Industrial and Energy Engineering 2014.

²⁹ M. Wysocki, Przestrzeń publiczna przyjazna seniorom, Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich, Warszawa 2015, s.32.

w pobliżu wejścia przedniego, albo w pobliżu przestrzeni na wózek (na wypadek podróżowania przez kobietę w ciąży z drugim dzieckiem – w wózku).

Przejścia w autobusie powinny mieć minimalną szerokość 450 mm (lub szersze – o ile to możliwe). Autobus powinien być wyposażony w przyciski umożliwiające sygnalizację chęci opuszczenia pojazdu. Przyciski te powinny być umieszczone w taki sposób, aby pasażerowie siedzący na miejscach priorytetowych mogli z nich skorzystać. Co najmniej jeden przycisk powinien być umiejscowiony w pobliżu miejsca do przewozu wózków dla niepełnosprawnych i jeden w pobliżu miejsc priorytetowych.

Najbliższe wejściu 2 (optymalnie 4) miejsca siedzące powinny być wyposażone w wyższe fotele ułatwiające siadanie/wstawanie i odpowiednio oznakowane (piktogramami i/lub napisami) jako miejsca priorytetowe.

Wydzielona przestrzeń bagażowa

Wydzielona przestrzeń bagażowa powinna być standardem w przypadku autobusów międzymiastowych. W pojazdach komunikacji miejskiej należy natomiast rozważyć wydzielenie takiej przestrzeni tylko w przypadku, gdy pozostaje na to dość miejsca. Z uwagi na liczbę podróżujących zaleca się raczej tworzenie przestrzeni współdzielonej z przestrzenią do przewozu wózków dziecięcych i lub/rowerów, przy czym priorytet powinny mieć wózki.

Natomiast dla pojazdów na trasach do/z portu lotniczego obowiązkowo powinna zostać wydzielona przestrzeń na bagaże.

Informacje i oznaczenia

Jednoznaczne oznaczenie co do trasy przejazdu, a co najmniej miejsca docelowego powinny być umieszczone z przodu oraz na boku pojazdu. Numer linii powinien mieć wysokość minimum 200 mm (300 mm – biorąc pod uwagę potrzeby osób niedowidzących). Pozostałe napisy (np. przystanek docelowy) powinny być wykonane czcionką minimum 125 mm. Najlepiej widoczne są litery kontrastowe – jasne na ciemnym tle (białe lub żółte na czarnym tle).

Podobnie litery na wyświetlaczach wewnętrznych muszą być kontrastowe w stosunku do tła. Komunikaty dźwiękowe powinny obejmować co najmniej informację o aktualnym i kolejnym przystanku, numerze linii/trasy, kierunku jazdy. Kwestia poziomu głośności komunikatu jest złożona. Komunikat powinien być na tyle głośny, aby był słyszalny bez utrudnień. Nie jest możliwym dostosowanie poziomu głośności do potrzeb osób niedosłyszących. Stopień utraty słuchu jest różny. W przypadku znacznego niedosłyszenia głośność komunikatu byłaby na poziomach, które byłyby już niekomfortowe dla pozostałych pasażerów. Zatem dla osób niedosłyszących właściwym kanałem komunikacji są komunikaty wizualne. Natomiast komunikaty głosowe są podstawowym sposobem komunikacji z osobami niewidzącymi i niedowidzącymi. Przyjmuje się (badania w tym zakresie prowadził Transport for London, który zdecydował się wdrożyć standard opracowany wcześniej na potrzeby transportu szynowego³⁰), że komunikat powinien być ogłaszany z głośnością o 10 dB większą niż odgłosy tła.

³⁰ Design and Installation Requirements for Public Announcement, Voice Alarm and Long Line Public Announcement Systems', <http://standards.globalspec.com/std/1457714/nr-l2-tel-30134-issue-2>.

W warunkach polskiej komunikacji miejskiej poziom hałasu może być zróżnicowany. Jednak badania wskazują, że mieści się on zazwyczaj w przedziale 70-76 dB³¹.

Minibusy i inne pojazdy nietypowe

W komunikacji z wykorzystaniem minibusów i innych nietypowych pojazdów, nie jest możliwym jednocześnie wprowadzenie wszystkich usprawnień dla osób z ograniczeniami mobilności. O ile minibusy mogą być konstruowane wręcz z przeznaczeniem do przewozu osób niepełnosprawnych, to jednak są to projekty specjalne. Minibusy, jeśli byłyby dopuszczone do użytkowania w regularnej komunikacji autobusowej, nie posiadają takich udogodnień. Wynika to m.in. z braku przestrzeni na zaplanowanie miejsc specjalnych dla wózków. Transport minibusowy powinien być każdorazowo rozpatrywany jako uzupełnienie regularnych przewozów realizowanych z taborom dostosowanym do przewozów osób z ograniczeniami. Pomijając wózki dla niepełnosprawnych, wiele innych cech konstrukcyjnych poprawiających dostępność dla pozostałych grup osób z ograniczeniami jest możliwe do zastosowania także w minibusach. Co do zasady, projektując należy dążyć do maksymalnego wprowadzenia możliwych udogodnień także i w minibusach³².

Minibusy o wysokości nie przekraczającej 500 mm mogą być wyposażone w rampy umożliwiające wjazd wózków na pokład. Alternatywą dla tych obszarów, na których pojazdy nie mogą być wyposażone w specjalne urządzenia transportowe, jest wprowadzenie dedykowanej usługi dla osób z poważnymi ograniczeniami. Osoby takie mogłyby zgłaszać telefonicznie, lub przez Internet, czy też specjalną aplikację chęć przejazdu z określonego punktu do innego, zaś operator nieoferujący odpowiedniego taboru na danej trasie zobowiązany byłby do utrzymywania pewnej liczby pojazdów wyposażonych odpowiednio i wysyłania ich w celu realizowania tak zgłaszanych potrzeb w systemie drzwi-drzwi³³.

Problem dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności, pomimo samorzutnego zwiększania liczby dostosowanych pojazdów przez przewoźników, należy ująć w ramy regulacyjne. Ma to znaczenie przede wszystkim w odniesieniu do mniejszych przewoźników, którzy powoli dokonują wymiany taboru. Ma także za zadanie zapobiegać sytuacji zakupów taboru przestarzałego, wycofywanego z innych krajów europejskich. Nowo produkowany tabor, co do zasady spełnia wszystkie wymogi opowiadające potrzebom osób z ograniczeniami. Niemniej wymogi te mogą być spełnione lepiej lub gorzej (np. rozwiązania docelowe mogą różnić się liczbą miejsc priorytetowych). Należy też pamiętać, że przestrzeń w pojazdach jest ograniczona i regulując trzeba brać pod uwagę ograniczenia i często konkurencyjny charakter oczekiwań stawianych przez różne grupy użytkowników. Zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego miejsce ze specjalnym przeznaczeniem staje się konkurencyjnym wobec potrzeb regularnych pasażerów³⁴. W tej sytuacji należy ściśle uregulować wariant minimum, jednocześnie rekomendując kierunek w jakim należałoby te minimalne kryteria poszerzać w przyszłości – biorąc pod uwagę proces demograficzny

³¹ M. Orczyk, Analiza hałasu wewnątrz autobusów komunikacji miejskiej, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 121/2018.

³² Position paper on small bus design and accessibility, IMTAC, 2019.

³³ System taki z powodzeniem funkcjonuje w Szwecji, gdzie operatorzy transportu publicznego nie posiadając regularnych pojazdów z odpowiednim wyposażeniem, mają jednak w swoich flotach kilka (często 1-2) wyspecjalizowane pojazdy, które realizują usługę przewozu na zamówienie.

³⁴ A. Gill, G. Gramza, Poziom napętnienia stref dla osób stojących w tramwaju jako miernik oceny jakości ich zabudowy i atrakcyjności dla pasażerów, Autobusy, 12/2016.

i rosnące (ilościowo) potrzeby niektórych grup użytkowników. W tabeli 12 zestawiono najważniejsze charakterystyki dla propozycji minimum i maksimum regulacyjnego.

Tabela 12 Zakres regulacji w odniesieniu do dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności

Rozwiązanie	Komunikacja miejska		Komunikacja międzymiastowa	
	minimum	maksimum	minimum	maksimum
Niskopodłogowe lub wysuwana rampa	+	+	-	-
Winda /podnośnik do wózka	-	-	w wybranych pojazdach, co n-ty kurs	+
Poręcze	+	+	tylko wejściowe	+
Przyciski sygnalizacji zatrzymania	+	+	-	+
Czytelne tablice z numerem i miejscem docelowym z przodu pojazdu	+	+	+	+
Czytelne tablice z numerem i miejscem docelowym z boku pojazdu	+	+	-	+
Wewnętrzne tablice elektroniczne z wyświetlanym komunikatem o aktualnym położeniu/następnym przystanku	-	+	-	+
System nagłośnienia z ogłaszaniem nazw przystanków	-	+	-	+
Oznaczenie przycisków alfabetem Braille'a	+	+	-	+
Odpowiednie czcionki na wyświetlaczach dla osób niedowidzących	+ (jeśli jest wyświetlacz)	+	+ (jeśli jest wyświetlacz)	+
Przestrzeń dla jednego wózka inwalidzkiego	+	+	-	+

	Komunikacja miejska		Komunikacja międzymiastowa	
	minimum	maksimum	minimum	maksimum
Rozwiązanie wyposażona w odpowiednie pasy				
Przestrzeń dla dwóch wózków inwalidzkich wyposażona w odpowiednie pasy	-	+	-	-
Wyższe siedzenia dla osób starszych Min. 2	+	+	+	+
Wyższe siedzenia dla osób starszych Min. 4	+	+	+	+
Oznaczenie miejsc priorytetowych czytelnym symbolem i opisem	+	+	+	+
Miejsce priorytetowe dla kobiet w ciąży	+	+	+	+
Lokalizacja miejsc priorytetowych z przodu pojazdu	+	+	+	+
2 miejsca dla rodzin z dziećmi (układ miejsc siedzących przodem do siebie)	+	+	-	+
Więcej niż 2 miejsca dla rodzin z dziećmi (układ miejsc siedzących przodem do siebie)	-	+	-	-
Miejsce na nietypowy / ciężki bagaż	-	+	+	+

Źródło: Opracowanie własne.

Oceniając różne standardy techniczne i zestawiając je z postulatami formułowanymi przez środowiska osób niepełnosprawnych, można pokusić się o rekomendację pożądanej funkcjonalności poszczególnych udogodnień. Zalecenia zawarte w tabeli 13, opracowane na podstawie zarówno przeglądu rozwiązań producentów, jak i dokumentów przygotowanych przez stowarzyszenie niepełnosprawnych należy traktować jako rekomendację i wskazanie pewnego wariantu optymalnego z punktu widzenia interesów osób z ograniczeniami mobilności. Przy czym należy mieć również na uwadze, iż tzw. „optymalny standard” nie jest pojęciem stałym. Oczekiwania i potrzeby ewoluują i w perspektywie kilkunastu lat mogą zmienić się na skutek przyspieszenia lub spowolnienia pewnych procesów. Dotyczy to w szczególności

inwentarza urządzeń specjalnych. Ich liczba na pokładzie pojazdu powinna odzwierciedlać faktyczne (a nie okazjonalne) potrzeby. Jest oczywistym, iż sporadycznie pojawiać się będą przejazdy, w których zapotrzebowanie na konkretne udogodnienie będzie większe niż przeciętnie, nie jest jednak możliwym projektowanie pojazdów wykorzystywanych regularnie np. z kilkunastoma miejscami na wózki.

Tabela 13 Rekomendacje w zakresie konstrukcji pojazdów komunikacji miejskiej

Rodzaj udogodnienia	Adresowane do grupy priorytetowa/pozostałe	Parametry
Kontrastowe oznaczenia na krawędzi schodów	Osoby niedowidzące / wszyscy użytkownicy	Kolor kontrastowy, najlepiej żółty/biały/pomarańczowy
Kontrastowa kolorystyka poręczy oraz przycisków	Osoby niedowidzące / wszyscy użytkownicy	Kolor kontrastowy, najlepiej żółty/biały/pomarańczowy, przyciski - czerwony
Komunikaty pokładowego systemu nagłaśniającego w zakresie obecnego i następnego przystanku oraz kierunku jazdy	Osoby niedowidzące / wszyscy użytkownicy	Poziom głośności 10 dB wyższy od poziomu głośności tła
Odpowiednia przestrzeń przy miejscu priorytetowym aby pomieścić psa - przewodnika	Osoby niedowidzące	Dodatkowe 300 – 400 mm
Schody wewnątrz pojazdu	Osoby z ograniczeniami ruchowymi, ale poruszające się samodzielnie	Wysokość między 120 mm a 200 mm, wszystkie tej samej wysokości (+/- 10 mm)
Przejście	Wszyscy użytkownicy	Szerokość minimalna 450 mm (preferowana 550 mm)
Poręcze	Wszyscy użytkownicy	W odległości nie mniejszej niż 1050 mm od siebie
Przyciski	Osoby z ograniczeniami ruchowymi, ale poruszające się samodzielnie, kobiety w ciąży, osoby starsze	W zasięgu siedzącego pasażera (1200 – 1400 mm od poziomu podłogi)
Miejsca priorytetowe	Osoby z ograniczeniami ruchowymi, ale poruszające się samodzielnie, kobiety w ciąży, osoby starsze, osoby z psem - przewodnikiem	Miejsca priorytetowe z minimalną przestrzenią 650 mm (720 mm preferowane)
Mechanizm opuszczenie podłogi pojazdu na	Wszyscy użytkownicy	

Rodzaj udogodnienia	Adresowane do grupy priorytetowa/pozostałe	Parametry
przystanku („tzw. „przyklęk”)		
Wyświetlana informacja o zatrzymaniu pojazdu	Osoby niedosłyszące, wszyscy użytkownicy	
Wyświetlana nazwa następnego przystanku	Osoby niedosłyszące, wszyscy użytkownicy	
Materiały antypoślizgowe na podłodze i schodach pojazdu	Wszyscy użytkownicy	Wykorzystanie materiałów o wysokim współczynniku tarcia co najmniej na schodach i wejściach do pojazdu
Dobre oświetlenie wnętrza	Osoby niedowidzące, wszyscy użytkownicy	
Wejście dostosowane do wózków inwalidzkich	Osoby na wózkach	Minimalna szerokość 750 mm (preferowana 800 mm lub więcej)
Wejście dostosowane do wózków dla dzieci	Podróżujący z dziećmi w wózkach	Minimalna szerokość 600 mm
Przestrzeń na wózek inwalidzki	Osoby na wózkach	1300 mm x 750 mm
Oparcie dla siedzącego na wózku	Osoby na wózkach	Tyłem do kierunku jazdy, na wysokości od 350 do 1400 mm, o szerokości 300 mm
Poręcz przy miejscu na wózek	Osoby na wózkach, wszyscy użytkownicy	Przy ścianie pojazdu na wysokości między 850-1000 mm
Przycisk przy miejscu na wózek	Osoby na wózkach, wszyscy użytkownicy	Umieszczony w zasięgu ręki siedzącego na wózku
Stabilizacja wózka	Osoby na wózkach	Podpórka blokująca i stabilizująca wózek w trakcie jazdy, pasy na wózek. Uwaga! W autobusach niskopodłogowych podpórka jest zazwyczaj zbędna
Oznaczenia drzwi	Wszyscy użytkownicy	Oznaczenia piktogramowe na drzwiach w zależności od grupy pasażerów – na głównych drzwiach oznaczenia wskazujące na możliwość wjazdu wózkiem dla niepełnosprawnych, na drzwiach przednich oznaczenie wskazujące na

Rodzaj udogodnienia	Adresowane do grupy priorytetowa/pozostałe	Parametry
		miejsca dla osób starszych, z ograniczeniem ruchowym, ale poruszających się samodzielnie
Oznaczenia miejsc priorytetowych	Osoby starsze, z ograniczeniem poruszania, ale poruszające się samodzielnie, kobiety w ciąży	Oznaczenie piktogramowe i/lub napis

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Conseil national des transports, Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées -COLITRAH, Mesures en faveur des personnes handicapées dans les différents moyens de transport et les différents pays : septembre 1990, 18ème édition, Paris 1990-09; Improving Transport Accessibility for All, ECMT, Paris 2006; wywiady z organizatorami transportu zbiorowego, EUConsult, 2021.

Najtańszą opcją implementacji tych udogodnień w pojazdach jest zamawianie nowych pojazdów spełniających oczekiwane specyfikacje. Modernizacja istniejącego taboru może być na tyle kosztowna, iż w przypadku starszego taboru, o krótkim przewidywanym dalszym czasie eksploatacji, nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Koszty tego dodatkowego wyposażenia są dość niskie, jeśli tylko pojazd od początku był projektowany z myślą o ich uwzględnieniu. W pojazdach modyfikowanych dużo łatwiej przeprowadzić modyfikacje polegające na wprowadzeniu oznaczeń, czy wymianie siedzeń. W tych pojazdach nie wchodzi jednak w grę np. powiększenie szerokości drzwi.

Ważnym elementem wpływającym na efektywne wykorzystanie nowego taboru jest odpowiednie przeszkolenie kierowców. Przykładowo kierowcy muszą wiedzieć w którym miejscu zatrzymać pojazd, czy o ile centymetrów opuścić poziom podłogi, tak aby wyrównać go do poziomu platformy przystankowej.

6.3 Propozycja regulacyjna

Zasadniczym pytaniem, przy formułowaniu propozycji regulacyjnej jest to, o zakres ingerencji w wolność gospodarczą w zestawieniu z korzyściami z regulacji. Wyznaczenie szczegółowych parametrów dotyczących każdego z zainstalowanych urządzeń może być nadmierną ingerencją w zasadę swobody gospodarczej. Takie sztywno ustalone parametry mogłyby powodować konieczność modernizacji nowych autobusów, gdyby tylko wielkości odchyłały się nawet minimalnie od zapisanych w akcie prawnym. W tabeli 12 zawarto zapisy podstawowe oraz opcjonalne (oznaczone [Opcjonalnie]), które mogłyby znaleźć się w propozycji regulacji (rangi ustawy, lub ustawowej delegacji do rozporządzenia), które przyczyniłyby się do zapewnienia dostępności do transportu publicznego osób z ograniczeniami mobilności. Wprowadzenie do aktu prawnego zapisów oznaczonych jako opcjonalne, ma bardziej restrykcyjny charakter i wymusi szybsze dostosowanie i/lub jednolity standard, ma jednak tę wadę iż może nieznacznie odbiegać od niektórych już zaimplementowanych w pojazdach niektórych producentów konkretnych rozwiązań – to mogłoby prowadzić do nieekonomicznej konieczności modernizacji pojazdu zasadniczo spełniającego oczekiwania osób z ograniczeniem mobilności.

Tabela 14 Propozycja regulacyjna

Proponowany zapis	Uwagi
<p>Począwszy od [data wejścia w życie] każdy nowo kupowany pojazd przeznaczony do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinien spełniać wymogi sprecyzowane w punktach 1-14. Przez pojazd przeznaczony do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym należy rozumieć: autobus miejski, trolejbus, tramwaj oraz autobus międzymiastowy. Przez pojazd w komunikacji miejskiej należy rozumieć: autobus miejski, trolejbus, tramwaj.</p>	<p>Proponowany termin wejścia w życie – od 1 stycznia 2022. Zapisy 1-14 dotyczą pojazdów nowych, ale kwestia rozwiązania dla już użytkowanych pojazdów jest ujęta w kolejnych punktach – przewidziano okresy przejściowe (zob. punkt 15). Specyfikacja rozróżnia między kategoriami pojazdów. Wszędzie tam, gdzie regulacja powinna odnosić się do autobusu międzymiastowego jest to zaznaczone poprzez użycie odpowiedniego pojęcia (pojazd vs. Pojazd komunikacji miejskiej). Podobnie odniesienie do tramwaju znajduje się w oddzielnym punkcie.</p>
<p>1. Pojazdy niskopodłogowe i system „przykłąku”.</p>	
<p>1.1 Autobusy i trolejbusy użytkowane w komunikacji miejskiej powinny być pojazdami niskopodłogowymi.</p>	<p>Rekomenduje się nie wprowadzanie tego zapisu dla tramwajów – użytkowanie różnego taboru spowoduje brak możliwości dostosowania infrastruktury przystankowej (w tramwajach możliwości regulacji wysokości podłogi są ograniczone).</p>
<p>1.2 Jeżeli pojazd wyposażony jest w windę na wózki, nie stosują się do niego zapisy punktu 1.1.</p>	<p>Przy wyposażeniu w windę podstawowy problem dotyczący wjazdu wózka na pokład jest rozwiązywany. W praktyce, zapis ten to tylko zabezpieczenie na wypadek konieczności użycia takich pojazdów w komunikacji miejskiej – np. na zasadzie rezerwy (w komunikacji miejskiej w praktyce nie spotkamy tego rozwiązania, pojazdy z windą są domeną przewozów międzymiastowych).</p>
<p>1.3 Autobus/trolejbus/autobus międzymiastowy niskopodłogowy musi być wyposażony w system pozwalający na obniżenie podłogi od strony pojazdu, z której znajdują się drzwi.</p>	<p>Ten zapis rozwiązuje częściowo problem niedostosowanej infrastruktury przystankowej. Autobus międzymiastowy jest włączony na wypadek, gdyby był wykorzystywany przez niektórych przewoźników (zasadniczo w komunikacji międzymiastowej nie stosuje się pojazdów niskopodłogowych).</p>
<p>1.4 Mechanizm opuszczenia podłogi powinien być uruchamiany wyłącznie przez kierowcę.</p>	<p>W celu uniknięcia wypadków.</p>
<p>1.5 Powinno być wprowadzone techniczne ograniczenie maksymalnej</p>	<p>5 km/h jest to standardowa prędkość stosowana przez większość producentów.</p>

Proponowany zapis	Uwagi
<p>prędkości w przypadku, gdy pojazd przemieszcza się z opuszczoną podłoga [Opcjonalnie] do 5 km/h .</p>	
<p>1.6 [Opcjonalnie] Mechanizm opuszczania podłogi powinien pozwolić na jej obniżenie w zakresie nie mniejszym niż 60 mm.</p>	<p>Standardem w najnowszych pojazdach jest 80, a nawet 100 mm, ale dokładne określenie tej wielkości może spowodować niespełnienie wymogów przez wiele stosunkowo nowoczesnych pojazdów i nie jest uzasadnione ekonomicznie.</p>
<p>2. Miejsce na wózki dla niepełnosprawnych</p>	
<p>2.1 Pojazdy publicznej komunikacji miejskiej powinny posiadać co najmniej jedno miejsce wyznaczone do przewozu wózka dla niepełnosprawnych.</p>	<p>Obejmuje zarówno autobusy/trolejbusy, jak i tramwaje (nie obejmuje autobusów międzymiastowych).</p>
<p>2.2 [Opcjonalny] Wymiary przestrzeni przeznaczonej dla wózka dla niepełnosprawnych powinny wynosić minimum 1300 mm (według wymiaru długości pojazdu) na 750 mm (według wymiaru szerokości pojazdu), przy wysokości między podłogą a sufitem pojazdu minimum 1500 mm.</p>	<p>Sztywne określenie wymiarów może nie odpowiadać standardom wszystkich producentów i może być uznane za ograniczenie konkurencji.</p>
<p>2.3 Przestrzeń wyznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w pas bezpieczeństwa i system unieruchomienia wózka.</p>	
<p>2.4 Osoba poruszająca się na wózku musi mieć możliwość samodzielnego zapięcia pasa bezpieczeństwa i unieruchomienia wózka z wykorzystaniem systemu, o którym mowa w punkcie 2.3.</p>	
<p>2.5 [Opcjonalny] Pas bezpieczeństwa oraz system unieruchamiający powinien spełniać normy wskazane w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.</p>	<p>Wymagania te powinny być spełniane niejako automatycznie przez producentów, ponieważ wynikają wprost ze wskazywanego rozporządzenia i w przeciwnym razie pojazdy miałyby trudność z uzyskaniem świadectwa homologacji.</p>

Proponowany zapis	Uwagi
2.6 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być odpowiednio oznaczona.	
2.7 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w oparcie dla pleców umiejscowione centralnie w stosunku do osi wózka od strony oparcia wózka [opcjonalnie] o wymiarach pomiędzy 350 a 480 mm.	Jest to wymiar optymalny, ale tak dokładna regulacja może nie być uzasadniona z punktu widzenia producentów.
2.8 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w poziomą poręcz przynajmniej wzdłuż jednej ze wzdłużnych krawędzi tej przestrzeni, [opcjonalnie] na wysokości pomiędzy 850 mm a 1000 mm od podłogi pojazdu i o średnicy pomiędzy 30 a 35 mm.	Jest to wymiar optymalny, ale tak dokładna regulacja może nie być uzasadniona z punktu widzenia producentów.
2.9 Powinien być zachowany odstęp pomiędzy poręczą a ścianą pojazdu [opcjonalnie] minimum 45mm.	Jest to wymiar optymalny, ale tak dokładna regulacja może nie być uzasadniona z punktu widzenia producentów.
2.10 [Opcjonalnie] W przypadku projektowania większej niż jedno, liczby miejsc na przewóz wózków dla niepełnosprawnych, odstęp między dwoma stanowiskami powinien wynosić minimum 750 mm	Jest to wymiar optymalny, ale zajętość przestrzeni w pojeździe może wymagać rozwiązań kompromisowych. Np. takie wymiarowanie z pewnością zablokuje jakąkolwiek próbę konstruowania pojazdów z miejscem na więcej niż 2 wózki.
2.11 Zatoka, w której przewożony jest wózek dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w słupek [opcjonalnie], którego podstawa powinna znajdować się pomiędzy 400 a 560 mm od skraju zatoki.	Dokładne wymiarowanie położenia słupka może być nadmierną ingerencją. Wystarczający może być zapis: Położenie słupka nie powinno utrudniać swobodnego poruszania się wózka.
2.12 Przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych jest przestrzenią współdzieloną i może być wykorzystana – jeśli nie jest wykorzystywana przez niepełnosprawnego do przewozu wózka dziecięcego lub bagażu.	Można formułować postulat wydzielonej samodzielnej przestrzeni do przewozu wózka dziecięcego, ale jest to rozwiązanie niepraktyczne w większości przypadków – z powodu ograniczenia przestrzeni na pokładzie pojazdu.
3. Rampy	
3.1 Każdy pojazd komunikacji miejskiej powinien być wyposażony przynajmniej w jedną rampę wjazdową. Rampa może być wysuwana na żądanie.	Należy rozważyć dopuszczenie ramp nieautomatycznych – rozkładanych ręcznie przez kierowcę (takie rampy występują w starszych modelach pojazdów). Jednocześnie nie należy rozciągać tego

Proponowany zapis	Uwagi
	zapisu na autobusy międzymiastowe (tu częściej stosowane będą windy).
3.2 Jeżeli infrastruktura przystankowa na trasie przejazdu pozwala na bezpośrednie opuszczenie/wjazd do pojazdu wózka bez konieczności użycia rampy, jej instalacja nie jest konieczna.	
3.3 [Opcjonalnie] Rampa powinna wytrzymywać obciążenie do 300 kg, mieć nie mniej niż 800 mm szerokości, zaś pojazd nie powinien mieć możliwości ruszenia bez uprzedniego schowania rampy.	Określenie parametrów technicznych może być uznane za nadmierną ingerencję w projektowanie, z drugiej jednak strony zapisy te mają też znaczenie dla bezpieczeństwa.
4 Windy	
4.1 Każdy pojazd komunikacji międzymiastowej powinien być wyposażony w windę dla wózków inwalidzkich	Ten zapis wymusi 100% dostosowanie, ale może być uznany za zbyt restrykcyjny.
4.2 Obowiązek wskazany w punkcie 4.1 może być zniesiony w przypadku gdy pojazd jest niskopodłogowy i wyposażony w rampę jak wskazana w punkcie 3.	W praktyce rozwiązania niskopodłogowe w autobusach międzymiastowych nie są popularne, ale należy pozostawić taką możliwość.
4.3 [Opcjonalnie] Winda powinna być wyposażona w platformę o wymiarach minimalnych 750 mm szerokości i 1200 mm długości.	Wskazanie konkretnego wymiaru ma restrykcyjny charakter, ale są to wymiary odpowiadające współczesnym konstrukcjom wózków.
4.4 Konstrukcja windy musi zapewnić możliwość bezpośredniego wjazdu z platformy windy na pokład autobusu międzymiastowego.	Co gwarantuje brak dalszych przeszkód na pokładzie.
4.5 Autobus wyposażony w windę musi posiadać wyznaczoną przestrzeń dla przewozu wózka dla niepełnosprawnych.	Implikacja 4.1.
4.6 [Opcjonalnie] Prędkość maksymalna windy nie powinna przekraczać 0,15 m/s, jeżeli wózek podnoszony jest na wysokość większą niż 500 mm, winda powinna być wyposażona w barierkę przynajmniej z jednej strony, umożliwiającą przytrzymanie się przez osobę na wózku, alternatywnie może to być pionowa poręcz przymocowana do burty pojazdu, jej użycie powinno być niemożliwe w trakcie jazdy, wyposażona w urządzenia automatycznego	Pozostałe parametry techniczne windy – ich sprecyzowanie ma restrykcyjny charakter wobec producentów używających minimalnie innych specyfikacji. Ale specyfikacja ma też zapewnić bezpieczeństwo, więc można rozważyć jej wprowadzenie.

Proponowany zapis	Uwagi
<p>zatrzymania w przypadku natrafienia na jakiś obiekt w trakcie opuszczania/podnoszenia platformy, być wyposażona w przycisk umożliwiający jej zatrzymanie/uruchomienie przez transportowaną na wózku osobę.</p>	
<p>5. Wejście i drzwi wejściowe</p>	
<p>5.1 Przynajmniej jedno drzwi wejściowe do autobusu/trolejbusu komunikacji miejskiej powinny być przeznaczone na potrzeby wjazdu/wyjazdu wózka dla niepełnosprawnych i mieć minimalną szerokość 800 mm.</p>	<p>Kwestie aplikacji tych (i dalszych) rozwiązań w odniesieniu do tramwajów poruszana jest w punkcie 13, bo jest zależna od wielkości składu.</p>
<p>5.2 Kierowca musi mieć zapewnione niezakłócone pole obserwacji drzwi, jeżeli wyposażone są w rampę lub windę (dopuszczalne jest stosowanie lusterka).</p>	
<p>5.3 Drzwi wejściowe przeznaczone dla wózków inwalidzkich powinny być odpowiednio oznakowane z zewnątrz w sposób umożliwiający orientację wsiadającym.</p>	<p>Sposób oznakowania poruszono w punkcie 6.</p>
<p>5.4 Drzwi znajdujące się w najbliższej odległości od miejsc priorytetowych powinny być oznakowane w sposób umożliwiający orientację wsiadającym.</p>	
<p>5.5 Należy zapewnić niezakłócony przeszkodami (np. stopniami, słupkami) dostęp od drzwi wejściowych przeznaczonych dla wózków do przestrzeni dla wózków. [Opcjonalnie] Minimalna szerokość takiego przejazdu powinna wynosić 750 mm.</p>	<p>Wymóg minimalnej szerokości jest racjonalny z punktu widzenia wymiarów wózka i swobody manewrowania, ale może być zawężony (700 mm może być wystarczające, ale ogranicza swobodę manewrowania wózkiem).</p>
<p>5.6 Drzwi główne powinny być wyposażone w poręcze z obu stron. [Opcjonalnie] Podać parametry techniczne poręczy (kąąt nachylenia równy kąтови nachylenia podłogi, jeśli wejście posiada stopnie).</p>	<p>Dokładne zdefiniowanie tych wymogów jest zgodne z zasadami ergonomii, ale jednocześnie stanowi ingerencję w projekty pojazdów i może być uznawane za nadmierną regulację.</p>
<p>6. Oznakowanie</p>	
<p>6.1 W pojazdach należy stosować wyraźne oznakowanie z zewnątrz wszystkich drzwi wejściowych piktogramami uniwersalnie rozpoznawalnymi wskazującymi na ich przeznaczenie dla poszczególnych grup</p>	<p>Zdefiniowanie znaków nie jest konieczne, o ile przyjąć, że stosowane są powszechnie wykorzystywane piktogramy.</p>

Proponowany zapis	Uwagi
osób z ograniczeniami mobilności [Opcjonalnie] Zdefiniować wszystkie znaki.	
6.2 W pojazdach należy stosować oznakowanie od wewnątrz drzwi przeznaczonych dla wózków.	
6.3 W pojazdach należy stosować oznakowanie piktogramami przestrzeni dla wózków oraz wszystkich miejsc priorytetowych.	
6.4 W pojazdach wyposażonych w przestrzeń do przewozu wózków dla niepełnosprawnych należy wprowadzić oznakowanie kierunku, w którym powinien być ustawiony wózek dla niepełnosprawnych w trakcie jazdy.	
7. Przyciski	
7.1 W pojazdach wyposażonych w przestrzeń do przewozu wózków dla niepełnosprawnych przyciski umożliwiające otwieranie drzwi powinny być ulokowane na wysokości zapewniającej dostęp do nich osobie siedzącej na wózku. [Opcjonalnie] Na wysokości pomiędzy 800 a 1000 mm licząc od powierzchni gruntu.	Podane wysokości są najczęściej wskazywanymi w literaturze oraz odpowiadają rozwiązaniom badanych producentów.
7.2 Przycisk umożliwiający wysunięcie rampy lub sygnalizację do kierowcy powinien być umieszczony w zasięgu ręki podróżującego na wózku inwalidzkim.	
7.3 Co najmniej jeden przycisk sygnalizacyjny powinien być umieszczony w zasięgu osób podróżujących na miejscach priorytetowych i dostępny z pozycji siedzącej.	
7.4 [Opcjonalnie] Przycisk powinien być wyposażony w sygnalizację jego naciśnięcia (podświetlenie przycisku lub wyświetlenie na wyświetlaczu elektronicznym [Opcjonalnie] i sygnał dźwiękowy).	Sygnał dźwiękowy może być istotny z punktu widzenia niedowidzących, podświetlenie – z punktu widzenia niedosłyszących. Jednak wiele dość nowych pojazdów zakupionych w ostatnich latach w Polsce nie posiada tego udogodnienia.

Proponowany zapis	Uwagi
7.5 Na powierzchni przycisków powinny być umieszczone oznaczenia w alfabecie Braille'a.	
7.6 Wszystkie przyciski powinny mieć kolor odznaczający się od otoczenia oraz od powierzchni na której są zamontowana.	
7.7 Aktywacja przycisku powinna powodować adekwatną sygnalizację u kierowcy [Opcjonalnie] wizualną i dźwiękową.	Wystarczająca może być tylko wizualna (podświetlenie lampki na tablicy), sygnał dźwiękowy jest przydatny o tyle, że przyciąga uwagę kierowcy.
[Opcjonalnie] 8. Oświetlenie – oświetlenie wnętrza pojazdu powinno być wystarczające, aby osoby niedowidzące były w stanie poruszać się we wnętrzu pojazdu.	Ze względu na różny stopień niedowidzenia należy przyjąć jakąś wartość graniczną, która zapewne będzie niekomfortowa dla osób słabiej widzących.
9. Wyświetlacz	
9.1 Pojazd powinien być wyposażony w wyświetlacz wyświetlający co najmniej nazwę aktualnego przystanku, nazwę kolejnego przystanku, numer linii/oznaczenie trasy, kierunku.	
9.2 Informacje wyświetlane na wyświetlaczy powinny być wyświetlone czcionką wyraźnie odróżniającą się od tła. [Opcjonalnie] o wysokości minimum 300 mm.	Wielkość ta uznawana jest w literaturze za odpowiednią dla osób słabiej widzących.
10. System informacji dźwiękowej	
10.1 Pojazd powinien być wyposażony w system informacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie wewnątrz pojazdu minimum: informacji o bieżącym przystanku, informacji o kolejnym przystanku, informacji o numerze linii/trasie i kierunku jazdy.	
10.2 [Opcjonalnie] Pojazd powinien być wyposażony w system informacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie na zewnątrz pojazdu minimum informacji o numerze linii i kierunku jazdy.	To rozwiązanie funkcjonalne dla sytuacji braku takich komunikatów na przystankach. Ponadto w godzinach nocnych może być źródłem nadmiernego hałasu, a w przypadku jednoczesnego przyjazdu dwu lub więcej pojazdów komunikaty mogą się na siebie nakładać.
11. Podłogi, schody i poręcze	

Proponowany zapis	Uwagi
<p>11.1 Wszystkie podłogi w pojazdach powinny być wykonane z materiałów antypoślizgowych.</p>	
<p>11.2 Wszystkie krawędzie podłóg powinny być oznakowane kontrastowym kolorem.</p>	
<p>11.3 W autobusach międzymiastowych dopuszcza się schody pod warunkiem, że</p> <p>a) ich powierzchnia wykonana jest z materiałów antypoślizgowych, b) ich krawędzie będą oznakowane odróżniającym się kolorem, c) [Opcjonalnie] minimalna wysokość stopnia nie powinna przekroczyć 120 mm, a maksymalna 230 mm, przy głębokości nie mniejszej niż 250 mm d) [Opcjonalnie] maksymalna wysokość stopni wewnątrz głównego korytarza prowadzącego do miejsc siedzących nie powinna przekroczyć 250 mm e) [Opcjonalnie] w przypadku następujących po sobie stopni, różnica ich wysokości nie powinna przekroczyć 10 mm.</p>	<p>Punkty c, d, e - podane wartości referencyjne są optymalne na bazie literatury, ale ich ścisłe określenie może być uznane za nadmierną ingerencję przez producentów pojazdów.</p>
<p>11.4 Poręcze są obowiązkowe w pojazdach komunikacji miejskiej i powinny poza wymogami wskazanymi wyżej, być montowane także na każdej ścianie – w miejscach do których nie przylegają miejsca siedzące [Opcjonalnie] sprecyzować rozmieszczenie poręczy przebiegających pod sufitem pojazdu.</p>	<p>Jeśli chodzi o rozmieszczenie poręczy (i słupków) to są to rozwiązania i tak standardowo obecne w pojazdach, zatem ich dodatkowa regulacja wydaje się zbędna, natomiast kluczowe z punktu widzenia osób z ograniczoną mobilnością poręcze przy wejściach zostały już opisane w punkcie 5.</p>
<p>11.5 [Opcjonalnie] Sprecyzować parametry techniczne dla poręczy (typowe to : kolor kontrastowy – najczęściej żółty, średnica 30-35 mm, odległość od ściany pojazdu 45 mm).</p>	
<p>12. Miejsca priorytetowe</p>	
<p>12.1 W każdym pojeździe powinny znaleźć się minimum 2 [Opcjonalnie 4] miejsca priorytetowe o wyższej konstrukcji, tzn. z podwyższonym siedzeniem ułatwiającym wstawanie/siadanie [Opcjonalnie]</p>	<p>Biorąc pod uwagę trendy demograficzne należałoby optować za wariantem z 4 miejscami.</p>

Proponowany zapis	Uwagi
<p>Wskazać dokładne wymiary takich siedzeń.</p>	
<p>12.2 [Opcjonalnie] Miejsca priorytetowe o których mowa w punkcie 12.1 powinny być ulokowane na przedzie pojazdu.</p>	<p>Jest to rozwiązanie stosowane w wielu państwach, przy jednoczesnej rezerwacji przednich drzwi dla osób z priorytetem. Jednakże takie umiejscowienie tych miejsc wyklucza możliwość sprzedaży biletów przez kierowcę.</p>
<p>12.3 W każdym pojeździe powinny znaleźć się minimum 2 miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży. [Opcjonalnie] Co najmniej jedno takie miejsce powinno być ulokowane bezpośrednio w przestrzeni do przewozu wózka dziecięcego.</p>	
<p>13. [Opcjonalnie] Wymogi wskazane w punktach 2-12 odnoszące się pojazdów wykorzystywanych w komunikacji miejskiej stosuje się także do składów tramwajowych, z tym zastrzeżeniem, że wymogi te stosuje się oddzielnie do każdego wagonu tramwajowego .</p>	<p>Regulacja może być postrzegana jako nadmiernie ostra. Z drugiej strony wielu przewoźników wprowadza podobne wymagania ilościowe w odniesieniu do wielkości składu tramwajowego. Natomiast zastrzeżenie, że chodzi o wymogi odnoszące się do pojazdów komunikacji miejskiej wspomnianych w punktach 2-12 zapobiega przenoszeniu do tramwajów regulacji zaprojektowanych z myślą o autobusach międzymiastowych.</p>
<p>14. Nie więcej niż 10% pojazdów przewoźnika, wykorzystywanych do świadczenia regularnych usług transportu publicznego, może być zwolnionych ze spełnienia jednego lub więcej warunków wymienionych w punktach 1-13.</p>	<p>Ten zapis stanowi zabezpieczenie dla sytuacji, gdy z uwagi na warunki terenowe, topografię, wąskie ulice, inne specyficzne okoliczności nie ma możliwości obsługi wybranej trasy taborem spełniającym wymogi wskazane w 1-13.</p>
<p>15. Ustanawia się następujące okresy przejściowe na uzyskanie zgodności wyposażenia całej floty pojazdów (z uwzględnieniem wyłączenia z punktu 14): a) dla pojazdów wyprodukowanych od 01.01.2022 – bez okresów przejściowych, b) Dla autobusów i trolejbusów wyprodukowanych przed 01.01.2022 - 6 lat [Opcjonalnie 10 lat],</p>	<p>Wymiana taboru w komunikacji miejskiej odbywa się w średnich interwałach 6-9 lat, przy czym wymiana taboru tramwajowego zdecydowanie wolniej. Wolniejsza jest też wymiana taboru w autobusach międzymiastowych. Jednocześnie koszt zakupu tramwaju, czy autobusu międzymiastowego znacząco przewyższa koszt zakupu autobusu miejskiego/trolejbusu. Z tego względu</p>

Proponowany zapis	Uwagi
<p>c) Dla tramwajów wyprodukowanych przed 01.01.2022 – 10 lat [Opcjonalnie 15 lat], d) Dla autobusów międzymiastowych wyprodukowanych przed 01.01.2022 – 10 lat [Opcjonalnie 15 lat].</p>	<p>wskazane jest zastosowanie dłuższych okresów przejściowych dla tych pierwszych. Opcja w nawiasie wskazuje natomiast na wariant dużo wolniejszego dochodzenia do stanu gdy 90% taboru spełnia wymogi osób z ograniczeniami mobilności i jest neutralna finansowo dla przewoźników (do tego czasu wymiana taboru powinna nastąpić już samoistnie). Warto także zwrócić uwagę na odmienne uwarunkowania finansowe przewoźników w dużych i mniejszych miastach. W tym drugim przypadku wymiana taboru może być wolniejsza. Nie należy jednak stosować zasady dwóch prędkości dla dużych i małych miast. Warto zauważyć, że obecnie produkowane autobusy są co do zasady przystosowane do potrzeb osób z ograniczeniami, a wymiana – niezależnie, czy w małym, czy dużym mieście musi i tak nastąpić w momencie fizycznego zużycia aktualnie wykorzystywanego taboru.</p>
<p>16. Wszelkie pojazdy kupowane dla potrzeb realizacji usług publicznego transportu zbiorowego od 01.01.2022 muszą spełniać wymogi przedstawione w punktach 1-12.</p>	<p>Ten zapis ma na celu uniknięcie zakupów przestarzałych i nie spełniających wymogów pojazdów wycofywanych przez inne firmy (lub w innych krajach) i wykorzystania dla nich zapisów punktu 15.</p>

Źródło: Opracowanie własne.

6. 4 Propozycja legislacyjna

Proponowane zmiany regulacyjne powinny znaleźć odzwierciedlenie w legislacji. Dyskusję na ten temat należałoby zacząć od pytania o adekwatny stopień legislacji. Obecnie w Polsce szczegółowe wymagania w zakresie zapewnienia dostępności transportowej osobom z ograniczeniami ruchowymi regulowane są na poziomie samorządów poprzez wpisywanie określonych wymagań w warunki przetargów na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. Delegacja regulacji na poziom lokalny jest charakterystyczna dla państw o strukturze związkowej (np. takie rozwiązanie zastosowano w Republice Federalnej Niemiec). W państwach bardziej scentralizowanych, takie regulacje charakterystyczne są raczej dla szczebla krajowego (przykładem rozwiązania brytyjskie). Polska nie ma charakteru kraju związkowego, dlatego zasadnym wydaje się zaproponowanie rozwiązań na poziomie krajowym. Inną istotną przesłanką przemawiającą za tym wariantem jest to, iż mniejsze samorządy nie stawiają często w przetargach wymogów w zakresie dostosowania transportu

do potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi, zaś w odniesieniu do komunikacji międzymiastowej kompetencje poszczególnych samorządów mogłyby na siebie nachodzić, zaś wymogi pozostawać w sprzeczności.

Ponieważ przedstawione tabeli 14 kolejne propozycje regulacji stanowią spójną całość, wskazanym jest wprowadzenie ich podstawowego zakresu do aktu prawnego rangi ustawy w ramach oddzielnego rozdziału. Szczegółowe oraz opcjonalne rozwiązania techniczne delegowane mogą być natomiast do rozporządzeń. W istniejącym porządku prawnym rozważać można dodanie odpowiedniego rozdziału albo do Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, albo do Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. Za tą drugą przemawiać mógłby jej specjalny – dedykowany problemom takich osób - charakter. Warto jednak wskazać dwa istotne argumenty przemawiające za oparciem się przede wszystkim na ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Po pierwsze, zapisy ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami mają charakter ogólny, tymczasem proponowane regulacje mają charakter szczegółowy. Po drugie, proponowane regulacje odnoszą się wprost do funkcjonowania transportu publicznego oraz będą wymagały (lub będą wywoływały) dalsze zmiany w innych aktach prawnych dotyczących sektora transportu. Logicznym jest więc umiejscowienie powyższych przepisów w aktach prawnych powstających w oparciu o wiedzę i doświadczenie eksperckie urzędu ministra odpowiedzialnego za transport. Należy jeszcze rozważyć, czy nie lepszym byłoby dodanie zapisów tego typu do Ustawy prawo o ruchu drogowym, która już na wielu poziomach reguluje bardzo szczegółowo wymagania stawiane pojazdom w ruchu drogowym. Przeciw takiemu umiejscowieniu przemawia jednak fakt konieczności regulacji także dotyczącej pojazdów szynowych wykorzystywanych w komunikacji miejskiej. Zasadniczym łączącym proponowane przepisy wyznacznikiem jest bowiem kwestia funkcjonowania transportu publicznego. W związku z powyższym, to w kompetencji ministra odpowiedzialnego za sprawy transportu pozostawić należy inicjatywę zmian legislacyjnych w zakresie:

- Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2011 nr 65 poz. 344.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinna być głównym mechanizmem wprowadzenia proponowanych zmian do prawa regulującego funkcjonowanie transportu publicznego.

W artykule 4.2 (Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) należy dodać punkty pozwalające na zgrupowanie wg kategorii pojazdów podlegających regulacji:

5) *pojeździe przeznaczonym do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, należy przez to rozumieć: autobus miejski, trolejbus, tramwaj oraz autobus międzymiastowy;*

6) *pojeździe komunikacji miejskiej, należy przez to rozumieć: autobus miejski, trolejbus, tramwaj.*

Następnie należy dodać nowy rozdział następujący po rozdziale 5 (*Rozdział 5a*) zatytułowany: *Zapewnienie dostępność transportowej osób z ograniczeniami możliwości przemieszczania.* W rozdziale tym powinny znaleźć się następujące zapisy:

Art. 50a. Pojazd wykorzystywany w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym przez przewoźnika lub operatora musi spełniać następujące wymogi:

1. *Autobus miejski i trolejbus użytkowane w komunikacji miejskiej powinny być pojazdami niskopodłogowymi.*

2. *Jeżeli pojazd wyposażony jest w windę na wózki, nie stosują się do niego zapisy Art. 50a.1.*

3. *Autobus miejski, trolejbus, autobus międzymiastowy niskopodłogowy muszą być wyposażone w system pozwalający na obniżenie podłogi od strony pojazdu, z której znajdują się drzwi.*

4. *W pojazdach komunikacji miejskiej należy wydzielić miejsce do transportu co najmniej jednego wózka dla niepełnosprawnych.*

Co prawda zapis tej treści znajduje się obecnie w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (par. 18 ust.1, pkt 15) „15) oznakowaną przestrzeń przeznaczoną dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, która: a) umożliwi przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy”, jednakże przeniesienie w/w zapisu do ustawy, zapewni spójność obecności wszystkich zapisów wyliczających niezbędne udogodnienia, zaś kwestię parametrów tych udogodnień rozstrzygnie rozporządzenie.

5. *Każdy pojazd komunikacji miejskiej, powinien być wyposażony przynajmniej w jedną rampę wjazdową, z wyjątkiem sytuacji gdy:*

1) *Pojazd spełnia wymagania wskazane w art. 50a.2;*

2) *Infrastruktura przystankowa na całej trasie przejazdu pozwala na bezpośrednie opuszczenie/wjazd do pojazdu wózka bez konieczności użycia rampy;*

6. *Każdy pojazd komunikacji międzymiastowej powinien być wyposażony w windę dla wózków inwalidzkich*

1) *Obowiązek wskazany w ust. 6 może być zniesiony w przypadku, gdy pojazd jest niskopodłogowy i wyposażony w rampę jak w ust.5.*

7. *Przynajmniej jedne drzwi wejściowe do autobusu, trolejbusu komunikacji miejskiej powinny być przeznaczone na potrzeby wjazdu/wyjazdu wózka dla niepełnosprawnych.*

1) *Obowiązek wskazany w ust. 7 może być zniesiony w przypadku, gdy pojazd jest wyposażony w windę na wózki i możliwe jest przemieszczenie się na wózku z platformy windy do miejsca na wózek wyznaczonego w pojeździe.*

8. W pojazdach przeznaczonych do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym należy stosować wyraźne oznakowanie z zewnątrz wszystkich drzwi wejściowych piktogramami uniwersalnie rozpoznawalnymi wskazującymi na przeznaczenie poszczególnych wejść dla odpowiednich grup osób z ograniczeniami mobilności.

9. W pojazdach przeznaczonych do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym należy stosować wyraźne oznakowanie wewnątrz piktogramami uniwersalnie rozpoznawalnymi wskazującymi na przeznaczenie poszczególnych urządzeń wyposażenia pojazdu dla odpowiednich grup osób z ograniczeniami mobilności.

10. Pojazdy przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinny być wyposażone w odpowiednią liczbę właściwie rozmieszczonych przycisków sygnalizacyjnych.

11. Pojazdy przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinny być wyposażone w oświetlenie wnętrza pojazdu wystarczające, aby osoby niedowidzące były w stanie poruszać się we wnętrzu pojazdu.

12. Systemy komunikacyjne zainstalowane w pojazdach przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinny być dostosowane do potrzeb osób niedowidzących i niedosłyszących.

13. Pojazdy przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinny być wyposażone w odpowiednio rozmieszczone poręcze.

14. Pojazdy przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinny być wyposażone w minimum 4 miejsca priorytetowe o wyższej konstrukcji, tzn. z podwyższonym siedzeniem ułatwiającym wstawanie/siadanie.

15. Pojazdy przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powinny być wyposażone w minimum 2 miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży.

16. Nie więcej niż 10% pojazdów przewoźnika, wykorzystywanych do świadczenia regularnych usług transportu publicznego, może być zwolnionych ze spełnienia jednego lub więcej warunków wymienionych w ust. 1-15.

17. Minister właściwy do spraw transportu ustali w drodze rozporządzenia szczegółowe wymogi dotyczące zapisów wskazanych w ust. 1-15.

Art. 50b. Ustanawia się następujące okresy przejściowe na uzyskanie zgodności z wymogami Art. 50a

1) dla pojazdów wyprodukowanych od 01.01.2022 – bez okresów przejściowych,

2) dla autobusów i trolejbusów wyprodukowanych przed 01.01.2022 - 6 lat,

3) dla tramwajów wyprodukowanych przed 01.01.2022 – 10 lat,

4) dla autobusów międzymiastowych wyprodukowanych przed 01.01.2022 – 10 lat.

Art. 50c. Wszelkie pojazdy przeznaczone do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym kupowane przez przewoźników po 31.12.2021 muszą spełniać wymogi przedstawione w art.50a.

Proponowana w art. 50a ust.17 delegacja w zakresie doprecyzowania rozwiązań szczegółowych powoduje konieczność zmiany dwóch rozporządzeń:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2011 nr 65 poz. 344.

Zmiany w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia należy wprowadzić poprzez dodanie odpowiednich zapisów precyzujących wymogi przede wszystkim w Rozdziale 5. Po pierwsze, należy zmodyfikować treść par. 18, z uwagi na to, że zapis dotyczący konieczności zapewnienia miejsca do przewozu wózka dla niepełnosprawnych znajdzie się (zgodnie z rekomendacją) w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz dlatego, że doprecyzowania wymagają zapisy opisujące standard w/w miejsca.

Zatem par. 18 ust. 1 pkt 15 powinien zostać zmodyfikowany o dodanie kolejnych liter doprecyzujących wymogi:

Do zapisu w lit. b, który wskazuje na możliwość współdzielenia przestrzeni do przewozu wózka z miejscami siedzącymi, należy dodać zapis wskazujący na możliwość jej współdzielenia z wózkiem dziecięcym:

- przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych jest przestrzenią współdzieloną i może być wykorzystana – jeśli nie jest wykorzystywana przez niepełnosprawnego - do przewozu wózka dziecięcego lub bagażu.

Opcjonalnie w celu zagwarantowania bezpieczeństwa, można zaproponować dalszą modyfikację lit. b poprzez dodanie zapisu: *Pas bezpieczeństwa oraz system unieruchamiający powinien spełniać normy wskazane w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.*

Dodać należy lit. c oraz d.

c) osoba poruszająca się na wózku musi mieć możliwość samodzielnego zapięcia pasa bezpieczeństwa i unieruchomienia wózka z wykorzystaniem systemu, o którym mowa w lit b;

d) W przypadku projektowania większej niż jedno, liczby miejsc na przewóz wózków dla niepełnosprawnych, odstęp między dwoma stanowiskami powinien wynosić minimum 750 mm;

Do rozważenia jest dodanie opcjonalnych zapisów w szczegółowy sposób określających projektowanie miejsca na przewóz wózka dla niepełnosprawnych, takich jak wymienione w lit. d-g. Warto jednak zauważyć, iż aktualnie projektowane autobusy spełniają wskazane (wynikające z rekomendacji stowarzyszeń niepełnosprawnych) wymogi w bardzo zbliżony sposób, bowiem rekomendacje zawarte w Regulaminie nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3, tylko nieznacznie się od nich różnią.

d) [opcjonalnie] wymiary przestrzeni przeznaczonej dla wózka dla niepełnosprawnych powinny wynosić minimum 1300 mm (według wymiaru długości pojazdu) na 750 mm (według

wymiaru szerokości pojazdu), przy wysokości między podłogą a sufitem pojazdu minimum 1500 mm;

e) [opcjonalnie] przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w oparcie dla pleców umiejscowione centralnie w stosunku do osi wózka od strony oparcia wózka [opcjonalnie] o wymiarach pomiędzy 350 a 480 mm;

f) [opcjonalnie] przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w poziomą poręcz przynajmniej wzdłuż jednej ze wzdłużnych krawędzi tej przestrzeni, [opcjonalnie] na wysokości pomiędzy 850 mm a 1000 mm od podłogi pojazdu i o średnicy pomiędzy 30 a 35 mm;

g) [opcjonalnie] zatoka, w której przewożony jest wózek dla niepełnosprawnych powinna być wyposażona w słupek [opcjonalnie], którego podstawa powinna znajdować się pomiędzy 400 a 560 mm od skraju zatoki.

Pozostałe elementy wyposażenia autobusów, których wprowadzenie proponuje się w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym nie są rozpatrywane w aktualnej treści rozporządzenia. Zatem należy dodać następujące zapisy:

Par. 22a. Autobus regularnej komunikacji publicznej

1) wyposażony w mechanizm opuszczania podłogi powinien spełniać następujące warunki:

a) mechanizm opuszczenia podłogi powinien być uruchamiany wyłącznie przez kierowcę;

b) autobus musi być wyposażony w techniczne ograniczenie maksymalnej prędkości w przypadku, gdy przemieszcza się z opuszczoną podłogą do 5 km/h;

c) mechanizm opuszczania podłogi powinien pozwolić na jej obniżenie w zakresie nie mniejszym niż 60 mm;

2) wyposażony w rampę wjazdową powinien spełniać następujące warunki:

a) rampa wjazdowa powinna być instalowana przy głównych drzwiach autobusu;

b) rampa może być wysuwana automatycznie na żądanie pasażera;

c) w autobusach w których rampa jest wysuwana na żądanie należy wprowadzić system zgłoszenia potrzeby wysunięcia rampy poprzez instalację przycisku na zewnątrz autobusu z boku głównych drzwi na wysokości 85-130 cm od podłogi oraz wewnątrz pojazdu w miejscu przeznaczonym na wózek dla niepełnosprawnych, tak by osoba siedząca na wózku mogła skorzystać z tak umieszczonego przycisku;

d) powinien być wyposażony w system uniemożliwiający jazdę bez uprzedniego schowania rampy;

e) [opcjonalnie] rampa powinna wytrzymywać obciążenie do 300 kg, mieć nie mniej niż 800 mm szerokości;

f) należy zapewnić niezakłócony przeszkodami (np. stopniami, słupkami) dostęp od rampy do przestrzeni wyznaczonej do przewozu wózków o minimalnej szerokości 750 mm;

g) drzwi wyposażone w rampę powinny posiadać poręcze z obu stron;

3) wyposażony w windę powinien spełniać następujące warunki:

- a) konstrukcja windy musi zapewnić możliwość bezpośredniego wjazdu z platformy windy na pokład autobusu;
- b) autobus wyposażony w windę musi posiadać wyznaczoną przestrzeń dla przewozu wózka dla niepełnosprawnych;
- c) winda powinna być wyposażona w barierkę przynajmniej z jednej strony, umożliwiającą przytrzymanie się przez osobę na wózku, alternatywnie może to być pionowa poręcz przymocowana do burty pojazdu;
- d) użycie windy powinno być niemożliwe w trakcie jazdy autobusu;
- e) [opcjonalnie] winda powinna być wyposażona w platformę o wymiarach minimalnych 750 mm szerokości i 1200 mm długości.
- f) [opcjonalnie] prędkość maksymalna windy nie powinna przekraczać 0,15 m/s, jeżeli wózek podnoszony jest na wysokość większą niż 500 mm,
- g) [opcjonalnie] winda powinna być wyposażona w urządzenia automatycznego zatrzymania w przypadku natrafienia na jakiś obiekt w trakcie opuszczania/podnoszenia platformy,
- h) [opcjonalnie] winda powinna być wyposażona w przycisk umożliwiający jej zatrzymanie i uruchomienie przez transportowaną na wózku osobę.

W zakresie wymiarów drzwi należy zmodyfikować Załącznik 7a do rozporządzenia. W pkt 2 , w tabeli należy wprowadzić zapis modyfikujący aktualnie wprowadzony minimalny wymiar szerokości drzwi poprzez dodanie w pozycji tabeli zamiast „drzwi pojedyncze 650” zapisu „drzwi pojedyncze 650, w przypadku autobusów wyposażonych w rampę minimum 800” . Zapis ten ma jednak charakter ostrożnościowy, bowiem w praktyce drzwi dwuskrzydłowe, a takie stosowane są w pojazdach z rampą, nie mają mniejszego niż wskazany wymiar. Natomiast kwestie oznakowania drzwi należy pozostawić w proponowanym par.22a dodając kolejny punkt:

4) powinien być odpowiednio oznakowany w taki sposób, że

- a) drzwi wejściowe przeznaczone dla wózków inwalidzkich powinny być oznakowane międzynarodowym znakiem wózka inwalidzkiego zgodnym ze specyfikacjami zawartymi w normie ISO 7000:2004 symbol 0100 oraz ISO 7001:2008 symbol PIPF 006;
- b) drzwi znajdujące się w najbliższej odległości od miejsc priorytetowych powinny być oznakowane z zewnątrz w sposób umożliwiający orientację wsiadającym odnośnie do rodzaju miejsca;
- c) wewnątrz autobusu oznakowana powinna być przestrzeń dla wózków dla niepełnosprawnych oraz wszystkie miejsca priorytetowe;
- d) należy wprowadzić oznakowanie kierunku, w którym powinien być ustawiony wózek dla niepełnosprawnych w trakcie jazdy;
- e) [opcjonalnie] symbole, o których mowa w lit. b-d zostaną zdefiniowane w załączniku 7b do rozporządzenia;

5) powinien posiadać odpowiednią liczbę właściwie rozmieszczonych przycisków, w taki sposób, że:

- a) w autobusach wyposażonych w przestrzeń do przewozu wózków dla niepełnosprawnych przyciski umożliwiające otwieranie drzwi powinny być ulokowane na wysokości zapewniającej

dostęp do nich osobie siedzącej na wózku, na wysokości pomiędzy 850 a 1300 mm licząc od podłogi;

b) w autobusach wyposażonych w rampę przycisk umożliwiający wysunięcie rampy lub sygnalizację do kierowcy powinien być umieszczony na wysokości zapewniającej dostęp do nich osobie siedzącej na wózku, na wysokości pomiędzy 850 a 1300 mm licząc od podłogi;

c) co najmniej jeden przycisk sygnalizacyjny powinien być umieszczony w zasięgu osób podróżujących na miejscach priorytetowych i dostępny z pozycji siedzącej;

d) [opcjonalnie] przyciski powinny być wyposażony w sygnalizację jego naciśnięcia (podświetlenie przycisku lub wyświetlenie na wyświetlaczu elektronicznym [opcjonalnie] i sygnał dźwiękowy);

e) na powierzchni przycisków powinny być umieszczone oznaczenia w alfabecie Braille'a;

f) wszystkie przyciski powinny mieć kolor odznaczający się od otoczenia oraz od powierzchni na której są zamontowane;

g) aktywacja przycisku powinna powodować adekwatną sygnalizację u kierowcy [opcjonalnie] wizualną i dźwiękową;

6) powinien posiadać systemy komunikacji wewnętrznej z podróżnymi:

a) wyświetlacz wewnętrzny wskazujący co najmniej nazwę aktualnego przystanku, nazwę kolejnego przystanku, numer linii/oznaczenie trasy, kierunek;

b) informacja o której mowa w lit. a powinny być wyświetlone czcionką wyraźnie odróżniającą się od tła. [opcjonalnie] o wysokości minimum 300 mm;

c) komunikacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie wewnątrz pojazdu minimum: informacji o bieżącym przystanku, informacji o kolejnym przystanku, informacji o numerze linii/trasie i kierunku jazdy.

Uwaga! W zakresie komunikacji zewnętrznej istnieje obecnie zapis: § 21. 1. *Autobus regularnej komunikacji publicznej powinien być wyposażony w tablice kierunkowe, o których mowa w § 18 ust. 1 pkt 13: czołową i boczną, przy czym autobus ten kursujący na linii oznaczonej numerem lub literą – również w tylną i wewnętrzną. Zapis ten należałoby zmodyfikować dookreślając kwestię zastosowania odpowiednio kontrastowej dla osób niedowidzących prezentacji graficznej komunikatów, poprzez dodanie ust. 3 „Informacje wyświetlane na wyświetlaczu powinny być wyświetlone czcionką wyraźnie odróżniającą się od tła [opcjonalnie] kolor czcionki: czarny, kolor tła biały, [opcjonalnie] o wysokości minimum 300 mm.”*

Uwaga: kolory wskazane są kolorami zalecanymi przez konsultowane stowarzyszenie osób niepełnosprawnych i dobrze widocznymi z większych odległości.

Opcjonalnie rozważyć można także dodanie następującego po par. 21 paragrafu 21a o treści: *Autobus regularnej komunikacji publicznej powinien być wyposażony w system informacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie na zewnątrz pojazdu informacji o numerze linii i kierunku jazdy.*

Należy jednak zwrócić uwagę, że użyteczność tego rozwiązania, które miałyby służyć oczekującym na autobus na przystanku niewidomym i niedowidzącym, jest niska w przypadku gdy kilka autobusów podejżdża jednocześnie na ten sam przystanek. Dlatego warto rozważyć

alternatywnie raczej odesłanie do działania nastawionego na zapewnienie odpowiedniej informacyjnej infrastruktury przystankowej w tym zakresie.

Kontynuując propozycję zapisów par.22a, kolejny punkt to:

7) podłogi i schody w autobusach powinny:

a) być wykonane z materiałów antypoślizgowych;

b) ich krawędzie powinny być oznakowane kontrastowym kolorem;

Natomiast w zakresie wymiarowania stopni dla pasażerów należy rozważyć zmianę w regulacjach przedstawionych w Załączniku 7a do rozporządzenia, w punkcie 4) *Stopnie dla pasażerów*, w tabeli podającej wymiary należy rozważyć (opcjonalnie) zmianę tych wymiarów na bardziej optymalne z punktu widzenia osób z ograniczeniami ruchowymi. Proponowane zmiany sugerowane są jedynie jako opcjonalne (wynikają z zaleceń stowarzyszeń osób niepełnosprawnych), bowiem głęboko ingerują w konstrukcję autobusów i mogą być nieekonomiczne (prowadząc do znacznych zmian w technologii produkcji pojazdów) i są następujące:

[Opcjonalnie] W tabeli zmienić maksymalną wysokość w pozycji „Pozostałe stopnie” na 230 mm dla wszystkich klas przy głębokości nie mniejszej niż 250 mm;

[Opcjonalnie] Dodać pozycję w tabeli: „Minimalna różnica wysokości stopni” w przypadku następujących po sobie stopni, różnica ich wysokości nie powinna przekroczyć 10 mm.

Rozważyć można także uregulowanie kwestii parametrów technicznych poręczy kontynuując zapisy w proponowanym par. 22a

8) [Opcjonalnie] autobus powinien być wyposażony w poręcze

a) [Opcjonalnie] sprecyzować rozmieszczenie poręczy przebiegających pod sufitem pojazdu;

b) [Opcjonalnie] sprecyzować parametry techniczne dla poręczy.

Zapisy te proponowane są wyłącznie jako opcjonalne, ponieważ sposób rozmieszczenia poręczy w odniesieniu do różnych konfiguracji pojazdów jest wprost wskazany w punkcie 7.11 Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3. Należy zauważyć, że wszystkie obecnie produkowane pojazdy spełniają te wymogi. Zatem wprowadzanie w/w regulacji opisującej szczegółowo układ poręczy do rozporządzenia jest zbędne.

Kolejnym rozwiązaniem, które należy doprecyzować w ramach rozporządzenia, jest kwestia miejsc priorytetowych, kontynuując zapisy par. 22a, byłyby to:

9) miejsca priorytetowe:

a) przeznaczone dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się powinny mieć fotele o podwyższonej konstrukcji ułatwiającej wstawanie/siadanie;

b) [opcjonalnie] miejsca priorytetowe, o których mowa w lit. a, powinny być ulokowane na przedzie pojazdu;

c) co najmniej jedno miejsce priorytetowe dla kobiet w ciąży powinno być ulokowane bezpośrednio przy przestrzeni do przewozu wózka dziecięcego.

Do rozważenia pozostaje także kwestia unifikacji używanych oznaczeń. Podstawowy problem odnośnie do ewentualnej zawartości proponowanego opcjonalnie Załącznika 7b, w którym można by te symbole opisać, wynika z braku zdefiniowania ich w normach ISO. Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 wskazuje wprost jedynie na dwa symbole graficzne zdefiniowane w normie ISO 3864-1:2002 (symbol graficzny dla użytkowników wózków inwalidzkich oraz symbol graficzny dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, innych niż użytkownicy wózków inwalidzkich). W dość powszechnym użyciu są piktogramy jak załączone na rys. 20. Należy jednak zauważyć, że różni przewoźnicy stosują zróżnicowane wzory graficzne poniższych symboli. Przeprowadzone wśród przewoźników konsultacje wskazują na bardzo dużą niechęć do zastąpienia swoich autorskich wzorów graficznych innymi. Zastrzeżenie to nie dotyczy symbolu graficznego dla użytkowników wózków inwalidzkich, który jest powszechnie uznawanym standardem.



Rysunek 20 Oznaczenia miejsc priorytetowych stosowane w publicznym transporcie zbiorowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wybranych oznaczeń stosowanych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Polsce.

Zaproponowanie jednego wzoru graficznego jest o tyle utrudnione, iż autobusy występują w różnych malowaniach. Standardem jest stosowanie tła piktogramu niebieskiego lub białego (oba są zgodne z normą ISO 3864-1:2002) – jest to zależne właśnie od malowania pojazdu. Warto też podkreślić dużą zbieżność logiczną – mimo zróżnicowania samej formy graficznej – stosowanych w praktyce oznaczeń. Z drugiej strony spotkać można także piktogramy, które są zrozumiałe wyłącznie dla ich twórców. W tej sytuacji można zaproponować następujące ogólne rekomendacje w zakresie używania piktogramów, które zapewnią unifikację pozwalającą na jednoznaczną identyfikację symbolu, a jednocześnie nie narzucą jednolitego wymiarowania oznaczenia i pozostawią jego ostateczny kształt w gestii przewoźników:

- 1) *W celu oznaczenia rampy: symbol osoby na wózku inwalidzkim skierowany w prawą stronę, znajdujący się na pochylni przedstawionej w postaci trójkąta. Kierunek podjazdu w prawo. Użycie: na zewnątrz (dla wsiadających);*
- 2) *W celu oznaczenia rampy: symbol osoby na wózku inwalidzkim skierowany w prawą stronę, znajdujący się na pochylni przedstawionej w postaci trójkąta. Kierunek zjazdu w prawo. Użycie: wewnątrz (dla wysiadających);*
- 3) *W celu oznaczenia windy dla wózka: boczny widok osoby na wózku inwalidzkim skierowanej w prawą stronę pod wózkiem pozioma linia symbolizująca podnośnik, z prawej strony dwie pionowe strzałki, wskazujące przeciwne kierunki;*
- 4) *W celu oznaczenia drzwi do wjazdu na pokład autobusu wózka dziecięcego oraz w celu oznaczenia przestrzeni dla takiego wózka na pokładzie autobusu: symbol wózka dziecięcego;*
- 5) *W celu oznaczenia miejsc priorytetowych oraz wejścia znajdującego się najbliżej takich miejsc, dla osób z ograniczeniami ruchowymi (ale poruszających się samodzielnie: starszych, chorych, itd.): symbol osoby widzianej od przodu, trzymającej w jednej ręce laskę;*
- 6) *W celu oznaczenia miejsc priorytetowych oraz wejścia znajdującego się najbliżej takich miejsc, dla kobiet w ciąży: symbol oznaczający kobietę w ciąży;*
- 7) *W celu oznaczenia miejsc priorytetowych oraz wejścia znajdującego się najbliżej takich miejsc, dla osób podróżujących z małymi dziećmi: symbol osoby siedzącej z dzieckiem na kolanach.*

W odniesieniu do trolejbusów oraz tramwajów wiele zaproponowanych wyżej rozwiązań dla autobusów może być zastosowanych wprost. Należy jednak brać pod uwagę ograniczenia konstrukcyjne i wymogi techniczne tych pojazdów. O ile w przypadku trolejbusów większość rozwiązań jest tożsamy, to w przypadku tramwajów część rozwiązań jest zbędna (np. niskopodłogowość – ponieważ bezpośredni dostęp dużo prościej zapewnić na drodze budowy odpowiedniej wysokości peronu tramwajowego - a więc regulacja powinna dotyczyć infrastruktury przystankowej, a nie taboru), albo niemożliwa (jak instalacja windy dla wózków dla niepełnosprawnych).

Z tego względu zaproponować można ograniczony zakres zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Ponieważ podstawą prawną zapisów szczegółowych dotyczących wyposażenia tramwajów i trolejbusów w udogodnienia dla osób z ograniczoną zdolnością ruchową ma być Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, należy wskazać tą podstawę obok obecnie wskazywanej podstawy prawnej (Ustawy prawo o ruchu drogowym). Natomiast konkretne zapisy proponuje się dodać:

- w zakresie dotyczącym tramwajów, jako część paragrafu 13 (Dział II);
- w zakresie dotyczącym trolejbusów, jako część paragrafu 13 (Dział III).

W odniesieniu do tramwajów zapisy dotyczące mechanizmu opuszczania podłogi nie mają zastosowania, podobnie zapisy dotyczące rampy oraz dotyczące wind dla wózków dla niepełnosprawnych (UWAGA! Niezbędna będzie jednak regulacja po stronie przepisów określających wyposażenie infrastruktury przystankowej, tak by zapewnić równy poziom przystanku i podłogi tramwaju).

Zapisy dotyczące przestrzeni dla przewozu wózka dla niepełnosprawnych są już wystarczająco uregulowane w par. 13 ust. 2. Ponadto kwestię odpowiedniej szerokości drzwi wystarczająco reguluje par.8 ust. 2, 3 i 4. Natomiast w paragrafie 13 należy dodać ustęp:

6 Tramwaj powinien:

1) być odpowiednio oznakowany w taki sposób, że

a) drzwi wejściowe przeznaczone dla wózków inwalidzkich powinny być oznakowane międzynarodowym znakiem wózka inwalidzkiego zgodnym ze specyfikacjami zawartymi w normie ISO 7000:2004 symbol 0100 oraz ISO 7001:2008 symbol PIPF 006;

b) drzwi znajdujące się w najbliższej odległości od miejsc priorytetowych powinny być oznakowane z zewnątrz w sposób umożliwiający orientację wsiadającym odnośnie do rodzaju miejsca;

c) wewnątrz tramwaju oznakowana powinna być przestrzeń dla wózków dla niepełnosprawnych oraz wszystkie miejsca priorytetowe;

d) należy wprowadzić oznakowanie kierunku, w którym powinien być ustawiony wózek dla niepełnosprawnych w trakcie jazdy;

e) [opcjonalnie] symbole, o których mowa w lit. b-d zostaną zdefiniowane w załączniku do rozporządzenia.

Definicja symboli – jeśli miałyby być wprowadzona (patrz uwagi dotyczące autobusów) musi być spójna z tą stosowaną w odniesieniu do autobusów. Zaleca się zatem wykorzystanie tych samych oznaczeń.

2) posiadać odpowiednią liczbę właściwie rozmieszczonych przycisków, w taki sposób, że:

a) w tramwajach wyposażonych w przestrzeń do przewozu wózków dla niepełnosprawnych przyciski umożliwiające otwieranie drzwi powinny być ulokowane na wysokości zapewniającej dostęp do nich osobie siedzącej na wózku, na wysokości pomiędzy 850 a 1300 mm licząc od podłogi;

b) co najmniej jeden przycisk sygnalizacyjny powinien być umieszczony w zasięgu osób podróżujących na miejscach priorytetowych i dostępny z pozycji siedzącej;

c) [opcjonalnie] przyciski powinny być wyposażony w sygnalizację jego naciśnięcia (podświetlenie przycisku lub wyświetlenie na wyświetlaczu elektronicznym [opcjonalnie] i sygnał dźwiękowy);

d) na powierzchni przycisków powinny być umieszczone oznaczenia w alfabecie Braille'a;

e) wszystkie przyciski powinny mieć kolor odznaczający się od otoczenia oraz od powierzchni na której są zamontowane;

f) aktywacja przycisku powinna powodować adekwatną sygnalizację u kierowcy [opcjonalnie] wizualną i dźwiękową;

3) powinien posiadać systemy komunikacji wewnętrznej z podróżnymi:

a) wyświetlacz wewnętrzny wskazujący co najmniej nazwę aktualnego przystanku, nazwę kolejnego przystanku, numer linii/oznaczenie trasy, kierunek;

b) informacja o której mowa w lit. a powinny być wyświetlone czcionką wyraźnie odróżniającą się od tła. [opcjonalnie] o wysokości minimum 300 mm;

c) komunikacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie wewnątrz pojazdu minimum: informacji o bieżącym przystanku, informacji o kolejnym przystanku, informacji o numerze linii/trasie i kierunku jazdy.

Uwaga! W zakresie komunikacji zewnętrznej istnieje obecnie zapis § 4. 2 *Wagon powinien być wyposażony w miejsca dostosowane do zamontowania tablic kierunkowych.* Zapis ten należałoby zmodyfikować dookreślając kwestie zastosowania odpowiednio kontrastowej dla osób niedowidzących prezentacji graficznej komunikatów, poprzez dodanie ust. 3 *„Informacje wyświetlane na tablicy kierunkowej powinny być wyświetlone czcionką wyraźnie odróżniającą się od tła [Opcjonalnie] kolor czcionki: czarny, kolor tła biały [Opcjonalnie] o wysokości minimum 300 mm.”*

Kolory wskazane, są kolorami zalecanymi przez konsultowane stowarzyszenie osób niepełnosprawnych i dobrze widocznymi z większych odległości. Opcjonalnie – podobnie jak w rozwiązaniu dla autobusów - rozważyć można dodanie następującego po par. 4 ustępu 8 o treści *„system informacji dźwiękowej pozwalający na ogłoszenie na zewnątrz pojazdu informacji o numerze linii i kierunku jazdy”.*

Należy jednak zwrócić uwagę, że użyteczność tego rozwiązania, które miałyby służyć oczekującym na tramwaj na przystanku niewidomym i niedowidzącym, jest niska w przypadku gdy kilka tramwajów podjeżdża jednocześnie na ten sam przystanek. Dlatego warto rozważyć alternatywnie raczej działania nastawione na zapewnienie odpowiedniej informacyjnej infrastruktury przystankowej w tym zakresie.

Kwestie związane z wymiarami stopni i użytymi materiałami antypoślizgowymi, jak również odznaczaniem krawędzi są już uregulowane w par 13 ust. 3. Kwestia wyposażenia w poręcze również jest regulowana w par 13 ust. 4. Należy natomiast dodać punkt precyzujący wytyczne dotyczące miejsc priorytetowych:

3) miejsca priorytetowe:

a) przeznaczone dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się powinny mieć fotele o podwyższonej konstrukcji ułatwiającej wstawanie/siadanie;

b) [opcjonalnie] miejsca priorytetowe o których mowa w lit. a powinny być ulokowane na przedzie pojazdu;

c) co najmniej jedno miejsce priorytetowe dla kobiet w ciąży powinno być ulokowane bezpośrednio przy przestrzeni do przewozu wózka dziecięcego.

W odniesieniu do trolejbusów należy zauważyć, że istnieje obecnie zapis w paragrafie 19 (Dział III) rozporządzenia, mówiący, że *„Z zastrzeżeniem przepisów § 20 i 21 do trolejbusu mają odpowiednie zastosowanie przepisy w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (...)”.*

Różnice w konstrukcji trolejbusów i autobusów miejskich nie dezaktualizują jakichkolwiek zapisów zaproponowanych wyżej dla autobusów miejskich. W związku z powyższym wystarczające jest istniejące w przywoływanym miejscu rozporządzenia odwołanie do przepisów dotyczących autobusów.

Zmiany w aktach prawnych, gdzie inicjatorem zmian nie jest Ministerstwo infrastruktury

W celu zachowania spójności z ogólnymi celami programu Dostępność Plus, wskazanym jest (choć nie jest to działanie warunkujące realizację proponowanych zmian po stronie sektora transportu) wprowadzenie odniesień dotyczących dostępności transportowej do Ustawy z dnia

19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. W związku z powyższym wskazać można na następujące zmiany w w/w ustawie:

W celu dodania pojęcia dostępności transportowej w art. 2, p.2 dotychczasowy zapis: „dostępność – dostępność architektoniczną, cyfrową oraz informacyjno-komunikacyjną, co najmniej (...)” należy zastąpić zapisem „dostępność – dostępność architektoniczną, cyfrową, informacyjno-komunikacyjną oraz transportową, co najmniej (...)”.

Należy zauważyć, iż spowoduje to automatyczne rozciągnięcie zapisów art. 2, ust. 3 „W przypadku zlecenia lub powierzenia, na podstawie umowy, realizacji zadań publicznych finansowanych z udziałem środków publicznych lub udzielania zamówień publicznych podmiotom innym niż podmioty publiczne, podmiot publiczny jest obowiązany do określenia w treści umowy warunków służących zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w zakresie tych zadań publicznych lub zamówień publicznych, z uwzględnieniem minimalnych wymagań, o których mowa w art. 6.” W konsekwencji niezbędne jest wzbogacenie treści artykułu 6 o zapisy dotyczące dostępności transportowej. Zatem proponuje się dodanie w art. 6 punktu 4, który będzie zawierał odniesienie do zmian wprowadzanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym w brzmieniu: 4) w zakresie dostępności transportowej – wymagania określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Opcjonalnym rozwiązaniem, które można wprowadzić, jest rozszerzenie treści art. 7 ust. 1 na organizatorów transportu zbiorowego. Takie rozszerzenie służyłoby zapewnieniu rozwiązań zastępczych w stosunku do regularnego transportu zbiorowego (wskazywane w ekspertyzie usługi typu „door-to-door” realizowane specjalnym, przystosowanym wyłącznie do potrzeb osób niepełnosprawnych taborom). Wówczas treść art. 7. 1. „W indywidualnym przypadku, jeżeli podmiot publiczny nie jest w stanie, w szczególności ze względów technicznych lub prawnych, zapewnić dostępności osobie ze szczególnymi potrzebami w zakresie, o którym mowa w art. 6 pkt 1 i 3, podmiot ten jest obowiązany zapewnić takiej osobie dostęp alternatywny” należałoby poszerzyć o odniesienie do punktu 4 art. 6, a zatem ustęp ten uzyskałby brzmienie „W indywidualnym przypadku, jeżeli podmiot publiczny nie jest w stanie, w szczególności ze względów technicznych lub prawnych, zapewnić dostępności osobie ze szczególnymi potrzebami w zakresie, o którym mowa w art. 6 pkt 1, 3 i 4 podmiot ten jest obowiązany zapewnić takiej osobie dostęp alternatywny”.

Wówczas należałoby również doprecyzować ust. 2 art. 6 poprzez dodanie punktu 4 w brzmieniu: 4) zapewnieniu dedykowanego transportu na zadanie działającego na zasadzie „drzwi-drzwi”.

Mechanizmem, który mógłby stymulować wpisywanie w wymogi konkursowe w przetargach na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego wymogów dotyczących dostępności jest modyfikacja zapisów Ustawy o zamówieniach publicznych. Art.96.1 tej ustawy wskazuje, że „Zamawiający może określić w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia inne niż określone w art. 95 ust. 1 wymagania związane z realizacją zamówienia, które mogą obejmować aspekty gospodarcze, środowiskowe, społeczne, związane z innowacyjnością, zatrudnieniem lub zachowaniem poufnego charakteru informacji przekazanych wykonawcy w toku realizacji zamówienia”.

Wskazane aspekty społeczne można traktować jako przesłankę wyczerpującą kwestię zapewnienia równej dostępności transportowej także osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych. W związku z powyższym stanowiący listę wymagań o których mowa w ust. 1, ustęp 2 art. 96 można wzbogacić o punkt 3) Spełnienia wymagań w zakresie zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Spis tabel

Tabela 1 Systemy regulacyjne w zakresie dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności.....	9
Tabela 2 Harmonogram dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności w Wielkiej Brytanii	33
Tabela 3 Wymagania stawiane przy zakupach nowych pojazdów przez przewoźników	45
Tabela 4 Ocena barier we wprowadzaniu taboru z rozwiązaniami dla osób o ograniczonej mobilności	46
Tabela 5 Wymagania stawiane przewoźnikom przez JST w zakresie udogodnień dla osób z ograniczeniami mobilności.....	50
Tabela 6 Bariery wdrażania taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami wg JST	51
Tabela 7 Eksperycka ocena dostosowania autobusów miejskich do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności.....	52
Tabela 8 Eksperycka ocena dostosowania trolejbusów miejskich do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności.....	55
Tabela 9 Eksperycka ocena dostosowania produkowanych pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności.....	58
Tabela 10 Eksperycka ocena stanu i wagi udogodnień dla osób z ograniczeniami mobilności	60
Tabela 11 Eksperycka ocena perspektyw czasowych wdrożenia rozwiązań dla osób z ograniczoną mobilnością	62
Tabela 12 Zakres regulacji w odniesieniu do dostosowania pojazdów do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności.....	72
Tabela 13 Rekomendacje w zakresie konstrukcji pojazdów komunikacji miejskiej	74
Tabela 14 Propozycja regulacyjna.....	77

Spis rysunków

Rysunek 1 Zmiana liczby pasażerów komunikacji miejskiej.....	18
Rysunek 2 Struktura odpowiedzi wg badanych ograniczeń mobilności.....	36
Rysunek 3 Zmiany w taborze zmierzające do dostosowania go do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności w percepcji badanych	37
Rysunek 4 Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób z ograniczeniami ..	37
Rysunek 5 Ocena dostosowania autobusów komunikacji międzymiastowej do potrzeb osób z ograniczeniami.....	38
Rysunek 6 Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych	38
Rysunek 7 Ocena dostosowania autobusów komunikacji międzymiastowej do potrzeb osób z ograniczeniami.....	39
Rysunek 8 Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób z ograniczeniami, ale bez niepełnosprawności.....	39
Rysunek 9 Ocena dostosowania autobusów komunikacji międzymiastowej do potrzeb osób z ograniczeniami, ale bez niepełnosprawności.....	40
Rysunek 10 Preferencje użytkowników z ograniczeniami mobilności w zakresie usprawnienia taboru	41
Rysunek 11 Wiek floty pojazdów w komunikacji miejskiej w Polsce	42
Rysunek 12 Wskaźnik zastąpienia we flocie pojazdów komunikacji miejskiej w Polsce.....	42
Rysunek 13 Ocena własna przewoźników w zakresie dostosowania taboru do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności.....	43
Rysunek 14 Plany unowocześnienia taboru przez przewoźników.....	44

Rysunek 15 Planowany termin wymiany taboru	45
Rysunek 16 Opinia samorządów o spełnieniu oczekiwań osób z ograniczeniami mobilności.....	47
Rysunek 17 Plany modernizacji taboru przez JST.....	48
Rysunek 18 Czy oczekiwania osób o ograniczeniach mobilności brane są pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o wyborze przewoźnika/zakupie pojazdów?	49
Rysunek 19 Priorytety JST w zakresie zapewnienia odpowiedniego taboru osobom ze szczególnymi potrzebami transportowymi.....	50
Rysunek 20 Oznaczenia miejsc priorytetowych stosowane w publicznym transporcie zbiorowym.....	95

Bibliografia

Akty prawne

Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), <https://www.gesetze-im-internet.de/agg/index.html> ; <https://www.antidiskriminierungsstelle.de/EN/about-discrimination/order-and-law/general-equal-treatment-act/general-equal-treatment-act-node.html> .

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w odniesieniu do wymogów dostępności produktów i usług, COM/2015/0615 final - 2015/0278 (COD).

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG), <https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/>

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/index.html>.
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/englische-uebersetzung-zum-gesetz-zur-gleichstellung-behinderter-menschen.pdf?__blob=publicationFile.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 15 listopada 2010 r. – Europejska strategia w sprawie pełnosprawności na lata 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier COM(2010) 636 wersja ostateczna.

Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r., Dz. U. z dnia 25 października 2012 r., poz. 1169.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2011 nr 65 poz. 344.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262 (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 2022, późn. zm. Dz.U. 2019 poz. 2560).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) 2006/2004.

Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.

The Equality Act 2010 (Specific Duties) Regulations 2011, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2011/2260/contents/made>.

The Public Service Vehicles (Conduct of Drivers, Inspectors, Conductors and Passengers) Regulations 1990 <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1990/1020/contents/made>.

The Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000 (PSVAR), <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2000/1970/contents/made>.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 (tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 919).

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 (tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 1371).

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, Dz.U. 2019 poz. 1696 (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1062).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 450).

Zalecenie nr Rec (2006)5 Komitetu Ministrów Rady Europy dla państw członkowskich– Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie w latach 2006-2015.

Literatura i źródła internetowe

Application for a public service vehicle (PSV) accessibility certificate, <https://www.gov.uk/government/publications/public-service-vehicle-accessibility-certificate-psva-1>

Borkowski P., Burnewicz J., Koźlak A., Pawłowska B., Ważna A., Transport a organizacja przestrzeni w życiu społeczno-gospodarczym. Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN. 2018. Vol. 182.

Cirella G., Bąk M., Koźlak A., Pawłowska B., Borkowski P., Transport innovations for elderly people. Research in Transportation Business and Management. 2019. Vol. 30.

Conseil national des transports, Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées -COLITRAH, Mesures en faveur des personnes handicapées dans les différents moyens de transport et les différents pays : septembre 1990, 18ème édition, Paris 1990-09.

Design of an Accessible Door System in High Floor Buses for Wheel Chair Users, materiały International Conference on Mechanical, Industrial and Energy Engineering 2014.

Design and Installation Requirements for Public Announcement, Voice Alarm and Long Line Public Announcement Systems' , <http://standards.globalspec.com/std/1457714/nr-l2-tel-30134-issue-2>.

Gill A., Gramza G., Poziom napelnienia stref dla osób stojących w tramwaju jako miernik oceny jakości ich zabudowy i atrakcyjności dla pasażerów, Autobusy, 12/2016.

Grabarek I., Choromański W., Wybrane zagadnienia projektowania innowacyjnych środków transportu dostosowanych do osób o ograniczonej sprawności ruchowej, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, nr 84/2014.

Hebel K., Kierunki rozwoju komunikacji trolejbusowej w świetle wyników badań marketingowych w Gdyni, Logistyka 3/2012.

<http://www.niepelnosprawni.gov.pl/index.php?c=page&id=78&print=1>

https://archiwum.ncbr.gov.pl/fileadmin/POIR/3_1_1_1_2019/Dok_dodatkowe/16_Program_Dostepnosc_Plus.pdf.

Improving Transport Accessibility for All, ECMT, Paris 2006.

Informacja o sytuacji osób starszych w Polsce za 2019 r., GUS, Warszawa 2020.

Informacja o wynikach kontroli „Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu”, NIK, 2016.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, <https://igkm.pl/statystyka/>.

Łódzki Standard Dostępności, Zarządzenie nr 7120/VII/17 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 20 października 2017 r.

Mitchell C., Rickert T., A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities, UNDP 2010.

Orczyk M., Analiza hałasu wewnętrznego autobusów komunikacji miejskiej, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 121/2018.

Position paper on small bus design and accessibility, IMTAC, 2019.

Raczyńska-Buława E., Mobilność osób starszych. Dlaczego nie transport publiczny?, Technika Transportu Szynowego, nr 1-2/ 2017.

Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej [2018/237].

Standardy dostępności dla Miasta Stołecznego Warszawy, zał. do zarządzenia nr 1682/2017 z dnia 23.10.2017.

The Accessible Bus Stop Design Guidance, Transport for London, London 2017, <http://content.tfl.gov.uk/bus-stop-design-guidance.pdf>.

Wysocki M., Przestrzeń publiczna przyjazna seniorom, Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich, Warszawa 2015.

Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014–2020, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa 2018.