



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.4667.2022

Kraków, 30 LIS. 2022

**Pani
Małgorzata Jantos
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami w komunikacji miejskiej, przekazaną przez Pana Artura Buszka, Wiceprzewodniczącego Rady Miasta Krakowa 23 listopada 2022 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Ramowe warunki wyposażenia pojazdów Komunikacji Miejskiej w Krakowie określają umowy przewozowe zawarte pomiędzy Gminą Miejską Kraków i poszczególnymi operatorami świadczącymi usługi na rzecz miasta (tj. Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie oraz Mobilis Sp. z o.o.). Na podstawie tych umów operatorzy zamawiają odpowiednie pojazdy, które ze względu na wielu producentów mogą się różnić – jednak w granicach ram określonych w umowie z Miastem. Różnice wynikają m.in. z odmiennej aranżacji wnętrza, ogólnych wymiarów pojazdu, liczby drzwi, zakładanej pojemności pojazdu, masy całkowitej pojazdu czy nacisku na poszczególne osie.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przy podejmowaniu decyzji w zakresie zakupu nowego taboru jest zobowiązane do przestrzegania, aby nowe pojazdy spełniały wymagania przewidziane przepisami prawa oraz uwzględniania propozycji pasażerów, między innymi osób z niepełnosprawnościami.

Miasto Kraków aktualnie wymaga względem nowego taboru od przewoźników, by autobusy umożliwiały przewóz w przestrzeni multifunkcyjnej od jednego wózka dziecięcego i jednego stanowiska na wózek inwalidzki (tj. układ 1+1), po układ umożliwiający umieszczenie dwóch wózków dziecięcych i jednego stanowiska na wózek inwalidzki (układ 2+1) w autobusach przegubowych. Dzięki temu, oprócz przestrzeni multifunkcyjnej naprzeciw drugich drzwi (z miejscem na automat biletowy i miejscem dla niepełnosprawnych), przestrzeń multifunkcyjna występuje naprzeciw trzecich drzwi (w członie B, za przegubem) lub przed drugimi drzwiami (po stronie drzwi pasażerskich).

Natomiast w tramwajach ze względu na większą rotację pasażerów oraz większe znaczenie tego środka komunikacji w układzie sieci komunikacyjnej, w najmniej pojemnych pojazdach wymagany jest układ 0+1 lub 1+0, a w tramwajach o pośredniej wielkości wymagany jest układ 1+1. Z kolei w tramwajach o największej pojemności wymagany jest układ 2+1, z zaleceniem stosowania układu 2+2, jeśli jest to możliwe.

Równocześnie informuję, że lokalizacja miejsca dla osoby na wózku inwalidzkim i dla wózka dziecięcego w przedniej części pojazdu wynika z faktu, że prowadzący pojazd może lepiej je obserwować i reagować w przypadku wystąpienia nieprawidłowości. Taka obserwacja jest też ważna z uwagi na dodatkowe zagrożenie powstające w trakcie obsługi pasażerów z ograniczoną mobilnością oraz z wózkami dziecięcymi. Z tego też powodu drzwi dedykowane dla tych osób znajdują się w przedniej części pojazdu. Pojazdy w takiej konfiguracji przechodzą homologację oraz spełniają wszystkie obowiązujące przepisy. Dodatkowe miejsca dla wózków eliminowałyby miejsca siedzące, których w pojeździe nie jest na tyle dużo, by można z nich zrezygnować. W nowo zakupowanych pojazdach miejsca dla wózka dziecięcego i wózka inwalidzkiego mogą być rozdzielone, jednak nie zawsze jest to możliwe ze względu na konstrukcję pojazdu. W ostatnio zakupionych tramwajach, które są aktualnie odbierane, ze względu na ich długość zdecydowano, aby dodatkowe miejsce dla wózka dziecięcego znajdowało się w tylnej części tramwaju. W przypadku, gdy to rozwiązanie zostanie pozytywnie przyjęte przez pasażerów i obsługę, będzie w przyszłości rozważane do wprowadzenia do nowego taboru. Wprowadzenie dodatkowego miejsca dla osoby z wózkiem wiąże się jednak ze zmianą w sterowaniu drzwi, co utrudnia normalną eksploatację pojazdu.

Ponadto nadmieniam, że przestrzeń multifunkcyjna musi umożliwiać zamontowanie mobilnego automatu biletowego, a także przewóz większego bagażu (np. walizki lub roweru) czy wózka dziecięcego. Wyposażenie stanowiska na wózek osoby niepełnosprawnej określają przepisy Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, które przewidują m.in. wyposażenie takiego stanowiska w biodrowy pas bezpieczeństwa, oparcie czy dodatkowe poręcze. Ma to zapewnić samotnie poruszającej się osobie niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim bezpieczne warunki do korzystania z transportu publicznego.

Powyższe przepisy dopuszczają montowanie rozkładanych siedzeń w przestrzeni stanowiska na wózek osoby niepełnosprawnej, jednak fotele te, nieużywane i w formie złożonej nie mogą naruszać przestrzeni na wózek. W związku z powyższym, nie można jednocześnie korzystać z tego miejsca siedzącego i miejsca na wózek. Wiedząc, iż takie dodatkowe wyposażenie pojazdów może być źródłem konfliktu pomiędzy poszczególnymi użytkownikami komunikacji publicznej, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie traktując priorytetowo udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, w ramowych warunkach wyposażenia pojazdów nie zdecydował się na takie rozwiązanie.

Ad 2.

Zdecydowanie większa część pasażerów oczekuje siedzisk w pobliżu drzwi. Ze względu na niewystarczającą liczbę miejsc siedzących w pojazdach, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie nie przewiduje demontażu siedzeń umieszczonych na wprost drzwi.

Ad 3.

W kwestii wyposażenia taboru komunikacji miejskiej w większą liczbę automatów biletowych informuję, że w nowoczesnych tramwajach (czyli pojazdach długich) typu Bombardier NGT8, Krakowiak, Lajkonik montowane są po dwa automaty biletowe w pojeździe.



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
5. Pełnomocnik Prezydenta ds. Osób z Niepełnosprawnościami
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa

