Transport i infrastruktura dostępne dla osób ze szczególnymi potrzebami

2026-03-23

Kraków konsekwentnie realizuje politykę dostępności, której celem jest likwidacja barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami: od przebudowy chodników i przejść dla pieszych po zaawansowane systemy informacji pasażerskiej w komunikacji miejskiej.

Likwidacja barier architektonicznych w przestrzeni miejskiej to dziś jeden z fundamentów polityki rozwojowej Krakowa. Miasto coraz wyraźniej akcentuje potrzebę dostosowania infrastruktury do potrzeb wszystkich użytkowników – nie tylko osób z niepełnosprawnościami, ale także seniorów, kobiet w ciąży, osób czasowo kontuzjowanych czy rodziców z wózkami dziecięcymi. W tym ujęciu dostępność przestaje być rozwiązaniem adresowanym do wybranej grupy, a staje się standardem projektowania przestrzeni publicznej.

Każda inwestycja infrastrukturalna – od niewielkich remontów chodników po duże projekty drogowe – realizowana jest w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz miejskie standardy. Kluczową rolę odgrywają tu Standardy Infrastruktury Pieszej oraz Standardy Dostępności, które określają, w jaki sposób projektować przestrzeń przyjazną dla użytkowników o różnych potrzebach.

W praktyce oznacza to wdrażanie szeregu konkretnych rozwiązań. W obrębie skrzyżowań i przystanków montowane są kostki integracyjne oraz płyty prowadzące, które ułatwiają orientację osobom niewidomym i słabowidzącym. Dostosowywana jest wysokość krawężników, co pozwala na łatwiejsze pokonywanie przejść dla pieszych oraz korzystanie z transportu publicznego. Coraz częściej stosuje się również kontrastowe oznaczenia schodów oraz elementy naprowadzające w przestrzeni pieszej.

Rok 2026 przynosi kolejne inwestycje w tym obszarze. Jednym z ważniejszych projektów jest modernizacja wind przy ul. Lubomirskiego, która ma przywrócić pełną funkcjonalność przejścia podziemnego i umożliwić jego swobodne użytkowanie osobom z ograniczoną mobilnością. Równolegle realizowane są zadania w poszczególnych dzielnicach miasta – od remontów chodników, przez budowę pasów naprowadzających, po obniżanie krawężników i dostosowywanie przystanków. Na działania te przeznaczono ponad milion złotych, co pokazuje skalę zaangażowania miasta w poprawę dostępności.

Istotnym elementem są również działania na poziomie dzielnic. W 2026 roku siedem dzielnic Krakowa zgłosiło zadania związane z likwidacją barier architektonicznych na łączną kwotę 1 099 081 zł. Obejmują one m.in. remonty chodników, obniżanie krawężników i wykonanie pasów naprowadzających, czy modernizację nawierzchni i likwidację barier. Wśród mniejszych, ale istotnych działań znajdują się także kontrastowe oznaczenia schodów oraz montaż elementów naprowadzających dla osób niewidomych.

Ważnym elementem jest także organizacja ruchu drogowego. Wprowadzane są rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo, w tym oznakowanie dla osób z niepełnosprawnościami, jak miejsca postojowe wyznaczane w pierwszej kolejności tam, gdzie są najbardziej potrzebne. Planowana jest

również systematyczna odnowa oznakowania poziomego, obejmująca także te miejsca.

Działania te wpisują się w szerszą strategię, jaką jest „Plan działania na rzecz poprawy zapewniania dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami na lata 2026–2029”. Dokument ten porządkuje i rozwija inicjatywy miasta, podkreślając, że dostępność to proces wymagający ciągłego doskonalenia, a nie jednorazowe działanie inwestycyjne.

Równolegle do zmian w przestrzeni publicznej rozwijana jest dostępność komunikacji miejskiej, która dla wielu osób stanowi podstawowy środek przemieszczania się. Krakowski tabor jest sukcesywnie modernizowany i dostosowywany do potrzeb pasażerów ze szczególnymi potrzebami. Kluczowym elementem są systemy informacji pasażerskiej, które obejmują zarówno komunikaty głosowe, jak i wizualne.

W pojazdach odtwarzane są zapowiedzi kolejnych przystanków oraz komunikaty specjalne, co znacząco ułatwia podróż osobom niewidomym i słabowidzącym. Coraz większa liczba autobusów i tramwajów wyposażona jest także w zewnętrzne głośniki, które po zatrzymaniu na przystanku informują o numerze i kierunku linii. To rozwiązanie pozwala pasażerom z dysfunkcją wzroku na samodzielne korzystanie z transportu bez konieczności pytania innych osób. Uzupełnieniem są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, które dzięki specjalnym przyciskom umożliwiają odsłuchanie informacji o czasie przyjazdu pojazdów. Takie rozwiązania zwiększają dostępność przestrzeni przystankowej i wpisują się w ideę uniwersalnego projektowania.

W pojazdach komunikacji miejskiej wprowadzono również szereg udogodnień konstrukcyjnych. Standardem staje się niska podłoga, umożliwiająca łatwe wsiadanie i wysiadanie, a także rampy dla wózków inwalidzkich oraz funkcja „przyklęku”, pozwalająca na obniżenie pojazdu przy krawędzi przystanku. Wewnątrz wyznaczono miejsca dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, wyposażone w systemy stabilizacji i oparcia, co zwiększa bezpieczeństwo podróży.

Dużą wagę przywiązuje się także do detali. Uchwyty i poręcze w kontrastowych kolorach, często żółtych, ułatwiają orientację osobom słabowidzącym. Przyciski rozmieszczone są równomiernie w całym pojeździe, a ich oznaczenia w alfabecie Braille’a umożliwiają korzystanie z nich osobom niewidomym. Dodatkowe przyciski „na żądanie” znajdują się w pobliżu miejsc dla wózków, a specjalne przyciski do wezwania rampy umieszczone są zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu.

Ważnym elementem systemu są także pętle indukcyjne typu t-coil, które wspierają osoby z aparatami słuchowymi, umożliwiając im odbiór komunikatów bez zakłóceń. Dzięki temu komunikacja miejska staje się bardziej dostępna również dla osób z niepełnosprawnością słuchu.

Nie bez znaczenia jest także sposób oznakowania przestrzeni w pojazdach. Miejsca specjalne są obecnie lepiej widoczne dzięki dodatkowym naklejkom na szybach oraz piktogramom umieszczanym bezpośrednio na siedzeniach. Takie rozwiązania zwiększają czytelność przestrzeni i pomagają w egzekwowaniu zasad pierwszeństwa.

Wszelkie wprowadzane rozwiązania Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne regularnie konsultuje z przedstawicielami środowisk osób z niepełnosprawnościami. Dotyczy to m.in. projektowania nowych, dwukierunkowych tramwajów. W trakcie spotkań omawiane są szczegóły dotyczące układu wnętrza,

lokalizacji przycisków, oznaczeń, przestrzeni dla wózków czy systemów informacji. Udział osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności pozwala na lepsze dopasowanie projektów do rzeczywistych potrzeb użytkowników.

Choć Kraków, jak każde historyczne miasto, nadal zmaga się z ograniczeniami wynikającymi z istniejącej zabytkowej zabudowy, kierunek zmian jest wyraźny. Dostępność przestaje być dodatkiem, a staje się integralną częścią planowania i realizacji inwestycji.