

**OCENA INFRASTRUKTURY
MIEJSKIEJ POD WZGLĘDEM
PRZYSTOSOWANIA
DO POTRZEB UŻYTKOWNIKÓW
ZE SPECJALNYMI
WYMAGANIAMI (OSOBY
Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI,
SENIORZY, RODZICE
Z WÓZKAMI, PODRÓŻNI
Z WALIZKAMI, DZIECI ITP.)**

Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
ul. Knosały 3/5B
10-015 Olsztyn

1.1. OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY TECHNICZNO-BUDOWLANE - ANALIZA STANU PRAWNEGO

Aktualne przepisy techniczno-budowlane wyraźnie wskazują na konieczność zapewnienia dostępności obiektów budowlanych i przestrzeni publicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Dużą uwagę na te aspekty zwraca Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Wskazuje ono na konieczność zapewnienia odpowiedniej przestrzeni w zakresie szerokości, pochylenia oraz sposobu pokonywania przeszkód terenowych na ciągach komunikacyjnych.

W 2008 roku zainaugurowano wdrażanie zalecenia „Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006-2015”, w którym wyróżniono kilkanaście obszarów wymagających szczególnego uwzględnienia w tym m.in. o uczestnictwo w życiu politycznym, publicznym i kulturalnym, edukację, zatrudnienie, opiekę zdrowotną, ochronę socjalną, ochronę przed przemocą i wykorzystywaniem, a także likwidację barier w środowisku lokalnym, w budownictwie oraz w transporcie.

Pod koniec 2009 roku Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych rozesłał z osobistą rekomendacją do wszystkich posłów Sejmu Rzeczypospolitej to zalecenie wraz z raportem tematycznym poświęconym projektowaniu uniwersalnemu, definiowanemu jako projektowanie produktów oraz otoczenia tak, aby były one dostępne dla wszystkich ludzi w największym możliwym stopniu, bez potrzeby adaptacji bądź wyspecjalizowanego projektowania.

Celem Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych (Dz. U. 2012.1169 t.j.) jest popieranie, ochrona i zapewnienie pełnego i równego korzystania ze wszystkich praw człowieka i podstawowych wolności przez wszystkie osoby niepełnosprawne oraz popieranie poszanowania ich przyrodzonej godności.

Do osób niepełnosprawnych zalicza się te osoby, które mają długotrwale naruszoną sprawność fizyczną, psychiczną, intelektualną lub w zakresie zmysłów co może, w oddziaływaniu z różnymi barierami, utrudniać im pełny i skuteczny udział w życiu społecznym, na zasadzie równości z innymi osobami.

Działania te do chwili obecnej nie przyniosły rezultatów w postaci zmian w przepisach techniczno-budowlanych, które dałyby organom administracji architektoniczno-budowlanej możliwość egzekwowania wyższych niż obecnie standardów rozwiązań w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych. Obowiązujące przepisy techniczno-budowlane w zakresie rozwiązań uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych mają charakter fragmentaryczny i niepełny. W praktyce powoduje to, że nie wszystkie rozwiązania architektoniczne są przyjazne dla osób niesprawnych w tym niepełnosprawnych ruchowo.

1.2. OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY BUDOWLANE

Podstawa prawna: *ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2025. poz. 418), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022, poz. 1225 z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518) oraz Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 11 września 2020 roku, w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2022.1679 z późn. zm.).*

Wyżej wymienione dokumenty dużo miejsca poświęcają zagadnieniu dostępności infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnościami. I tak:

- Obiekt budowlany należy projektować i budować zapewniając:
 - zgodnie z art. 5, ust. 1, p. 4 prawa budowlanego, niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku; (Dz.U. z 2012 r. poz. 1169 oraz z 2018 r. poz. 1217), w tym osoby starsze;
 - zgodnie z art. 5, ust. 1, p. 4a prawa budowlanego minimalny udział lokali mieszkalnych dostępnych dla osób niepełnosprawnych, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, w tym osób starszych w ogólnej liczbie lokali mieszkalnych w budynku wielorodzinnym;

- zgodnie z art. 9, ust. 1 prawa budowlanego, w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, o których mowa w art. 7. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia, a w stosunku do obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego - ograniczenia dostępności dla potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 roku o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, oraz nie może powodować pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych i użytkowych, a także stanu środowiska, po spełnieniu określonych warunków zamiennych;
- zgodnie z art. 34, ust. 3, p. 2h, projekt budowlany obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego powinien zawierać opis dostępności dla osób niepełnosprawnych, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, w tym osób starszych;
- zgodnie z art. 36a, ust. 5, p. 3, istotne odstępianie od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę stanowi odstępianie w zakresie: warunków niezbędnych do korzystania z obiektu budowlanego przez osoby niepełnosprawne, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, w tym osoby starsze;
- zgodnie z art. 59a, ust. 2 pkt. 2 lit. f obowiązkowa kontrola budowy, którą właściwy organ (tzn. powiatowy lub wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego) przeprowadza na wezwanie inwestora, obejmuje sprawdzenie w stosunku do obiektu użyteczności publicznej i budynku mieszkalnego wielorodzinnego zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, w tym osoby starsze - w stosunku do obiektu użyteczności publicznej i budynku mieszkalnego wielorodzinnego.

Budowa pochylni przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych nie wymaga pozwolenia na budowę ani zgłoszenia (art. 29 ust. 2 pkt 16 P.B.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury szczegółowo określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki oraz związane z nimi urządzenia (Dz. U. 2019.1065 t.j.), także pod kątem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych. I tak:

- zgodnie z § 12, ust. 6 pkt 1 zacytowanego powyżej rozporządzenia, odległość od granicy działki budowlanej nie może być mniejsza niż 1,5 m do okapu lub gzymsu zwróconego w stronę tej granicy, a także do balkonu, daszku nad wejściem, galerii, tarasu, schodów zewnętrznych, rampy lub pochylni - **z wyjątkiem** pochylni przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych;
- zgodnie z § 16, ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, do wejść do budynku mieszkalnego wielorodzinnego, zamieszkania zbiorowego i użyteczności publicznej powinny być doprowadzone **utwardzone dojścia** o szerokości minimalnej 1,5 m, przy czym co najmniej jedno dojście powinno zapewniać osobom niepełnosprawnym dostęp do całego budynku lub tych jego części, z których osoby te mogą korzystać. Wymaganie dostępności osób niepełnosprawnych, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy budynków na terenach zamkniętych, z wyjątkiem budynków o których mowa w §3 pkt 6;
- zgodnie z § 18 cytowanego rozporządzenia, zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy stanowiska postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również **stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne**. Liczbę i sposób urządzenia miejsc postojowych należy dostosować do wymagań ustalonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem potrzebnej liczby stanowisk, z których korzystają osoby niepełnosprawne;
- zgodnie z § 20 rozporządzenia, stanowiska postojowe dla samochodów osobowych, z których korzystają wyłącznie osoby niepełnosprawne, w liczbie nie większej niż 6 procent ogólnej liczby stanowisk postojowych, o której mowa w § 18 ust. 2, jednak nie mniejszej niż 1, mogą być zbliżone bez żadnych ograniczeń do okien innych budynków. Miejsca te wymagają odpowiedniego oznakowania;
- zgodnie z § 21, ust. 1, stanowiska postojowe dla samochodów osobowych powinny mieć co najmniej szerokość 2,5 m i długość 5 m, przy czym dla samochodów użytkowanych przez osoby niepełnosprawne szerokość stanowiska powinna wynosić co najmniej 3,6 m

i długość 5 m, a w przypadku usytuowania wzdłuż jezdni szerokość co najmniej 3,6 m i długość co najmniej 6 m;

- zgodnie z § 22, ust. 4 **miejsca do gromadzenia odpadów stałych** przy budynkach wielorodzinnych powinny być dostępne dla osób niepełnosprawnych. Natomiast **komora wysypowa** w budynku powinna mieć drzwi o szerokości co najmniej 0,8 m, umieszczone w sposób umożliwiający dostęp tym osobom (§ 129);
- zgodnie z § 40, ust. 1, 2 plac zabaw dla dzieci dostępny również dla osób ze szczególnymi potrzebami wykonuje się w przypadku budowy jednego budynku mieszkalnego wielorodzinnego, w którym liczba mieszkań przekracza 20, a także w przypadku budowy zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w którym liczba mieszkań przekracza 20, przy czym co najmniej 30 procent powierzchni placu zabaw dla dzieci znajduje się na terenie biologicznie czynnym. Miejsce rekreacyjne dostępne również dla osób ze szczególnymi potrzebami, wyposażone w miejsca do wypoczynku, wykonuje się w przypadku budowy zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w którym liczba mieszkań przekracza 20, przy czym co najmniej 30 procent powierzchni miejsca rekreacyjnego znajduje się na terenie biologicznie czynnym;
- zgodnie z § 42, ust. 2 **furtki w ogrodzeniu** przy budynkach mieszkalnych wielorodzinnych i budynkach użyteczności publicznej nie mogą utrudniać dostępu do nich osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- zgodnie z § 54 ust. 2 w budynku mieszkalnym wielorodzinnym, budynku zamieszkania zbiorowego oraz budynku użyteczności publicznej wyposażanym w dźwigi, należy zapewnić dojazd z poziomu terenu i dostęp na wszystkie kondygnacje użytkowe osobom niepełnosprawnym;
- zgodnie z § 193 (ust. 2, 2a, 3)
 2. Co najmniej jeden z dźwigów służących komunikacji ogólnej w budynku z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi, a także w każdej wydzielonej w pionie, odrębnej części (segmencie) takiego budynku, powinien być przystosowany do przewozu mebli, chorych na noszach i osób niepełnosprawnych.
 - 2a. Kabina dźwigu osobowego dostępna dla osób niepełnosprawnych powinna mieć szerokość co najmniej 1,1 m i długość 1,4 m, poręcze na wysokości 0,9 m oraz tablicę przyzywową na wysokości od 0,8 m do 1,2 m w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od naroża kabiny z dodatkowym oznakowaniem dla osób niewidomych i informacją głosową.

3. W zabudowie śródmiejskiej w średniowysokim budynku mieszkalnym wielorodzinnym, mającym nie więcej niż 3 mieszkania dostępne z klatki schodowej na kondygnacji, dopuszcza się instalowanie dźwigu niespełniającego wymagań określonych w ust. 2, poza przystosowaniem go do potrzeb osób niepełnosprawnych;

- zgodnie z § 55, w **budynku mieszkalnym wielorodzinnym niewyposażonym w dźwigi należy wykonać pochylnię lub zainstalować odpowiednie urządzenie techniczne, umożliwiające dostęp osobom niepełnosprawnym do mieszkań położonych na pierwszej kondygnacji** nadziemnej oraz do kondygnacji podziemnej zawierającej miejsca postojowe dla samochodów osobowych. W niskim budynku zamieszkania zbiorowego i użyteczności publicznej, niewymagających wyposażenia w dźwigi, należy zainstalować urządzenia techniczne zapewniające osobom niepełnosprawnym dostęp na kondygnacje z pomieszczeniami użytkowymi, z których mogą korzystać. Nie dotyczy to budynków zamieszkania zbiorowego na terenach zamkniętych;
- zgodnie z § 61 i § 62 cytowanego rozporządzenia, położenie **drzwi wejściowych do budynku** oraz kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych powinny umożliwiać dogodne warunki ruchu, w tym również osobom niepełnosprawnym. W wejściach do budynku i ogólnodostępnych pomieszczeń użytkowych mogą być zastosowane drzwi obrotowe lub wahadłowe, pod warunkiem usytuowania przy nich drzwi rozwieranych lub rozsuwanych, przystosowanych do ruchu osób niepełnosprawnych oraz spełnienia wymagań § 240 tego samego rozporządzenia;
- zgodnie z § 66 w celu zapewnienia dostępu do pomieszczeń położonych na różnych poziomach należy stosować schody stałe, a w zależności od przeznaczenia budynku również pochylnie odpowiadające warunkom określonym w § 70 tego samego rozporządzenia;
- zgodnie z § 69, ust. 8 cytowanego rozporządzenia w budynkach opieki zdrowotnej, a także budynkach zamieszkania zbiorowego przeznaczonych dla osób starszych oraz niepełnosprawnych zabrania się stosowania stopni schodów z noskami i podcięciami;
- zgodnie z § 70 maksymalne nachylenie pochylni związanych z budynkiem, przeznaczonych do ruchu pieszego i dla osób niepełnosprawnych poruszających się przy użyciu wózka inwalidzkiego, nie może przekraczać: przy wysokości do 0,15 m - 15 procent, przy wysokości do 0,5 m - 8 procent na zewnątrz i 10 procent wewnątrz budynku lub pod dachem oraz przy wysokości ponad 0,5 m - 6 procent na zewnątrz i 8 procent wewnątrz budynku lub pod dachem. Przy tym pochylnie o długości ponad 9 m powinny być podzielone na krótsze odcinki przy zastosowaniu spoczników o długości co najmniej 1,4 m;

- ponadto zgodnie z § 71 pochylnie przeznaczone dla osób niepełnosprawnych powinny mieć szerokość płaszczyzny ruchu 1,2 m, krawężniki o wysokości co najmniej 0,07 m i obustronne poręcze (zgodnie z § 298). Długość poziomej płaszczyzny ruchu na początku i na końcu pochylni powinna wynosić co najmniej 1,5 m. Powierzchnia spocznika przy pochylni powinna mieć wymiary co najmniej 1,5 x 1,5 m poza polem otwierania skrzydła drzwi wejściowych do budynku;
- zgodnie z § 74 rozporządzenia w budynku użyteczności publicznej pomieszczenia ogólnodostępne ze zróżnicowanym poziomem podłóg powinny być przystosowane do ruchu osób niepełnosprawnych;
- zgodnie z § 86 rozporządzenia w budynku, na kondygnacjach dostępnych dla osób niepełnosprawnych, **co najmniej jedno z ogólnodostępnych pomieszczeń higieniczno-sanitarnych powinno być przystosowane** dla tych osób przez:
 - zapewnienie przestrzeni manewrowej o wymiarach co najmniej 1,5 x 1,5 m;
 - stosowanie w tych pomieszczeniach i na trasie dojazdu do nich drzwi bez progów;
 - zainstalowanie odpowiednio przystosowanej, co najmniej jednej miski ustępowej i umywalki, a także jednego natrysku, jeżeli ze względu na przeznaczenie przewiduje się w budynku takie urządzenia;
 - zainstalowanie uchwytów ułatwiających korzystanie z urządzeń higieniczno-sanitarnych. Dopuszcza się stosowanie pojedynczego ustępu dla osób niepełnosprawnych bez przedsionka oddzielającego od komunikacji ogólnej.

W **ustępie publicznym** co najmniej jedna kabina powinna być przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych, zgodnie z powyższymi wymogami (§ 87, ust. 6).

Stanowiska postojowe w garażu, przeznaczone dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne, powinny mieć zapewniony dojazd na wózku inwalidzkim z drogi manewrowej do drzwi samochodu co najmniej z jednej strony, o szerokości nie mniejszej niż 1,2 m. Należy je sytuować na poziomie terenu lub na kondygnacjach dostępnych dla tych osób z odpowiednich pochylni. W garażu wielopoziomowym lub stanowiącym kondygnację w budynku mieszkalnym wielorodzinnym oraz budynku użyteczności publicznej należy zainstalować urządzenia dźwigowe lub inne urządzenia podnośne umożliwiające transport pionowy osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich na inne kondygnacje, które wymagają dostępności dla tych osób (§ 104, ust. 4 oraz § 105, ust. 4 i 5). **Okna** w pomieszczeniach przewidzianych do korzystania przez osoby niepełnosprawne powinny mieć

urządzenia przeznaczone do ich otwierania, usytuowane nie wyżej niż 1,2 m nad poziomem podłogi (§ 299, ust. 5).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 11 września 2020 roku, w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2022.1679) zgodnie z § 20 ust. 1 pkt 8 część opisowa projektu architektoniczno-budowlanego zawiera: opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, w tym osoby starsze.

1.3. PRZEPISY DOTYCZĄCE DRÓG I PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

Drogi i przestrzenie publiczne także muszą spełniać warunki techniczne umożliwiające korzystanie z nich przez osoby ze szczególnymi potrzebami. Dotyczące tego faktu zapisy zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, począwszy od ogólnego sformułowania w § 9, ust. 2 dotyczącego konieczności zapewnienia dostępności infrastruktury drogowej dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Przepisy określają sposób kształtowania ciągów komunikacyjnych, ich minimalną szerokości oraz pochylenia, które zapewnić mają bezpieczeństwo oraz komfort poruszania się dla osób ze szczególnymi potrzebami. Zgodnie z § 30, załomy oraz skrzyżowania ciągów komunikacyjnych projektuje się w sposób ułatwiający poruszanie się takim osobom. Szerokość takich ciągów powinna być nie mniejsza niż 1,8 m, a pochylenie podłużne nie powinno przekraczać 6 procent. Dodatkowo strefy poruszania się powinny być wolne od przeszkód.

Dla zapewnienia lepszej orientacji przestrzennej dla osób z niepełnosprawnościami wzroku rozporządzenie wprowadziło obowiązek stosowania systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni, który składa się z pasów prowadzących, pól uwagi i pasów ostrzegawczych. Specjalna faktura i kolorystyka nawierzchni umożliwić ma tym osoby bezpieczną komunikację oraz ostrzegać i ułatwiać pokonywanie przeszkód.

Rozporządzenie dodatkowo wskazuje na konieczność zapewnienia bezpiecznych miejsc do przekraczania jezdni. Przed przejściami dla pieszych należy zapewnić strefę oczekiwania, w której nie dopuszcza się występowania uskoków.

2. DZIAŁANIA JEDNOSTEK MIEJSKICH W SPRAWIE LIKWIDOWANIA BARIER ARCHITEKTONICZNYCH

2.1. DZIAŁANIA WYDZIAŁU URBANISTYKI I ARCHITEKTURY UMO

Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Olsztyna, referat planistyczny przygotowując miejscowe plany uwzględnia wymagania ochrony zdrowia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Natomiast referat administracji architektoniczno-budowlanej, pełniący w strukturze urzędu obowiązki organu administracji architektoniczno-budowlanej, w imieniu Prezydenta Miasta zatwierdza projekty budowlane i udziela pozwoleń na budowę (roboty budowlane) dla wszystkich zamierzeń budowlanych, objętych obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę lub dokonania zgłoszenia, na terenie Olsztyna. Prawo budowlane nakłada na organ obowiązek sprawdzenia projektu zagospodarowania terenu w zakresie zgodności z przepisami zaproponowanych rozwiązań. Gwarancja określonej przepisami dostępności dla osób niepełnosprawnych przedstawionych rozwiązań projektowych zawsze jest przedmiotem szczególnej uwagi wydziału.

Prawo budowlane pozwala na ingerencję organu w projekt budowlany jedynie w zakresie zagospodarowania terenu (art 35. Ust. 1 ustawy prawo budowlane), jednak wymagania organu ograniczone są do weryfikacji projektu w zakresie minimów określonych przepisami. Jeśli projekt spełnia wymagania minimalne, organ wydający pozwolenia na budowę nie ma podstaw prawnych do kwestionowania takich rozwiązań. Dotyczy to również szczegółowości rozwiązań. Rozporządzenie w sprawie zawartości i formy projektu budowlanego szczegółowo określa wymagania dotyczące ilości i charakteru informacji, które muszą być zawarte w projekcie budowlanym. Wydział Urbanistyki i Architektury nie ma dostępu do tzw. projektów wykonawczych, które zawierają szczegóły rozwiązań. Całkowitą odpowiedzialność za rozwiązania zawarte w projektach wykonawczych ponoszą projektanci. Żądanie ponad standardowych rozwiązań może być sformułowane wyłącznie przez inwestora. Od momentu złożenia formalnego wniosku o pozwolenie na budowę, żądania organu muszą się mieścić w granicach określonych przepisami. Art. 35 ust. 4 ustawy prawo budowlane wprost stanowi: *w razie spełnienia wymagań określonych w ust. 1 właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.*

W zakresie rozwiązań dostępności dla osób niepełnosprawnych zawartych w przedkładanych do zatwierdzenia projektach architektoniczno-budowlanych uprawnienia organu ograniczają się do weryfikacji kompletności opracowania oraz posiadania uzgodnień, zezwoleń i sprawdzeń wymaganych przepisami odrębnymi. W tej sytuacji, w przypadku, gdy zdaniem organu dostępność obiektu jest niewystarczająca, lecz projektant zawarł w projekcie informację, z której wynika, że wymagania przepisów zostały spełnione, projekt został wykonany i sprawdzony przez osoby posiadające prawo do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w odpowiednim zakresie, a projekt posiada wymagane przepisami uzgodnienia, organ nie ma uprawnień do kwestionowania poprawności projektu. Odpowiedzialność za poprawność projektu architektoniczno-budowlanego spoczywa w całości na projektantach i sprawdzających.

W przypadkach, gdy inwestorem jest Gmina Olsztyn, Wydział Urbanistyki i Architektury zawsze sugeruje zwiększenie wymagań inwestorskich do standardów określonych ideą „projektowania uniwersalnego”, zgodnie z którą projektować należy w taki sposób, by obiekty i przestrzeń publiczna były w równym stopniu dostępne dla wszystkich.

2.2 DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z INFRASTRUKTURĄ DROGOWĄ (ZDZiT)

2.2.1 DROGI, TRASY ROWEROWE, CHODNIKI

Głównym źródłem zagrożeń na sieci drogowej dla osób niepełnosprawnych, starszych i rodziców z małymi dziećmi są - według raportu Warmińsko - Mazurskiego Sejmiku Osób Niepełnosprawnych z dnia 20 lutego 2024 roku - podwyższone krawężniki na przejściach dla pieszych, brak na przejściach dla pieszych płytek wskaźnikowych stanowiących pola uwagi i ostrzegających we właściwy sposób osoby niewidome i słabowidzące o zbliżaniu się do przejścia dla pieszych, brak sygnalizatorów dźwiękowych dla osób niewidomych i niedowidzących, schody bez zjazdów dla wózków, a także nierówne oraz zdegradowane nawierzchnie chodników, które stanowią utrudnienie w bezpiecznym przemieszczaniu się osób starszych i niepełnosprawnych.

Przy głównych ciągach komunikacyjnych na zdecydowanej większości przejść dla pieszych krawężniki zostały obniżone w latach poprzednich w ramach realizowanych przez miasto inwestycji, jak również z dofinansowaniem z funduszu PFRON. Infrastruktura drogowa, która nie została dostosowana do wymogów przepisów w tym zakresie, to jeszcze

nieliczne przejścia dla pieszych na drogach osiedlowych - wewnętrznych, gdzie w ubiegłych latach nie były prowadzone remonty i przebudowy ciągów komunikacyjnych. Stan taki został przekazany Zarządowi Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie w utrzymanie w latach przeszłych, co niestety stanowi zaszłość. Sukcesywnie jednak w ramach prac remontowych podejmowane są działania mające na celu poprawę tego stanu.

W 2025 roku na terenie Gminy Olsztyn przeprowadzono prace dotyczące m.in.:

Obniżenia krawężników

- Plac Pułaskiego - regulacja krawężników przy przejściach dla pieszych;
- ul. Turkowskiego - montaż płytek ostrzegawczych;
- ul. Sienkiewicza - montaż płytek ostrzegawczych;
- ul. Jeziółowicza - montaż płytek ostrzegawczych;
- ul. Wrocławska - montaż płytek ostrzegawczych;
- ul. Zientary – Malewskiej - montaż płytek ostrzegawczych;
- ul. Kętrzyńskiego - montaż płytek ostrzegawczych;
- Park Centralny - montaż płytek ostrzegawczych.

Remontów chodników

- ul. Wańkowicza (przed bud. nr 22, v/v SM „Jaroty”) – remont nawierzchni chodnika;
- ul. Herdera (przy bud. nr 7, przy SP 34b) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Krasickiego (przy przystanku autobusowym, przy kościele) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Klonowa (od ul. Grabowej do ul. Kasztanowej) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Dywizjonu 303 - od Traugutta do łącznika z Pstrowskiego - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Dąbrowszczaków - przed Sądem Rejonowym - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Szarych Szeregów - na wys. nr 7 - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Augustowska - przy skrzyż. z ul. Oleką i przy RCB - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Turowskiego przy SP 12 - remont nawierzchni chodnika;
- al. Wojska Polskiego - na szczycie budynku nr 15b - remont nawierzchni chodnika;

- ul. Janowicza (od ul. Mroza do ul. Flisa) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Kętrzyńskiego - boczna w kier. Filharmonii - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Dworcowa - od ul. Towarowej do ul. Kołobrzesckiej - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Jagiellońska - od ul. Bydgoskiej w kier. ul. Borowej- remont nawierzchni chodnika;
- ul. Janowicza (od bud. nr 4 do Lidla) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Zbożowa (od bud. nr 90 do pętli autobusowej) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Astronomów (od bud. nr 19 do bud. nr 23) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Kopernika - wyspa przy skrzyżowaniu z ul. Mazurską - remont nawierzchni chodnika;
- al. Sybiraków - od ul. Jagiellońskiej do ul. Rataja - po stronie szkół - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Herberta (przy bud. nr 2a i nr 2b) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Janowicza przy skrzyżowaniu z ul. Mroza - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Herdera (przy bud. nr 3 – SP 34) - remont nawierzchni chodnika;
- Park Jar I - przy placu zabaw i przy szkole - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Żołnierska - od ul. Parkingowej do ul. Dworcowej - str. południowa - remont nawierzchni chodnika;;
- ul. Szarych Szeregów - od targowiska do ul. Zawiszy Czarnego - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Witosa (na wysokości bud. nr 15a) - remont nawierzchni chodnika;
- ul. Malborska - przy al. Sybiraków - remont nawierzchni chodnika;
- Plac Pułaskiego - regulacja krawężników przy przejściach dla pieszych;
- ul. Turkowskiego – wymiana nawierzchni chodnika od ul. Gębika do ul. Wachowskiego od strony budynków nr 1, 3;
- ul. Wachowskiego – wymiana nawierzchni po obu stronach;
- ul. Sienkiewicza – wymiana nawierzchni na wysokości budynku nr 10;
- ul. Kolejowa – wymiana nawierzchni na wysokości budynków nr 6, 7, 8 i 9;
- ul. Jeziłowicza – wymiana nawierzchni na wysokości budynków nr 1, 3, 13, 15 i 17;
- ul. Wrocławska – wymiana nawierzchni przy budynku nr 2 oraz nawierzchni głównego ciągu pieszego przy ulicy;
- ul. Zientary- Malewskiej – wymiana nawierzchni na wysokości budynków nr 13, 13a, 51/53;
- ul. Jasna – wymiana nawierzchni przy budynku nr 6;

- ul. Kętrzyńskiego – wymiana nawierzchni chodnika przy Szkole Podstawowej nr 15 oraz na wysokości budynku nr 5;
- Park Centralny – budowa ciągu pieszego.

Remontów schodów

- ul. Gałczyńskiego 31-33 – remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- Placu Konstytucji 3 Maja nr 3 – remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- ul. Łowickiej/Augustowskiej – remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- ul. Murzynowskiego 13a/Wańkowicza – remont schodów terenowych;
- Park Jar I (w pobliżu budynku przy ul. Żołnierskiej 37) - remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- Parku Jar I (w kierunku SP 2) - remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- ul. Kołobrzaska 14b - remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- Park Dajtki (za Carrefour) – ustawienie poręczy;
- Park Miejski przy ul. Rataja (od str. al. Wojska Polskiego) - remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- ul. Wańkowicza 24 - remont schodów terenowych;
- ul. Herberta 10 - remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- ul. Barcza 8 - remont schodów terenowych wraz z ustawieniem poręczy;
- pochylnia przy ul. Dworcowej 6 – ustawienie poręczy;
- Park Centralny – budowa schodów terenowych.

Ponadto wykonano

- ul. Hozjusza (przy skrzyżowaniu z ul. Jemioły) - wykonanie peronu autobusowego;
- ul. Janowicza – wykonanie wyniesionego skrzyżowania z ul. Flisa;
- ul. Janowicza – wykonanie wyniesionego skrzyżowania z ul. Mroza;
- ul. Okrzei - przed SP 11 - wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych.

Wzorem lat ubiegłych, w 2025 roku ZDZiT w Olsztynie zrealizował również prace budowlane polegające na budowie sieci oświetleniowej doświetlającej przejścia dla pieszych na terenie Miasta, co jest bardzo ważne z uwagi na bezpieczeństwo pieszych, szczególnie osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami czy chwilowymi dysfunkcjami. Doświetlone zostały następujące przejścia:

- al. Wojska Polskiego – okolice mostu na rzece Wadąg;
- ul. Witosa – Krasickiego – Kubusia Puchatka;
- ul. Żeromskiego – Puszkina;
- ul. Pstrowskiego – Pasymska;
- ul. Pstrowskiego – Stefczyka;
- ul. Poprzeczna 11d;
- ul. Turowskiego – SP 4;
- ul. Turowskiego – SP 12;
- ul. Barczewskiego – Osińskiego;
- ul. Dworcowa 26;
- ul. Iwaszkiewicza – salon Toyota;
- ul. Iwaszkiewicza - na wys. budynku nr 6;
- ul. Iwaszkiewicza na wys. budynku nr 22a;
- ul. Iwaszkiewicza na wys. budynku nr 30;
- ul. Iwaszkiewicza na wys. budynku nr 38;
- ul. Iwaszkiewicza – Szkoła Podstawowa;
- ul. Gałczyńskiego/Iwaszkiewicza pomiędzy budynkami Iwaszkiewicza nr 32 i 38.

Przeprowadzając w ostatnich latach remonty chodników i schodów administrowanych przez ZDZiT w Olsztynie, dążymy do poprawy stanu technicznego infrastruktury.

W 2025 roku podczas remontu chodników przy al. Sybiraków i ul. Turowskiego, zastosowano systemy płytek wskaźnikowych składających się z płytek prowadzących oraz punktowych pól uwagi. Zastosowane układy stanowią bezpieczne i zgodne z aktualnymi przepisami prawa ciągi komunikacyjne w okolicy lokalizacji, z których zwyczajowo korzystają osoby posiadające problemy ze wzrokiem, to znaczy w okolicy Domu Pomocy Społecznej Polskiego Związku Niewidomych przy ul. Paukszty oraz w okolicach szpitala MSWiA. Ponadto podczas remontu al. Sybiraków usunięto z głównego ciągu

komunikacyjnego przeszkody fizyczne w postaci słupków, na których zawieszona była tablica drogowa.

Podczas remontu ul. Pstrowskiego w system płytek wskaźnikowych wyposażono największe i najbardziej ruchliwe skrzyżowanie na Osiedlu Mazurskim, to jest skrzyżowanie ul. Pstrowskiego z ul. Gdyńską i ul. Opolską, gdzie osoby niewidome i słabowidzące poprzez zastosowanie pasów prowadzących i pól uwagi, są informowane o lokalizacji przejść oraz ciągów komunikacyjnych prowadzących do przejść. Ponadto wyremontowane zostały przystanki, gdzie również zastosowano system płytek wskaźnikowych oraz krawężników peronowych.

We wszystkich aktualnie realizowanych remontach i przebudowach oznaczenia fakturowe są stosowane zgodnie z obowiązującymi wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury.

Jednocześnie, w przepisach techniczno-budowlanych dla dróg został zawarty obowiązek wyposażenia przejść dla pieszych w system płytek fakturowych. Zapis ten został uwzględniony także w wydanych WR-D dotyczących projektowania przejść dla pieszych (41-3), gdzie zgodnie z rozdziałem system fakturowych oznaczeń nawierzchni projektuje się zgodnie z WR-D 41-2, który do tej pory nie został oficjalnie opublikowany.

Biorąc pod uwagę powyższe Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie w czasie uzgadniania dokumentacji wyposaża infrastrukturę w oznaczenia fakturowe co jest obarczone ryzykiem, że będzie to niezgodne z wydanymi w przyszłości wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury.

Miejsca postojowe

W 2025 roku odnowione zostało oznakowanie poziome barwy niebieskiej dla 294 miejsc postojowych (osób niepełnosprawne), z czego najwięcej na osiedlach Podgrodzie, Śródmieście, Nagórki, Generałów, Jaroty, Pieczewo, Kętrzyńskiego, Kormoran, Kościuszki. Wykonano także oznakowanie pionowe i poziome siedmiu nowych miejsc postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

Po decyzji odmownej Warmińsko-Mazurskiego Konserwatora Zabytków IZNR.5142.350.2025.LS wydanej dnia 8 sierpnia 2025 roku, tj. odmowy udzielenia pozwolenia na oznakowanie miejsc postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych na terenie układu urbanistycznego Starego Miasta Olsztyna, działki numer: 161/2,106/1,45/5,45/6,200 obr.64, ZDZiT w Olsztynie złożył odwołanie do Ministra Kultury

i Dziedzictwa Narodowego, za pośrednictwem tut. WKZ wskazując na niewystarczające uzasadnienie decyzji skupiające się na negatywnym wpływie oznakowania na estetykę układu staromiejskiego oraz wprowadzenie dysonansu w historycznym wnętrzu urbanistycznym, wnosząc jednocześnie o ponowne rozpatrzenie sprawy i zmianę ww. decyzji.

Dotychczas nie otrzymano odpowiedzi zwrotnej z Ministerstwa. Warmińsko-Mazurski Konserwator zabytków przesłał odwołanie ZDZiT do ww. Ministerstwa z informacją o braku uwzględnienia odwołania ZDZiT w całości.

2.2.2 SYGNALIZACJE ŚWIETLNE

Obecnie z istniejących 105 sygnalizacji świetlnych (liczba sterowników), 101 wyposażonych jest w sygnalizatory akustyczne. Wśród nich wszystkie sygnalizacje w centrum Miasta. Cztery z nich dotyczą tylko sygnalizacji ostrzegawczej na wyjazdach.

Stan wyposażenia sygnalizacji pod kątem zabezpieczenia potrzeb osób niepełnosprawnych kształtuje się na zadowalającym poziomie. Należy przy tym zaznaczyć, że dźwięk emitowany przez sygnalizatory, szczególnie w godzinach wieczornych bywa powodem zgłoszeń od mieszkańców skarżących na ich głośność. Dlatego poziom głośności musi być kompromisem pomiędzy ich słyszalnością a ich ewentualną uciążliwością.

Wszelkie awarie sygnalizatorów akustycznych na terenie Miasta są usuwane na bieżąco. W 2025 roku niesprawne sygnalizatory akustyczne zostały wymienione na dziewięciu skrzyżowaniach:

- al. Wojska Polskiego/Jagiellońska;
- ul. Tuwima/Iwazkiewicza;
- ul. Niepodległości/Knosąły;
- ul. Niepodległości/Mariańska;
- al. Sikorskiego/Wyjazd z MPK;
- ul. Dworcowa/Kołobrzaska;
- ul. Pstrowskiego/Sikorskiego;
- ul. Witosa/Płoskiego;
- Plac Jedności Słowiańskiej.

ZDZiT w Olsztynie reaguje na każde zgłoszenie mailowe (bok@zdzit.olsztyn.eu) bądź telefoniczne (89 544 32 79) dotyczące awarii sygnalizatorów akustycznych.

2.3. PRZYSTOSOWANIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH, STARSZYCH I RODZICÓW Z DZIEĆMI

Od lat tabor autobusowy i cała infrastruktura niezbędna do realizacji zadań komunikacji publicznej w Olsztynie są dostosowywane do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych z kłopotami w poruszaniu się oraz rodziców z małymi dziećmi. W wielu przypadkach udało się osiągnąć bardzo dobry poziom rozwiązań ułatwiających życie ww. grupom pasażerów.

Tabor obsługujący wszystkie linie komunikacji publicznej w Olsztynie liczy sobie **212 pojazdów** (stan na dzień 1 lutego 2026 roku). Są to autobusy i tramwaje należące do dwóch operatorów: Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Olsztynie (**152 autobusy, 27 tramwajów**) oraz konsorcjum firm Irex Olsztyn i Irex-Trans (**33 autobusy**).

- **wszystkie tramwaje** to pojazdy niskopodłogowe, dodatkowo wyposażone w rampę uchylną dla osób poruszających się na wózkach. W każdym pojeździe wyznaczone są dwa miejsca dla osób poruszających się na wózkach oraz osób z wózkami dziecięcymi;
- również w przypadku autobusów **100 proc. stanowią pojazdy niskopodłogowe**, wyposażone dodatkowo w rampę uchylną ułatwiającą wejście osobom niepełnosprawnym i matkom z wózkami dziecięcymi;
- **100 procent autobusów** posiada funkcję tzw. przykłąku, czyli możliwość regulowania (obniżenia) wysokości podłogi po stronie drzwi;
- **100 procent autobusów** wyposażonych jest w system głosowej zapowiedzi przystanków wewnątrz pojazdu;
- **147 pojazdów** (120 autobusów i 27 tramwajów) posiada przyciski „Stop” oraz przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a (dla przykładu jeszcze w 2015 roku było ich 66).

ZDZiT w Olsztynie, w umowach z operatorami zawarł wyraźne wytyczne obligujące kierowców do stosowania ułatwień pasażerom niepełnosprawnym, mającym kłopoty z poruszaniem się lub podróżującym z wózkami dziecięcymi. Niestosowanie się do zaleceń skutkuje karami finansowymi nakładanymi na operatorów.

Wszystkie autobusy i tramwaje komunikacji miejskiej są wyposażone w **piktogramy** informujące o przystosowaniu pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych, starszych i rodziców z wózkami dziecięcymi. Każdy autobus i tramwaj po zakupie jest oznakowany zgodnie z wytycznymi ZDZiT w Olsztynie stanowiącymi załącznik do umów z operatorami.

Każda nowo budowana zatoka przystankowa jest wyposażana w **ryflowane płytki** wzdłuż krawędzi peronu przystankowego, które dla osób niewidomych i niedowidzących stanowią informację o tym, że znajdują się na końcu peronu. Dodatkowo krawężniki na przystanku są zaokrąglone, umożliwiając podjechanie autobusu jak najbliżej peronu. To pozwala na łatwiejsze dostanie się do pojazdu osobom niepełnosprawnym lub o obniżonej sprawności ruchowej.

Nowo zakupione wiaty przystankowe są w miarę możliwości projektowane w taki sposób, aby posiadały wydzieloną przestrzeń (bez ławki), dzięki której osoba na wózku inwalidzkim może swobodnie podjechać do gabloty z rozkładem jazdy. Od 2014 roku **rozkłady jazdy** drukowane są w jednym formacie (A4) oraz dodatkowo są laminowane (ochrona przed zawilgoceniem). Ponadto, m.in. na wniosek pasażerów, rozkład jazdy jest umieszczany po obu stronach gabloty - wewnątrz i na zewnątrz wiaty (jeżeli infrastruktura na to pozwala) - ułatwiając tym samym dostęp do rozkładu jazdy.

W wyniku wdrożenia z końcem 2015 roku projektu Inteligentnego Systemu Transportu (ITS) oraz jego rozbudowy w 2019 i 2023 roku, zrealizowano także następujące założenia dotyczące informacji pasażerskiej, ułatwiające podróżowanie osobom niepełnosprawnym, starszym i rodzicom z wózkami dziecięcymi:

- na 140 przystankach posadowione zostały przystankowe tablice elektroniczne z dynamiczną informacją rozkładową, które są wyposażone w głosowy system informacji o np. najbliższych odjazdach (aktywowany przyciskiem na słupie tablicy lub pilotem). Awarie dotyczące funkcjonowania tablice można zgłaszać mailowo na adres: bok@zdzit.olsztyn.eu, pod numerem telefonu ZDZiT w Olsztynie: 89 544 31 11 lub dyspozytora komunikacji miejskiej: 89 544 31 70;
- dostarczono kilkaset pilotów uruchamiających wygłaszanie najbliższych odjazdów z elektronicznej tablicy przystankowej, a także wygłaszanie numeru linii wraz z kierunkiem jazdy - z głośnika zewnętrznego podjeżdżającego na przystanek autobusu. Piloty rozdysponowane zostały przede wszystkim dla osób niewidomych korzystających z olsztyńskiej komunikacji miejskiej.

Na wniosek środowisk osób niewidomych i niedowidzących ZDZiT w Olsztynie oznaczył przyciski zapowiedzi głosowych tablic informacji pasażerskiej naklejkami w kontrastowych kolorach ułatwiające osobom niedowidzącym odnalezienie przycisku.