

# RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

## dotyczący:

Rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Opracowany na potrzeby konkursu w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 na zrównoważoną mobilność miejską.

**KONSULTACJE**  
**SPOŁECZNE**





## **Konsultacje społeczne były prowadzone w terminie od 30 sierpnia 2024 r. do 13 września 2024 r.**

Ich celem było rozpoznanie oczekiwań i potrzeb mieszkańców wobec rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Konsultacje miały charakter ogólnomiejski, czyli skierowane były do wszystkich mieszkańców Radomia oraz środowiskowy – obejmowały organizacje pozarządowe.

W ramach konsultacji odbyły się dwa spotkania z mieszkańcami i radomskimi organizacjami pozarządowymi. Podczas trwania konsultacji przyjmowano ankiety oraz uwagi pisemne.

**KONSULTACJE**  
**SPOŁECZNE**



## AKCJA INFORMUJĄCA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH

Informacje o trwających konsultacjach dostępne były na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Radomia, stronach [www.radom.pl](http://www.radom.pl), [www.konsultacje.radom.pl](http://www.konsultacje.radom.pl) oraz mediach społecznościowych np.: Facebook, Instagram.

Wysłano również maile z zaproszeniem do udziału w konsultacjach do radomskich organizacji pozarządowych, w szczególności tych związanych z osobami z niepełnosprawnością.

Podstawą prowadzenia konsultacji było Zarządzenie Prezydenta Miasta Radomia Nr 300/2024 w sprawie: przeprowadzenia konsultacji społecznych na terenie miasta Radomia w celu rozpoznania oczekiwań i potrzeb mieszkańców wobec dostępności transportu publicznego i mobilności.

Materiały informacyjne wraz z ww. Zarządzeniem były dostępne do publicznej informacji w punktach konsultacyjnych, w tym w budynku Centrum Organizacji Pozarządowych, które cieszy dużą popularnością wśród środowiska NGO.



# AKCJA INFORMUJĄCA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH

**KONSULTACJE DOTYCZĄ RÓWNIEMIEŻ CIEBIE**

Konsultacje społeczne na terenie miasta Radomia w celu rozpoznania oczekiwań i potrzeb mieszkańców wobec dostępności transportu publicznego i mobilności

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

Dotyczące:  
Rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami

**SPOTKANIE KONSULTACYJNE Z MIESZKAŃCAMI:**  
UM Radom, Kilińskiego 30  
5.09.24 r., OD 17.00 DO 19.00

**SPOTKANIE KONSULTACYJNE Z NGO:**  
COP, Rynek 15  
9.09.24 r., OD 14.00 DO 17.00

ZARZĄDZENIE PREZYDENTA MIASTA RADOMIA

Ankieta online

**radom sifa w precyzji**

O MIEŚCIE | AKTUALNOŚCI | MULTIMEDIA | DLA MIESZKAŃCÓW | ODWIEDZ RADOM | INW

Home > Bez kategorii > Ruszyły konsultacje społeczne dotyczące dostępności infrastruktury

**Ruszyły konsultacje społeczne dotyczące dostępności infrastruktury**  
30 sierpnia 2024

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

Dotyczące:  
Rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami

**SPOTKANIE KONSULTACYJNE Z MIESZKAŃCAMI:**  
UM Radom, Kilińskiego 30  
5.09.24 r., OD 17.00

**SPOTKANIE KONSULTACYJNE Z NGO:**  
COP, Rynek 15  
9.09.24 r., OD 14.00 DO 17.00

Rozpoczęły się kolejne konsultacje dotyczące działań modernizacyjnych, mających na celu s infrastrukturę miejską dla wszystkich mieszkańców Radomia. Celem całego cyklu konsultacji rozwiązań, dzięki którym każdy mieszkaniec Radomia mógł odczuć, że jego otoczenie staje się przystępne i dostosowane do jego potrzeb.

Urząd Miejski w Radomiu

blip biuletyn informacji publicznej Urząd Miejski w Radomiu

Nr 300/2024 w sprawie: przeprowadzenia konsultacji społecznych na terenie miasta Radomia w celu rozpoznania oczekiwań i potrzeb mieszkańców wobec dostępności transportu publicznego i mobilności.

**Pliki do pobrania**

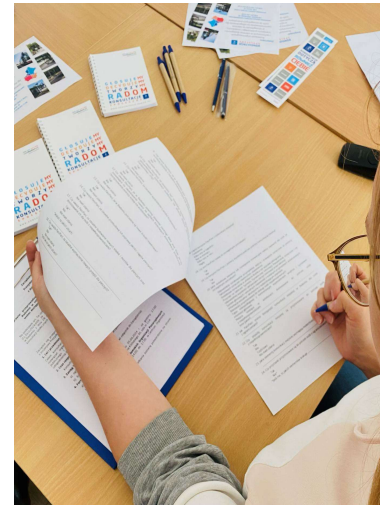
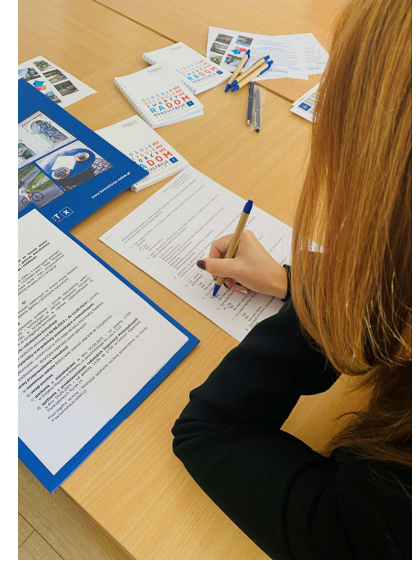
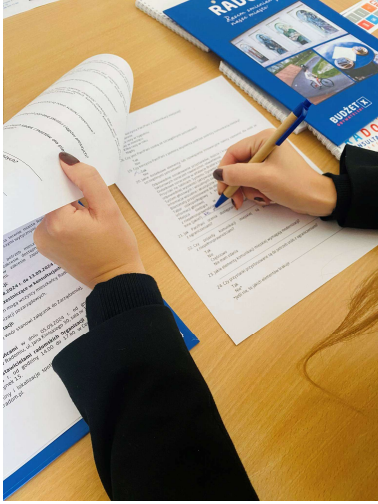
Zarządzenie Nr 300/2024  
pdf, 42.13 KB, 23.08.2024

Załącznik  
pdf, 35.63 KB, 23.08.2024

**Metadane**

Data publikacji: 23.08.2024  
Regulamin

Podmiot udostępniający informację: Urząd Miejski w Radomiu  
Osoba wyznaczona do udostępniania informacji: Prezydent Miasta - Radosław Witkowski



## DOSTĘPNOŚĆ KONSULTOWANEGO PROJEKTU

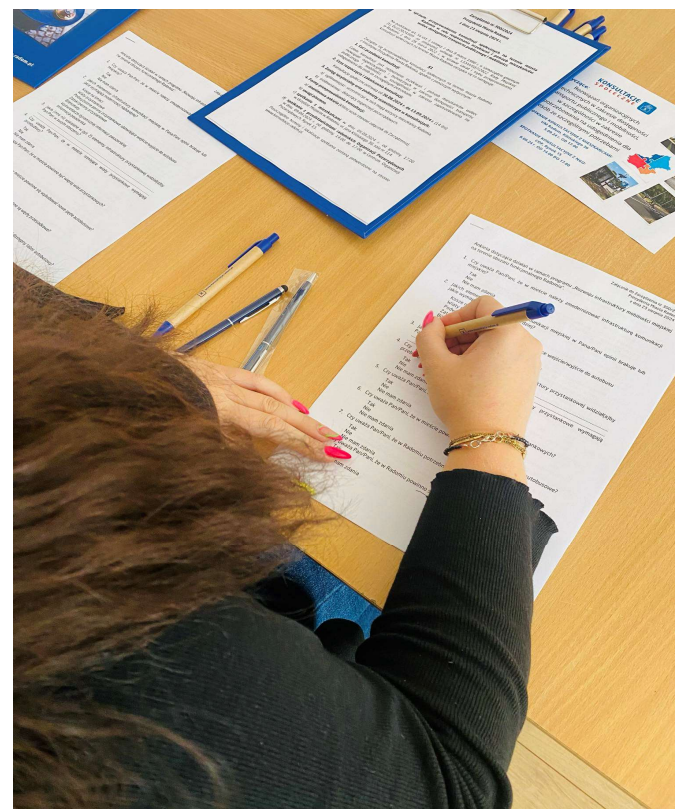
Opracowania i założenia stanowiące temat konsultacji były dostępne w punktach konsultacyjnych. Zainteresowani mieszkańcy mogli także zapoznać się z projektem oraz innymi dokumentami na spotkaniach konsultacyjnych. Dodatkowo na spotkaniach obecni byli pracownicy Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu, którzy uzupełniali w razie potrzeb informacje.



## INFORMACJA O LICZBIE OSÓB/ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH, KTÓRE UCZESTNICZYŁY W KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH

W czasie procesu konsultacyjnego, który trwał 14 dni – tj. od 30 sierpnia 2024 r. do 13 września 2024 r. wzięło udział osób:

- 60 mieszkańców Radomia - poprzez wypełnienie ankiety.
- 8 mieszkańców Radomia pojawiło się na spotkaniach konsultacyjnych.
- W tym 5 przedstawicieli radomskich organizacji pozarządowych związanych z pomocą dla osób ze szczególnymi potrzebami (osób niepełnosprawnych).



## INFORMACJA O SPOSOBIE ZBIERANIA UWAG

Mieszkańcy mogli zgłaszać swoje uwagi przez cały czas trwania konsultacji np.: wypełniając anonimową ankietę.

Wersję papierową można było złożyć w punktach konsultacyjnych:

- Biuro Obsługi Mieszkańca - ul. Kilińskiego 30 (pokój nr 19),
- Wydział Promocji Miasta, Komunikacji Społecznej i Turystyki, Wieloosobowym stanowisku ds. komunikacji społecznej, ul. Żeromskiego 53 (pokój 104)
- Biuro Centrum Organizacji Pozarządowych na Rynku 15.

Ankieta online cieszyła się dużym zainteresowaniem, a wnioski można było również wysłać na adres: [konsultacje@umradom.pl](mailto:konsultacje@umradom.pl).

### KONSULTACJE SPOŁECZNE

Ankieta dotycząca rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Działania w ramach programu „Rozwoju infrastruktury mobilności miejskiej na terenie obszaru funkcjonalnego Radomia”

\* Wskazuje wymagane pytanie

1. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście należy zmodernizować infrastrukturę komunikacji miejskiej? \*

- Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

2. Jakich elementów infrastruktury komunikacji miejskiej w Pana/Pani opinii brakuje lub jakie wymagają modernizacji najbardziej? \*


- Kosze na śmieci  
 Wiaty przystankowe  
 Podwyższone perony przystankowe ułatwiające wejście/wyjście do autobusu  
 Zatoki/perony przystankowe  
 Biletomaty  
 Wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej  
 Informacja pasażerska

## INFORMACJA O SPOSOBIE ZBIERANIA UWAGI

Podczas spotkań konsultacyjnych mieszkańcy mogli również składać swoje uwagi w formie papierowej lub ustnie do protokołu.

W ramach konsultacji społecznych odbyły się spotkania w dniach:

- 6 sierpnia 2024 r. w Urzędzie Miejskim w Radomiu, ul. Jana Kilińskiego 30, sala nr 114 – spotkanie z mieszkańcami Radomia,
- 12 sierpnia 2024 r. w Centrum Organizacji Pozarządowych, Rynek 15 - spotkanie z przedstawicielami radomskich organizacji pozarządowych.

**KONSULTACJE  
SPOŁECZNE** 

Ankieta dotycząca rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Działania w ramach programu „Rozwoju infrastruktury mobilności miejskiej na terenie obszaru funkcjonalnego Radomia”

\* Wskazuje wymagane pytanie

1. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście należy zmodernizować infrastrukturę komunikacji miejskiej? \*

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

2. Jakich elementów infrastruktury komunikacji miejskiej w Pana/Pani opinii brakuje lub jakie wymagają modernizacji najbardziej? \*

Kosze na śmieci  
 Wiaty przystankowe  
 Podwyższone perony przystankowe ułatwiające wejście/wyjście do autobusu  
 Zatoki/perony przystankowe  
 Biletomaty  
 Wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej  
 Informacja pasażerska

## UWAGI ZGŁOSZONE USTNIE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W DNIU – 5 WRZEŚNIA 2024 ROKU

- Wprowadzenie separacji ruchu na ciągach pieszo-rowerowych - dla osób np. niewidomych byłoby to dużym ułatwieniem;
- Wyznaczenie jednokierunkowego, oddzielnego separatora, który rozdziela chodnik od ścieżki rowerowej. Powinien on być jaskrawy i wyczuwalny dla osób z niepełnosprawnościami, aby mogły wyczuć taki separator laską;
- Odejście od przycisków wzbudzających przejścia dla pieszych oraz przejazdu na systemy autodetekcji;
- Każde przejście dla pieszych w miarę możliwości powinno posiadać sygnalizację;
- Przeprowadzenie analizy dostępności, szczególnie pod kątem zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym oceny już wybudowanych ciągów pieszych. Pozwoliłoby to na rozważenie, na których istniejących ciągach pieszych takie rozwiązania można wprowadzić, aby w przyszłości zrealizować je bez konieczności podziału lub zmian infrastrukturalnych;
- Powołanie Rady Konsultacyjnej do spraw uniwersalnego projektowania, w który skład wchodziłoby architektki, którzy mają doświadczenie w tym temacie, zwłaszcza że wiele przestrzeni komercyjnych poprzez swoje wewnętrzne standardy do tego zmierza. Należy zwrócić uwagę, że od nowego roku wchodzi dyrektywa, która zmusi podmioty komercyjne do tworzenia przestrzeni uniwersalnej. Również zaproszenie do Rady stowarzyszeń oraz osoby zainteresowane tematem;
- Strona internetowa Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji nie jest dostępna cyfrowo (czyli za pomocą innych aplikacji do odczytywania strony), propozycja przebudowy lub stworzenia nowej strony;
- Błędy w niektórych aplikacjach, zintegrowanych z Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej jazd np. (Moovit, jakdojadę.pl). Część linii pokazuje niepoprawnie, w którą stronę powinna jechać. Wniosek o przegląd tego jak są oznaczane trasy w aplikacjach zewnętrznych;

## UWAGI ZGŁOSZONE USTNIE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W DNIU – 5 WRZEŚNIA 2024 ROKU

- Powiększenie rozkładu jazdy na przystankach autobusowych, zmiana wyglądu na bardziej czytelny;
- Zamieszczenie na przystankach kodu QR który odsyłałby do elektronicznego rozkładu jazdy w większym formacie z możliwością odczytania głosowego strony;
- Punkty przesiadkowe są za daleko od siebie, wnioski o rozszerzenie linii przesiadkowych;
- Poszerzenie wiat przystankowych - brak jest miejsca na manewrowanie wózkiem. Przystanki obecne są dość małe i niedostępne dla osób z niepełnosprawnościami;
- Po dokonanej audycji okolicy szkoły na ul. Wierzbickiej, zauważono, że np. przystanek na ul. Wierzbickiej jest niedostosowany dla osób z niepełnosprawnościami;
- Wprowadzenie zdalnego uruchomienia informacji na przystanku, która będzie podawać godzinę i jaki autobus zaraz podjedzie, np. użycie/stworzenie aplikacji lub dodanie modułu na piloty, które uruchamiają głośnik;
- Dostosowanie nośników informacyjnych: piktogramy, tablice informacyjne, zgodnie z zasadami dostępności elementów wizualnych i cyfrowych;
- Brak fakturowych oznaczeń na przejściach dla pieszych oraz kiepskiej jakości chodniki;
- Brak ciągów linii prowadzących do skrzyżowań;

## UWAGI ZGŁOSZONE USTNIE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W DNIU – 5 WRZEŚNIA 2024 ROKU

- Lepszej jakości głośniki na przejściach dla pieszych, które będą informować dźwiękowo jakie jest obecnie światło oraz dodanie wibracji  
- Sygnalizacja wibracyjna na przejściach dla pieszych stanowi istotny element infrastruktury miejskiej, mający kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa osób głuchoniewidomych. Zrozumienie wpływu sygnalizacji wibracyjnej na jakość życia osób z ograniczeniami sensorycznymi jest kluczowe dla doskonalenia środowiska miejskiego pod kątem dostępności i równości;
- Wprowadzenie systemu wykrywania pieszego np. na skrzyżowaniu (nie każdy ma możliwość wcisnąć guzik);
- Wydłużenie czasu sygnalizacji pieszej, co pozwoliłoby mniej sprawnym przechodniom spokojne przejście, a zatrzymanie się na wysepce jest bardzo niekomfortowe i dezorientuje osoby z niepełnosprawnością;
- Trzeba przyznać, że mamy wygodne i nowoczesne autobusy;
- Konieczność przystosowania terminali do zakupu biletu. Biletomaty nie są czytelne dla osób starszych o ograniczonej postrzegalności;
- Konieczność przeanalizowania jak ułatwić nabycie biletu w formie elektronicznej;
- Wprowadzenie kampanii społecznych uświadamiających mieszkańców Radomia, zwłaszcza tych najmłodszych, o dostępności;
- Wprowadzenie do szkół projektu dla najmłodszych o zachowaniu w stosunku do osób z niepełnosprawnościami;
- Konieczność szkolenia kierowców autobusów, to również jest połączone ze świadomością społeczną, np. w innych miastach kierowca widząc osobę niewidomą sygnalizuje z głośnika jaki to numer podjechał i w jakim kierunku jedzie;
- Lepsze oznaczenie w języku Braille'a, w Urzędzie Miejskim, oznaczenia odnoszą się tylko do parteru.

## UWAGI ZGŁOSZONE USTNIE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W DNIU – 9 WRZEŚNIA 2024 ROKU

- Wprowadzenie systemu wzbudzenia informacji głosowych, np. przez piloty dla osób ze szczególnymi potrzebami.
- Zmiana czcionki na stronie internetowej np.: na Arial, która jest dostępna również dla czytników. Zwrócono również uwagę, że cała strona internetowa Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji wymaga audytu, należy rozważyć jej całkowitą modernizację.
- Wprowadzenie na przystankach map sieci połączeń, umieszczonych na wiatkach przystankowych bądź przy centrach przesiadkowych. Mapy papierowe bądź w miarę możliwości wersja multimedialna.
- Nie wszystkie słupy zawierające Tablice Dynamicznej Informacji Pasażerskiej są umiejscowione przy pasie, co sprawia, że dla osób z dysfunkcją wzroku znalezienie elementu z przyciskiem do wzbudzania komunikatu głosowanego jest niemożliwe. Przytoczono przykład na skrzyżowaniu ulic Kelles-Krauza i 25 Czerwca po stronie zachodniej przy wieżowcach.
- Problem z dostępnością na przejściach dla pieszych i sygnalizacją np.: Poniatowskiego/PKP.
- Konieczność wprowadzenia przejrzystej aplikacji, dostępnej dla osób z różnymi potrzebami, gdzie nikt nie będzie miał problemu ze znalezieniem linii oraz rozkładu jazdy.
- Zapewnienie alternatywy dla pewnej grupy mieszkańców, która może mieć problem z użytkowaniem aplikacji (pilot dla części takiej grupy mógłby być rozwiązaniem).
- Lepsze pozycjonowanie wyświetlania strony MZDiK na Google.

## UWAGI ZGŁOSZONE USTNIE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W DNIU – 9 WRZEŚNIA 2024 ROKU

- Zmiana prezentowanej treści rozkładów jazdy na tablicach informacyjnych i na przystankach autobusowych i ujednoczenie ich ze stroną internetową. Użytkownik, wchodząc na stronę internetową będzie wiedział, jak jest zorganizowana, a idąc na przystanek już patrząc na rozkład jazdy będzie wiedział, jak go rozczytać.
- Wprowadzenie Systemu Informacji Dźwiękowej do uruchomienia z poziomu kierowcy.
- Zachowywanie standardów przestrzeni manewrowej dla osób z niepełnosprawnościami ruchowymi przy projektowaniu nowych przystanków autobusowych.
- Stosowanie podświetlenia białymi LED-ami numerów autobusów. Osoba niedowidząca lub starsza łatwiej je odczyta, bo będą dobrze podświetlone i widoczne.
- Umieszczenie wydrukowanych czytelnych i dużych kart na białym tle z numerami autobusów na przedniej i bocznej szybie w starszych autobusach, w których nie ma możliwości zastosowania tablic podświetlanych. Poprawi to widoczność numeru linii dla pasażerów.
- Wprowadzenie systemu dźwiękowego, kierowca może przez guzik uruchomić system, który z głośnika będzie mówił jaki nadjeżdża autobus i w którym kierunku.
- Autobusy powinny stawać bezpośrednio na zatoczce autobusowej. W przypadku, kiedy do zatoki autobusowej dojeżdżają dwa autobusy (jeden za drugim) nie powinno być takiej sytuacji, w której jeden mieści się w połowie na zatoczce i otwiera drzwi, aby wsiadali pasażerowie, a drugi za nim stojący autobus również otwiera drzwi po czym obaj kierowcy obydwóch autobusów jednocześnie zamykają drzwi i odjeżdżają.

## UWAGI ZGŁOSZONE USTNIE NA SPOTKANIU KONSULTACYJNYM W DNIU – 9 WRZEŚNIA 2024 ROKU

- Wprowadzenie detekcji na przejściach dla pieszych, szczególnie dla osób z niepełnosprawnością górnych kończyn lub korzystających z wózków inwalidzkich, to istotne rozwiązanie zwiększające dostępność i bezpieczeństwo w przestrzeni miejskiej. Tradycyjne systemy, wymagające naciśnięcia przycisku na słupie, mogą być trudno dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością lub wadami wzroku. Systemy detekcji, które automatycznie wykrywają obecność pieszych i zmieniają sygnalizację świetlną, znacząco ułatwiają poruszanie się, eliminując potrzebę fizycznego kontaktu z infrastrukturą.
- Ujednolicenie układu płyty peronowej przystanku. Słupki informacyjne wszędzie powinny być w tym samym miejscu, oddalone w tej samej odległości (ustawienie po prawej stronie).
- Stosowanie pól uwagi.
- Likwidacja nierówności np.: różnica poziomów przez co osoba na wózku ma problem ze zjazdem i wyjazdem.
- Organizacja obszarów przesiadkowych, istotne jest, aby przystanki, były oddalone nie dalej niż 23 m od siebie.
- Słupki blokujące np.: ścieżkę rowerową powinny być w tej samej odległości w całym mieście. Trzeba podkreślić, że nie mówimy o ich likwidacji.
- Skonsultowanie się przy projektowaniu przebudowy z dendrologiem i zaczerpnięcie jego wiedzy.
- Kampania społeczna skierowana do mieszkańców Radomia. Duży problem stwarzają pojazdy porzucone w nieodpowiednich miejscach np.: na środku chodników lub niedozwolonych strefach.

## INFORMACJA O SPOSOBIE ZBIERANIA UWAG

W ankiecie zawierającej 30 pytań znalazło się aż 10, które nawiązują do rozwiązań dla osób z niepełnosprawnością:

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

Ankieta dotycząca rozwiązań organizacyjnych i technicznych w zakresie dostępności transportu publicznego i mobilności, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Działania w ramach programu „Rozwoju infrastruktury mobilności miejskiej na terenie obszaru funkcjonalnego Radomia”

**\* wskazuje wymagane pytanie**

1. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście należy zmodernizować infrastrukturę komunikacji miejskiej?

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

2. Jakiś elementów infrastruktury komunikacji miejskiej w Pana/Pani opinii brakuje lub jakie wymagają modernizacji najbardziej?

ANKIETA

Załącznik do Zarządzenia nr 3008/2024 Prezydenta Miasta Radomia z dnia 23 sierpnia 2024 r.

Ankieta dotycząca działań w ramach programu „Rozwoju infrastruktury mobilności miejskiej na terenie obszaru funkcjonalnego Radomia”.

1. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście należy zmodernizować infrastrukturę komunikacji miejskiej?

Tak  
 Nie mam zdania

2. Jakiś elementów infrastruktury komunikacji miejskiej w Pana/Pani opinii brakuje lub jakie wymagają modernizacji najbardziej?

Konkretnie na Smleci:  
 Wiatły przystankowe  
 Podwyższone perony przystankowe ułatwiające wejście/wyjście do autobusu  
 Złotki/perony przystankowe  
 Biletomaty  
 Wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej  
 Informacja pasażerska

3. Jakiś (inne niż wskazane w pyt. 2) elementy infrastruktury przystankowej widziałby Pan/Pani w swoim otoczeniu?

4. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście istniejące wiatły przystankowe wymagają przebudowy?

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

5. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście powinno być więcej wiat przystankowych?

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

6. Czy uważa Pan/Pani, że w mieście powinno się wybudować nowe pętle autobusowe?

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

7. Czy uważa Pan/Pani, że w Radomiu potrzebne są węzły przesiadkowe?

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

8. Czy uważa Pan/Pani, że w Radomiu powinno się zwiększyć dostępny tabor autobusowy?

Tak  
 Nie  
 Nie mam zdania

**W pytaniu 15: Czy uważa Pan/Pani, za zasadne budowanie nowych kładek i mostów dla pieszych oraz dostosowanie ich dla osób z niepełnosprawnościami? 29 ankietowanych (48,3%) popiera rozwijanie takich elementów, 18 z nich wypowiedziało się na jakich ulicach uważają za zasadne budowanie nowych kładek i mostów. Poniżej zacytowano treści 18 wskazań uczestników:**

- „Na Osiedlu Ustronie”;
- „1. Budowa nowej kładki pieszo-rowerowej na ciągu Mokra - Szarych Szeregów nad Potokiem Północnym, 2. Poszerzenie kładki na ciągu Konopna - Szarych Szeregów nad Potokiem Północnym, 3. Ciąg Piotrówka - bulwary Mlecznej, 4. Remont mostu na ul. Rybnej, 5. Poszerzenie kładki na ciągu Chełmońskiego - targ Korej, 6. Poszerzenie kładki przy zalewie na Borkach o część dla rowerzystów, 7. Poszerzenie mostu na ul. Czarnieckiego o część dla pieszych i rowerzystów, 8. Poszerzenie mostu na ul. Chrobrego o część dla rowerzystów, 9. Przebudowa (utwardzenie nawierzchni) mostu nad Potokiem Północnym łączącego ul. Katowicką z trasą NS, 10. Dostosowanie kładek nad Potokiem Północnym na przedłużeniu ul. Grzybowskiej i ul. Siennej do ruchu rowerowego”;
- „W ciągu ul. Szpitalnej nad ul. Limanowskiego”;
- „Kładka na ul. Limanowskiego z rynku z ul. Szpitalnej do ul. Okulickiego”;
- „Gdyby przebudować fragment Żeromskiego - Rwańska, przyjemniej i bezpieczniej by się przechodziło na Rynek. A przy okazji nie patrzyło aż tak na te zaniedbane kamienice. To ruchliwy odcinek miasta, gdzie jest dużo pieszych i samochodów. Można ich od siebie oddzielić, z korzyścią dla obojga. Bardziej myślę o tunelu, ale krótkim.”;
- „11listopada, przy rondzie Reja/Mireckiego/Okulickiego, Koło dworca PKP połączona ciągiem z jego budynkiem”;
- „ul. Sandomierska”;
- „Aleja Grzeczmarowskiego, Sycyńska, Struga przy Galerii Słonecznej”;

- „Łącząca ul. 25 Czerwca z ul. Graniczą z połączeniem z peronami dworca Radom Główny, na Piotrówce.”;
- „Mireckiego, Limanowskiego, 1905 r.”;
- „Nad linią kolejową i trasą NS w ciągu ulicy Słowackiego”, „Nad linią kolejową i trasą NS na przedłużeniu ulicy Odrodzenia”, „Nad linią kolejową w ciągu ulic 25 Czerwca i Stroopatońska”;
- „Udzwiękowane przejście dla pieszych na przykład przy skrzyżowaniu Kusocińskiego z Żwirki i Wigury. Struga Zbrowskiego, przy dworcu każde przejście dla pieszych. Również przy uczelni, przy każdym szpitalu.”;
- „Warszawska rondo”;
- „Głównie w zakresie przekroczeń cieków wodnych oraz na skrzyżowaniach z głównymi ulicami o dużym natężeniu ruchu i wyższych prędkościach pojazdów.”;
- „Kładki w Radomiu nie mają dobrych konotacji; dotychczasowa historia to śmieszno-smutny casus do analizy”;
- „Szarych Szeregów (przy wiadukcie oraz przy RHM), 11 Listopada (przy Sportowej oraz Struga), Limanowskiego/Wałowa, Mariacka/Młodzianowska”;
- „W Wierzbicka, Chrobrego/Żółkiewskiego, Wenera/Szarych Szeregów/Mireckiego”;
- „Limanowskiego -ciąg centrum Stare miasto Kazimierzowskie”.

Tylko 7 osób (11,7%) zaznaczyło odpowiedź „Nie”, a 20 respondentów (33,3%) nie miało zdania. 4 osoby (6,7%) nie udzieliły odpowiedzi na to pytanie.

**W pytaniu 18: Czy jest Pan/Pani osobą ze szczególnymi potrzebami? 19 osób (31,6%) zaznaczyła odpowiedź twierdząco, a 41 osób (68,4%) odpowiedziało, przecząco.**

**W pytaniu 19: Czy korzysta Pan/Pani z pomocy asystenta podczas podróży komunikacją miejską? Biorąc pod uwagę osoby, które w pytaniu 18 odpowiedziały twierdząco, aż 12 osób (20%) zaznaczyło „Tak”, a 47 z wszystkich ankietowanych (78,3%) zaznaczyło odpowiedź „Nie”, w tym 6 osób ze szczególnymi potrzebami. Tylko 1 osoba (1,7%) nie udzieliła odpowiedzi na to pytanie.**

**W pytaniu 20: Jakie dodatkowe elementy lub rozwiązania innowacyjne należy zapewnić dla osób ze szczególnymi potrzebami? Mieszkańcy mogli wskazać więcej niż 1 odpowiedź i wskazywali na następujące kwestie:**

- Odpowiednie oznakowanie przystanków, dojścia i krawędzie oznaczone za pomocą fakturowych oznaczeń nawierzchni, oświetlenia): 38 (63,3%);
- Dodatkowe oznaczenie w alfabecie Braille'a lub wypukłe piktogramy: 26 osób (43,3%);
- Przyciski na tablicach Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oznaczone i na odpowiedniej wysokości (aktywujące odczyt informacji przez lektora): 28 osób (46,7%);
- System głosowych i wizualnych zapowiedzi o kolejnych przystankach autobusowych: 35 osób (58,4%);
- Informacja wizualna i akustyczna o nadjeżdżającym pojeździe: 36 osób (60%);

- Biletomaty przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych: 38 osób (63,3%);
- Tabor niskopodłogowy z kontrastowym wyposażeniem wnętrza i systemem informacji głosowej: 32 (53,3%);
- Miejsca siedzące w autobusach dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami: 33 osoby (55%).

Dodatkowo 13 ankietowanych zgłosiło sugestie, inne niż wymienione w pytaniu, były to:

- „Głośne i wyraźne zapowiedzi w autobusach. Kierowcy prawdopodobnie sobie je ściszą, że nic nie słychać”;
- „Znaczniki miejsca, które w sposób głosowy opisują otoczenie, w którym znajduje się osoba z niepełnosprawnością wzrokową np. przystanek komunikacji miejskiej, przejście dla Piesznych czy kolor światła zielone lub czerwone”;
- „System w autobusach pokazujący szacowany czas przejazdu do kolejnych przystanków”;
- „Specjalna aplikacja mobilna GPS (dedykowana osobom niewidomym i niesłyszącym) ułatwiająca nawigowanie oraz zawierająca podstawowe informacje m.in. o przystanku, autobusach”;
- „System znaków dźwiękowych i wizualnych montowanych na przystankach”;
- „Przycisk na tablicach najprawdopodobniej nie spełni potrzeb osób niewidomych. Uniwersalna aplikacja na telefon, za pomocą której można uruchomić lektora z tablicy i/lub możliwość odczytania informacji wewnątrz aplikacji.”;
- „Montaż znaczników TotuPoint (system informacji głosowej stosowany w wielu miastach w kraju dla osób niewidomych i słabowidzących) przynajmniej na najważniejszych przystankach.”;
- „Możliwość łatwego zakupu biletu poprzez popularne aplikacje. Obecnie, aby kupić bilet np. w aplikacji PeoPay należy wpisać numer boczny autobusu. Stanowi to poważne utrudnienie, ponieważ informacja o numerze bocznym nie jest wyświetlana na tablicy, trzeba to robić podczas wsiadania do autobusu.”;

- „Bardzo duże i podświetlane oznaczenie linii autobusowej.
- „Ograniczenie możliwości obklejania szyb reklamami i innymi kartkami zasłaniającymi widoczność przestrzeni.”;
- „Piloty, które podają numer nadjeżdżającego autobusu (informacja będzie słyszalna tylko dla osoby trzymającej pilota i nie będzie zakłócała spokoju innym mieszkańcom. Te same piloty powinny mieć opcję zdalnego otwierania drzwi autobusu - osoba niewidoma ma naprawdę ogromny problem ze znalezieniem przycisku na zewnątrz autobusu a kierowca nie zawsze zauważa problem i odjeżdża pozostawiając niewidomego pasażera. Dobrze byłoby, aby za pomocą tegoż samego pilota można było wysłać sygnał do kierowcy, że na przystanku czeka osoba niepełnosprawna. Ma to duże znaczenie np. na przystankach na żądanie, na których, jeśli nie machniesz ręką to autobus nie zatrzyma się. Same autobusy powinny być wyposażone w głośnik zewnętrzny przez który osoba niewidoma dowie się, jaki numer autobusu podjechał i w jakim kierunku jedzie. Aplikacja, która umożliwi odczytanie tablicy informacyjnej w sposób niezakłócający spokoju mieszkańcom zwłaszcza nocą. Dostatecznie głośne i wyraźne komunikaty głosowe o przystankach, które słyszymy w autobusach. Bardzo często są one niesłyszalne nawet dla osób z dobrym słuchem. Jak najwięcej udźwiękowionych sygnalizacji świetlnych.”;
- „Siatka połączeń: kompleksowa i efektywna, przejrzysta i logiczna, kompletna i zintegrowana, komplementarna i atrakcyjna siatka połączeń transportu miejskiego. Powinna zostać opracowana nowa siatka, opracowana w oparciu o rzetelną, aktualną diagnozę sytuacji przestrzennej i społecznej miasta.”;
- „Aktywacja tablic informacyjnych na przystankach za pomocą pilota”;
- „Główny mankament to nie "usprawnienia" a analiza marszrut na bazie więzby przemieszczeń a nie "postulatów" radnych jako hasło wyborcze jednostkowych potrzeb, a nie społecznych”.

8 osób (13,4%) nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

**W pytaniu 21: Jak Pan/Pani ocenia dostępność komunikacji miejskiej w Radomiu dla osób z ograniczeniami? Odpowiedzi udzieliło 30 respondentów (50%) i można je podzielić na 3 kategorie: Spełnia oczekiwania – 9 osób (15%), Nie spełnia oczekiwań – 16 osób (26,7%), Nie ma zdania - 5 osób (8,33%)**

Ankietowani mogli wypowiedzieć swoje zastrzeżenia do dostępności komunikacji miejskiej w Radomiu dla osób z ograniczeniami i m.in. były to:

- „Dojścia do przystanków nie spełniają oczekiwań osób o ograniczonej sprawności. Przykład: przystanek Zbrowskiego/Olsztyńska 04, przy przebudowie ul. Zbrowskiego nie uwzględniono konieczności wykonania pochylni dla wózków inwalidzkich umożliwiającej zjazd ze ślepej ul. Olsztyńskiej do przystanku.
- Przejścia dla pieszych wyposażone w guziki, są osoby poruszające się na wózkach, które z racji swoich ograniczeń nie są w stanie przycisnąć guzika.”;
- „Średnia zadowolająca, gdyż nie w każdej linii jest informacja dźwiękowa o kolejnych przystankach, często wyciszone lub zagłuszone przez grającą w środku muzykę, w dodatku zdarza się, że informacja ta nie pokrywa się z rzeczywistością na szczęście rzadko, ale się zdarza co wprowadza niektórych pasażerów w błąd. Jeśli chodzi o tablicę informacyjną i udźwiękowanie jej to zdarza się, że nie ma informacji o autobusie na przykład linia 24, pomimo tego, że ma przyjechać o danej godzinie nie ma na ten temat informacji dźwiękowej przynajmniej przez ostatni czas, taki autobus widmo.”;
- „Ja jako osoba niewidoma odczuwam niesamowity stres czekając na przystanku na autobus. Największe problemy to: brak informacji o nadjeżdżającym autobusie (jaki numer), odszukanie przycisku otwierającego drzwi do autobusu i kwestia zatrzymywania się kierowców na przystanku na żądanie, jeśli kierowca nie otrzyma sygnału, że ma się zatrzymać. Osoba niewidoma takiego sygnału nie poda. Poprawić słyszalność komunikatów w niektórych autobusach”;

- „1. Dobrze, że w ogóle jest; 2. Jeśli człowiek trafi na właściwy przystanek o właściwej (zgodnej z rozkładem jazdy) porze - to jest w zasadzie dostępna.; 3. Problemem jest dostęp do informacji (zarówno w formie elektronicznej jak i w fizycznej przestrzeni miejskiej). Nie można warunkować dostępności informacji dostępnością do elektroniki. Posiadanie telefonu, komputera czy dostępu do internetu nie jest obowiązkowe dla obywateli.; 4. Pola dostępu nie są optymalne. Szansą na optymalizację będą nowe opracowania, oparte na rzetelnej, aktualnej diagnozie.;
- „Uważam, że dostęp odległościowy od przystanków jest zbyt daleki, przy blokowiskach różnie, ale zwłaszcza przy budynkach użyteczności publicznej jest to widoczne, powinno się zmienić priorytety umiejscowienia względem parkingów samochodowych;

Połowa respondentów nie udzieliła odpowiedzi na to pytanie.

**W pytaniu 22: Czy pojazdy komunikacji miejskiej są przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? 15 osób (25%) uważa, że są przystosowane, „Nie” 4 osoby (6,7%), „Częściowo” – 27 osób (45%), a „Nie mam zdania” zaznaczyło 11 osób (18,3%). Tylko 3 osoby (5%) nie udzieliły odpowiedzi na to pytanie.**

**W pytaniu 23: Jakie elementy komunikacji miejskiej wymagają modernizacji? 20 respondentów (33,3%) wskazało swoje typy:**

- „Zdecydowanie częstotliwość kursowania autobusów”;
- „Wsiadanie do autobusu tylko przednimi drzwiami, wysiadanie pozostałymi, kupowanie biletów kartą płatniczą u kierowcy. Wtedy nie potrzeba kontrolerów biletów. Każdy kto wsiada musi okazać lub zakupić bilet”;
- „Zapowiedzi głosowe w autobusach, SDiP, nazwy przystanków”;

- „Zdecydowanie częstotliwość kursowania autobusów”;
- „Wsiadanie do autobusu tylko przednimi drzwiami, wysiadanie pozostałymi, kupowanie biletów kartą płatniczą u kierowcy. Wtedy nie potrzeba kontrolerów biletów. Każdy kto wsiada musi okazać lub zakupić bilet”;
- „Zapowiedzi głosowe w autobusach, SDiP, nazwy przystanków”;
- Chodniki na przystankach”;
- „Trasy linii autobusowych”;
- „Takie, które wpłyną do skrócenie czasów przejazdów autobusów oraz zwiększą ich częstotliwość kursowania. Im krótszy czas przejazdu na danej trasie, tym można zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów przy wykorzystaniu tego samego, posiadanego taboru”;
- „Przystanki autobusowe”;
- „Linie autobusowe są nieatrakcyjne i trzeba je na nowo ustalić, razem z przystankami i miejscami przesiadkowymi. Przystanki nie uwzględniają przesiadek między autobusami miejskimi oraz zamiejskimi, przesiadania się do autobusu z samochodu czy roweru. Linie i przystanki pomijają wygodę pasażerów, nie zawsze są dostosowane do istniejących budynków mieszkaniowych, osiedli, sklepów, szkół itd. Do śródmieścia np. Plac Konstytucji trzeba długo iść, bo przystanki są daleko i do tego autobusy stoją w korkach na najbardziej zatłoczonych ulicach. A samochód może zatrzymać się przy kościele Garnizonowym. I nie jest to jedyne takie miejsce.”;
- „Informacja głosowa wewnątrz autobusów, zakup biletów wolny od barier”;
- „Jak najwięcej udźwiękowionych tablic informacyjnych przy przystankach, prowadnice do tych tablic dla osób z dysfunkcją wzroku”;
- „Poprawa słyszalności komunikatów wewnątrz autobusów. Wprowadzenie komunikatu o numerze i kierunku jazdy autobusu”;

- „Pętle końcowe. Rozbudowa punktów obsługi dla kierowców i pasażerów. Większa dostępność do stacjonarnych możliwości zakupu biletów”;
- „Węzły przesiadkowe w zakresie ich przestrzennej integracji. Wszelkie elementy wpływające na płynność ruchu - uprzywilejowanie – autobusów”;
- „Informacje dla pasażerów np. rozkłady jazdy numery autobusów, linii, autobusy z obniżonym podejściem, niskopodłogowe”;
- „1. Elementy zapewniające bezpieczeństwo pasażerów i kierowców. Np. systemy monitoringu, system natychmiastowego zgłaszania niebezpieczeństwa, system reagowania w sytuacjach zagrożenia. 2. Elementy wpływające na dobrostan pasażerów i innych użytkowników przestrzeni miejskiej; nie wystarczą zielone dachy na wybranych przystankach. Przestrzeń miejska musi sprzyjać zdrowiu i dobremu samopoczuciu (nie tylko parki) Ograniczenie szarej betonozy np. przepuszczalne nawierzchnie chodników, ścieżek rowerowych zamiast technologii inwazyjnych może ocalić drzewa przed zamieraniem.”;
- „Brak intuicyjnej aplikacji mobilnej dla użytkowników komunikacji miejskiej, brak sieci bus pasów szczególnie w centralnej części miasta, brak sygnalizacji świetlnej priorytetowej dla autobusów”;
- „Wiaty przystankowe, chodniki, przejścia dla pieszych”;
- „Siatka połączeń pamięta czasy wielkich zakładów produkcyjnych, od lat w szafach MZDiK leżą opracowania wskazujące jak należy zmienić trasy wybranych linii.”;
- „Wszystkie”;
- „Tak, różnorodność taboru dostosowana do linii i pory usługi”.

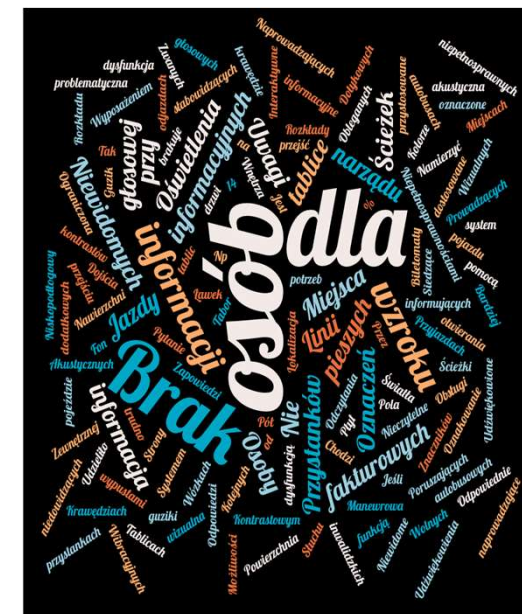
Aż 40 osób (66,7%) nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

**W pytaniu 24: Czy przystanki przystosowane są do potrzeb osób z ograniczeniami? Na to pytanie odpowiedziało 46 ankietowanych (76,7%). Głosy były mocno podzielone, bo aż 26 osób (43,3%) zaznaczyło „TAK” a 20 osób (33,3%) odpowiedź „Nie”. 14 respondentów wskazało jakich elementów brakuje lub należało by zmienić ich zdaniem, aby przystanki były przystosowane do potrzeb osób z ograniczeniami. Były to m.in.:**

- „Fon, pola uwagi brak oznaczeń dla osób z dysfunkcją narządu wzroku brak ścieżek linii prowadzących do przejść dla Piesznych, brak znaczników miejsca, brak akustycznych wibracyjnych informacji dla osób z funkcją narządu wzroku i słuchu, informujących o kolorze światła na przejściu dla pieszych”;
- „Płyty fakturowych z wypustkami, oświetlenia”;
- „Informacja o odjazdach, przyjazdach, rozkłady jazdy, interaktywne”;
- „Dodatkowych tablic informacyjnych dla osób niewidomych i niedowidzących”
- „Np. wolnych ławek w bardziej obleganych miejscach”;
- „Ścieżki naprowadzające, guziki przy tablicach informacyjnych, jeśli chodzi o osoby z dysfunkcją wzroku to trudno jest namierzyć guzik do otwierania drzwi od zewnętrznej strony pojazdu.”;
- „Brak możliwości odczytania rozkładu jazdy przez osoby niewidome. Tablice informacyjne nie są udźwiękowione. Dla osób słabowidzących tablice są nieczytelne”;
- „Udźwiękowania, kontrastów”;

- „Brakuje informacji głosowej dla osób niewidomych tj. linii naprowadzających tak zwanych ścieżek dotykowych”;
- „Lokalizacja bywa problematyczna”;
- „Ograniczona powierzchnia manewrowa dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, brak pół uwagi przy krawężniach przystanków”.
- „Odpowiednie oznakowanie przystanków, dojścia i krawędzie oznaczone za pomocą fakturowych oznaczeń nawierzchni, oświetlenia), System głosowych i wizualnych zapowiedzi o kolejnych przystankach autobusowych, Biletomaty przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych, Miejsca siedzące w autobusach dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami”;
- „Informacja wizualna i akustyczna o nadjeżdżającym pojeździe”;
- „Tabor niskopodłogowy z kontrastowym wyposażeniem wnętrza i systemem informacji głosowej,”.

14 osób (23,3%) nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.



**W pytaniu 30: Jakie ma Pan/Pani sugestie dotyczące poprawy dostępności komunikacji miejskiej dla osób z ograniczeniami? 17 respondentów (28,3%) zasugerowało m.in:**

- „Nowe przystanki oświetlone i z powierzchnią przystosowaną pod osoby z ograniczeniami”;
- „Strona MZDiK jest niedostępna cyfrowo. Obecna sytuacja jest dyskryminująca dla osób ze szczególnymi potrzebami - np. korzystających z czytników ekranowych. Budowa ścieżek prowadzących i punktów uwagi ułatwiających dotarcie do przystanku. Informacja głosowa o numerze podjeżdżającego autobusu i kolejnych przystankach podczas podróży poprawiłaby mobilność osób słabowidzących/niewidomych.”;
- „Wprowadzić piloty otwierające drzwi autobusu i informujące o numerze nadjeżdżającego pojazdu. Wprowadzić zewnętrzne komunikaty głosowe informujące o numerze i kierunku pojazdu, który nadjechał. Udźwiękować tablice informacyjne -głośniczek umieścić w takim miejscu by informacja była słyszalna dla zainteresowanego i nie zakłócała spokoju innym”;
- „Informacja głosowa z autobusów”;
- „Przeszkolenie personelu, kierowców autobusów, aby zwracali uwagę na osoby z białymi łaskami np. w taki sposób, że kierowca otwiera pierwsze drzwi i np. informuje o tym jaka linia podjechała”;
- „Możliwość zgłaszania w systemie - operatorowi, kierowcy - o tym, że w określonym miejscu i czasie będzie osoba/osoby potrzebujące wsparcia”;
- „Rozważyć inny tabor i zasady quasi taxi finansowane wspólnie ...”.

43 osób (71,7%) nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

## **PODSUMOWANIE – SPOSÓB ROZPATRZENIA UWAG I WNIOSKÓW PRZEZ MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I KOMUNIKACJI**

**Wypełniono 60 ankiet oraz zgłoszono 54 uwagi ustnie, podczas spotkań konsultacyjnych.**

**Po analizie odpowiedzi z ankiet dotyczących dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz innych elementów infrastruktury wymagających poprawy, zostaną wprowadzone działania będące postulatami ankietowymi w zakresie ułatwień dla tej grupy pasażerów przy zadaniach przygotowywanych do realizacji z Programu Polska Wschodnia:**

### **1. Zwiększenie dostępności przystanków.**

W ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej zostaną wybudowane przystanki: Jana Pawła II/Michalczewskiego w kierunku Żakowic, Wierzbicka/Gospodarcza w kierunku Południa, Kielecka/Inwestycyjna w dwóch kierunkach, pętla Malczew przy ul. Sołtykowskiej, pętla przy ul. Paderewskiego/Andersa (w ramach węzła Os. Gołębiów), pętla przy ul. Sycyńskiej (w ramach węzła Os. Południe).

Wybudowane przystanki poprawią dostępność do komunikacji.

### **2. Przebudowa płyt peronowych przystanków.**

Wyposażenie płyt peronowych przystanków w linie naprowadzające oraz pola uwagi wykonane z płytek lub kostek brukowych z wypustkami. Dodatkowo zostaną zastosowane krawężniki typu peronowego, których konstrukcja ułatwia wejście do autobusów z uwagi na wyższą wysokość od standardowego krawężnika.

### **3. Wiaty przystankowe.**

Wiaty przystankowe zostaną wyposażone w podświetlane gabloty informacyjne, ułatwiające czytelność informacji pasażerskiej po zmroku. W gablotach zostaną umieszczone informacje takiej jak przepisy porządkowe, cennik biletów, mapy w sieć komunikacyjną, rozkłady jazdy. Ponadto ławka do siedzenia zostanie skrócona, aby powiększyć przestrzeń pod dachem dla osób na wózkach inwalidzkich lub dla wózków dziecięcych.



#### **4. Wprowadzenie do ruchu autobusów niskopodłogowych z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych**

Planowany jest zakup 10 szt. autobusów niskopodłogowych (z dostępem do siedzeń z poziomu niskiej podłogi) klasy maxi z napędem elektrycznym. Autobusy zostaną wyposażone w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, tj. systemem głosowych i wizualne zapowiedzi przystanków. Zapowiedzi wizualne będą prezentowane na tablicach podsufitowych, ekran LCD 22 cale (2 szt.) obecnie jest jeden ekran - poprawa widoczności. Tablica boczna z numerem linii dla niedowidzących umieszczona w oknie pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami. Tablice zewnętrzne będą prezentowały treść w kolorze białym na czarnym tle - zwiększenie kontrastu. Poręcze, uchwyty, krawędzie w kolorze żółtym, kontrastowym. Autobusy zostaną wyposażone w kasownik umożliwiający zakup biletu przy użyciu karty płatniczej (odpowiednik biletomatu). Dodatkowo autobusy zostaną wyposażone w system zapowiedzi głosowych na zewnątrz (informacja o numerze linii i kierunku jazdy aktywowana przy pomocy pilota lub kierowcy autobusu) - tej funkcji obecnie nie posiadają autobusy.

Ponadto zostaną zakupione urządzenia systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej i Karty Miejskiej, które zostaną zamontowane w użytkowanych autobusach jako doposażenie istniejących autobusów. Nastąpi wymiana urządzeń na nowsze modele (kasowniki z ekranem dotykowym), w tym umożliwiające zakup biletu przy użyciu karty płatniczej (kasownik z terminalem płatniczym) - zwiększenie dostępności biletowej, poprawa jakości informacji pasażerskiej poprzez montaż drugiej sztuki ekranu LCD 22 cale.

## **5. Zwiększenie dostępności cyfrowej**

Opracowanie aplikacji na urządzenia mobilne - karta miejska w telefonie. Aplikacja na urządzenia mobile będzie umożliwiać zakup biletów na komunikację miejską oraz strefę płatnego parkowania. Ponadto będzie to serwis informacyjny z zakresu komunikacji miejskiej wyposażony w planer podróży. Aplikacja zostanie wykonana zgodnie ze standardami dla osób niewidomych lub niedowidzących.

## **6. Priorytety dla komunikacji miejskiej**

W ramach priorytetów dla komunikacji miejskiej zostanie wprowadzony system obszarowego zarządzania ruchem (ITS). Sygnalizacje świetlne zostaną wyposażone w dedykowane urządzenia zapewniające komunikację pomiędzy autobusem a sterownikiem sygnalizacji świetlnej, w efekcie czego autobusy będą mogły otrzymać szybciej zielone światło, zatem ulegnie skróceniu czas przejazdu.

## **7. Rozbudowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej**

W ramach rozbudowy Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zostanie zamontowanych 20 szt. tablic przystankowych. Tablice te będą prezentować rozkład jazdy w czasie rzeczywistym. Kolor diód biały na czarnym tle. Tablice zostaną wyposażone w system głosowego odczytu przez lektora treści informacji prezentowanej na tablicy. Aktywacja odczytu przy użyciu przycisku na słupie wsporczym oraz przy użyciu pilota. Lokalizacja słupów wsporczych będzie analizowana pod kątem możliwości terenowych, skrajni drogi, dostępności i możliwości skorzystania z przycisku aktywującego odczyt głosowy informacji prezentowanych na tablicy.



#### **8. Budowa węzła przesiadkowego: Plac Kotlarza, Os. Południe, Os. Gołębiów.**

Budowa węzłów przesiadkowych ułatwi dokonywanie przesiadek pomiędzy liniami miejskimi lub pomiędzy komunikacją miejską a kolejową. Rozmieszczenie przystanków w ramach węzłów przesiadkowych będzie przedmiotem analizy pod kątem możliwości terenowych i technicznych.

#### **9. Zwiększenie dostępności sieci dystrybucji biletów**

W ramach zadania polegającego na modernizacji infrastruktury przystankowej, 15 szt. przystanków zostanie wyposażona w biletomaty stacjonarne.

**10. W ramach zadania polegającego na modernizacji infrastruktury przystankowej ok. 100 przystanków zostanie wyposażona w kosze na śmieci przystosowane do segregacji odpadów.**

## **Zagadnienia podniesione w trakcie spotkań konsultacyjnych, a które są realizowane:**

### **1. Stosowanie tablic bocznych dla niedowidzących z numerami linii w autobusach.**

Tablice umieszczone są w świetle pierwszego okna z boku autobusu. Rozwiązanie to jest stosowane od wielu lat, a każdy nowo kupowany pojazd posiada taką tablicę. Autobusy stare posiadają specjalne uchwyty do umieszczenia numerów linii w formie papierowej.

2. Umieszczanie map z siecią komunikacyjną na przystankach. W chwili obecnej 72 szt. przystanków jest wyposażona w mapy prezentujące sieć komunikacyjną.

### **Przebudowa strony internetowej Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji**

Na chwilę obecną MZDiK jest w trakcie prowadzenia postępowania na budowę nowej strony internetowej. Zgodnie ze Szczegółowym Opisem Przedmiotu Zamówienia nowa strona będzie musiała spełniać wytyczne dotyczące dostępności treści internetowych dla osób z niepełnosprawnościami.

Pełne odwzorowanie zgłoszonych uwag znajduje się w załączniku nr 4 do sprawozdania z konsultacji społecznych.

LINK: <https://bip.radom.pl/ra/wladze-miasta/zarzadzenia-prezydenta/68468,Nr-3002024-w-sprawie-przeprowadzenia-konsultacji-spoecznych-na-terenie-miasta-R.html>



G Ł O S U J E M Y  
D E C Y D U J E M Y  
T W O R Z Y M Y  
R A D O M

KONSULTACJE  
SPOŁECZNE



URZĄD MIEJSKI W RADOMIU – WYDZIAŁ PROMOCJI MIASTA, KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ I TURYSTYKI

WIELOOSOBOWE STANOWISKO DS. KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ

26-600 Radom, ul. Żeromskiego 53 (p. 104), tel. 48 36 20 277,279; konsultacje@umradom.pl

[www.konsultacje.radom.pl](http://www.konsultacje.radom.pl)