

KAROL GOCYŁA

mgr inż., Zarząd Transportu Metropolitalnego, Katowice
ul. Barbary 21a, e-mail:
kgocyla@metropoliaztm.pl

ALEKSANDER SOBOTA

dr hab., inż. prof. PŚI, Zarząd Transportu Metropolitalnego,
e-mail: asobota@metropoliaztm.pl

RENATA ŻOCHOWSKA

dr hab., inż. prof. PŚI, Politechnika Śląska, Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, Katowice
ul. Z. Krasińskiego 8, e-mail:
Renata.Zochowska@polsl.pl

WIATA PRZYSTANKOWA – DEFINICJA, UWARUNKOWANIA PRAWNE I KLASYFIKACJA¹

Streszczenie: Artykuł dotyczy wiat przystankowych i związanych z nimi zagadnień z zakresu ich definicji, uwarunkowań prawnych budowy, zróżnicowania typów oraz autorskiej propozycji ich klasyfikacji. We wstępie wskazano na konieczność wprowadzania coraz większej liczby udogodnień dla pasażerów, które mają przyczynić się do zmiany podziału zadań przewozowych w kierunku zwiększenia udziału liczby podróży realizowanych transportem publicznym, co jest realizowane poprzez m.in. wyposażanie przystanków transportu zbiorowego w wiaty. Ponadto wskazano na konieczność wprowadzenia standardów budowy i wyposażenia wiat przystankowych, co aktualnie realizują niektóre, największe ośrodki miejskie w Polsce. By możliwe było wprowadzenie standaryzacji rozwiązań, należy zacząć od wprowadzenia powszechnie stosowanej definicji wiaty przystankowej. W tym zakresie artykuł wskazuje na dużą różnorodność dotychczasowych propozycji oraz brak jednego, ogólnie przyjętego i stosowanego terminu. Z tego względu zaproponowano autorską definicję wiaty przystankowej odnoszącą się do jej podstawowego przeznaczenia, wyposażenia, konstrukcji, charakteru lokalizacji oraz zakresu stosowania. Ponadto, przedstawiono przegląd literaturowy definicji wiaty przystankowej. Następnie w artykule przedstawiono obowiązujące przepisy dotyczące budowy wiat przystankowych oraz wskazano na brak ich definicji w systemie prawnym w Polsce. Budowa wiat przystankowych osadzona jest w przepisach z zakresu Prawa budowlanego, Rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz pomocniczo, w zakresie określenia czym są wiaty, w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, lecz w żadnym z tych ani innych zbadanych dokumentach nie odnaleziono definicji wiaty przystankowej. Dalej wskazano na różnorodność kształtu, funkcji, użytych materiałów czy dodatkowego wyposażenia wiat przystankowych wraz z przykładami stosowanych rozwiązań. Kluczowe znaczenie przy ich budowie ma przede wszystkim funkcja, jaką ma spełniać wiata, która zazwyczaj determinowana jest przez jej lokalizację oraz wolę i możliwości instytucji, do których należy jej budowa. Następnie zaprezentowano autorską propozycję klasyfikacji wiat przystankowych i ich wyposażenia. Klasyfikacja ma na celu wskazanie minimalnego zespołu cech pozwalających określić podstawową typologię wiat przystankowych oraz określenie minimalnego standardu wyposażenia, który zaspokoi większość potrzeb pasażerów związanych z przejazdami publicznym transportem zbiorowym. Na końcu artykułu wskazano na konieczność stworzenia definicji i standardów, pomimo różnorodności rozwiązań, w zakresie wiat przystankowych oraz występowanie luki formalnej i badawczej dotyczącej tego zagadnienia.

Słowa kluczowe: transport miejski, transport zbiorowy, wiata przystankowa.

Wprowadzenie

Funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego we współczesnym świecie jest zorientowane na wprowadzanie coraz większej liczby udogodnień dla pasażerów, które mają przyczynić się do zmiany podziału zadań przewozowych w kierunku zwiększenia udziału liczby podróży realizowanych właśnie transportem publicznym. Organizatorzy odpowiedzialni za to działanie stosują wiele narzędzi usprawniających i podnoszących jakość podróży autobusem, tramwajem, trolejbusem lub pociągiem. Do najważniejszych z nich zaliczyć można między innymi dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb pasażerów, rozwój narzędzi integracji, nowoczesne technologie sprzedażowe i technologie dystrybucji informacji oraz stosowanie wysokiej jakości infrastruktury przystankowej. Przykładem ostatniego działania jest wyposażanie przystanków transportu zbiorowego w wiaty, które mają za zadanie przede wszystkim chronić pasażerów przed warunkami atmosferycznymi i podnieść komfort oczekiwania na pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Jak widać, w wielu miastach Polski i świata stosowane są wiaty o różnej konstrukcji, wielkości, funkcjonalności i wyposażeniu. Co więcej, w świetle przeprowadzonego przeglądu literatury stwierdza się brak standaryzacji, zarówno w odniesieniu do lokalizacji wiat, jak i ich wyposażenia. W Polsce tylko nieliczne podmioty związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego opracowały wytyczne w tym zakresie. Są to między innymi ZTM Poznań [1], ZTM Warszawa [2], Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot [3], Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia [4]. Autorzy dostrzegają więc potrzebę wypracowania ustandaryzowanych wytycznych, które mogą być stosowane również w innych miastach Polski. Niemniej jednak zauważyć można, że u podstaw braku takich dokumentów leżą inne powody. Należą do nich na przykład brak definicji wiaty przystankowej, niewystarczające regulacje prawne czy brak typologii. Powyższe zagadnienia zostały zaprezentowane w dalszej części artykułu.

Definicje wiaty przystankowej

Według Słownika języka polskiego [5] definicja to wyjaśnienie znaczenia wyrazu, pojęcia lub całego wyrażenia. W technice definiowanie pojęć ma bardzo duże znaczenie dla właściwego rozumienia przedmiotu, procesu czy technologii. W związku z powyższym niezbędnym jest opracowanie ujednoliconej definicji wiaty przystankowej.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2023. Wkład autorów w publikację: K. Gocyla 34%, A. Sobota 33%, R. Żochowska 33%.

Przeprowadzone studia literaturowe wykazały dużą różnorodność w zakresie definiowania wiaty przystankowej. Jej główną rolą jest zapewnienie ochrony przed warunkami atmosferycznymi pasażerom oczekującym na przystankach komunikacji zbiorowej na przejazd określonym środkiem transportu. Ponadto stanowi narzędzie budowania estetyki danego otoczenia. Według Pawła Kossakowskiego [6] typowa wiat przystankowa składa się zazwyczaj z zadaszenia opartego na elementach nośnych, najczęściej słupów oraz ścian ochraniających przed zewnętrznymi czynnikami, jak deszcz czy wiatr. Część wiat wyposażona jest również w gablotę reklamową lub inną powierzchnię ekspozycyjną umożliwiającą ich komercyjne oraz niekomercyjne wykorzystanie. Coraz częściej można też spotkać wiaty wyposażone w elementy multimedialne, jak elektroniczny panel informacyjny czy elektroniczną tablicę wyświetlającą godziny przyjazdu pojazdów. Wielopłaszczyznowe zastosowanie wiaty przystankowej ma swoje odbicie w jej definicji, jako [7] *osłona dla pasażerów przebywających na przystankach autobusowych, trolejbusowych, tramwajowych czy peronach kolejowych. Wiaty przystankowe zalicza się do zbioru obiektów małej architektury miejskiej, czyli do tak zwanych mebli miejskich*. Poza tym stanowią również element infrastruktury systemu publicznego transportu zbiorowego.

W ujęciu transportowym P. Kossakowski [8] formułuje definicję wiaty przystankowej jako *integralnego elementu systemu transportu zbiorowego zarówno w Polsce, jak i w wielu innych krajach świata. Traktowane i kojarzone są przede wszystkim jako obiekty służące ochronie pasażerów przebywających na przystankach komunikacji miejskiej przed opadami atmosferycznymi i podmuchami wiatru*. W innej publikacji tego autora [6] pojawia się również definicja wiaty przystankowej jako *obektu, który służy ochronie pasażerów przebywających na przystankach komunikacji miejskiej, obejmującej transport autobusowy, trolejbusowy, tramwajowy oraz kolejowy. Wiaty przystankowe klasyfikowane są jako obiekty małej architektury, wchodzące w skład tzw. mebli miejskich, będących obiektami przede wszystkim funkcjonalnymi, które (...) kształtują także przestrzeń i architekturę miejską*. Jednocześnie wskazano, iż *integralnym, użytkowym elementem wiat przystankowych jest ich wyposażenie obejmujące oznaczenie przystanku, rozkład jazdy, znak przystanku odpowiedni dla jego danego typu, ławkę dla pasażerów i ewentualnie gabloty reklamowe i ekspozycyjne*.

W związku z rozwojem sztucznej inteligencji, autorzy tekstu postanowili również wykorzystać to narzędzie do wskazania definicji wiaty przystankowej. Na postawione pytanie o definicję wiaty przystankowej strona internetowa, [9] wykorzystująca narzędzia sztucznej inteligencji w przeglądaniu zasobów internetu, podaje następującą definicję: *Wiatą przystankową nazywamy osłonięte miejsce na przystanku komunikacji miejskiej, które zapewnia ochronę przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (deszczem, śniegiem, wiatrem). Wiaty przystankowe często posiadają dach, boczne ściany oraz siedzenia dla pasażerów, a także mogą zawierać informacje o rozkładzie jazdy i inne udogodnienia. Są one zazwyczaj umieszczone w strategicznych lokalizacjach, takich jak ruchliwe ulice, centra miast lub osiedla. Wiaty przystankowe są istotnym elementem infrastruktury transportowej, zapewniając pasażerom komfort i bezpieczeństwo podczas oczekiwania na transport publiczny*.

Jednostka organizacyjna samorządu terytorialnego Wielkiego Londynu wpływająca na kształtowanie technik i procesów związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego – „Transport for London” – podaje w Wytycznych dotyczących projektowania przystanków autobusowych z ułatwieniami dostępu [10] następującą definicję: *Wiat przystankowa ma chronić ludzi przed ekstremalnymi warunkami pogodowymi oraz posiadać oświetlenie, które pomoże im poczuć się bezpieczniej. Zamontowane miejsce do siedzenia ma zapewnić pomoc pasażerom z ograniczoną mobilnością, którzy nie korzystają z wózków inwalidzkich oraz osobom starszym i niepełnosprawnym*².

Mając powyższe na uwadze, wydaje się, że w definicji wiaty przystankowej powinno znaleźć się odniesienie do jej podstawowego przeznaczenia, wyposażenia, konstrukcji, charakteru lokalizacji, zakresu stosowania.

Dla potrzeb niniejszego artykułu przyjęto zatem, że wiat przystankowa jest to obiekt budowlany, niezwiązany trwale z gruntem, o konstrukcji umożliwiającej sprawną wymianę pasażerów publicznego transportu zbiorowego. Obiekt ten zlokalizowany jest na przystanku i wyposażony w elementy infrastruktury ułatwiającej podróżowanie, podnoszące komfort oraz kształtujące estetykę otoczenia w celu zwiększenia udziału liczby podróży wykonywanych z wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego.

Uwarunkowania prawne budowy wiat przystankowych

Sytuacja prawna dotycząca budowy wiat przystankowych zmieniała się wraz z biegiem lat. Do 2020 roku obowiązującym rozwiązaniem umożliwiającym rozpoczęcie budowy wiaty przystankowej była konieczność dokonania zgłoszenia do odpowiedniego organu administracji architektoniczno-budowlanej. Wówczas budowa ta nie wymagała uzyskania stosownego pozwolenia. W obecnie obowiązującym Prawie budowlanym [11] zapisano³, że budowa wiat przystankowych i peronowych nie wymaga pozwolenia na budowę, a także zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej. Jest to jedna z najistotniejszych regulacji dotyczących wiat przystankowych. Niestety zawarty w ustawie zapis nie definiuje pojęcia wiaty przystankowej.

Zagadnienia prawne związane z przystankami transportu zbiorowego, regulowane są zapisami Rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych [12]. W świetle tych przepisów ustalono, że:

- część drogi przeznaczona jest do ruchu i obsługi pojazdów transportu zbiorowego,
- w miejscu przystanku transportu zbiorowego projektuje się peron,
- długość peronu dostosowuje się do długości i natężenia ruchu pojazdów transportu zbiorowego,
- szerokość peronu dostosowuje się do prognozowanej liczby i rodzaju użytkowników przystanku w godzinach szczytu oraz sposobu dojścia do peronu.

² Oryginalne brzmienie definicji (j.ang): *The shelter will protect people from extremes of weather with lighting to help them feel more secure. Seating is provided to assist mobility impaired passengers that do not use wheelchairs, such as ambulant disabled and older passengers.*

³ art. 29 ust. 2 Prawo budowlane.

Celem powyższych zapisów Rozporządzenia [12] jest spełnienie warunków określonych dla drogi dla pieszych oraz umożliwienie użytkownikom przystanku bezpiecznego i komfortowego wejścia i wyjścia z pojazdu transportu zbiorowego. W Rozporządzeniu tym również nie określono definicji, a także regulacji związanych z zasadami budowy wiat przystankowych. Zatem przy budowie wiat należy stosować także zapisy z Rozporządzenia [12], dotyczące minimalnych wymagań dla skrajni chodnika. Zgodnie z nimi na peronie przystankowym, w części przeznaczony do ruchu pieszych, zachowuje się skrajnię chodnika. Szerokość skrajni chodnika jest równa szerokości chodnika, a wysokość skrajni powinna być nie mniejsza niż 2,50 m. Za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem dopuszcza się zmniejszenie wysokości skrajni w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane. Sama regulacja w zakresie skrajni odnosi się jednak do części peronu przystankowego, a nie bezpośrednio do wiat przystankowych.

W polskim prawodawstwie kwestie nazewnictwa wiat były przedmiotem wielu rozważań. W artykule [13] Wojciech Gwóźdź wskazuje, że zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z 18 sierpnia 2016 roku (sygn. akt II SA/Po 1151/15) wiata na pewno nie jest budynkiem. Wiatę od budynku odróżnia przede wszystkim to, że jest ona pozbawiona wszystkich albo większości przegród zewnętrznych. Najczęściej jej podstawowym elementem konstrukcyjnym (konstrukcją nośną), na którym osadzony jest dach, są słupy wiążące budowlę z gruntem. Sąd wskazał również, że wiata jest obiektem budowlanym:

- a) niezwiązanym trwale z gruntem,
- b) niewydzielonym z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych,
- c) nieposiadającym fundamentów lub dachu.

Przy czym dla uznania obiektu budowlanego za wiatę wystarczające jest spełnienie przynajmniej jednej z tych przesłanek.

Powyższe, pomimo iż nie dotyczy wiat przystankowych, może być wskazówką dla interpretacji przez sądy również odnoszącą się do definicji wiaty przystankowej (nie budynek, a obiekt budowlany, niezwiązany z gruntem, czasami brak przegród budowlanych).

W świetle przeprowadzonych studiów obowiązujących w Polsce aktów prawnych nie znaleziono innych zapisów regulujących zagadnienia związane z budową wiat przystankowych, ponad te przedstawione. Na tym tle wyraźnie uwiadcza się brak definicji wiaty przystankowej w systemie prawnym w Polsce.

Różnorodność wiat przystankowych – przykłady

Wiata przystankowe cechuje różnorodność kształtu, funkcji, użytych materiałów czy dodatkowego wyposażenia. Ponadto, poprzez swój indywidualny charakter i lokalizację, często są narzędziem oraz elementem kształtującym estetykę danego miejsca. Dlatego też podczas studiów literaturowych nie znaleziono informacji o typach wiat przystankowych, jak również trudno zidentyfikować standardy w zakresie kon-

strukcji, wyposażenia, budowy czy innych aspektów związanych z funkcjonowaniem wiat.

W świetle przeprowadzonego przez autorów rozeznania, większość wiat przystankowych to proste w formie konstrukcje, gdzie głównym czynnikiem decydującym o ich wyglądzie jest koszt wykonania. Większość władarzy miast dąży jednak do pewnej unifikacji rozwiązań dla wiat przystankowych stosowanych na obszarze ich działania. Spośród szerokiego wachlarza kształtów, wyposażenia, funkcji zauważono pewne dominujące rozwiązania.

Poza kryterium ekonomicznym, przekładającym się na powszechność przedstawionego na fot. 1 typu wiaty, dostrzeżono również, że czynnikami, którymi kierują się decydenci przy wyborze określonych rozwiązań, jest rodzaj wykorzystanego materiału w konstrukcji wiaty, a także jej wyposażenie.



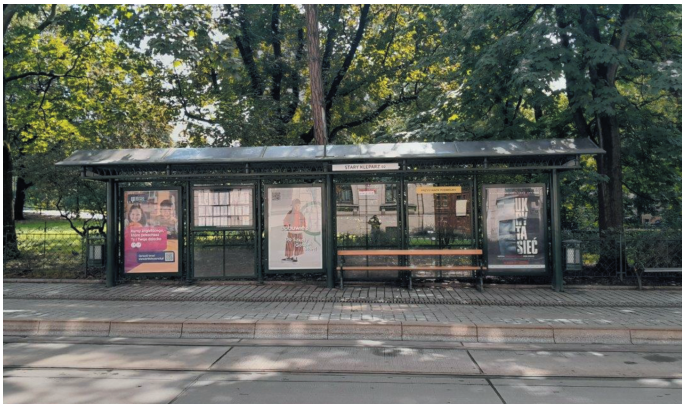
Fot. 1. Przykład jednej z najczęściej stosowanych wiat przystankowych – wiata na przystanku Milowice Pętla w Sosnowcu. Źródło: Zarząd Transportu Metropolitalnego (Fot. ze zbiorów ZTM)

Powszechnie spotykanym materiałem do wykonania konstrukcji wiat jest zabezpieczona przed korozją stal (patrz fot. 1). Stosowane są również wiata o konstrukcji wykonanej ze stopów aluminium [6], które charakteryzuje się właściwościami antykorozyjnymi. Jednak ze względu na swoją cenę oraz cechy fizyczne wiata przystankowe wykonane z aluminium mogą być problematyczne w utrzymaniu (np. konieczność naprawy wiaty przystankowej po dewastacji). Dach wiaty przystankowej wykonany jest przeważnie z płyt z poliwęglanu litego lub komorowego, natomiast ściany tworzone są ze szkła hartowanego.

W odniesieniu do estetyki danego miejsca wiata przystankowe są narzędziami, które mogą ją kształtować. Uwarunkowania urbanistyczno-architektoniczne miejsc, gdzie posadowione mogą być wiata, również nie przyczyniają się do standaryzacji rozwiązań. W wielu miastach spotyka się inny kształt wiat przystankowych zlokalizowanych w obszarach centralnych o historycznej zabudowie, a inny poza nią. Na przykład w Krakowie obowiązuje następujący standard wiat przystankowych [14]:

- a) Wiata „podstawowa” – typ wiaty w kolorze szarym o konstrukcji aluminiowej możliwy do stosowania na terenie całej Gminy Miejskiej Kraków poza lokalizacjami przewidzianymi dla wiat stylowych;

- b) Wiata „stylowa” – typ wiaty w kolorze zielonym o konstrukcji aluminiowej stosowany na przystankach w ścisłym centrum Krakowa w rejonie Plant Krakowskich;
- c) Wiata „stylizowana” – typ wiaty w kolorze szarym o konstrukcji aluminiowej stosowany na przystankach w ścisłym centrum Krakowa oraz w rejonach o zabudowie o charakterze zabytkowym;
- d) Wiata „premium” – typ wiaty o konstrukcji aluminiowej charakteryzujący się nowoczesną formą architektoniczną mającą za zadanie podnieść wartość estetyczno-wizualną lokalizacji, jak i samej inwestycji;
- e) Wiata „dodatkowa” – typ wiaty o konstrukcji stalowej stosowany na terenach poza ścisłą zabudową i na obrzeżach gminy,
 - co zostało przedstawione na przykładzie Krakowa na fotografiach 2 i 3.



Fot. 2. Przykład wiaty „stylowej” na przystanku Stary Kleparz w Krakowie. (Fot. ze zbiorów ZTM)



Fot. 3. Przykład wiaty „premium” na przystanku Sławka w Krakowie. (Fot. ze zbiorów ZTM)

Inny przykład pokazujący wiatę jako narzędzie kształtowania estetyki danego miejsca zaprezentowano na fotografii 4, który ukazuje wiatę przystankową podkreślającą sportowy charakter okolicy przy stadionie sportowym w Tychach.

W zakresie dodatkowego wyposażenia wiat przystankowych również trudno znaleźć opracowanie wskazujące na niezbędne minimum czy pożądaną maksimum stosowanych rozwiązań. W zależności od możliwości technicznych, finansowych, przyjętego modelu budowy wiat, dodatkowe wyposażenie może przyjąć różnorodną formę. Na przykład mogą to być panele multimedialne, ładowarki USB, elementy pozwalające na montaż zieleni miejskiej, panele fotowoltaiczne, moduły Wi-Fi. Przykładem wiaty przystankowej posiadającej

dotkliwe wyposażenie jest wiat zlokalizowana na przystanku Katowice AWF, przedstawiona na fotografii 5.

Jak można zauważyć, przekrój stosowanych rozwiązań przy budowie wiat przystankowych jest bardzo szeroki. Kluczowe znaczenie ma funkcja, jaką ma spełniać wiat. Z kolei funkcja ta zazwyczaj determinowana jest przez jej lokalizację oraz wolę i możliwości instytucji, do których należy ich budowa na danym obszarze. Nie ma jednego, uniwersalnego rozwiązania: konstrukcja i wyposażenie wiaty zależy od jej indywidualnego charakteru i możliwości organizacyjnych jej właściciela. Dlatego próba unifikacji w tym obszarze stanowi duże wyzwanie dla badaczy i naukowców.



Fot. 4. Przykład wiaty wpisującej się w estetykę miejsca – wiata na przystanku Tychy Stadion w Tychach. (Fot. ze zbiorów ZTM)



Fot. 5. Przykład wiaty z dodatkowym wyposażeniem – wiata na przystanku Katowice AWF w Katowicach. Źródło: Zarząd Transportu Metropolitalnego. (Fot. ze zbiorów ZTM)

Autorska propozycja klasyfikacji wiat przystankowych i ich wyposażenia

Mając na uwadze zidentyfikowaną lukę badawczą w postaci braku klasyfikacji wiat przystankowych i ich wyposażenia, proponuje się do jej opracowania uwzględnienie cech wiat przedstawionych w tabeli 1.

Powyższe wydaje się w minimalnym stopniu wskazywać na zespół cech pozwalający określić podstawową typologię wiat przystankowych. Część wskazanych elementów należy do wyposażenia montowanego opcjonalnie – siedzisko, oświetlenie, gabłota rozkładowa, znak drogowy. Jednakże, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia pasażerowi odpowiedniego standardu podczas oczekiwania na przyjazd pojazdu publicznego transportu zbiorowego, należy przyjąć, że wiat wyposażona w powyższe elementy zaspokaja większość potrzeb pasażerów transportu publicznego.

Tabela 1

Przykładowe kryteria klasyfikacji wiat przystankowych ze względu na ich cechy		
Lp.	Cechy wiaty przystankowej	Przykładowe typy wiat przystankowych
1.	Sposób zabudowy (konstrukcja modułu)	– wymiary bocznych ścian o wartościach standardowych tj. ok. 190 cm wysokości x 125 cm szerokości, przystosowanych do ekspozycji dwóch plakatów o wymiarach 180 x 120 cm; – wymiary bocznych ścian o wartościach mniejszych niż standardowe, wymagające wprowadzenia niestandardowych rozwiązań konstrukcyjnych, np. poprzez zastosowanie wiaty posiadającej krótszą szerokość ścian bocznych, dzięki czemu niemożliwy jest montaż gabloty reklamowej; – wymiary skrajni dla pasażerów mierzone od podłoża do dolnej krawędzi dachu wynoszące 2,50 m, w przypadku gdy wiatła zlokalizowana jest na chodniku (przepis regulowany Rozporządzeniem [12]); skrajnia definiuje minimalną wysokość, nie określa maksymalnej wysokości, niemniej jednak autorzy nie rekomendują stosowania wyższych wiat przystankowych, ponieważ konstrukcja nie będzie zapewniać należytej ochrony przed wiatrem, deszczem i śniegiem; – wymiary skrajni dla pasażerów mierzone od podłoża do dolnej krawędzi dachu wynoszące 2,20 m, w przypadku gdy wiatła zlokalizowana jest poza skrajnią chodnika; stawianie wiat przystankowych wyższych niż 2,20 m nie jest zalecane z uwagi na brak należytej ochrony przed wiatrem, deszczem i śniegiem (niższe wiaty z kolei mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników).
2.	Rodzaj materiału	– stal, – szkło hartowane, – drewno. – aluminium, – szkło laminowane, – poliwęglan, – cegła/pustak,
3.	Liczba modułów (rozumianych jako wydzielona przestrzeń na tylnej ścianie wiaty, w której można zamontować szybę chroniącą pasażerów przed warunkami atmosferycznymi)	– dwumodułowe, – trzymodułowe, – czteromodułowe, – wielomodułowe.
4.	Sposób oświetlenia	– oświetlenie zamontowane w wiacie; – bez własnego oświetlenia, przy wykorzystaniu oświetlenia pochodzącego z latarni miejskiej; – bez oświetlenia.
5.	Występowanie i sposób montażu siedzisk	– co najmniej jedna ławka do siedzenia, – co najmniej jedno, pojedynczo montowane krzeselko na wsporniku, – co najmniej jedna ławka wspornikowa umożliwiająca oparcie się pasażera, – brak siedziska.
6.	Występowanie gabloty rozkładowej	– z gablotą zamontowaną na tylnej ścianie wiaty przystankowej, – bez gabloty z rozkładem jazdy w wiacie przystankowej, ale informacja o rozkładzie jazdy jest umiejscowiona na słupku lub zewnętrznej gablocie umiejscowionych w bezpośrednim otoczeniu wiaty przystankowej.
7.	Spójność kształtu konstrukcji wiaty przystankowej z estetyką otoczenia	– konstrukcja dedykowana otoczeniu, – konstrukcja typowa, nie dedykowana otoczeniu.
8.	Sposób montażu znaku D-15, D-16 lub D-17	– na wysięgniku na dachu wiaty przystankowej, – na słupku zlokalizowanym w bezpośrednim otoczeniu wiaty.

Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie

Z powyższego artykułu wynika, iż w przestrzeni publiczno-prawnej brakuje jednej, obowiązującej wszystkich interesariuszy, definicji wiat przystankowych. Związane jest to z szerokim wachlarzem rozwiązań stosowanych przy ich budowie oraz z możliwościami organizacyjnymi ich właścicieli. Pomimo dowolności rozwiązań zauważyć można, że obecnie utrzymuje się trend sprzyjający budowie wiat przystankowych o konstrukcji stalowej, aluminiowej lub stalowo-aluminiowej, wypełnionych szybami ze szkła hartowanego, posiadających przynajmniej zadaszenie. Są to stosunkowo lekkie konstrukcje, stanowiące obiekt architektury, zazwyczaj niezwiązany stale z gruntem. Ponadto zdarzają się wiaty przystankowe o bardzo szczególnej,

zależnej od intencji właściciela stylistyce, które służą budowaniu obiektów o pożądanej estetyce miejsca w otoczeniu, w jakim się znajdują.

Pomimo iż nie istnieje prawna definicja wiaty przystankowej, jej budowa jest osadzona w formalnoprawnych regulacjach i przepisach, wymagających stosowania. Wiaty często posiadają dodatkowe wyposażenie wpływające na komfort oczekiwania na podróż, przede wszystkim w zakresie ochrony przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Wprowadzenie jednej definicji wiaty przystankowej przyczyniłoby się do możliwości standaryzacji rozwiązań, a także dałoby podstawę do tworzenia odstępstw wynikających z indywidualnego charakteru miejsc, jakiego oczekują ich właściciele. Ponadto taka definicja ułatwiłaby proces budowy, montażu i utrzymania wiat przystankowych przez podmioty za nie odpowiedzialne – co zapewne miałyby wyraz, na przykład w postępowaniach przetargowych przeprowadzanych przez władze publiczne. Definicja wiaty przystankowej mogłaby stanowić czynnik łączący wspólne prace wielu różnych podmiotów nad tym zagadnieniem. Również na gruncie naukowym nie znaleziono prac badawczych podejmujących w kompleksowy sposób problematykę wiat przystankowych.

Literatura

1. *Podstawowe wytyczne dla projektowanej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego*, Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu oraz zespół Pełnomocnika Prezydenta ds. estetyki Miasta, 2018.
2. *Wytyczne organizacji przystanków autobusowych w Warszawie, Etap IV Wynikowa Propozycja Wytycznych*, ZTM Warszawa, 2015.
3. *Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych na Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot, w tym w zakresie elementów tzw. „małej architektury” i oznakowania*, Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, 2017.
4. *Wytyczne dotyczące infrastruktury publicznego transportu zbiorowego*, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, 2022.
5. <https://sjp.pl/definicja>.
6. Kossakowski P., *Zagadnienia formalnoprawne realizacji wiat przystankowych oraz przykłady nowoczesnych obiektów wykonanych w Polsce*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2013, nr 11.
7. https://pl.wikipedia.org/wiki/Wiata_przystankowa, 2023.
8. Kossakowski P., *Wiaty przystankowe w transporcie zbiorowym w Polsce – aspekty projektowe i wykonawcze*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2013, nr 12.
9. definicja wiaty przystankowej., <https://talkai.info/pl/chat/>.
10. *Accessible bus stop design guidance revised edition 2017 (Wytyczne dotyczące projektowania przystanków autobusowych z ułatwieniami dostępu, wydanie poprawione 2017)*, Mayor for London, Transport for London, 2017.
11. Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518).
13. Gwóźdź W. *Wiaty wiacie nierówna: O czym trzeba wiedzieć, by ją postawić bez sporów z urzędem*, Dziennik Gazeta Prawna (wydanie elektroniczne), <https://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/1081599,kiedy-wiata-bez-zgloszenia-a-kiedy-konieczne-pozwolenie.html>, 2017.
14. *Wytyczne dla wiat przystankowych*, Załącznik nr 8 do Zarządzenia nr 117/2019 Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 6 września 2019 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania wytycznych w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań realizowanych przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, 2019.