

UCHWAŁA NR IV/26/2026
MŁODZIEŻOWEJ RADY MIASTA GDAŃSKA
z dnia 23 września 2026 roku

w sprawie wyrażenia opinii do przeniesienia przystanku Hucisko i wyników konsultacji

Na podstawie § 8 ust. 4 i § 9 ust. 4 Statutu Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska stanowiącego załącznik do Uchwały nr XI/177/11 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie powołania Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska (DZ. Urz. Woj. Pom. z 2011 Nr 87 poz. 1792, z 2015 r. poz. 2878, z 2015 r. poz. 3142, z 2017 r. poz. 3971, z 2019 r. poz. 4307, z 2021 poz. 4665) uchwała się, co następuje:

§ 1.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zwraca uwagę na skutki testowego przesunięcia przystanku Hucisko z dotychczasowej lokalizacji przy jezdni na ulicę Podwale Grodzkie oraz potrzebę zapewnienia odpowiednich warunków jego funkcjonowania w nowym miejscu.

§2.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska dostrzega korzyści wynikające z obecnej lokalizacji przystanku, w szczególności możliwość ograniczenia czasu przejazdu autobusów poprzez ominięcie części utrudnień związanych z ruchem drogowym i kongestią.

§3.

Jednocześnie Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska uważa, że zmiana lokalizacji przystanku powinna uwzględniać bezpieczeństwo i komfort wszystkich jego użytkowników, w szczególności pieszych, pasażerów o ograniczonej mobilności oraz osób z niepełnosprawnościami wzroku i ruchu.

§4.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zwraca uwagę, że obecna infrastruktura w rejonie przystanku, w szczególności wąski i nierówny ciąg pieszy prowadzący do jego lokalizacji, nie zapewnia odpowiednich warunków do swobodnego i bezpiecznego przemieszczania się pasażerów.

§5.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska podkreśla potrzebę zapewnienia pełnej dostępności przystanku Hucisko dla osób z niepełnosprawnościami, w szczególności poprzez zastosowanie odpowiednich elementów infrastruktury dla osób niedowidzących i niewidomych oraz poprawę warunków poruszania się osób korzystających z wózków lub innych urządzeń wspomagających mobilność.

§6.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zauważa również, że obecna lokalizacja przystanku, oddalona od dotychczasowego połączenia z terenem parku, a także położona w rejonie skarpy i za kolejnym przejściem dla pieszych wyposażonym w sygnalizację świetlną, wpływa na wygodę i dostępność przystanku dla pasażerów.

§7.

W przypadku utrzymania przystanku Hucisko w obecnej lokalizacji Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zwraca się do właściwych jednostek Miasta Gdańska o przeprowadzenie działań mających na celu kompleksowe dostosowanie jego otoczenia, w szczególności poprzez:

1. zapewnienie dostępności przystanku dla osób z niepełnosprawnościami, w tym wykonanie odpowiednich elementów naprowadzających i ostrzegawczych;
2. poprawę stanu technicznego i parametrów chodnika prowadzącego do przystanku, w tym jego wyrównanie oraz, w miarę możliwości, poszerzenie;
3. przeniesienie lub zapewnienie w nowej lokalizacji wiaty przystankowej;
4. przeniesienie lub zapewnienie sprawnego i czytelnego systemu informacji pasażerskiej;
5. wykonanie odpowiedniego zabezpieczenia od strony skarpy, w szczególności poprzez montaż barierki ochronnej;
6. przeanalizowanie możliwości poprawy organizacji ruchu pieszego w rejonie przystanku w celu ograniczenia konfliktów między oczekującymi pasażerami a osobami przemieszczającymi się chodnikiem (taka separacja wymuszona była w poprzedniej lokalizacji).

§8.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zwraca się również o przeanalizowanie wpływu zmiany lokalizacji przystanku na dostępność transportu publicznego dla jego dotychczasowych użytkowników oraz o uwzględnienie tych wniosków przy podejmowaniu decyzji dotyczących docelowej lokalizacji przystanku.

§9.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska podkreśla, że celem niniejszej uchwały nie jest kwestionowanie potrzeby usprawnienia przejazdu komunikacji miejskiej w rejonie Huciska, lecz wskazanie konieczności pogodzenia sprawności transportu zbiorowego z bezpieczeństwem, dostępnością i komfortem pasażerów w tym młodej.

§8.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zwraca się również o przeanalizowanie statystyk przez nią zebranych obecnych w uzasadnieniu oraz o uwzględnienie nich przy podejmowaniu decyzji dotyczących docelowej lokalizacji przystanku.

§10.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący
Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska**

/-/Szymon Cisek

Uzasadnienie

Przeniesienie przystanku Hucisko z dotychczasowej lokalizacji przy jezdni na ulicę Podwale Grodzkie jest zmianą, którą należy oceniać zarówno z perspektywy sprawności komunikacji miejskiej, jak i codziennych doświadczeń pasażerów. Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska dostrzega korzyści wynikające z nowej organizacji ruchu, w szczególności możliwość ograniczenia opóźnień autobusów poprzez ominięcie części utrudnień związanych z kongestią. Jednocześnie zmiana wpłynęła na sposób korzystania z przystanku przez część pasażerów i stworzyła nowe problemy dotyczące dojścia, dostępności oraz organizacji przestrzeni.

W celu poznania rzeczywistych doświadczeń użytkowników przeprowadzono dwa rodzaje rozpoznania. Pierwsze zostało wykonane w szkole radnego Gabriela Klonowskiego i objęło 43 osoby, które przed przesunięciem przystanku korzystały z Huciska jako miejsca przesiadki na autobus. Drugie rozpoznanie przeprowadzono bezpośrednio na nowej lokalizacji przystanku w dwóch turach i objęło ono 57 przypadkowo spotkanych osób oczekujących lub korzystających z tego miejsca. Badania miały charakter lokalny i rozpoznawczy, dlatego nie należy traktować ich jako reprezentatywnej sondażowej oceny opinii wszystkich pasażerów. Ich celem było zebranie doświadczeń osób faktycznie korzystających z przystanku oraz wskazanie problemów, które wymagają dalszej analizy.

W pierwszym badaniu, obejmującym 43 osoby, ustalono, że:

- 28 osób po przesunięciu przystanku zrezygnowało z dotychczasowej przesiadki na Hucisku i zmieniło sposób podróżowania, między innymi zaczynając korzystać z Dworca Głównego;
- 6 osób nadal korzystało z przesiadki na Hucisku, ale deklarowało niechęć wobec zmiany;
- 9 osób nadal korzystało z rozwiązania i pozostawało obojętnych wobec zmiany;
- żadna z 43 osób nie wskazała, że nowe położenie przystanku ułatwiło jej codzienną podróż;
- 10 osób wiedziało wcześniej o istnieniu przejścia podziemnego prowadzącego w rejon nowej lokalizacji.

W drugim rozpoznaniu, przeprowadzonym na nowym przystanku wśród 57 osób, ustalono, że:

- 53 osoby trafiły na nowy przystanek za pierwszym razem dzięki oznaczeniom znajdującym się na chodniku;
- 21 osób spośród badanej grupy oceniało zmianę jako obojętną;
- 27 osób nie było zadowolonych ze zmiany, lecz nadal korzystało z nowego przystanku;
- 6 osób deklarowało zadowolenie z obecnej lokalizacji;
- 23 osoby wiedziały o istnieniu schodów prowadzących w stronę Forum Gdańsk i znały ich kierunek;
- 35/36 osób dotarło na przystanek od strony Tarczy Huciska przez przejścia dla pieszych;
- 13 osób dotarło przez tunel lub schody;
- 4/5 osób przyszło od strony Dworca Głównego lub Długich Ogrodów;
- 17 osób wiedziało, że jedną z przyczyn przeniesienia przystanku było ograniczenie opóźnień i kongestii;
- w odpowiedziach na pytanie "jaka jest najważniejsza rzecz, którą przekazałbyś projektantom?", często pojawiały się uwagi dotyczące nierównego chodnika i trzęsienia autobusu podczas przejazdu autobusu po kamiennej nawierzchni;
- ocena ile osób wcześniej korzystających z Huciska zmieniła przyzwyczajenia transportowe i przesiada się w innym miejscu jest niemożliwa do oceny w tej grupie.

W zestawieniu odpowiedzi dotyczących oceny zmiany na nowym przystanku występuje różnica jednej osoby względem liczby respondentów, dlatego Rada traktuje te dane jako materiał orientacyjny, a nie ścisłe badanie statystyczne.

Zebrane wyniki pokazują, że zmiana lokalizacji przystanku w istotny sposób wpłynęła na część jego dotychczasowych użytkowników. Szczególnie znaczące jest to, że spośród 43 osób, które wcześniej korzystały z Huciska jako punktu przesiadkowego, 28 zmieniło swoje przyzwyczajenia. Oznacza to, że ponad połowa badanej grupy przestała korzystać z dotychczasowej formy przesiadki. Wśród tych osób pojawiała się między innymi korzystanie z Dworca Głównego. Z punktu widzenia planowania transportu jest to sygnał, że przesunięcie przystanku może wpływać nie tylko na wygodę pojedynczego przejścia, ale również na rozkład pasażerów pomiędzy różnymi punktami przesiadkowymi.

Jednocześnie w badanej grupie nie pojawiła się ani jedna osoba, która wskazałaby, że nowe położenie ułatwiło jej podróż. Nie oznacza to, że żadnemu użytkownikowi Huciska zmiana nie przyniosła korzyści, ponieważ grupa 43 osób nie obejmuje wszystkich pasażerów. Wynik ten pokazuje jednak, że wśród dotychczasowych użytkowników objętych badaniem głównym skutkiem zmiany było pogorszenie lub brak poprawy indywidualnego sposobu podróżowania.

Podobny sygnał płynie z drugiego rozpoznania. Spośród 53 osób, które odpowiedziały na pytanie dotyczące oceny zmiany, 27 było niezadowolonych, 21 obojętnych, a 6 zadowolonych. Oznacza to, że zdecydowanie większa część badanej grupy nie wskazywała na poprawę wynikającą z nowej lokalizacji. Jednocześnie należy pamiętać, że były to osoby już korzystające z nowego przystanku, a więc grupa różniąca się od 43 wcześniejszych użytkowników. Wyniki obu badań należy więc traktować jako dwa uzupełniające się obrazy funkcjonowania rozwiązania.

Istotne jest również zestawienie danych dotyczących znajomości przejścia podziemnego. W grupie 43 dotychczasowych użytkowników tylko 10 osób znało tę trasę, natomiast wśród 53 osób badanych na nowym przystanku 23 osoby wiedziały o istnieniu schodów i znały ich kierunek. Można więc zauważyć, że część pasażerów korzystających już z nowej lokalizacji jest lepiej zaznajomiona z alternatywnym dojściem. Nadal jednak ponad połowa badanej grupy go nie знаła. W ocenie Rady oznacza to, że przejście podziemne nie może być traktowane jako rozwiązanie, które samo w sobie neutralizuje wydłużenie dojścia od strony części kierunków.

Podobnie należy ocenić znajomość przyczyn przesunięcia. Tylko 17 z 53 osób wiedziało, że rozwiązanie ma przynosić korzyści związane z ograniczeniem opóźnień i kongestii. Może to świadczyć o tym, że korzyść dotycząca funkcjonowania całej sieci nie jest dla pasażerów bezpośrednio widoczna. Jest to naturalne, ponieważ osoba korzystająca z przystanku ocenia przede wszystkim własną podróż, a nie wpływ lokalizacji na płynność ruchu autobusów w dalszej części trasy.

Rada zwraca jednocześnie uwagę, że z części kierunków dojścia obecna lokalizacja jest rzeczywiście korzystniejsza. Dla osób korzystających z przejścia podziemnego nie nastąpiło wydłużenie drogi, a nowy przystanek znajduje się około 50 metrów bliżej schodów. O około 50 metrów krótsza jest również droga od strony Nowych Ogrodów. Zmiana nie jest zatem jednoznacznie niekorzystna, lecz jej wpływ jest uzależniony od miejsca, z którego pasażer dociera na przystanek.

Inaczej wygląda sytuacja osób dochodzących od strony przystanków tramwajowych 12 i 13 oraz Bramy Wyżynnej. Dla nich trasa wydłużyła się o około 150 metrów. W przypadku

codziennej przesiadki dodatkowy odcinek jest pokonywany wielokrotnie, dlatego jego znaczenie jest większe niż wynikałoby to z samej wartości odległości. Jeszcze istotniejsze staje się to w przypadku osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska dostrzega problem nie tylko w długości dojścia, ale przede wszystkim w jego jakości. Nowy przystanek znajduje się przy wąskim i nierównym chodniku, który w godzinach większego ruchu musi jednocześnie służyć pieszym oraz oczekującym pasażerom. W przypadku większego skupienia ludzi może dojść do ograniczenia możliwości swobodnego przejścia. Sytuacja ta jest szczególnie istotna w przypadku młodzieży podróżującej w grupach, ale również osób starszych oraz pasażerów z ograniczoną mobilnością.

Warunki te mają jeszcze większe znaczenie dla osób z niepełnosprawnościami. Poprzedni przystanek był wyposażony w elementy dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami wzroku i ruchu. Obecnie brakuje między innymi odpowiednich elementów fakturowych i ostrzegawczych dla osób niewidomych i niedowidzących. Nierówny i wąski chodnik może natomiast znacząco utrudniać poruszanie się osobom korzystającym z wózków. Dodatkowym utrudnieniem jest konieczność pokonania przejścia dla pieszych przy jednej z sygnalizacji świetlnych.

Nie mniej istotne jest usytuowanie przystanku przy skarpie. W przypadku utrzymania tej lokalizacji konieczne jest zapewnienie odpowiedniego zabezpieczenia od jej strony. Bariarka ochronna powinna ograniczać ryzyko przypadkowego wejścia w stronę skarpy i jednocześnie porządkować przestrzeń oczekiwania. Jest to szczególnie ważne w sytuacji, gdy większa liczba pasażerów gromadzi się na ograniczonej powierzchni.

Poprzednia lokalizacja posiadała również przewagę w postaci bezpośredniego sąsiedztwa parku. Park mógł stanowić dodatkowe miejsce oczekiwania dla pasażerów, którzy nie mieścili się bezpośrednio przy przystanku. Obecna lokalizacja nie zapewnia analogicznej przestrzeni, dlatego Rada ma obawy, czy wszyscy pasażerowie będą mogli bezpiecznie i komfortowo oczekiwać na autobus w przypadku większego natężenia ruchu.

Jeżeli obecna lokalizacja ma pozostać miejscem docelowym, powinna zostać kompleksowo dostosowana. W szczególności konieczne jest poprawienie i wyrównanie chodnika, a w miarę możliwości jego poszerzenie, zapewnienie elementów dostępności dla osób niewidomych i niedowidzących, poprawa warunków poruszania się osób na wózkach, zapewnienie wiaty oraz czytelnego systemu informacji pasażerskiej, a także wykonanie zabezpieczenia od strony skarpy. Należy również uporządkować strefę oczekiwania w taki sposób, aby pasażerowie nie blokowali głównego ciągu pieszego.

Ważnym elementem pozostaje informacja o alternatywnych drogach dojścia. Skoro 53 z 57 osób trafiły na nowy przystanek dzięki oznaczeniom umieszczonym na chodniku, oznacza to, że oznakowanie odgrywa istotną rolę w organizacji nowej lokalizacji. Jednocześnie liczba osób znających przejście podziemne pokazuje, że konieczne może być dalsze poprawienie informacji kierującej do tego połączenia. Nie rozwiąże to jednak problemów wynikających z samego stanu infrastruktury.

Na ocenę nowej lokalizacji wpływa również kwestia nawierzchni. W dotychczasowym miejscu autobusy przez lata wyjeżdżały koleiny w asfalcie i doprowadziły do zużycia jezdni. Nie można jednak zakładać, że podobny problem nie pojawi się w przypadku nawierzchni kamiennej. O jej odporności decyduje również konstrukcja znajdująca się pod powierzchnią. Z tego względu

przed utrzymaniem regularnego ruchu autobusowego na Podwalu Grodzkim Młodzieżowa rada rekomenduje sprawdzić, czy podbudowa jest odpowiednio przygotowana do powtarzalnych obciążeń ciężkich pojazdów. Jest to szczególnie istotne dlatego, że naprawa kamiennej nawierzchni może być bardziej skomplikowana niż wyrównanie asfaltu.

Wśród pasażerów pojawiały się także uwagi dotyczące wstrząsów podczas przejazdu autobusu po kamieniach. Rada nie przesądza, że sam materiał nawierzchni jest niewłaściwy, ani nie uznaje się tego problemu za znaczący.

Na funkcjonowanie przystanku wpływa ponadto dojście od strony Bramy Wyżynnej. Ze względu na sposób zatrzymywania się autobusów i przebieg ciągów pieszych trasa prowadząca do nowej lokalizacji nie zawsze jest intuicyjna. Może to powodować, że część pasażerów zamiast przechodzić przez Hucisko wybierze Dworzec Główny jako miejsce przesiadki. Taki kierunek zmian był widoczny również w wynikach badania grupy 43 osób.

Autor uchwały zwraca na tę kwestię także uwagę na podstawie własnego doświadczenia z korzystania z tego połączenia do zeszłego roku, kiedy zmienił miejsce zamieszkania. W tamtym okresie, po wysiadaniu z autobusu w rejonie Bramy Wyżynnej, przechodził pieszo przez Hucisko i korzystał z przejść dla pieszych, aby dotrzeć do przystanku autobusowego znajdującego się w poprzedniej lokalizacji. Taki sposób przesiadki wynikał z naturalnego przebiegu podróży - po wyjściu z autobusu dojście prowadziło w stronę Huciska, a następnie bezpośrednio do miejsca, w którym można było kontynuować podróż autobusem. Taka przesiadka była krótsza czasowo niż przesiadka na dworcu, a także przyjemniejsza przez oczekiwanie w parku. Teren przy dworcu jest strasznie zabetonowany co jest nieprzyjemne.

Po przesunięciu przystanku sytuacja jest bardziej skomplikowana. Autobusy zatrzymują się na początku zatoczki, natomiast przebieg ciągu pieszego prowadzącego w kierunku schodów i przejścia podziemnego wymaga przejścia przez przejście przy Bramie Wyżynnej, które wtedy jest daleko. Dodatkowo nie tworzy się od strony Bramy Wyżynnej jednej, oczywistej linii dojścia. W praktyce oznacza to, że osoba, która wysiadła w rejonie Bramy Wyżynnej i chce przesiąść się na autobus, musi nie tylko przejść dodatkowy odcinek, ale również odnaleźć właściwy kierunek dalszej drogi. Samo przejście przy Bramie Wyżynnej prowadzi bowiem w sposób naturalny dokładnie na ciąg pieszy prowadzący do schodów, ale przy zatrzymaniu na początku zatoczki jest daleko. Może to powodować, że dla części pasażerów prostszą i bardziej przewidywalną decyzją będzie kontynuowanie podróży do Dworca Głównego i dokonanie przesiadki właśnie tam.

Ma to znaczenie szczególnie w przypadku osób, które regularnie dokonują przesiadki i znają wcześniejszy układ. W starej lokalizacji sposób podróży był dla nich utrwalonym schematem: wysiadanie, przejście przez Hucisko i dalsza podróż autobusem. Po zmianie konieczne jest poznanie nowego przebiegu trasy i podjęcie dodatkowej decyzji dotyczącej wyboru właściwego dojścia. Jeżeli alternatywne przejście podziemne jest przy tym mało znane, a jego dojście nie jest dla wszystkich intuicyjne, część pasażerów może zrezygnować z dotychczasowej przesiadki. Jest to tym bardziej prawdopodobne, jeżeli alternatywny punkt, taki jak Dworzec Główny, pozwala na wykonanie przesiadki w sposób bardziej oczywisty. Należy przy tym spojrzeć, że mimo skrócenia czasu przejazdu między Dworcem Głównym a Huciskiem opcja przesiadki na dworcu jest czasowo dłuższa niż przesiadka na Hucisku przed zmianą, co sprawdziliśmy eksperymentalnie.

Obserwacja ta ma dla autora charakter osobisty i nie jest traktowana jako samodzielny dowód przesądzający o ocenie rozwiązania. Jest ona jednak istotnym uzupełnieniem wyników

przeprowadzonych badań, w których część osób deklarowała zmianę miejsca przesiadki właśnie na Dworzec Główny. W tym zakresie osobiste doświadczenie autora pozostaje zgodne z ogólnym problemem wskazanym przez respondentów, czyli trudniejszym i mniej intuicyjnym dojściem od strony Bramy Wyżynnej.

W ocenie Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska kluczowe jest więc spojrzenie na cały czas podróży pasażera, a nie wyłącznie czas przejazdu autobusu. Jeżeli autobus zyskuje na płynności, ale pasażer traci czas na dodatkowym dojściu lub zmienia punkt przesiadkowy, korzyść z punktu widzenia użytkownika jest mniejsza. Szczególnie istotne jest to dla młodzieży, która często korzysta z kilku środków transportu i w dużej mierze jest zależna od komunikacji miejskiej.

Jednocześnie Rada nie kwestionuje samej potrzeby usprawnienia ruchu autobusów. Ograniczenie kongestii i poprawa punktualności są istotnymi korzyściami dla całego systemu. Celem uchwały jest natomiast wskazanie, że korzyści te powinny zostać osiągnięte przy zachowaniu odpowiednich standardów bezpieczeństwa, dostępności i komfortu pasażerów.

W przypadku utrzymania obecnej lokalizacji należy więc dążyć do stworzenia kompletnej infrastruktury przystankowej, a nie pozostawienia miejsca w charakterze rozwiązania tymczasowego. Równocześnie zasadne jest monitorowanie liczby pasażerów, zachowań przesiadkowych, stanu chodnika i nawierzchni oraz funkcjonowania przestrzeni w godzinach największego natężenia ruchu.

Przeprowadzone badania powinny zostać potraktowane jako materiał uzupełniający oficjalne dane miasta. Nie przesądzają one samodzielnie o docelowej lokalizacji, ale wskazują konkretne problemy, które można i należy zweryfikować. Szczególną uwagę należy zwrócić na zmianę zachowań 28 z 43 wcześniejszych użytkowników, ograniczoną znajomość przejścia podziemnego oraz problemy zgłaszane przez pasażerów dotyczące chodnika, nawierzchni i dostępności.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska uważa, że ostateczna decyzja powinna uwzględniać zarówno efekty przeniesienia dla transportu autobusowego, jak i skutki dla pasażerów. Jeżeli obecne miejsce można dostosować tak, aby zachować sprawniejszy przejazd autobusów, a jednocześnie zapewnić bezpieczny i dostępny ciąg pieszy, odpowiednią przestrzeń oczekiwania i infrastrukturę przystankową, takie rozwiązanie może być zasadne. Jeżeli natomiast okaże się to niemożliwe, należy ponownie przeanalizować inne warianty lokalizacji w tym powrót do początkowej.

Rada stoi na stanowisku, że sprawność komunikacji autobusowej i jakość przestrzeni pieszej nie powinny być traktowane jako cele wzajemnie sprzeczne. Przystanek Hucisko powinien umożliwiać sprawne zatrzymanie autobusu, ale jednocześnie zapewniać bezpieczne dojście, możliwość wygodnego oczekiwania i przesiadki oraz dostępność dla osób o różnych potrzebach.

W związku z powyższym Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska zwraca się o uwzględnienie wyników przeprowadzonych przez nią badań, doświadczeń użytkowników oraz warunków technicznych przy podejmowaniu decyzji dotyczącej docelowej lokalizacji przystanku Hucisko. Zdaniem Rady właściwym kierunkiem jest dążenie do rozwiązania, które zachowa korzyści wynikające z ograniczenia opóźnień autobusów, a jednocześnie zapewni bezpieczeństwo, dostępność i komfort pasażerów, w tym młodzieży oraz osób z niepełnosprawnościami.

Autor: Gabriel Klonowski