

PRZESTRZEŃ
PUBLICZNA
PRZYJAZNA
SENIOROM

Poradnik RPO

Warszawa 2015

**Przestrzeń Publiczna Przyjazna Seniorom
Poradnik RPO**

Autor:

Dr hab. inż. arch. Marek Wysocki, Politechnika Gdańska, Centrum Projektowania Uniwersalnego

Redakcja merytoryczna:

prof. Maria Zrałek

Wydawca:

Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich
al. Solidarności 77, 00-090 Warszawa

www.rpo.gov.pl

Infolinia Obywatelska 800 676 676

© Copyright by Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich
Warszawa 2015

ISBN 978-83-65029-12-6

Oddano do składu w czerwcu 2015 r.

Podpisano do druku w lipcu 2015 r.

Nakład: 1500 egz.

Projekt okładki:

Grey Group

Opracowanie DTP, korekta, druk i oprawa:

ARW A. Grzegorzczuk

www.grzeg.com.pl

SPIS TREŚCI

Wstęp.....	5
1. Wprowadzenie	7
2. Podstawy prawne	12
2.1. Dokumenty prawa międzynarodowego	12
2.2. Dokumenty prawa krajowego.....	15
3. Zadania samorządu.....	17
4. Standardy dostępności w przestrzeni publicznej	21
4.1. Projektowanie przyjazne wszystkim	21
4.2. Zakresy obniżonej funkcjonalności	23
4.3. Środowisko zurbanizowane przyjazne wszystkim	26
4.4. Strukturalny system orientacji w przestrzeni	28
4.5. System informacji w przestrzeni publicznej.....	31
4.6. Przyjazne seniorom ciągi piesze w przestrzeni publicznej.....	36
4.6.1. Parametry ciągów pieszych.....	36
4.7. Komunikacja zbiorowa	44
4.7.1. Przystanki komunikacji zbiorowej.....	44
4.7.2. Integracyjne węzły komunikacyjne	46
4.7.3. Transport przyjazny osobom starszym	48
4.8. Pokonywanie różnic wysokości w terenie	50
4.8.1. Schody	50
4.8.2. Pochylnie.....	53
4.9. Tereny rekreacyjne.....	57
4.9.1. Dostosowanie parków publicznych	57
4.9.2. Publiczny plac zabaw nie tylko dla dzieci	58
4.9.3. Ogrody sensoryczne	59
5. Dobre praktyki w Polsce	61
5.1. Projekt Q-AGEING w Polsce.....	61
5.2. Konkurs „samorząd przyjazny seniorom”	62
5.2.1. Lublin: miasto przyjazne seniorom.....	63
5.2.2. Warszawa: przestrzeń przyjazna seniorom	65
5.2.3. Gdynia: testowanie przestrzeni miejskiej i dialog obywatelski.....	66
5.2.4. Kluczbork: rewitalizacja miejsc publicznych.....	68
5.2.5. Czechowice-Dziedzice: miejsce spotkań ponad granicami	70
5.2.6. Wieliczka: lepsza przestrzeń dla seniorów	71
6. Podsumowanie	73
7. Bibliografia.....	75
8. Dodatek A: system fakturowy dla osób niewidomych	78
9. Streszczenie	81
10. O autorze.....	83

WSTĘP

Samorząd terytorialny w Polsce ma ogromne zasługi w realizacji praw człowieka i praw obywatelskich. Szczególnie należy podkreślić jego dbałość w okresie całej, już ponad 25-letniej, historii o potrzeby osób starszych i osób z niepełnosprawnościami. Borykając się często z problemami finansowymi, nigdy nie zapominał o najłabszych, potrzebujących wsparcia. Za to należą mu się wyrazy uznania i wdzięczności.

Jednocześnie zdarzały i zdarzają się przykłady niezbyt chwalebnych zachowań władz lokalnych. Wynikające może nie tyle ze złej woli, co z bezradności, braku dostatecznej wiedzy, wsparcia ze strony specjalistów. Także z braku odpowiednich przykładów i wzorców działania, do których można by nawiązać. Przez to zmarnowano sporo publicznych pieniędzy, a co za tym idzie – przyczyniono się do społecznej krzywdy odbierając wielu osobom szansę na samodzielność, ograniczając ich udział w życiu publicznym. Prawa człowieka bowiem to dzisiaj dla wielu ludzi bardzo konkretne kwestie: dostępność przychodni, banku, kościoła, możliwość zrealizowania swoich praw wyborczych, łatwość poruszania się na wózku inwalidzkim.

Globalna zmiana podejścia do osób z niepełnosprawnościami, którą Polska poświadczyła swoją ratyfikacją Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych, dzieje się lokalnie, tu i teraz. Dlatego słowa wdzięczności należą się tym samorządom, które to rozumieją i np. nie brukują rynków w sposób, który uniemożliwia swobodne korzystanie z przestrzeni publicznej. Tym zarządom szpitali, którzy pamiętają, że nie można zamawiać niskich, dekoracyjnych siedzisk bez oparcia dla osób czekających godzinami na wizytę u lekarza, nawet jeśli te siedziska mają bardzo interesujący design. Również tym architektom i projektantom, którzy zdobyli wiedzę z projektowania uniwersalnego i potrafią nie tylko odpowiednio umieścić napisy ostrzegawcze, ale i zadbać o to, aby były one dostępne dla osób na wózku. Którzy wiedzą również, jaką szerokość muszą mieć przejścia i ścieżki, aby można było korzystać z nich z asystentem czy przy pomocy balkonika. Projektowanie dekoracyjnych chodników poniżej 2 metrów szerokości, jak wiadomo, nie ma sensu.

Niniejszą publikację kierujemy do tych wszystkich osób i instytucji, które z troską myślą o podnoszeniu standardów naszego życia – wspólnego życia.

Zamieszczone w poradniku informacje zawierają dwie warstwy materiału: jedną o charakterze podstawowym, swoiste minimum do realizacji w każdej gminie. I drugą, jako program dla bardziej zaawansowanych, przykłady dla najlepszych samorządów, które chciałyby zrobić coś więcej niż minimum, np. zbudować ogród sensoryczny.

Mam nadzieję, że publikacja będzie też użytecznym źródłem informacji dla studentów architektury, rehabilitacji i polityki społecznej, pokazując im konkretne problemy związane z dostępnością przestrzeni publicznej. Podpowiadając, co robić, aby uniknąć zbędnego lub przedwczesnego zamykania osób starszych i osób z niepełnosprawnością w ośrodkach opiekuńczych i domach pomocy społecznej.

Publikacja ma charakter otwarty, dlatego bardzo proszę Czytelników o uzupełnianie tego materiału, zarówno o krytyczne uwagi, jak i nowe, nie znane nam przykłady dobrych

praktyk. Chodzi o to, żebyśmy wspólnie zbudowali rzetelną i użyteczną mapę przestrzeni publicznej. Wiem, że lokalnie takie projekty już powstają, np. podczas pobytu w Bydgoszcy otrzymałam od starszego mieszkańca na wózku zrobioną przez niego wielkim nakładem pracy mapę dostępności tego miasta dla seniorów i osób niepełnosprawnych. Ważne jest właśnie to, żeby brać pod uwagę praktyczny punkt widzenia, odnieść się do faktów, bez przekłamań i hipokryzji. Wskazać np. efektywne atrapy pochylni i podjazdów, z których nigdy żaden „wózkowicz” nie będzie w stanie skorzystać, czy budzące gorycz oznaczenia instytucji jako „przyjaznych niepełnosprawnym” a w rzeczywistości dla nich niedostępnych.

Pamiętajmy, że rzeczy wielkie dzieją się w rzeczach małych, a sprawy globalne w lokalnych.

Irena Lipowicz

Rzecznik Praw Obywatelskich

1. WPROWADZENIE

Procesy demograficzne ostatnich lat zwiększają zainteresowanie problematyką starości w kontekście zmian społecznych, kulturowych i ekonomicznych. Rok 2012 był ogłoszony Europejskim Rokiem Aktywnego Starzenia i Solidarności Międzypokoleniowej i dał impuls do głębszych rozważań o roli ludzi starszych w zmieniającym się demograficznie społeczeństwie. Wiele konferencji i dyskusji poświęconych było również problemowi przestrzeni życiowej seniorów oraz barier w realizowaniu idei aktywnego starzenia. Są różne rodzaje przestrzeni, ale jednym z ważniejszych zagadnień jest przestrzeń publiczna, w której osoby o różnych potrzebach społecznych, fizycznych czy poznawczych mogą realizować indywidualne i zbiorowe aspiracje.

Skala problemu starzenia się społeczeństwa urosła do rangi kwestii o strategicznym znaczeniu dla wielu krajów, w tym również Polski. Z jednej strony nastąpiło wydłużenie czasu trwania życia, co należy przypisać osiągnięciom cywilizacyjnym – rozwojowi medycyny, a z drugiej strony zmienił się model funkcjonowania osób starszych. Również podniesienie wieku emerytalnego kształtuje inny obecnie model funkcjonowania osób starszych. Zwiększa się także liczba ludzi starszych legitymujących się wyższym wykształceniem, co przekłada się na większe aspiracje i zapotrzebowanie na różnego typu formy aktywności. Problem nie dotyczy już tylko terenów wiejskich, gdzie osoby starsze stanowiły często większość, co wynikało z migracji młodych osób do większych miejscowości za lepiej płatną lub jakąkolwiek pracą. Teraz coraz bardziej zauważa się, że problem starzejącego się społeczeństwa dotyka również miasta lub nawet całe kraje. Według prognoz Departamentu Spraw Ekonomicznych i Społecznych ONZ Polska będzie w 2060 najstarszym krajem europejskim, gdzie odsetek ludzi 60+ będzie wynosił 36,2% (*Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat, World Population Prospect, the 2008 Revision*).

Światowa Organizacja Zdrowia definiuje „aktywne starzenie się” jako proces optymalizacji szans w sferze zdrowia, aktywnego uczestnictwa oraz bezpieczeństwa w celu poprawy jakości życia osób starzejących się (*Active Ageing: A Policy Framework, WHO 2002*).

Seniorzy zainteresowani są coraz częściej udziałem w różnych formach kształcenia (realizacja idei *Life Long Learning*), ale także uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych i integracyjnych, w tym w wydarzeniach o charakterze wypoczynkowo-rekreacyjnym i sportowym. Coraz więcej osób w podeszłym wieku mieszka samotnie, często wynika to z konieczności, ale także coraz częściej jest świadomym wyborem seniora. Wielu seniorów chce funkcjonować samodzielnie i aby to zrealizować – muszą jak najdłużej zachować swoją aktywność zarówno fizyczną, jak i społeczną. Badania statystyczne wykazują, że większość tych osób pomimo dobrej sprawności intelektualnej posiada ograniczenia w mobilności, które wpływają często z obniżonej percepcji zmysłów: słuchu, wzroku, a także też powonienia czy dotyku. Określa

się, że ok. 30% populacji osób w wieku powyżej 60 roku to osoby z różnego typu niepełnosprawnością. W XX wieku dokonała się rewolucja w długowieczności. Średnia długość życia w momencie narodzin wzrosła do 66 lat, jest to wzrost o 20 lat w porównaniu z rokiem 1950 i zwiększy się o kolejne 10 lat do 2050 roku. Sama liczba osób powyżej 60 roku życia wzrośnie na świecie z około 600 milionów w 2000 r. do prawie 2 miliardów w 2050 roku, a odsetek starszych osób wzrośnie z 10 procent w 1998 r. do 15 procent w 2025 roku (Międzynarodowy Plan Działania w Kwestii Starzenia się Społeczeństw 2002)¹.

W świetle tych danych szczególnego znaczenia nabierają potrzeby związane z kształtowaniem szeroko rozumianego środowiska fizycznego, zarówno terenów zurbanizowanych, jak również terenów zielonych, służących rekreacji i wypoczynkowi. Odpowiednio dostosowana przestrzeń do potrzeb seniorów, umożliwi realizację ich aktywności społecznej i zawodowej. W istocie przekłada się to na jakość życia ludzi starszych. Dziś już nie podlega dyskusji, że osoby starsze, w tym osoby z niepełnosprawnością, powinny mieć możliwość życia w dotychczasowym miejscu zamieszkania oraz powinny mieć możliwość korzystania z przestrzeni publicznej na równych prawach z innymi. Dostosowanie przestrzeni publicznej z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb osób starszych wymaga jednak przemyślanych decyzji planistycznych i projektowych, opartych o zasady projektowania uniwersalnego (więcej o tym zagadnieniu w rozdz. 4). Działania te powinny przełożyć się na realizację idei „miast przyjaznych starzeniu”², poprzez planowanie tak polityki władz samorządowych, aby na danym obszarze żyło się lepiej wszystkim mieszkańcom, w czasie całego swojego życia. Stąd niniejsza publikacja skierowana jest przede wszystkim do decydentów jednostek samorządu terytorialnego (JST), którzy są odpowiedzialni za ład przestrzenny i za przygotowanie tak przestrzeni, aby wpływała na podniesienie jakości życia mieszkańców.

Aby odnieść się do praw osób starszych w przestrzeni publicznej na potrzeby niniejszej publikacji, skoncentrowano się głównie na warunkach kształtowania środowiska fizycznego, zwanego często środowiskiem zbudowanym (czasami też zwanego obszarem zurbanizowanym lub środowiskiem zamieszkania) i przede wszystkim w ujęciu przestrzeni zewnętrznej. Pojęcie środowisko zbudowane odnosi się do wszystkich obszarów, w których następuje ingerencja człowieka. Pozostałe określenia nie do końca odzwierciedlają jednak zakres przestrzeni publicznej, w której funkcjonują ludzie. Na przykład parki, czy szlaki turystyczne wytyczone na terenach zielonych, z których może korzystać każdy – są również przestrzenią publiczną i na równi z przestrzenią zurbanizowaną powinny być dostępne dla wszystkich. Przestrzeń publiczna zaczyna się od przekroczenia progu swojego mieszkania. Może być z ograniczonym dostępem, jak to ma miejsce na klatce schodowej czy na wewnętrznym terenie kamienicy mieszkalnej, przysłowiowym podwórku. Zwana jest ona wtedy przestrzenią półprywatną lub półpubliczną. Poza tym obszarem jest przestrzeń otwarta, dostępna dla wszystkich użytkowników, czyli przestrzeń, którą mogą użytkować wszyscy bez względu kim

¹ Źródło online: www.mpips.gov.pl/.../1.%20Report_of_the_second_World_pl.doc

² Raczej należy mówić o idei **przestrzeni przyjaznych starzeniu**, gdyż obejmuje to zagadnienia dostosowania zarówno obszarów miejskich, mocno zurbanizowanych, ale także obszarów wiejskich i terenów zielonych.

są i jakie mają ograniczenia funkcjonalne. Cechą jednak tych przestrzeni jest to, że w jej obrębie zachodzą interakcje społeczne z innymi mieszkańcami lokalnej wspólnoty. Koncentruje ona życie społeczności i od tego w jakim jest stanie zależy jakość relacji społecznych i procesów integracyjnych tworzących podstawy wspólnotowości. Przyjazna przestrzeń publiczna to taka, gdzie chętnie przebywamy, gdzie możemy wypocząć i spotkać się z przyjaciółmi i gdzie czujemy się bezpiecznie. Ważne to jest szczególnie dla osób, które mają ograniczenia funkcjonalne wynikające z ich możliwości w poruszaniu się i postrzeganiu otoczenia czyli percepcji swoich zmysłów. I nie chodzi tylko o osoby starsze czy osoby z niepełnosprawnością, ale także o dzieci czy o osoby spoza lokalnej wspólnoty np. turystów, cudzoziemców, którzy mogą mieć trudności w rozpoznaniu i orientacji w przestrzeni.

Przyjazna przestrzeń publiczna w ujęciu uniwersalnym, to przestrzeń z której korzystać mogą wszyscy w sposób samodzielny i niezależny. O przyjazności przestrzeni możemy mówić w kontekście bezpośredniego użytkownika, osoby poruszającej się pieszo, często jednak również z pomocą kul czy na wózku inwalidzkim. To właśnie „na tym poziomie zawiązują się bezpośrednio interakcje i przestrzeń publiczna staje się tym, czym powinna być – miejscem integracji lokalnej społeczności. Pozostali użytkownicy, rowerzyści i kierowcy wykorzystują przestrzeń głównie do przemieszczania się pomiędzy konkretnymi miejscami. Gdy nie prowadzą swoich pojazdów, stają się również pieszymi. To stwierdzenie, powinno uzmysłowić wszystkim, że **ruch pieszy powinien mieć priorytet przy kształtowaniu układów komunikacyjnych**”. (Wysocki M., 2009, s. 6). Nie znaczy to, że rower i samochód nie są ważnymi środkami lokomocji. Jednak one jedynie ułatwiają pieszym przemieszczanie się, a korzystający z nich mają ograniczony zakres personalnych kontaktów i wpływ na integrację społeczną.

Przeźren przyjazna seniorom, to również przestrzeń, w której osoby starsze czują się bezpiecznie. Realizować to można poprzez wprowadzanie rozwiązań technicznych i przestrzennych poprawiających bezpieczeństwo poruszania się w aspekcie niwelowania barier i poprawy orientacji w przestrzeni przez osoby z ograniczeniami funkcjonalnymi np. w mobilności i percepcji. Ten obszar szeroko omówiony jest w rozdziale czwartym poświęconym standardom dostępności przestrzeni publicznych. Jest jednak również obszar związany z takim kształtowaniem przestrzeni, który redukuje zagrożenia bezpieczeństwa publicznego. Zagadnienia bezpieczeństwa znalazły swój wyraz w koncepcji CPTED – *Crime Prevention Through Environmental Design* (tłum.: Zapobieganie przestępczości przez kształtowanie przestrzeni), które wprowadził po raz pierwszy C. R. Jeffery³. Celem tej koncepcji jest zredukowanie okazji przestępczych, poprzez wprowadzenie odpowiednich procedur w projektowaniu budynków i otoczenia (Crowe, 2000, s.46).

Odpowiednie oświetlenie ulic, poprawa widoczności w przestrzeni czy wprowadzenie monitoringu wpływa na ograniczenie zjawisk aspołecznych i kryminogennych. Szeroko tą tematykę omawiają autorzy Czarnecki i Siemiński w swojej publikacji „Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej” (2004), wskazując rozwiązania przestrzenne i organizacyjne. Ograniczenie tzw. „martwych przestrzeni”, ukrytych i niewidocznych z większej odległości miejsc słabo oświetlonych, redukuje okazje do popełniania przestępstw. Takimi miejscami są często

³ Tak zatytułowana była jego książka wydana w 1971 roku.

tunele czy kładki dla pieszych, które co prawda poprawiają bezpieczeństwo w kontekście niwelowania kolizji z pojazdami, ale narażają pieszych, a szczególnie osoby starsze na bycie ofiarą przestępstw. Z tego powodu dużą rolę odgrywa odpowiednie projektowanie układów komunikacyjnych już na poziomie planistycznym, gdzie zaznacza się priorytet ruchu pieszego nad ruchem pojazdów. Pieszy, jako uprzywilejowany uczestnik ruchu, powinien poruszać się na jednym poziomie, natomiast pojazdy powinny przemieszczać się po wiaduktach lub w tunelach. Oczywiście to ostatnie rozwiązanie jest korzystniejsze z uwagi na możliwość pozostawienia otwartej i widocznej przestrzeni zapewniającej większe poczucie bezpieczeństwa pieszym.

Projektowanie przestrzeni publicznej z uwzględnieniem potrzeb seniorów jest o tyle trudne, że jest to chyba najbardziej niehomogeniczna grupa społeczna. Osoby starsze są bardzo różne, to często indywidualści, „z własnym, specyficznym bagażem doświadczeń i przeżyć życiowych, ukształtowani poprzez swoje biografie i silnie zakorzeniony światopogląd, o różnej sprawności umysłowej i fizycznej, zróżnicowanych oczekiwaniach, możliwościach i predyspozycjach” (MŁODZI DUCHEM DLA ŁODZI, 2013). To właśnie ta różnorodność sprawia, że **przestrzeń przyjazna seniorom jest również przestrzenią przyjazną dla wszystkich**. W takiej przestrzeni wszyscy czują się dobrze i może być w jej obszarze realizowana idea integracji międzypokoleniowej, gdzie osoby młode i seniorzy mogą realizować swoje indywidualne lub zbiorowe cele. Starość to zjawisko szerokie i wieloaspektowe o bardzo zindywidualizowanym charakterze. Ludzie starsi stanowią grupę o dużym potencjale intelektualnym. Jednak z wiekiem sprawność ruchowa i percepcja zmysłów zmniejsza się, stąd jest coraz więcej osób wymagających opieki, a jednocześnie jest coraz mniej tych, którzy mogliby ją sprawować. Zmiany demograficzne pogłębiają ten stan. Stąd idea tworzenia przestrzeni przyjaznej wszystkim powinna promować koncepcję projektowania uniwersalnego. Jest to projektowanie, które uwzględni różnorodne potrzeby użytkowników i na celu ma takie kształtowanie przestrzeni publicznej, aby osoby starsze mogły w niej funkcjonować samodzielnie, tak długo jak to jest tylko możliwe, bez konieczności korzystania z pomocy innych osób.

Dostosowanie przestrzeni z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników nie jest łatwym zadaniem. Tu nie tylko chodzi o dostępność i likwidację barier architektonicznych. W środowisku zbudowanym krzyżują się interesy różnych podmiotów gospodarczych, zarówno publicznych, jak i prywatnych. Ich działalność również zachodzi na przestrzeń publiczną i często znajduje się poza kontrolą samorządu lokalnego, który z mocy prawa jest odpowiedzialny za jakość tej przestrzeni. Bywa tak, że zamiast wspólnego zintegrowanego środowiska mamy do czynienia ze zbiorem interesów poszczególnych prywatnych operatorów. Jednak to właśnie samorząd lokalny jako delegat interesów wszystkich mieszkańców, powinien zadbać o jakość przestrzeni i uwzględnianie interesu publicznego, jakim jest jej między innymi dostępność.

Warto skupić się w tym miejscu nad rolą samorządu lokalnego, który zarządza przestrzenią publiczną i często udostępnia ją prywatnym inwestorom. Prywatni inwestorzy w dużej mierze kierują się chęcią osiągnięcia jak największego zysku i nie zwracają należytej uwagi na potrzeby osób starszych czy niepełnosprawnych. Czy przekazanie przestrzeni publicznej do celów czysto komercyjnych nie wpływa na wykluczenie określonych grup społecznych i nie

sprzyja degradacji tej przestrzeni? Innym zagadnieniem jest, jakimi metodami chcą ten zysk osiągnąć. Czy są świadomi swoich działań, które mają wpływ na otaczającą nas przestrzeń? Niestety, partykularny interes nie raz bierze górę nad interesem społecznym i potrzebami mieszkańców. Przeciwwagą dla tych działań powinna być funkcja kontrolna samorządu lokalnego. Niestety w wielu polskich miastach kontrola nad przestrzenią publiczną jest ograniczona lub jej w ogóle brakuje. Wynika to często z niewłaściwej interpretacji obowiązujących zapisów prawnych oraz braku świadomości rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Tylko silny samorząd, słuchający głosu lokalnej społeczności, może kształtować przestrzeń w sposób zintegrowany i przyjazny wszystkim mieszkańcom. Tak więc, **dobrą praktyką samorządu lokalnego powinna być dbałość o jakość przestrzeni publicznej oraz partycypację społeczną w planowaniu i zarządzaniu tą przestrzenią.**

W sytuacji, gdy brak jest ogólnopolskich wytycznych dotyczących dostępności, samorząd lokalny może w stosunku do przestrzeni, której jest właścicielem, wprowadzić obowiązek stosowania takich rozwiązań, które będą spełniały oczekiwania osób starszych i osób z niepełnosprawnościami. W rozdziale 4. autor przedstawia Standardy Dostępności, oparte na zasadach projektowania uniwersalnego, które mogą służyć do zrealizowania celu publicznego, którym jest przyjazna przestrzeń publiczna.

Przedstawiona Państwu publikacja ma przede wszystkim służyć wsparciu działań zmierzających do stworzenia przestrzeni, w której wszystkim mieszkańcom będzie się żyło wygodnie i bezpiecznie, w poczuciu własnej niezależności i społecznej akceptacji międzypokoleniowej. Przede wszystkim kierowana jest do przedstawicieli samorządu terytorialnego, wskazując w jaki sposób należy kształtować przestrzeń publiczną, która będzie zgodna z koncepcją projektowania uniwersalnego. Sami seniorzy w tej publikacji mogą znaleźć narzędzia, które pozwolą im na formułowanie uwag do władz samorządowych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej, tak aby mogli realizować się indywidualnie i społecznie w lokalnej wspólnocie.

2. PODSTAWY PRAWNE

Prawa osób starszych są tożsame z prawami człowieka, są ich integralną częścią, stąd w niniejszej publikacji autor nawiązuje do podstawowych praw człowieka, wynikających z dokumentów międzynarodowych, ale także Konstytucji RP z 1997 roku. To art. 32 Konstytucji RP stanowi, że **„Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny”**. Czy to będzie osoba młoda czy w podeszłym wieku, czy sprawna, czy z ograniczeniami w mobilności i percepcji, ma zawsze prawo do życia w społeczeństwie wolnym od barier.

2.1. Dokumenty prawa międzynarodowego

Jednym z pierwszym dokumentów, który wskazywał na problem funkcjonowania osób starszych w życiu społeczności był dokument przyjęty na pierwszym Światowym Zgromadzeniu ONZ na temat starości, który odbył się w Wiedniu w 1982 roku. Przyjęto tam Międzynarodowy Plan Działań w Kwestii Starzenia się Społeczeństw (Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 37/71, 1982). Dokument wyznaczał kierunki i priorytety dla Państw we wdrażaniu uniwersalnych zasad przy kreowaniu swoich polityk społecznych wobec ludzi starszych. Dokument obejmował zarówno zagadnienia demograficzne, polityczne, społeczne, jak i gospodarcze. Wśród uchwalonych wówczas 14 zasad dla działań państw i społeczności międzynarodowej wobec ludzi starszych i całego procesu starzenia się ludności, znalazły się takie, w których wskazywano na potrzebę międzypokoleniowej solidarności oraz podkreślano aktywną rolę starszego pokolenia (Rapport de l'Assemblée Mondiale 1982, s. 62–63).

Innym ważnym dokumentem, który wytycza kierunki polityki senioralnej są rozszerzone „Zasady Działania Na Rzecz Osób Starszych” przyjęte w 1991 roku przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych (Rezolucja 46/91). Przyjęto wtedy 18 Zasad podzielonych na pięć grup: niezależność, uczestnictwo, opieka, samorealizacja i godność. Spośród 18 Zasad, w odniesieniu do tematyki niniejszej publikacji, należy wymienić następujące zasady przyporządkowane do 5 grup⁴:

1. NIEZALEŻNOŚĆ, odnosi się do praw osób starszych do „życia w warunkach, które zapewniają bezpieczeństwo i które można dostosować do indywidualnych preferencji i zmiennego poziomu psychofizycznej sprawności” (Zasada 5) oraz zamieszkiwania w swoim domu tak długo, jak jest to możliwe (Zasada 6).

2. UCZESTNICTWO, które odnosi się do prawa podtrzymywania więzi ze społeczeństwem i brania aktywnego udziału w formułowaniu i realizacji programów mających wpływ

⁴ Źródło: http://www.unic.un.org.pl/rozwój_spooleczny/age1.pdf

na ich warunki bytowe (Zasada 7), ale także prawo do aktywności, w tym m.in. do służby na rzecz swoich społeczności oraz pracy jako wolontariusze na stanowiskach zgodnych z ich zainteresowaniami i możliwościami (Zasada 8).

3. OPIEKA, to prawo w dostępie do opieki medycznej oraz usług socjalnych i prawnych (Zasady 11 i 12), ale przede wszystkim „osoby starsze powinny mieć możliwość korzystania z właściwych form opieki instytucjonalnej zapewniającej ochronę, rehabilitację oraz społeczną i umysłową aktywizację **w humanitarnym i bezpiecznym środowisku**” (Zasada 13).

3. SAMOREALIZACJA, to prawo rozwoju swojego potencjału (Zasada 15) poprzez dostęp do edukacyjnych, kulturalnych duchowych i rekreacyjnych zasobów społeczeństw (Zasada 16).

4. GODNOŚĆ, to prawo do godnego (niedyskryminującego) traktowania osób starszych niezależnie od wieku, płci, rasowego lub etnicznego pochodzenia, ale także niepełnosprawności lub innej cechy i powinny być one szanowane bez względu na ich ekonomiczną przydatność (Zasada 18).

W 2002 roku w Madrycie w ramach Drugiego Światowego Zgromadzenia ONZ na temat Starzenia się Społeczeństw, które odbyło się w dniach 8-12 kwietnia 2002 roku opracowano „Międzynarodowy Plan Działania w Kwestii Starzenia się Społeczeństw” (Rezolucja 57/167 z 18 grudnia 2002 r.), będący reakcją na szanse i wyzwania związane z procesem starzenia się społeczeństw i jednostek w XXI wieku. Ostatecznym celem strategii jest stworzenie lepszych warunków dla rozwoju społeczeństw przyjaznych ludziom w każdym wieku. Istotą działań jest polepszenie warunków do samorealizacji oraz wspierania osób starszych w ich dążeniu do aktywnego i samodzielnego życia.

Aby podążać w tym kierunku, należy usunąć przeszkody, które wykluczają lub dyskryminują starsze osoby z życia społecznego. Jednym z tych elementów jest zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania osób starszych w przestrzeni publicznej, tak aby mogły korzystać z pełni swoich praw na równi z innymi. Stąd jednym z trzech priorytetowych kierunków działań jest zapewnienie wspierającego środowiska sprzyjającego włączeniu. Jednym z celów wytyczonych dla tego kierunku jest „zapewnienie, że nowe przestrzenie miejskie będą wolne od barier dla mobilności i dostępu” (Międzynarodowy Plan Działania w Kwestii Starzenia się Społeczeństw, 2002, art. 100 pkt. a).

Regionalna Strategia Wdrażania Planu Madryckiego została przyjęta w Berlinie w 2002 roku. Polska była reprezentowana zarówno na konferencji w Madrycie, jak i podczas spotkania w Berlinie i przyjęła zobowiązania do realizacji Planu Madryckiego.

Według tego planu rząd, a przede wszystkim władze lokalne powinny kształtować polityki wobec problemu starzenia się i wobec osób starszych. Tak jak polityka wobec problemu starzenia się ludności powinna mieć charakter systemowy (sztabowy), tak polityka wobec osób starszych powinna mieć charakter bardziej operacyjny. Jedną z podstawowych zasad polityki wobec seniorów jest Zasada Lokalności, czyli „starzenie się na miejscu” we wspólnocie lokalnej z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb osób starszych. Jej znaczenie wynika z faktu, iż na poziomie lokalnym istnieją najlepsze warunki do integracji i partycypacji ludzi starszych. Na poziomie lokalnym najlepiej jest określić potrzeby tej grupy społecznej i wyznaczyć cele prowadzące do integracji zbiorowości ludzi starych i działania zmierzające do zwiększenia ich aktywności w społeczności we współpracy z innymi grupami mieszkańców. Lokalność jest więc warunkiem partycypacji, zarówno zaangażowania się tej grupy w rozwiązywanie swoich pro-

blemów, ale także współpracy międzypokoleniowej nad rozwiązywaniem problemów całej lokalnej społeczności. Bariery w realizacji tego celu są często bariery przestrzenne występujące w miejscu zamieszkania i w infrastrukturze publicznej. Władze lokalne powinny więc dążyć do takiego sformułowania polityki i prowadzenia takich działań, które będą zmierzały do zaspokojenia potrzeb osób starszych zarówno w sferze socjalnej, jak również partycypacji tej grupy w kształtowaniu przyjaznej przestrzeni, która, będąc dostępną dla osób w podeszłym wieku, staje się przestrzenią wygodną i przyjazną innym grupom mieszkańców.

Nie ma odrębnego traktatu ONZ poświęconego wyłącznie prawom osób starszych, jak to ma miejsce w przypadku osób z niepełnosprawnością. Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych⁵, ratyfikowana przez Polskę w 2012 roku, obejmuje zagadnienia wynikające bezpośrednio z ochrony podstawowych praw człowieka, uwypuklając jedynie potrzeby osób z niepełnosprawnością. Wśród osób starszych jest duży odsetek osób, które mają utrudnienia w poruszaniu się i stąd ten dokument jest ważnym z punktu widzenia ochrony interesów również osób w podeszłym wieku. Przedstawiony w tym dokumencie art. 9 obejmuje szeroko tematykę dostępności: od dostępności do środowiska fizycznego, dostępności usług i środków transportu, po dostępność do informacji w przestrzeni cyfrowej.

Dostępność: Art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych:

1. Aby umożliwić osobom niepełnosprawnym samodzielne funkcjonowanie i pełny udział we wszystkich sferach życia, Państwa Strony podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, informacji i komunikacji, w tym technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych, a także do innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosują się między innymi do:

- (a) budynków, dróg, transportu oraz innych urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych, w tym szkół, mieszkań, instytucji zapewniających opiekę medyczną i miejsc pracy,*
- (b) informacji, komunikacji i innych usług, w tym usług elektronicznych i służb ratowniczych.*

W Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych po raz pierwszy w polskiej przestrzeni prawnej pojawia się definicja projektowania uniwersalnego, która jest podstawą do tworzenia przestrzeni publicznej przyjaznej wszystkim mieszkańcom, w tym również osobom w podeszłym wieku.

Definicja „Projektowanie Uniwersalne” zawarta została w art. 2 Definicje:

„Uniwersalne projektowanie” odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów i usług i nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób niepełnosprawnych.

⁵ Adekwatniejsze do oryginału tytułu konwencji „Convention on the Rights of Persons with Disabilities” byłoby tłumaczenie „Konwencja o prawach osób z niepełnosprawnością”, co bardziej odpowiadałoby również włączeniu zapisów tego dokumentu do ochrony praw osób starszych.

Ważnym artykułem Konwencji ONZ jest **art. 19 „Samodzielne życie i integracja społeczna”**, który w sposób istotny wskazuje na prawo osób z niepełnosprawnością do życia w społeczności i dokonywania wyborów na równi z innymi użytkownikami przestrzeni publicznej. Państwo powinno zagwarantować tym osobom takie warunki funkcjonowania, które będą zapobiegać izolacji i segregacji tych osób. Dotyczy to szczególnie tego, aby ogólnie dostępne usługi, przestrzeń i obiekty były dostępne na równych zasadach wszystkim użytkownikom, bez względu na ich obniżoną funkcjonalność i będą dostosowane do ich potrzeb.

2.2. Dokumenty prawa krajowego

Zagadnienia dotyczące równoprawnego korzystania z przysługującego wszystkim prawa, w tym dostęp do usług powszechnych reguluje wspomniana na wstępie tego rozdziału Konstytucja RP. Poprzez ratyfikację Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych przez Polskę (Dz. U. z dn. 25.10.2012 r., poz. 1169) również ten dokument wchodzi w zakres polskich uwarunkowań prawnych.

W odniesieniu do przestrzeni publicznej istotnym dokumentem jest Ustawa prawo budowlane z 1994 roku (Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.) oraz Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku⁶. Dokumenty te wskazują podstawowe zasady kształtowania środowiska fizycznego, które powinno uwzględniać m.in. „wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych” (art. 1 pkt. 2 ust. 5 Ustawy o planowaniu przestrzennym...), a w odniesieniu do budynków, należy uwzględnić „niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich” (art. 5 pkt 1. ust. 4 Ustawy prawo budowlane).

W Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przestrzeń publiczną definiuje się jako „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych” (art. 2 pkt 6). To zwłaszcza na tym obszarze następuje integracja i współpraca międzypokoleniowa, które należą do celów „interesu publicznego” – co w Ustawie odnosi się jako „cel dążeń i działań, uwzględniających zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym” (art. 2 pkt 4). Działania te powinny być realizowane w przestrzeniach publicznych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników, w tym również potrzeb osób starszych. Zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców należy do zadań własnych gminy.

Wśród dokumentów wykonawczych jest wiele rozporządzeń, w tym Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, (Dz. U. 2002, nr. 75 poz. 690 z późn. zm.) czy Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w spra-

⁶ Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm., tekst jednolity: Dz. U. z dn 10.02.2015 r., poz. 199).

wie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999, nr 43 poz. 430), które niestety nie uwzględniają pełnej specyfiki dostępności przestrzeni publicznej do potrzeb osób z ograniczeniami funkcjonalnymi. Polska jako jeden z czterech krajów europejskich nie posiada prawnie obowiązujących standardów dostępności, które wskazywałyby na szczegółowe rozwiązania przestrzenne i techniczne poprawiające dostępność przestrzeni publicznych.

3. ZADANIA SAMORZĄDU

Kształtowanie jakości przestrzeni publicznej należy do jednych z ważniejszych zadań własnych gminy. Wynika to z Ustawy o samorządzie terytorialnym⁷ z dn. 8 marca 1990 roku (tekst jednolity Dz.U. 2013 poz. 594). Dotyczy to w szczególności utrzymania ładu przestrzennego na terenie gminy i spraw związanych z utrzymaniem gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz obiektów administracyjnych, ale także miejsc publicznych w tym: gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego (Ustawa o samorządzie gminnym, art. 7).

Przy tworzeniu nowego ładu przestrzennego na terenach gminnych można oprzeć się na modelu rozwoju terytorium społecznie odpowiedzialnego TSR® (ang. *Territoires Socialement Responsable*). Jest to narzędzie wypracowane przez sieć europejskich miast, regionów i podmiotów ekonomii społecznej zrzeszonych w Międzynarodowym Stowarzyszeniu REVES (Europejska Sieć Miast i Regionów dla Ekonomii Społecznej). Stowarzyszenie już od 1996 roku pracuje nad wypracowaniem narzędzi do poprawy jakości życia mieszkańców. REVES jest organizacją lokalnych i regionalnych samorządów, które rozwijają lub chcą rozwijać polityki promujące gospodarkę społeczną i solidarnościową w celu konstruowania sprawiedliwego, inkluzywnego, partycypacyjnego i odpowiedzialnego społeczeństwa (Wołkowiński 2008, s. 117-149). „TSR® jest metodologią lokalnego planowania, w którą wchodzi elementy społeczne, ekonomiczne, kulturowe i ochrony otoczenia. Jest ona oparta na procesie partycypacyjnego zarządzania, które ma na celu wzrost jakości życia dla całości społeczeństwa na danym terytorium, poprzez zwiększoną spójność społeczną, zrównoważony rozwój, efektywność ekonomiczną i poszerzoną demokrację”. Ideą przewodnią terytorium społecznie odpowiedzialnego jest podejmowanie działań w teraźniejszości z myślą o przyszłości, w tym także o przyszłych potrzebach mieszkańców, oferując im lepszą jakość życia. Aktorami tego procesu są jednostki samorządu terytorialnego, podmioty gospodarki społecznej, organizacje pozarządowe, eksperci i inne przedsiębiorstwa oferujące produkty i usługi ogólnodostępne. Jednym z przejawów tworzenia odpowiedzialnych społecznie terytoriów jest proces zarządzania partycypacyjnego w makro i lokalnej skali. Cechą TSR jest budowanie tożsamości regionu, gdzie terytorium (przestrzeń) i mieszkańcy stanowią jeden żywy organizm. Budowanie jakościowo lepszej przestrzeni wymaga współdziałania lokalnej społeczności z władzami samorządu. To natomiast wpisuje się w zasadę Lokalności wynikającą z dokumentów międzynarodowych opisanych w rozdz. 2.

Wiele samorządów europejskich miast angażuje się w rozwój polityki społecznej i gospodarczej, w tym także polityki przestrzennej nakierowanej na tworzenie warunków

⁷ Obecnie tytuł ustawy po zmianach w 2005 roku brzmi Ustawa o samorządzie gminnym (Dz. U. Z 2005 r nr 175 poz. 1457).

do godnego i aktywnego starzenia się. Z okazji Szczytu Unii Europejskiej „Aktywne i Zdrowe Starzenie się: Agenda działań dla europejskich miast i środowisk społecznych” zorganizowanego w Dublinie 13-14 czerwca 2013 r. sformułowano „Deklarację Dublińską miast i regionów europejskich przyjaznych osobom starszym”. W dokumencie zobowiązano się do tworzenia warunków dla partycypacji społecznej osób starszych, w tym *„Wdrażać środki pozwalające na rozwijanie przestrzeni miejskiej i publicznej tak by stała się ona przyjazna, w szczególności dla osób starszych, umożliwiając realizację założeń partycypacji społecznej, zapewniając by budynki użyteczności publicznej gwarantowały zachowanie godności, zdrowia oraz dobrostanu ich użytkowników w każdym wieku, a także aby sprostały one wyzwaniom wynikającym ze zmieniających się potrzeb starzejącego się społeczeństwa”* (Deklaracja Dublińska 2013). Z Polski podpis pod Deklaracją Dublińską złożył Prezydent Miasta Krakowa.

Efektom Deklaracji Dublińskiej jest jeszcze większy rozwój sieci miast przyjaznych starzeniu się tzw. Globalnej Sieci Miast i Gmin Przyjaznych Starzeniu (ang. *Global Network of Age-friendly Cities and Communities*). Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) promuje sieć miast przyjaznych starzeniu od 2006 roku, kiedy to zidentyfikowano główne elementy środowiska miejskiego, które wspomagają aktywne i zdrowe starzenie się. Celem sieci jest wymiana doświadczeń i przekazywanie informacji o dobrych praktykach wzmacniających pozycję i aktywność seniorów w lokalnych społecznościach. Do sieci obecnie należy 217 miast z całego świata⁸. WHO w 2007 roku wydało publikację zatytułowaną *Global Age-friendly Cities: A Guide*⁹, która relacjonuje badania przeprowadzone w 33 różnych miastach na całym świecie. W każdym z miast w ramach wywiadów grupowych stawiano pytania o kluczowe zagadnienia ze sfery życia seniorów. Pierwsze trzy dotyczyły możliwości aktywności w środowisku zurbanizowanym poprzez możliwość poruszania się w przestrzeni publicznej, korzystania ze środków transportu oraz warunków zamieszkania. Pozostałe aspekty dotyczą otoczenia społecznego i wsparcia ekonomicznego.

Strategie rozwoju samorządów lokalnych powinny obejmować zwiększenie świadomości mieszkańców i inwestorów działających w przestrzeni publicznej oraz podnosić ich wiedzę na temat potrzeb użytkowników przestrzeni oraz zasad projektowania uniwersalnego. Propagowanie tej wiedzy powinno objąć wszystkie osoby decyzyjne we władzach samorządowych oraz pracowników urzędów i działających na rynku lokalnym projektantów i wykonawców.

Od 2004 r. w województwie pomorskim realizowane są warsztaty „Miasta bez barier”, w których biorą udział studenci Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej oraz osoby niepełnosprawne – mieszkańcy pomorskich miast. Podczas tych warsztatów wypracowano listę rekomendacji dla samorządów lokalnych w celu poprawy dostępności przestrzeni publicznych (Wysocki 2009, s. 21-22). Są one na tyle uniwersalne, że warto je tutaj przytoczyć.

W celu poprawy dostępności przestrzeni publicznej samorządy lokalne powinny podjąć następujące działania:

⁸ Choć miasta Warszawa i Poznań podjęły już deklarację przystąpienia do sieci miast przyjaznych starzeniu, to brak jest o tym informacji na oficjalnej stronie WHO Źródło: https://extranet.who.int/sree/Reports?op=vs&path=/WHO_HQ_Reports/G21/PROD/EXT/GNAFCC%202, dostęp 7 kwietnia 2015 r.zxz

⁹ Wersję polską przewodnika można pobrać ze strony: <http://publica.pl/produkt/miasta-przyjazne-starzeniu-przewodnik-2>

- uświadomienie służbom odpowiadającym za dostępność przestrzeni publicznej o konieczności uwzględnienia potrzeb wszystkich grup społecznych, w tym o potrzebie likwidacji barier przestrzennych dla osób z ograniczoną mobilnością i percepcją,
- wprowadzanie dodatkowych oznaczeń fakturowych oraz dźwiękowych dla osób niewidomych i słabowidzących oraz zastosowanie dodatkowych oznaczeń wizualnych dla osób z dysfunkcjami słuchu,
- zapewnienie pełnej dostępności we wszystkich obiektach użyteczności publicznej, urzędach, placówkach kultury, obiektach oświatowych, obiektach służby zdrowia, lokalach gastronomicznych ze szczególnym uwzględnieniem obiektów, których właścicielem jest samorząd lokalny i Skarb Państwa,
- przeprowadzenie pełnej i wnikliwej inwentaryzacji ww. obiektów i podjęcie działań mających na celu wyeliminowanie istniejących barier,
- przeprowadzenie analizy dostępności przestrzeni publicznych na terenie całej miejscowości i przygotowanie przez jednostki samorządowe harmonogramu dostosowania, zapewniając na ten cel odpowiednie środki budżetowe,
- przygotowanie optymalizacji prowadzenia remontów i modernizacji budynków, które uwzględnią likwidację barier w celu rozszerzenia listy obiektów o pełnej dostępności dla osób z ograniczeniami mobilności i percepcji,
- prowadzenie wnikliwej oceny zatwierdzanych projektów architektonicznych odnośnie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych, z uwzględnieniem rozwiązań przeciwdziałających dyskryminacji w dostępie do obiektu oraz konsekwentna kontrola obiektów przy odbiorach technicznych,
- wprowadzanie mechanizmów prawnych, systemu ulg dla właścicieli i zarządców budynków oraz lokali użytkowych za przeprowadzenie inwestycji mających na celu zapewnienie pełnej dostępności dla osób z ograniczeniami mobilności i percepcji,
- wprowadzenie zapisów prawnych o konieczności zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami w umowach: na dzierżawę lokali użytkowych, w zezwoleniach na działalność handlową w miejscach publicznych, w umowach na dotację imprez ogólnodostępnych pokrywanych ze środków publicznych i konsekwentna kontrola zapisów w tych umowach w czasie ich obowiązywania,
- stałe szkolenia w zakresie projektowania uniwersalnego służb odpowiadających za dostępność przestrzeni publicznej,
- wypracowanie a następnie wdrożenie standardów projektowych w zakresie projektowania przyjaznego w ścisłej współpracy z lokalnymi organizacjami osób niepełnosprawnych,
- wprowadzenie do procesu zamówień publicznych, w tym do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia zapisów o konieczności realizacji koncepcji projektowania uniwersalnego,
- stworzenie systemu ewidencji przestrzennej miejsc dostępnych dla osób z niepełnosprawnością (tzw. mapy dostępności) oraz ich promocja jako miejsc przyjaznych tym osobom,
- zapewnienie w pełni dostępnego budownictwa mieszkaniowego dla osób starszych i niepełnosprawnych, ocena oferty deweloperskiej pod kątem dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi i percepcji,

- wdrażanie mechanizmów konsultacji społecznych z uwzględnieniem współpracy z organizacjami osób niepełnosprawnych i seniorów w politykach samorządów lokalnych oraz przedsiębiorstw sektora publicznego (Wysocki 2009, s. 21-22).

Władze samorządowe mają prawo określić dla inwestycji w przestrzeni publicznej minimalne lub zalecane wymagania dotyczące dostępności. Celem władz samorządowych powinno być jednak przekonywanie również innych gestorów przestrzeni publicznej, że zasadne jest stosowanie takich rozwiązań w przestrzeni publicznej, które będą odpowiadać potrzebom osób z obniżoną funkcjonalnością. W tym celu jednostki samorządu terytorialnego mogą dla realizowanych przez siebie inwestycji opracować standardy dostępności. Ich stosowanie powinno dotyczyć całej przestrzeni publicznej oraz obiektów nowobudowanych, remontowanych, ale także użytkowanych w celu świadczenia usług ogólnodostępnych. Wymagania dostępności powinny być wprowadzane do wszystkich umów zawieranych z inwestorami prywatnymi np.: umów na dzierżawę terenów miejskich lub organizację imprez w przestrzeni publicznej. Przyjęte przez władze gminy Standardy Dostępności mogą stać się miejscowym prawem w zakresie dostosowywania przestrzeni publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych¹⁰.

Samorząd w prowadzeniu polityki partycypacyjnego zarządzania miastem powinien wypracować model współpracy z różnymi grupami społecznymi. Nowelizacja Ustawy o samorządzie gminnym z 30 listopada 2013 roku (dodanie art. 5c) wprowadziła możliwość powoływania gminnej rady seniorów, która ma pełnić rolę konsultacyjną, doradczą, ale również inicjującą zmiany w polityce samorządu lokalnego. Rada seniorów może być powoływana z inicjatywy Rady Gminy lub na wniosek zainteresowanych środowisk. Zwiększenie udziału grup osób starszych poprzez reprezentację w radzie gminy, w istotny sposób może wpłynąć na zmiany w planowaniu przestrzeni publicznej oraz poprawić jakość tej przestrzeni, tak aby odpowiadała zmieniającym się potrzebom osób w podeszłym wieku. Powoływanie rad seniorów jest elementem budowania solidarności międzypokoleniowej i tworzenia warunków do aktywności obywatelskiej osób starszych w społecznościach lokalnych.

¹⁰ Pierwsze w Polsce Standardy Dostępności oparte na zasadach projektowania uniwersalnego przyjął samorząd w Gdyni poprzez ogłoszenie Zarządzenia Prezydenta Miasta Gdyni nr 10740/13/VI/U z dn. 17 maja 2013 r. Tekst standardów można pobrać ze strony internetowej Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni pod adresem: <http://www.dziz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf>.

4. STANDARDY DOSTĘPNOŚCI W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

4.1. Projektowanie przyjazne wszystkim

Stworzenie sprzyjających warunków rozwoju i samorealizacji osób starszych wymaga wprowadzenia takich rozwiązań przestrzennych, które zapewnią możliwość samodzielnego i niezależnego funkcjonowania tych osób w lokalnej społeczności, w tym również możliwości korzystania z powszechnych usług i z atrakcji turystycznych miasta. Celem tych działań jest zwiększenie aktywności seniorów, zarówno w sferze społecznej jak i zawodowej oraz stworzenie podstaw do integracji i pełniejszego zaangażowania w budowanie relacji międzypokoleniowych.

Punktem wyjścia do stworzenia przestrzeni przyjaznej starzeniu jest także zaplanowanie systemu komunikacji w środowisku zabudowanym tak aby ruch pieszych posiadał priorytet: przed ruchem rowerowym, komunikacją zbiorową i indywidualnym ruchem samochodowym. Ustanowienie tego priorytetu gwarantować będzie, że projektowane przestrzenie staną się bardziej bezpieczne, a gdy dodamy do tego ułatwienia dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji, przestrzeń publiczna stanie się przestrzenią przyjazną wszystkim mieszkańcom. Takie ustanowienie hierarchii komunikacji uspokaja ruch kołowy i zachęca do pokonywania tras pieszo, co sprzyja bezpośrednim kontaktom interpersonalnym. To właśnie na poziomie bezpośredniego kontaktu, a nie poprzez szyby pojazdów, nawiązują się bliskie interakcje z innymi użytkownikami przestrzeni, co w istotny sposób sprzyja rozwojowi lokalnej wspólnotowości.

Dostępność jest silnie związana z pojęciem projektowania dla wszystkich czy bardziej rozpowszechnionego obecnie określenia projektowania uniwersalnego, które już funkcjonuje w polskim obiegu prawnym¹¹. Pojęcia te odnoszą się do „bezpośredniego dostępu” do środowiska zbudowanego, produktów i usług oraz informacji, w tym informacji cyfrowej. Obejmuje to projektowanie obiektów i przedmiotów dostępnych dla wszystkich osób, bez względu na to czy są osobami z niepełnosprawnością czy cieszą się dobrą sprawnością fizyczną. Projektowana przestrzeń publiczna (jak również nowe ogólnodostępne produkty wprowadzane do obrotu), powinna być w pełni przygotowana do użytkowania przez osoby z obniżoną funkcjonalnością. Są to założenia powszechnej dostępności, która warunkuje pełnię praw obywatelskich również osobom starszym i z niepełnosprawnością. Dla osób, których niepełnosprawność jest duża lub występują niepełnosprawności sprzężone, alternatywą jest zagwarantowanie dostępu pośredniego poprzez zapewnienie rozwiązań technicznych lub tworzenie rozwiązań adaptacyjnych

¹¹ Definicję projektowania uniwersalnego do polskiego prawa wprowadziła ratyfikowana w 2012 roku Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych (Dz. U. 2012, poz. 1169).

wspomagających te osoby. Z uwagi na społeczne konsekwencje oraz lepsze wykorzystanie potencjału osób starszych i niepełnosprawnych, należy skupić się przede wszystkim na rozwiązaniach pełnej dostępności opartych o zasady projektowania uniwersalnego.

Projektowanie uniwersalne po raz pierwszy zdefiniował Ron Mace, architekt, który przez większą część swojego życia poruszał się na wózku inwalidzkim. Stwierdził on, że:

„Projektowanie uniwersalne jest to projektowanie produktów i środowiska, które mogą być użytkowane przez wszystkich ludzi, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania”. (Ron Mace¹²)

Definicja ta została podparta siedmioma zasadami projektowania uniwersalnego¹³, określonymi przez The Center of Universal Design Uniwersytetu Północnej Karoliny (USA):

1. Użyteczność dla osób o różnej sprawności (*ang. Equitable Use*).
2. Elastyczność w użytkowaniu (*ang. Flexibility in Use*).
3. Proste i intuicyjne użytkowanie (*ang. Simple and Intuitive Use*).
4. Czytelna informacja (*ang. Perceptible Information*).
5. Tolerancja na błędy (*ang. Tolerance for Error*).
6. Wygodne użytkowanie bez wysiłku (*ang. Low Physical Effort*).
7. Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania (*ang. Size and Space for Approach and User*).

Do wymienionych powyżej zasad należy dodać jeszcze jedną, zbliżoną do interpretacji art. 19 „Samodzielne życie i integracja społeczna” z Konwencji ONZ (omówionej w rozdz. 2). Zasada, której autorem jest Kondrad Kaletsch, odwołuje się do emocjonalnej percepcji przestrzeni. Zasada ósma projektowania uniwersalnego, którą proponuje Kaletsch to **Percepcja równości** (*ang. Perception of Equality*), która definiowana jest w następujący sposób **„Projekt winien minimalizować możliwość postrzegania indywidualnego jako dyskryminującego”**. Zasada ta odnosi się do odbioru poszczególnych rozwiązań jako takich, które mogą wpływać na postrzeganie siebie w kategoriach inności, poprzez uwypuklenie różnic wynikających z niepełnosprawności, jako cechy niewspółmiernie nas wyróżniające. Przykładem takiego rozwiązania może być sytuacja, gdy wejście do obiektu dostosowane dla osób z niepełnosprawnością jest inne niż wejście główne, z którego korzystają pozostali użytkownicy. Taki sposób projektowania nacechowany jest stygmatyzacją i odbierany jest przez osoby z ograniczeniami funkcjonalności, jako dyskryminujący. **Projektowanie dostępności przestrzeni publicznej powinno prowadzić do podniesienia funkcjonalności przestrzeni nie tylko na poziomie potrzeb fizycznych, ale również potrzeb psychologicznych i emocjonalnych** (Wysocki 2010, s. 21).

Celem projektowania uniwersalnego jest uproszczenie życia wszystkim, bez względu na wiek i niepełnosprawność. Przenosi się to na użytkowanie obiektów i przestrzeni przez jak największą liczbę osób. Jednocześnie cel ten należy osiągnąć przy niewielkich lub bez żadnych

¹² Definicję zaczerpnięto ze strony The Center of Universal Design, źródło: http://www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/about_ud.htm, (dostęp online: 25.05.2009 r.).

¹³ Jako twórców siedmiu zasad projektowania uniwersalnego przyjmuje się: Bettye Rosse Connell, Mike Jones, Ron Mace, Jim Mueller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story i Gregg Vanderheiden, źródło: *The Principles of Universal Design*, NC State University, 1997, http://www.design.ncsu.edu/cud/pubs_p/docs/poster.pdf, (dostęp online: 30.05.2009 r.).

dodatkowych kosztów. Bank Światowy określił, że w przypadku nowych inwestycji, opartych na koncepcji projektowania uniwersalnego, dostosowanie obiektu do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności i percepcji zwiększa koszt budowy o niecały 1% (*Byrnes i in*, 2014, s. 80). Uwzględnienie potrzeb użytkowników o obniżonej funkcjonalności, w tym osób starszych na początkowym etapie koncepcji, ogranicza w znaczący sposób późniejsze koszty dostosowania przestrzeni i obiektów publicznych.

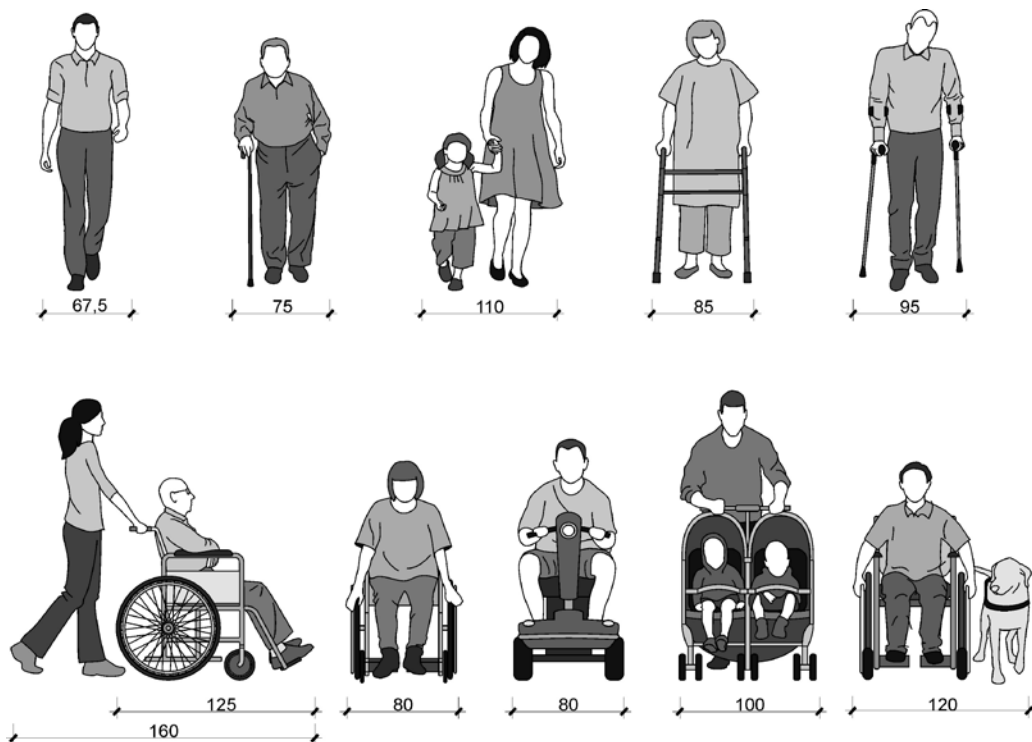
4.2. Zakresy obniżonej funkcjonalności

Poziom funkcjonalności, czyli sprawność fizyczna i zdolności percepcyjne człowieka mogą być bardzo zróżnicowane w zależności od jego stanu psychofizycznego i zmieniają się w czasie trwania życia, od dzieciństwa do starości. Na zmiany funkcjonalności organizmu mają wpływ: ogólny stan zdrowia, choroby, doznane wypadki lub wiek. Mobilność może być zwiększona, jak ma to miejsce w przypadku sportowców, ale również może być czasowo ograniczona, jak w przypadku kobiet w ciąży czy osób kontuzjowanych. Ograniczenia w mobilności mogą zaistnieć również, gdy poruszamy się z większym bagażem lub jesteśmy opiekunem małego dziecka czy gdy asystujemy osobie starszej. Część osób porusza się na wózkach inwalidzkich, przy użyciu balkoników lub kul, a inni wykorzystują np. białą laskę do orientowania się w przestrzeni mając mniejszą mobilność z uwagi na swoje ograniczenia w percepcji. Bariery przestrzenne w środowisku fizycznym znacząco obniżają samodzielność tych osób.

Zaprojektowanie przestrzeni publicznej, która spełniać będzie wysokie standardy projektowania uniwersalnego, szczególnie w przypadku przestrzeni już istniejącej, podlegającej modernizacji, wymaga często działań nietypowych, wymagających nie tylko znajomości zasad projektowania dla wszystkich, ale także wiedzy o ograniczeniach mobilności i percepcji, w tym również potrzeb osób starszych.

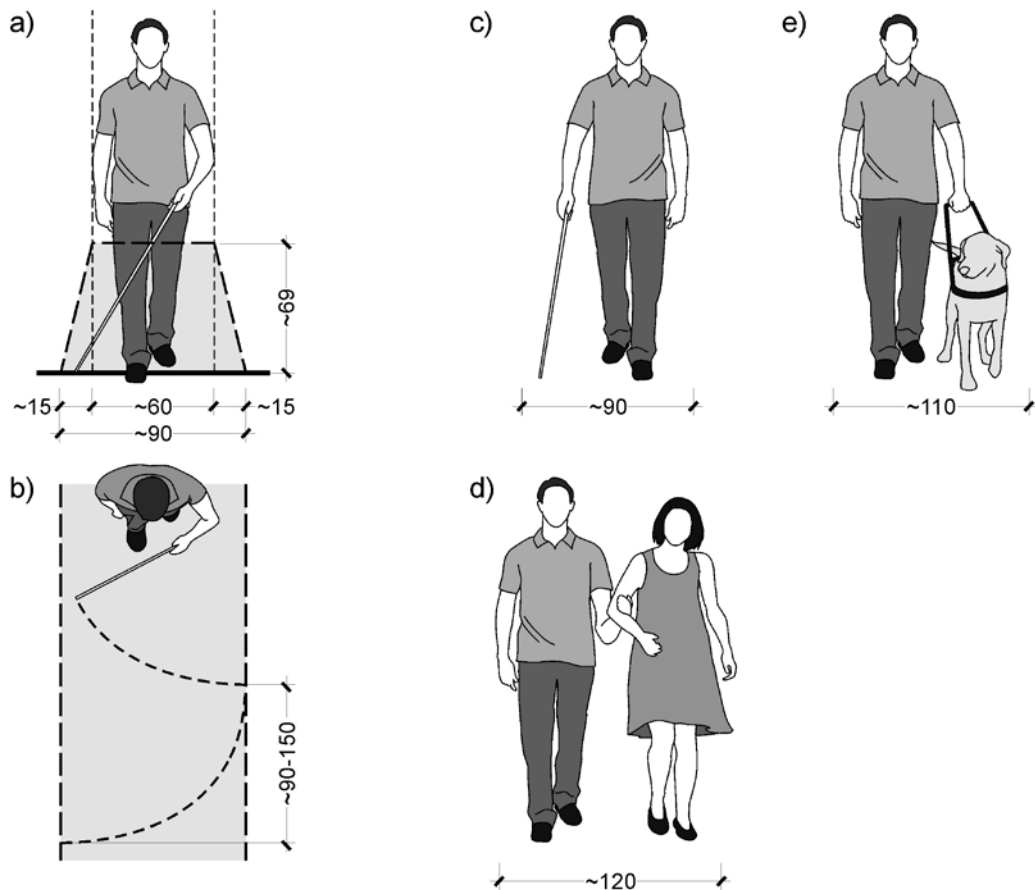
Osoby z ograniczeniami ruchowymi stanowią największą grupę wśród osób z obniżoną funkcjonalnością. Są to osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby używające lasek, kul lub chodzików, osoby z niedowładem kończyn górnych, czy osoby z zaburzeniami równowagi lub niewydolności układu krążenia. Ograniczenia mobilności dotyczą także osób otyłych, niskich, kobiet w ciąży czy opiekunów małych dzieci. Ograniczenia dotyczą również osoby sprawne, które podróżują z ciężkim bagażem.

Problemem polskich przestrzeni jest wprowadzanie rozwiązań o minimalnych parametrach. W przepisach budowlanych dopuszcza się szerokość chodnika o wymiarach 150 cm, która jeszcze może być zmniejszona w przypadku modernizacji istniejących ciągów pieszych do 100 cm (Rozporządzenie MTiGM, 1999, § 44 pkt. 4). Na podstawie skrajni ruchu dla użytkowników przestrzeni (ryc. 1 i 2), można stwierdzić, że **minimalna szerokość ciągu pieszego (chodnika) powinna mieć szerokość 2 metrów**, co pozwala na swobodne wyminięcie się dwóch osób poruszających się na wózku. Jednakże przy projektowaniu szerokości ciągów pieszych należy również brać pod uwagę natężenia ruchu pieszych w danym miejscu i dopiero na podstawie tych danych przyjmować odpowiednie szerokości chodników. Oparcie się jedynie na minimalnych parametrach przestrzennych sprawia, że przestrzeń choć może być uznawana za dostępną w świetle prawa, nie jest przyjazna i wygodna dla wszystkich użytkowników.



Ryc. 1. Wymiary skrajni potrzebnej do poruszania się użytkowników z ograniczeniami mobilności. Od lewej:

- osoba sprawna,
 - osoba starsza poruszająca się z laską,
 - osoba z dzieckiem,
 - osoba poruszająca się przy pomocy balkonika,
 - osoba poruszająca się przy pomocy dwóch kul,
 - osoba na wózku z asystentem,
 - osoba na wózku inwalidzkim,
 - osoba z wózkiem bliźniaczym,
 - osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim z psem asystującym.
- (oprac. autora na podst: Building for Everyone. NDA 2002, s. 13)



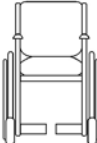

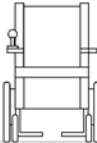
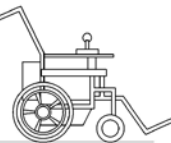
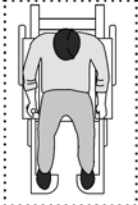
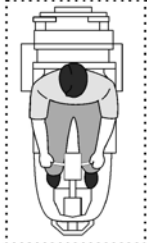
Ryc. 2. Osoby z dysfunkcją wzroku:

a-c) poruszające się przy pomocy białej laski,

d) poruszające się z przewodnikiem,

e) poruszające się z psem przewodnikiem.

(oprac. autora na podst: Czarnecki i Simiński 2004, s. 296; Kuryłowicz 2005, s. 75; Schwarc 1991, s. 17-18)

Wózek		Wózek elektryczny		Skuter	
					
750 mm	1200 mm	750 mm	1500 mm	750 mm	1750 mm
					

Ryc. 3. Wymiary wózków inwalidzkich i skuterów (w mm) (oprac. autora na podst.: Architecture and Engineering for Parks Canada and Public Works and Government Services Canada, 1994)

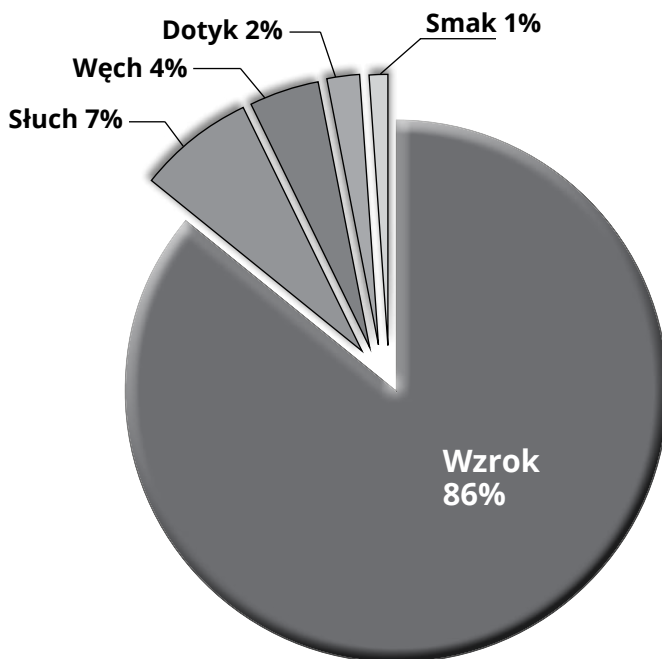
Osoby starsze coraz częściej korzystają z urządzeń mechanicznych wspomagających przemieszczanie, takich jak wózki czy skutery elektryczne. Analizując maksymalne wymiary tych urządzeń (patrz ryc. 3), które wynoszą: 82 cm x 144 cm dla wózków napędzanych ręcznie, 85 cm x 148 cm dla wózków elektrycznych i 86 cm x 144 (175) cm dla skuterów, należy przy projektowaniu przestrzeni publicznej uwzględniać ich wymiary maksymalne. Przyjęło się mówić, że przestrzeń zaprojektowana uniwersalnie powinna realizować potrzeby 95% ogółu użytkowników urządzeń mobilnych, co przekłada się na wymiary 86 cm x 160 cm (Raport IDeA, 2010, s. 99).

Podane wartości odnoszą się szczególnie do projektowania wielkości kabin dźwigów osobowych i spoczników pochylni, których wielkość powinna pozwolić na jazdę osoby na wózku (ręcznym i elektrycznym) wraz z asystentem lub samodzielnie na skuterze elektrycznym.

4.3. Środowisko zurbanizowane przyjazne wszystkim

Aby móc powiedzieć o tym, że przestrzeń jest przyjazna seniorom, należy spojrzeć na elementy zagospodarowania przestrzeni publicznej poprzez możliwości percepcyjne tych osób, które gwarantować powinny dobrą orientację w przestrzeni publicznej. Orientacja przestrzenna jest ściśle powiązana z postrzeganiem i zdolnościami naszych zmysłów percepcji (wzroku, słuchu, węchu czy dotyku). Jako ludzie jesteśmy zaprogramowani na odbiór informa-

cji wizualnej poprzez zmysł wzroku, który odpowiedzialny jest za około 86% informacji pożytkiwanej z przestrzeni (patrz ryc. 4). Gdy ten główny zmysł percepcji zawodzi, musimy szukać innych kanałów percepcji i takich sposobów przekazywania informacji, aby zniwelować skutki utraty wzroku. Należy zdać sobie sprawę, że wraz z wiekiem osłabiają się wszystkie zmysły percepcji, a do tego dochodzą ograniczenia w analizie płynących do nas informacji. Nasz mózg zaczyna funkcjonować coraz słabiej i nawet przy dobrym wzroku mamy coraz większe trudności w postrzeganiu otaczającej nas przestrzeni. Stąd ważnym z punktu widzenia orientacji jest takie projektowanie przestrzeni publicznej, aby punkty wspomagające orientację w przestrzeni były czytelne (zrozumiałe) dla wszystkich. Jest to trudne zadanie, gdyż w większości przypadków dotyczy to już istniejącej przestrzeni, która cały czas podlega zmianom.



Ryc. 4. Zakresy percepcji zmysłów człowieka
(oprac. autora na podstawie Młodkowski J., 1998, s. 61)

Pierwszoplanową zasadą udostępniania przestrzeni publicznej jest wprowadzenie odpowiedniej informacji, dostosowanej do potrzeb osób starszych i innych użytkowników mających ograniczenia w percepcji swoich zmysłów. Dobrze przystosowana informacja przestrzenna zwiększa samodzielność i poczucie bezpieczeństwa użytkowników. Podstawą jest prawidłowo zaprojektowany System Informacji Miejskiej (w skrócie SIM), który uwzględniać będzie zakresy percepcji użytkowników. Dobry SIM to taki, który jest czytelny dla wszystkich. Powinien uwzględniać poziom percepcji zmysłów wzroku i słuchu oraz percepcję osób z niepełnosprawnością intelektualną.

Czytelność i zrozumiałość informacji zdecydowanie poprawia orientację w przestrzeni, ułatwia poruszanie się po niej, nie tylko osobom starszym czy osobom z niepełnosprawnością, ale także wszystkim którzy odwiedzają dane miejsce po raz pierwszy. Tak więc przestrzeń dostępna z czytelną informacją staje się również atrakcyjniejsza dla turystów. Więcej o dostępności systemów informacji w rozdz. 4.5 str. 31.

Aby sprawnie poruszać się po przestrzeni należy poszukiwać jej charakterystycznych punktów, tzw. punktów orientacji, które pozwalają nam zlokalizować swoje położenie w danej przestrzeni i stają się „drogowskazami” zapewniającymi dotarcie do wyznaczonego celu. Czasami jest to charakterystyczna budowla (np. kościół, ratusz), innym razem funkcja w budynku (np. piekarnia, kawiarnia, kwaciarnia) czy charakterystyczny pomnik lub fontanna. Ważne aby były to elementy stałe i niezmiennie w czasie. Jednak z drugiej strony trudno sobie wyobrazić, aby przestrzeń publiczna nie ulegała zmianom. Tego procesu nie można zatrzymać. Będą następowały zmiany właścicieli obiektów, które w następstwie często pociągają za sobą również zmiany funkcji lokali np. w danym miejscu kiedyś była piekarnia, czy np. swoje usługi świadczył szewc, a obecnie jest bank czy salon telefonii komórkowej. Szczególnie osoby starsze pamiętające stare funkcje mogą mieć trudności w orientacji w tak zmieniającej się przestrzeni. Mogą czuć się zagubione i zdezorientowane. Stąd to trudne zadanie, jakim jest zaprojektowanie czytelnej i zrozumiałej dla wszystkich przestrzeni, powinno stać się ważnym elementem polityki samorządu. Należy zdać sobie sprawę, że uwarunkowania historyczne, wieloletnie zaniechania oraz ograniczenia finansowe utrudniają dostosowanie w pełni całej przestrzeni publicznej, dlatego też bardzo ważnym elementem polityki samorządu powinno być stworzenie planu modernizacji przestrzeni publicznej zoptymalizowanego na potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych w oparciu o strukturalny system orientacji.

4.4. Strukturalny system orientacji w przestrzeni

Punktem wyjścia do opracowania działań zmierzających do poprawy sytuacji w dostępie do przestrzeni publicznych winna być rzetelna inwentaryzacja. Powinna ona obejmować wszystkie przestrzenie i obiekty publiczne, począwszy od miejsc parkingowych, przystanków autobusowych, ciągów pieszych po dostępność obiektów administracji, służby zdrowia, kultury, sportu itp. Inwentaryzacja powinna określić zakres dostępności obiektów i przestrzeni publicznych uwzględniając potrzeby wszystkich użytkowników. Takie opracowanie powinno zawierać ocenę występujących barier przestrzennych z uwzględnieniem różnorodności ograniczeń fizycznych i percepcji użytkowników. Rzetelna inwentaryzacja barier jest pierwszym krokiem do opracowania zoptymalizowanych planów modernizacji pod kątem przystosowania obiektów i przestrzeni publicznej oraz przygotowania budżetu gminy do finansowania tych modernizacji w sposób racjonalny.

Z uwagi na wieloletnie zaniedbania, inwentaryzacja przestrzeni publicznej w polskich miastach może posłużyć do stworzenia tzw. mapy dostępności, czyli wskazania miejsc już dostępnych dla osób z obniżoną funkcjonalnością, z których bez ograniczeń mogą korzystać osoby niepełnosprawne i starsze w sposób samodzielny lub wskazanie tych przestrzeni i obszarów, z których mogą korzystać z pomocą osoby asystującej. Opracowanie takich map

dostępności pozwoliłoby osobom z niepełnosprawnością na lepsze funkcjonowanie, planowanie tras podróży i wybór miejsc, które spełniają ich oczekiwania i potrzeby. Na podstawie map dostępności będą mogli oni pozyskać informację np. z którego sklepu, lokalu gastronomicznego czy banku mogą obecnie skorzystać w sposób samodzielny.

Dobre praktyki: Informacja o przestrzeni dostępnej.

Fundacja TUS prowadzi od 2007 roku internetową bazę danych o dostępności obiektów użyteczności publicznej do potrzeb różnych grup osób niepełnosprawnych. Baza nazwana **Niepełnosprawnik** dostępna jest bezpłatnie na stronie internetowej www.niepelnosprawnik.eu. Istotą *Niepełnosprawnika* jest dostarczanie informacji o dostosowaniu obiektów użyteczności publicznej odwiedzanych przez osoby z niepełnosprawnością w ramach ich codziennej aktywności życiowej, zawodowej, edukacyjnej.

Dane o obiektach zbierane są przez przeszkolonych wolontariuszy pod nadzorem pracowników Fundacji TUS. Celem zespołów pomiarowych jest zbadanie i opisanie możliwie wielu obiektów dostępnych dla osób niepełnosprawnych. W bazie *Niepełnosprawnik* opisana jest dostępność ponad 10300 obiektów z całej Polski. Baza danych spełnia swoją funkcję tylko wówczas, gdy jest stale aktualizowana i poszerzana o nowe obiekty, stąd cały czas zwiększa się liczba obiektów w bazie, a te już istniejące weryfikowane są przez użytkowników. *Niepełnosprawnik* pozwala osobom niepełnosprawnym planować bieżącą aktywność w przestrzeni miejskiej. Baza *Niepełnosprawnik* udostępniana jest w formie prostej w obsłudze strony internetowej, która pozwala ocenić osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności możliwość skorzystania m.in. z placówki kultury, punktu usługowego, handlowego bądź urzędu.

Wyszukiwarka internetowa *Niepełnosprawnik* od wielu lat jest użytecznym narzędziem do kreowania niezależności osób z niepełnosprawnościami. Wyszukiwarka www.niepelnosprawnik.pl może być doskonałym narzędziem również dla tych, którzy nie mają niepełnosprawności. *Niepełnosprawnik* ma kilka funkcji, które czynią go przydatnym dla wszystkich. Wyszukiwarka otwiera swoje zasoby dla turystów z Polski, ale też z innych krajów. Obecnie *Niepełnosprawnik* ma obsługę w trzech językach; poza polskim, także w angielskim i rosyjskim. Posiada także przydatne informacje, z których mogą korzystać inni użytkownicy przestrzeni. W wyszukiwarce można znaleźć informację o lokalizacji obiektów, gdzie są pomieszczenia dla rodziców z małymi dziećmi. Opis takiego pomieszczenia zawiera informację o tym, czy to pomieszczenie jest oddzielne czy może jest częścią wydzieloną z przestrzeni toalety. Można tu znaleźć także informacje jakiego jest wyposażenie tego miejsca. Czy rodzice znajdują tam miejsce do karmienia dziecka, czy jest przewijak, a także czy w pomieszczeniu jest dostęp do wody. Oczywiście jest także informacja o tym, czy miejsce to jest dostępne dla rodziców z niepełnosprawnościami.

Niepełnosprawnik również pomaga osobom podróżującym samochodem. Zaparkowanie samochodu w dużym i odwiedzanym po raz pierwszy mieście, może sprawić kłopot. W wyszukiwarce są informacje o rozkładzie miejsc parkingowych i nie tylko tych dedykowanych osobom z niepełnosprawnością, ale także tych ogólnodostępnych. Podczas podróżyowania czy zwiedzania niewralgiczna może być wiedza na temat publicznych toalet. W wyszukiwarce można znaleźć i taką informację.

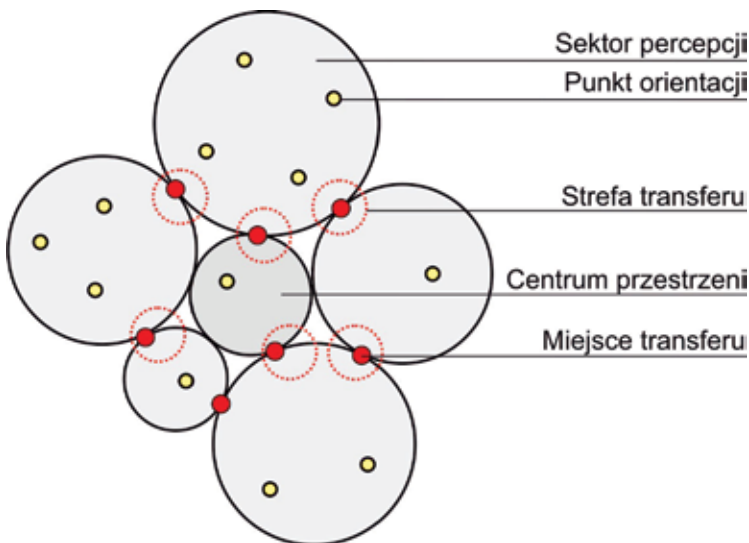
Niepełnosprawnik odpowiadając na potrzeby dostępu do informacji z poziomu urządzeń przenośnych udostępnił wersję mobilną przeglądarki internetowej na tablety i smartfony. Dostępne są wersje w dwóch najpopularniejszych formatach: na urządzenia z systemem Android i iOS. Darmową aplikację można pobrać: na Android ze sklepu Play, na iOS ze sklepu iTunes.

Wyszukiwarka *Niepełnosprawnik* zyskała przychylność użytkowników – osób z niepełnosprawnością – pomimo braku szerokiej kampanii informacyjnej. Zaletą bazy danych w *Niepełnosprawniku* jest fakt, że prowadzone audyty są wystandaryzowane, co oznacza że obiektywnie badane miejsca publiczne i obiekty w każdym mieście są tak samo opisane. Pozytywne reakcje odwiedzających stronę i liczne propozycje poszerzania bazy o kolejne obiekty wskazują na celowość rozwoju bazy.

Informacje uzyskano od Zarządu Fundacji TUS i online ze strony: <http://niepelnosprawnik.eu/projekt/>, dostęp online: 30.10.2014 r.

W czasie poruszania się w przestrzeni, każdy człowiek szuka punktów orientacyjnych, które stają się punktami odniesienia na podstawie, których określamy trasę dotarcia do wyznaczonego celu. W przestrzeni należy planować i wyznaczać punkty orientacji w taki sposób, aby każdy w zależności od percepcji swoich zmysłów i swojej sprawności poruszania się, uzyskał informację o ważnych kierunkach i trasach poruszania się. Punkty te powinny być zlokalizowane przy ciągach pieszych w najczęściej odwiedzanych miejscach. Szczęólnego znaczenia nabierają miejsca wzmożonego przepływu pieszych, w tym węzły komunikacji publicznej, takie jak dworce kolejowe, przystanki autobusowe, przejścia dla pieszych czy atrakcyjne obiekty w mieście. Przy wyznaczaniu systemu orientacji należy brać pod uwagę występujące bariery przestrzenne wynikające: z topografii terenu (akwenu i cieków wodne, strome skarpy i wzgórza); z układu komunikacyjnego (jezdnie o dużym natężeniu ruchu, linie kolejowe i tramwajowe); z układu zabudowy: (pierzecie kwartałów miejskich, granice murów obronnych, granice obszarów przemysłowych i ogrodzonych osiedli mieszkaniowych itp.). Obszary zawarte pomiędzy wymienionymi barierami przestrzennymi ograniczającymi ruch pieszki określane są jako tzw. sektory percepcji (ryc. 5).

Z punktu widzenia czytelności przestrzeni władze lokalne powinny opracować Strukturalny System Orientacji, który będzie uwzględniał potrzeby wszystkich użytkowników. Strukturalny System Orientacji jest to zbiór sektorów percepcji, punktów orientacyjnych oraz stref transferów z miejscami przekraczania granic pomiędzy poszczęólnymi sektorami percepcji tzw. miejsca transferu. Miejscami transferu są przede wszystkim głównie węzły komunikacyjne czy miejsca przesiadkowe, których dostępność jest istotnym czynnikiem zwiększającym przestrzeń dostępną osobom niepełnosprawnym i starszym, a tym samym zwiększającą ich samodzielność i bezpieczeństwo. Podobnie jak węzły komunikacyjne, tak również przystanki



Ryc. 5. Model tworzenia strukturalnego systemu orientacji.
(oprac. autora na podstawie: Metlitzky i Engelhardt 2008, s. 20)

komunikacji zbiorowej, stają się miejscami transferu pomiędzy oddalonymi od siebie sektorami percepcji. Granicami sektorów percepcji są często ruchliwe ulice, stąd przejścia dla pieszych stają się również ważnymi punktami transferu ruchu pieszego. Z punktu widzenia bezpieczeństwa poruszania się osób starszych istotne byłoby takie wyznaczenie pokonywania tras o dużym natężeniu ruchu, aby osoby te mogły w sposób bezpieczny i samodzielny przekroczyć tę barierę. O ile to jest możliwe należy tworzyć miejsca transferu jako bezkolizyjne przejścia pomiędzy sektorami percepcji. **Przejście dla pieszych powinno być tak zlokalizowane, aby maksymalnie skrócić trasę przejścia pomiędzy ważnymi obiektami w mieście (punktami orientacji) i miejscami transferu, w tym przystankami komunikacji miejskiej.**

Polityka przestrzenna samorządu powinna zmierzać do ograniczania barier (granic sektorów percepcji) w szczególności wynikających z układu komunikacyjnego, czyli należy w polityce przestrzennej i kształtowaniu układów komunikacyjnych dążyć do tworzenia bezkolizyjnych przejść pomiędzy sektorami percepcji i wytyczania obszarów wolnych od ruchu kołowego.

4.5. System informacji w przestrzeni publicznej

Pozyskiwanie informacji jest jednym z podstawowych elementów przestrzeni dostępnej, tak więc wszelkie informacje o dostępności przestrzeni publicznej i budynków powinny być zrozumiałe i czytelne dla wszystkich bez względu na ich ograniczenia komunikacyjne w pozyskiwaniu samej informacji. Informacja powinna wspierać orientację przestrzenną i wskazywać sposób oraz trasy poruszania się w przestrzeni zabudowanej z uwzględnieniem poszczególnych ograniczeń funkcjonalnych. Temu celowi służy System Informacji Miejskiej (w skrócie SIM), który powinien być dostosowany do różnorodnych potrzeb osób starszych i osób z niepełnosprawnością oraz powinien nakładać się na strukturalny system orientacji.

Konwencja ONZ w art. 9 pkt 2d wskazuje na konieczność zapewnienia w budynkach i innych obiektach publicznych oznakowania w piśmie Braille'a oraz w łatwej do odczytania i zrozumiałej formie. Aby mówić o zintegrowanym systemie informacji przestrzennej, musi on być kompatybilny z zakresem i możliwościami osób o różnej percepcji i obejmować:

- informacje wzrokowe – tablice informacyjne, piktogramy, oznaczenia graficzne w kontrastowej i czytelnej grafice, a także w języku łatwym do czytania i zrozumienia;
- informacje dźwiękowe – systemy audio, pętle induktofoniczne dla osób słabosłyszących;
- informacje dotykowe – opisy w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym dla osób niedowidzących;
- informacje werbalne (słowne) – punkty informacji i pomocy.

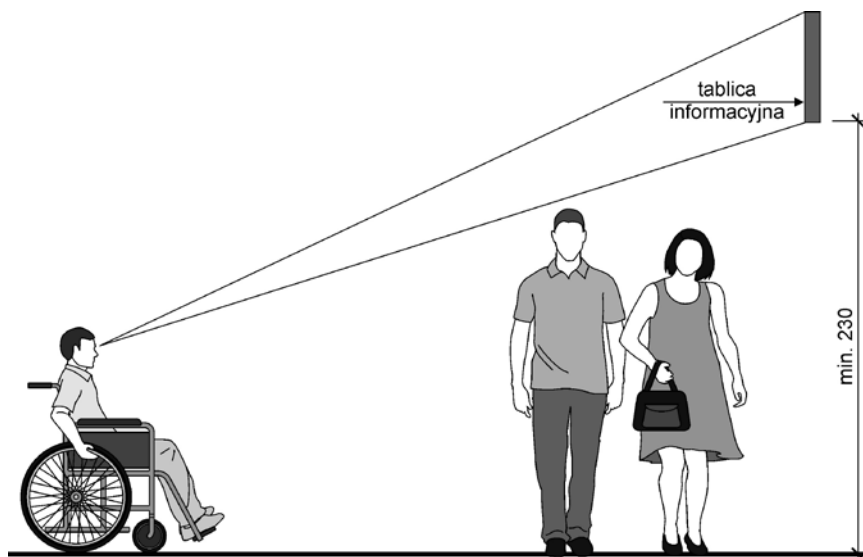
Czytelna informacja o udogodnieniach w przestrzeni zwiększa poczucie bezpieczeństwa osobom z obniżoną funkcjonalnością i poprawia ich orientację. Jednym słowem ułatwia funkcjonowanie w przestrzeni publicznej.

Informacja wizualna

Wizualny przekaz informacji jest najważniejszym elementem pozyskiwania informacji w przestrzeni miejskiej. Poprzez zmysł wzroku pozyskujemy ok. 86% informacji. Informacja wizualna to obrazy otaczającej nas przestrzeni – charakterystyczne budynki, pomniki czy inne elementy znajdujące się w przestrzeni, ale także informacja tekstowa lub ikonowa (piktogramy). Informacja wizualna dla osób o różnej percepcji powinna być dobrze zlokalizowana i czytelna, czyli napisy powinny być odpowiedniej wielkości, a tablica z informacjami dobrze oświetlona (ryc. 6). W Tabeli 1 podano wielkości napisów w zależności od preferencyjnej odległości odczytywania informacji, które uwzględniają potrzeby osób słabowidzących.

Z uwagi na potrzeby osób starszych, szczególnie tych, które mają ograniczenia funkcji wzroku, ale także osób z niepełnosprawnością intelektualną, System Informacji Przestrzennej (Miejskiej) powinien spełniać następujące warunki:

- oznaczenia i napisy muszą być proste, krótkie i zrozumiałe;
- lokalizacja napisów powinna być częścią procesu planowania otoczenia i projektowania budynków, napisy powinny być umieszczone w sposób logiczny i łatwy do zidentyfikowania, dobrze oświetlone, na tle kontrastującym z otoczeniem (tabela 2);
- liternictwo napisów powinno być zgodne z wykorzystaniem określonych krojów (tzw. bez szeryfowych), w kolorach kontrastujących z tłem znaku (dla osób niedowidzących czytelniejsze są napisy w kolorach jasnych na ciemnym tle np.: białe napisy na czarnym tle lub żółte na czarnym) i o wysokości zgodnej z preferencją odległości odczytu (tabela 1, ryc. 6);
- napisy są bardziej zrozumiałe i czytelne przy zastosowaniu liternictwa z wielkich i małych liter, bez stosowania justowania (rozstrzelone);



Ryc. 6. Umieszczenie napisów w przestrzeni publicznej. (oprac. autora)

- piktogramy i napisy muszą wzbudzać zaufanie poprzez jasne i zrozumiałe wzornictwo i nazewnictwo (ryc. 7);
- zlokalizowanie napisów na wysokości oczu (1,4 do 1,6 m od podłoża) z łatwym dostępem do oglądania z bliska, co jest korzystne dla wszystkich użytkowników, w tym szczególnie dla osób słabowidzących;
- na tło znaków i napisów stosować powierzchnie matowe dla uniknięcia odbłasków światła.

Tabela 1. Preferowane wielkości pisma w zależności od odległości czytania (źródło: Zasady adaptacji środowiska fizycznego do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących, red. Agnieszka Fabisiak, PZN, 2010, s.25)

Odległość z jakiej napis ma być widoczny	Wielkość pisma [cm]	Przykłady
30 m	52 cm - 104 cm	nazwa stacji metra
25 m	44 cm - 87 cm	czas odjazdu
20 m	35 cm - 70 cm	numery peronów
15 m	26 cm - 52 cm	szyldy z nazwami ulic i przystanków
10 m	17 cm - 35 cm	punkt sprzedaży
5 m	9 cm - 18 cm	szyldy nad drzwiami
2 m	3.5 cm - 7 cm	plan linii
1 m	1.8 cm - 3.5 cm	monitory, ekrany
30 cm	0.5 cm - 1 cm	rozkład jazdy
25 cm	0.4 cm - 0.9 cm	książka z rozkładem jazdy, broszurki

Tabela 2. Propozycje kolorystyczne znaków i liter (oprac. autora na podst.: Barker i Fraser, 2004, s. 125)

otoczenie znaku	kolor tła znaku	kolor liter lub piktogramu
czerwona ciemna cegła lub ciemny kamień	biały	czarny, ciemny zielony lub granatowy
jasna cegła i kamień,	czarny, lub inny ciemny kolor (granatowy, ciemno zielony, ciemno brązowy)	biały / żółty
jasny tynk	czarny, lub inny ciemny kolor (granatowy, ciemno zielony, ciemno brązowy)	biały / żółty
zielona roślinność	biały	czarny, ciemny zielony lub granatowy

Dla wielu osób problemem jest zrozumienie tekstu zamieszczonego na tablicy informacyjnej. Dotyczy to szczególnie osób z niepełnosprawnością intelektualną, ale także często osób Głuchych, dla których język polski jest językiem kulturowo obcym a także turystów z innych krajów, którzy nie znają naszego języka. W takich przypadkach przydatne są międzynarodowe wzory piktogramów, które powinny być zrozumiałe i najlepiej zgodne z międzynarodową normą ISO (patrz ryc. 7).

	a) 	b) 	a) znak dostępności obiektu b) znak dostępności obiektu z ograniczeniami, c) obiekt dostępny dla osób z ograniczoną mobilnością (proj. Orest Szafran), d) dostępność dla osób z dysfunkcją wzroku,
c) 	d) 	e) 	e) udogodnienia dla osób z dysfunkcją słuchu, f) dostępność dla osób głuchoniewidomych,
g) 	h) 	i) 	g) pochylnia dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, h) toaleta dla osób niepełnosprawnych, i) miejsce wyposażone w pętlę indukcyjną,
			j) winda dostosowana do potrzeb osób poruszających się na wózkach,
k) 	l) 	m) 	k) punkt informacji, l) toaleta ogólnodostępna, n) kawiarnia,
			m) restauracja,
n) 	o) 	p) 	n) miejsce przeznaczone do przewijania i karmienia dzieci, o) prysznic, p) schody,
			q) niepełnosprawnych,
s) 	t) 	u) 	r) winda osobowa dostosowana do przewozu osób niepełnosprawnych, s) zakaz wjazdu wózkami bagażowymi, t) zakaz wyrzucania śmieci,
v) 	w) 	x) 	u) parking dla rowerów, v) punkt przyjęć lekarza (wg ISO 7010), w) telefon alarmowy (wg ISO 7010), x) pierwsza pomoc medyczna (wg ISO 7010),
			y) 
			y) kierunek do wyjścia drogi ewakuacyjnej w prawo,

Ryc. 7. Przykładowe piktogramy wg oznaczeń międzynarodowych. (źródło: standardy ISO)

Informacja dotykowa

Informacje dotykowe są szczególnie istotne dla osób niewidomych i osób z dysfunkcją wzroku. Konwencja ONZ w art. 9 pkt 2d wskazuje na konieczność stosowania oznakowania w piśmie Braille'a oraz w łatwej do odczytania i zrozumiałej formie w budynkach użyteczności publicznej. Informacja dotykowa powinna być umieszczona w miejscu łatwo dostępnym, co oznacza, że powinna być umieszczona na wysokości pomiędzy 1,4 i 1,6 metra od podłoża, jeżeli jest na płaszczyźnie pionowej i ok. 1 metra na płaszczyźnie poziomej. Tekst w piśmie Braille'a lub w piśmie wypukłym na płaszczyźnie poziomej powinien znajdować się maksymalnie 50 cm od krawędzi znaku (w zasięgu wygodnego operowania ręką).

Informacja tekstowa dostępna dla osób niewidomych powinna być zapisana pismem Braille'a lub pismem wypukłym. Praktycy od tyflografiki nie zalecają stosowania znaków grawerowanych, które jest trudno odczytać opuszkami palców. Wysokość tłoczenia pisma wypukłego powinna wynosić od 1 mm do 1,5 mm i szerokości 1,5 mm do 2,0 mm. Krawędzie powinny być lekko zaokrąglone, nie dopuszcza się stosowania przekrojów półokrągłych. Minimalna wysokość znaków pisma wypukłego powinna wynosić 15 mm, maksymalna 40 mm (norma ISO 21542: 2011).

W istocie niewielki procent osób niewidomych i ociemniałych¹⁴ zna pismo punktowe Braille'a. Przyjmuje się, że jest to grupa około 10% wszystkich osób z niepełnosprawnością wzroku. Z drugiej strony osobom starszym, które tracą wzrok w późnym wieku, trudno jest nauczyć się nowego pisma, dlatego dla nich w przestrzeniach publicznych należałoby stosować jednocześnie pismo wypukłe i pismo punktowe.

Wadą informacji dotykowej jest konieczność precyzyjnego określenia miejsca jej lokalizacji, co w przypadku dużych przestrzeni publicznych jest dość trudne. W tym celu wykorzystuje się specjalne oznaczenia fakturowe na powierzchni chodnika, które naprowadzają osoby z dysfunkcjami wzroku na punkty informacji SIM. Obecnie coraz częściej informacja dotykowa jest wspierana informacją głosową, poprzez wykorzystanie nowych technologii informatycznych. Do pozyskania



Ryc. 8. Przykłady informacji opartej na czytelnych piktogramach oraz informacji tekstowej w druku wypukłym i opisanej pismem Braille'a (zdj. M. Wysocki).

¹⁴ Osoba ociemniała, to taka, która straciła wzrok po 5. roku życia. Często jeszcze pamiętająca wrażenia wzrokowe, stąd łatwiej jej tworzyć wyobrażenia abstrakcyjne odnoszące się do bodźców wizualnych.

informacji wykorzystuje się telefony komórkowe wyposażone w aplikacje mobilne do odczytywania tekstu lub odbioru specjalnie przygotowanej informacji głosowej poprzez łączność radiową (wi-fi).

Informacja głosowa (słowna)

Przekaz głosowy przenosi większy zakres informacji niż dotyk, który sam w sobie jest dość precyzyjny i przydatny w orientacji przestrzennej, ale w mniejszym stopniu sprawdza się w pozyskiwaniu większego zakresu informacji np.: o odjazdach pojazdów komunikacji miejskiej lub informacji turystycznej.

Systemy Informacji Miejskiej (SIM) powinny oprócz informacji wizualnych, podstawowych informacji dotykowych, przekazywać również informację dźwiękową, jako krótkie komunikaty słowne, które można podzielić na dwie grupy:

- informacja lokalizacyjna i kierunkowa – słowny opis miejsca i trasy poruszania się pomiędzy charakterystycznymi punktami orientacji przestrzennej (np.: opis poruszania się w punkcie przesiadkowym komunikacji miejskiej lub poruszania się po szlaku turystycznym);
- informacja turystyczna – komunikaty podające najważniejsze informacje krajoznawcze o przestrzeni i obiektach z najbliższego otoczenia, np.: historia powstania obiektu, opis funkcji obiektu, świadczone w obiekcie usługi, czas jego otwarcia itp., ale także opis obiektów lub widoków (treści wizualnych) w standardzie audiodeskrypcji, czyli w formie dostosowanej do potrzeb osób z dysfunkcjami wzroku.

4.6. Przyjazne seniorom ciągi piesze w przestrzeni publicznej

Sposób poruszania się w przestrzeni zabudowanej jest istotny z punktu widzenia realizacji celów życia codziennego: dojazdów do pracy, zrobienia zakupów czy skorzystania z oferty rekreacyjnej lub kulturalnej w swojej miejscowości, wyjścia do lekarza czy kościoła. Te cele osoby starsze powinny realizować w sposób samodzielny i na tych samych zasadach jak inni użytkownicy. Jest to istotny element wpływający na kształtowanie powiązań komunikacyjnych, a punktem wyjścia do tworzenia przyjaznej przestrzeni publicznej powinien być warunek pełnej dostępności połączeń komunikacyjnych i wspomniany wcześniej priorytet ruchu pieszego.

Założeniem przyjaznej przestrzeni miejskiej powinno być o ile jest to możliwe, bezkolidyżne łączenie ważnych przestrzeni publicznych i obiektów:

- pieszymi ciągami komunikacyjnymi – na niewielkich odległościach;
- komunikacją miejską – przy większych odległościach.

Zarówno ciągi piesze, jak i pojazdy komunikacji miejskiej powinny być projektowane zgodnie z koncepcją projektowania uniwersalnego.

4.6.1. Parametry ciągów pieszych

Ciągi piesze powinny zapewnić swobodę poruszania się osób starszych i osób z ograniczoną mobilnością i percepcją, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania bezpiecznego przemieszczania się tych osób. Najbardziej bezpiecznym rozwiązaniem powinno być tworzenie

nie bezkolizyjnego układu komunikacyjnego, który pozwalałby na rozdzielenie ruchu pieszego od ruchu kołowego, w tym również zapewnienie bezpiecznego poruszania się rowerzystów.

Bezpieczna skrajnia ruchu pieszego musi uwzględniać podstawowe parametry ergonomiczne osób o ograniczonej mobilności (patrz ryc. 1-3). Zalecana minimalna szerokość ciągu pieszego wolnego od przeszkód powinna wynosić min. 2,0 m, co pozwala na swobodne mijanie się dwóch osób na wózkach inwalidzkich lub dwóch osób z osobą na wózku. Zaleca się aby miejscowe przewężenia chodnika były nie mniejsze niż 1,5 m na długości max. 10 m, 1,2 m na długości max. 3,0 m oraz 1,0 m na długości max 0,5 m.

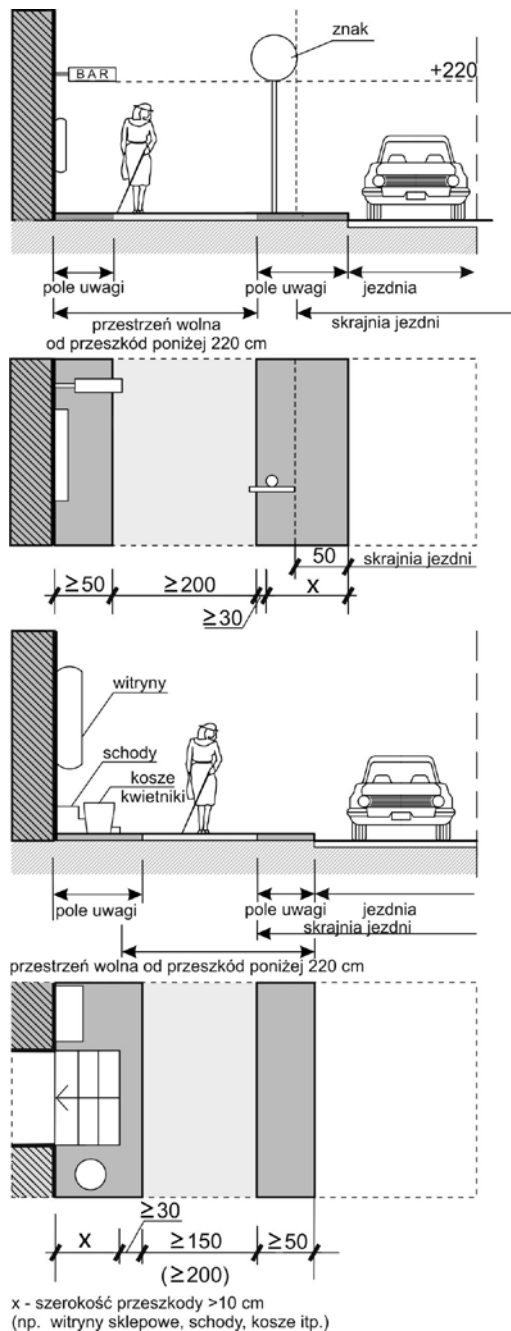
Z punktu widzenia osoby z obniżoną sprawnością wzroku należy na chodnikach wskazywać przestrzeń wolną od przeszkód (tzw. bezpieczną lub wygodną) poprzez zmianę faktury i kolorystyki płytek chodnikowych (patrz ryc. 9). Przestrzeń do bezpiecznego poruszania powinna być oddalona od jezdni i przeszkód znajdujących się po stronie budynków. Powinna być wykonana z materiałów, które będą twarde, równe i z powierzchnią antypoślizgową, również w trudnych warunkach atmosferycznych. Faktura i kolorystyka tras nie może sprawiać wrażenia różnic wysokości. Kolorystyka i zróżnicowanie materiałowe nawierzchni powinny podkreślać główne kierunki poruszania się i zaznaczać różne obszary funkcjonalne. Zastosowanie kombinacji różnych rodzajów nawierzchni może ułatwić osobom z zaburzeniami orientacji poruszanie się w przestrzeni zabudowanej. Dla osób słabowidzących oraz osób niepełnosprawnych intelektualnie istotne są przede wszystkim kontrasty kolorystyczne, natomiast dla osób niewidomych kontrasty fakturowe stosowane na nawierzchniach ciągów pieszych.

Nawierzchnie chodników powinny być tak zaprojektowane i wykonane z takich materiałów, aby wyeliminować ryzyko poślizgnięcia się lub potknięcia. Szczególną uwagę należy zwracać na powierzchnie o nadmiernym nachyleniu i powierzchnie, na których pojawiać się mogą zastoiny wody lub oblodzenie.

Do materiałów najbardziej odpowiednich do budowy ciągów pieszych, przyjaznych osobom z ograniczoną mobilnością należy wymienić: duże płyty betonowe lub kamienne, niefazowane kostki betonowe oraz asfalt (stosowany wyłącznie w miejscach gdzie nie występuje uzbrojenie podziemne). Na terenach naturalnych (parkowych) można zastosować ustabilizowany miął kamienny (ale nie żwir), tartan lub deski ryflowane itp. Przede wszystkim powinny tworzyć twardą i równą nawierzchnię. Tak wykonane ciągi piesze są wygodne nie tylko dla osób starszych i niepełnosprawnych, ale także dla małych dzieci czy kobiet lubiących chodzić w butach na wysokim obcasie.

Gruba tekstura kostki brukowej (tzw. kostka łamana) nie powinna być stosowana na ciągach pieszych. Dopuszczalne jest zastosowanie tego materiału jako faktury kontrastowej, spełniającej rolę informacyjną np.: o obszarach ograniczonego użytkowania, granicach ciągu pieszego i jako tzw. pola uwagi, które służą osobom z ograniczeniami widzenia jako komunikat o konieczności wzmożonej uwagi (ryc. 9).

Poprzez zastosowanie kombinacji kolorystycznych i odpowiednich faktur tworzyć można sieć wygodnych i bezpiecznych ciągów, po których mogą poruszać się piesi. Ułatwieniem dla osób z obniżoną funkcjonalnością wzroku (osób niewidomych i słabowidzących) jest specjalny system informacji fakturowej, którego elementy powinny być umieszczane w obszarze wolnym od przeszkód. Międzynarodowa norma ISO/23599-2012 wprowadza określenie *Tactile Walking Surface Indicators* (TWSIs), (tłum. dotykowy wskaźnik na ciągach pieszych).



Ryc.9. Sposób zagospodarowania bezpiecznego ciągu pieszego.

(źródło: Wysocki M. Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni, 2010, s. 83)

Są to elementy fakturowe posadzki wyczuwalne podczas chodzenia, montowane wewnątrz lub na zewnątrz budynków, mające informować osoby niewidome i słabowidzące o zagrożeniach lub o kierunku poruszania się. System TWSIs to rodzaj identyfikacji miejsc i korytarzy poruszania się, składający się z kombinacji faktur, które są możliwe do wykrycia przez osoby z dysfunkcjami wzroku (Wysocki 2010, s. 89).

System informacji fakturowej poprawia bezpieczeństwo i ułatwia osobie niewidomej i słabowidzącej poruszanie się w środowisku zbudowanym. Nabiera on szczególnego znaczenia w sytuacjach, w których dla wygody innych użytkowników obniża się np. krawężniki przy przejściach dla pieszych. Takie obniżenie na całej szerokości przejścia powoduje, że osoby niewidome nie wyczuwają granicy pomiędzy chodnikiem a ulicą i mogą w sposób dla siebie niezauważony wejść na jezdnię. System faktur kierunkowych poprawia szybkość poruszania się osób z dysfunkcją wzroku, gdyż wytycza kierunek bezpiecznego poruszania się i pokonywania przeszkód. Z tego też powodu system informacji fakturowej należy stosować szczególnie w obrębie stref transferu (przejścia przez jezdnie, przejścia podziemne i kładki pieszce), szerokich ciągów pieszych (powyżej 4 metrów) lub na placach miejskich, gdzie trudno zlokalizować punkty orientacyjne i krawędzie kierunkowe (pierzecie ulic, obramowania trawników, różnice faktur nawierzchni) przydatne osobom niewidomym podczas poruszania się.

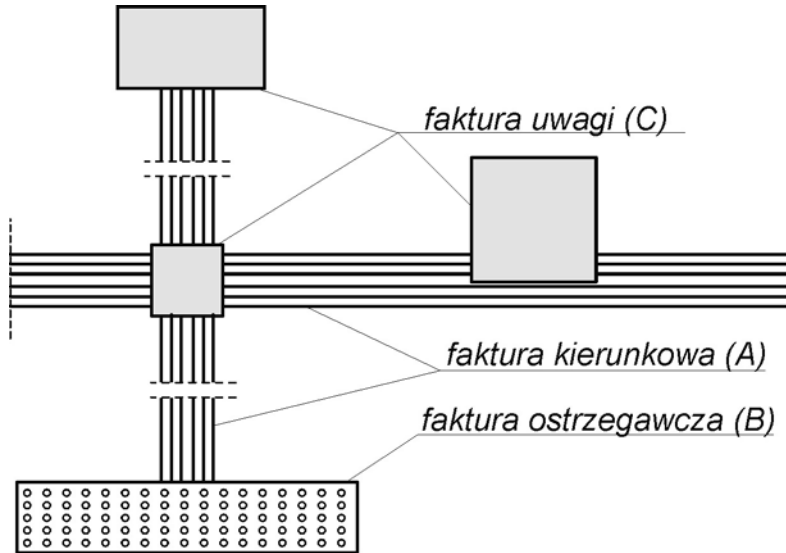
Mając świadomość roli jaką spełnia system faktur na nawierzchniach chodników, należy dbać o to aby był on należycie użytkowany. Nie można dopuszczać, aby był on zastawiany reklamami czy parkującymi na chodniku samochodami. Dbłość o funkcjonalność tego systemu powinna przejawiać się również tym, aby był on czyszczony z zalegającego piasku, a w okresach zimowych odśnieżany w pierwszej kolejności.

System oznaczeń fakturowych składa się z następujących typów faktur (patrz ryc. 10)

- typ A: faktura kierunkowa;
- typ B: faktura ostrzegawcza (bezpieczeństwa);
- typ C: faktura uwagi (informacji).

Elementy systemu fakturowego powinny być tak skonstruowane, aby mogły być wykrywane pod stopami i końcówką długiej laski używanej przez osoby niewidome oraz wizualnie, dzięki wysokiemu kontrastowi w stosunku do otaczającej nawierzchni chodnika lub posadzki w budynku.

System oznaczeń fakturowych powinien być prowadzony wg jasno określonych zasad, aby osoby z dysfunkcjami wzroku były pewne co do rodzaju faktury i jej rozmieszczenia. Pozwala to na większe poczucie bezpieczeństwa i szybkość przemieszczania się w przestrzeni publicznej. Przykłady rozwiązania oznaczeń fakturowych przedstawiono na ryc. 11-13. Szczegóły systemu przedstawiono w Dodatku A na końcu niniejszej publikacji.



Ryc. 10. System TWSIs składa się z kombinacji faktur wyczuwalnych stopą lub końcówką laski przez osoby niewidome i słabowidzące:

A – faktura kierunkowa,

B – faktura ostrzegawcza (bezpieczeństwa),

C – faktura uwagi (informacji).

(źródło: Wysocki M., Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni, 2010, s. 90)



Ryc. 11. Pasem kierunkowym może być również pas płytek o odmiennej fakturze od nawierzchni ciągu pieszego. Gavle (Szwecja). (zdj. M. Wysocki)



Ryc. 12. Informacja fakturowa w postaci pasów pozwala znaleźć osobie niepełnosprawnej wzrokowo bezpieczną Drogę. Peron dworca kolejowego w miejscowości Gavle (Szwecja). (zdj. M. Wysocki)



Ryc. 13. Pasy kierunkowe ułatwiające poruszanie się osób niewidomych powinny być wolne od przeszkód. Pasaż handlowy w miejscowości Gavle (Szwecja). (zdj. M. Wysocki)

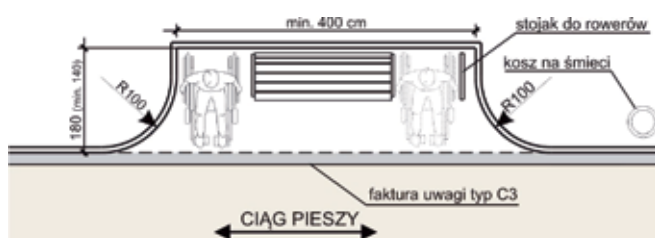
Wyposażenie ciągów pieszych

Wszystkie znaki, lampy, ławki i inne urządzenia małej architektury powinny być umieszczane z boku trasy, poza obszarem bezpiecznego poruszania się (tzw. skrajni ruchu pieszego), w taki sposób, aby nie utrudniać ruchu pieszego i umożliwić swobodny dostęp do wyznaczonych miejsc przez osoby poruszające się na wózkach i skuterach inwalidzkich. Meble uliczne, takie jak ławki, tablice informacyjne, kosze na śmieci i in. należy ustawiać w miejscach o kontrastowej posadzce (kolorystycznie, materiałowo lub fakturowo), różniącej się od materiału użytego na nawierzchnię głównego ciągu pieszego. Materiał posadzki powinien wyróżniać poszczególne obszary funkcjonalne.

Osoby z ograniczoną mobilnością mają trudności w poruszaniu się, szybko się męczą i potrzebują częstych odpoczynków. Wg badań prowadzonych w Anglii rekomendowane odległości dla miejsc odpoczynku podano w Tabeli 3. Odległości między miejscami odpoczynku są zależne od warunków fizycznych poszczególnych osób, warunków pogodowych, nachylenia ciągu pieszego i jego wyposażenia np.: w poręczę. Należy szacować, że co ok. 50-100 metrów należałoby umożliwić osobom o ograniczonej mobilności miejsce do odpoczynku. Miejsce do odpoczynku w odstępach co 100 m powinno być wyposażone w siedzisko (ławkę) z podłokietnikami, które ułatwiają siadanie i wstawanie osobom starszym i poruszającym się o kulach lub balkonikach ortopedycznych, a obok ławki powinno być wolne miejsce do zaparkowania wózka inwalidzkiego poza pasem ruchu pieszego. Ławki powinny być ustawione w sposób, który nie będzie utrudniał poruszania się pieszym. Przykład zagospodarowania przestrzeni odpoczynku przedstawiono na ryc. 14. (Standardy Dostępności dla M. Gdyni, 2013, Karta 1).

Tabela 3. Rekomendowane odległości poruszania się osób z obniżoną funkcjonalnością bez odpoczynku. (za: Inclusive Mobility¹⁵)

ograniczenia mobilności	średni limit odległości bez odpoczynku
osoby na wózkach inwalidzkich	150 m
osoby niedowidzące	150 m
osoby poruszające się o kulach	50 m
osoby bez przyrządów wspomagających	100 m



Ryc. 14. Zagospodarowanie miejsca odpoczynku przy ciągu pieszym (oprac. własne autora)

¹⁵ Źródło: <http://www.lancashire.gov.uk/environment/documents/mobility.pdf>, dostęp online; 16.11.2014 r.

Poszczególne ławki mogą mieć zróżnicowaną wysokość siedzisk (w granicach 50-70 cm), tak aby były wygodne dla osób różnego wzrostu. Nie powinny posiadać ostrych elementów, które mogą narazić osoby niepełnosprawne i starsze na urazy lub zniszczenia bagażu lub ubrania. Warto zadbać, aby można było przesiąść się z wózka na ławkę. Temu celowi służy montowanie podłokietnika z jednej strony lub po środku siedziska. Samo ustawienie ławek w odpowiedni sposób może sprzyjać nawiązywaniu kontaktów społecznych. Najlepiej ustawiać ławki naprzeciw siebie lub pod kątem 90° (patrz ryc. 19 i 20).

W miejscach natężonego ruchu pieszych wskazane jest lokalizowanie ławek częściej niż 50 metrów, a tam gdzie nie ma miejsca na zlokalizowanie pełnowymiarowego miejsca odpoczynku można montować specjalne siedziska z oparciami, które pozwolą na chwilę przysiąść i odpocząć. Takie urządzenia potocznie nazwane „przysiadakami” należałoby montować na głównych ciągach pieszych i w okolicy przejść przez jezdnię i przystanków komunikacji zbiorowej (szczególnie, gdy nie są one wyposażone w wiatę przystankową z uwagi na brak miejsca) (patrz ryc. 17 i 18).



Ryc. 15 i 16. Ławki o różnych wysokościach pozwalają skorzystać z nich przez osoby różnego wzrostu i dzieci. (zdj. M. Wysocki)



Ryc. 17 i 18. Wysokie ławki (zdj. po lewej) i przysiadaki (zdj. po prawej) pozwalają osobom starszym odpocząć i bezpiecznie wstać. (źródło: www.velopa.nl)



Ryc. 19 i 20. Odpowiednie ustawienie ławek w miejscach odpoczynku sprzyja kontaktom społecznym. (zdj. po lewej: E. Gołębiewska, po prawej: www.greeningmainstreet-mv.org).

4.7. Komunikacja zbiorowa

Osoby starsze korzystają częściej z komunikacji publicznej, z uwagi na swój stan zdrowia i zmniejszającą się predyspozycję do kierowania pojazdami. Transport publiczny jest często jedynym środkiem komunikacji, z którego mogą samodzielnie korzystać osoby z niepełnosprawnością, szczególnie osoby z dysfunkcjami wzroku. Dobrze dobrane połączenia komunikacyjne zapewniają zwiększenie dostępności odległych od siebie obszarów miasta. Aby komunikacja spełniała swoją funkcję, zarówno środki transportu, jak i punkty przesiadkowe oraz przystanki muszą uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności i percepcji.

4.7.1. Przystanki komunikacji zbiorowej

Przystanek dostępny to taki, który pozwala na łatwe i bezpieczne skorzystanie z komunikacji miejskiej. Efektywność i dostępność przystanków autobusowych zależy nie tylko od ich lokalizacji, wyposażenia czy formy, ale również od dostępności trasy na dojściu do przystanku. Przystanki powinny być więc łatwo dostępne dla wszystkich, w tym także dla tych, którzy mają ograniczenia w mobilności, a szczególnie dla osób z ograniczoną percepcją wzrokową. Efektywność wykorzystania środków komunikacji miejskiej jest większa, im krótsze są odcinki dojścia do przystanków. Przystanki powinny być zlokalizowane w taki sposób, aby umożliwiły piesze dojście do niego w ciągu 10 minut. Lokalizując w pobliżu przystanków parkingi samochodowe można zwiększyć efektywność wykorzystania komunikacji zbiorowej, a jednocześnie ograniczyć ruch samochodowy w centrum miejscowości. Natomiast poprzez przygotowanie zadaszonych parkingów dla rowerów w pobliżu przystanków można zwiększyć obszar oddziaływania komunikacji zbiorowej, w szczególności na obrzeżach miast i przy trasach tranzytowych. Parkingi rowerowe i wielostanowiskowe parkingi samochodowe tzw. park&ride (parkuj i jedź) szczególnie potrzebne są przy głównych węzłach przesiadkowych

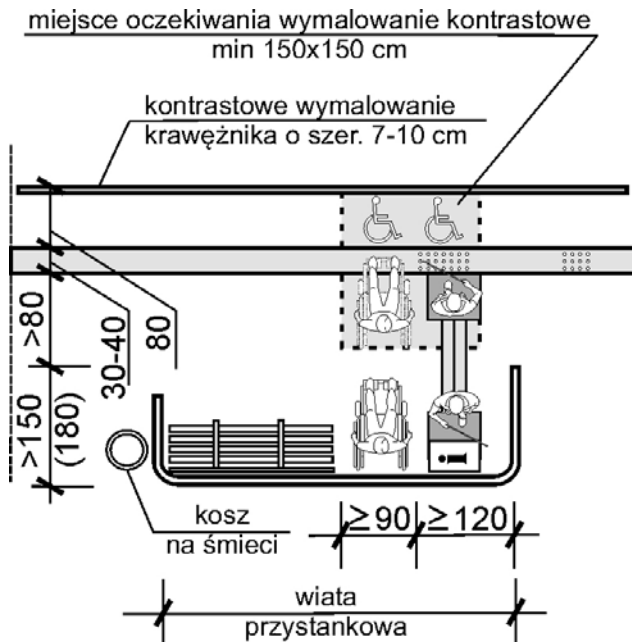
komunikacji zbiorowej, gdzie kumulują się przystanki różnych rodzajów transportu publicznego: autobus/tramwaj/kolej/prom/samolot. Są to tzw. zintegrowane węzły komunikacji obsługujące komunikację lokalną, regionalną i ponad regionalną.

W miejscach publicznych przystanek komunikacji miejskiej (tramwajowy, autobusowy) powinien być łatwo rozpoznawalny i posiadać czytelne tablice z nazwą przystanku widoczne również z tramwaju bądź autobusu.

Aby zwiększyć ilość miejsc siedzących warto przy wiacie przystankowej zainstalować tzw. przysiadaki i dodatkowe ławki z podłokietnikami.

Wyposażenie przystanków autobusowych przyjaznych potrzebom osób starszych powinien spełniać następujące warunki:

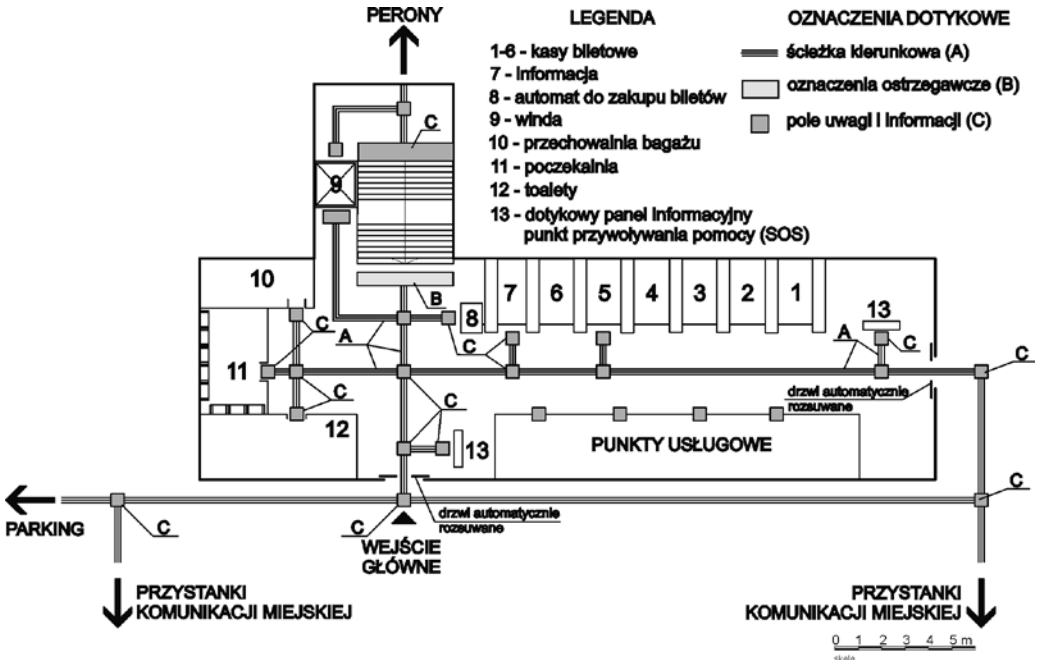
- platforma przystankowa (peron) powinien znajdować się na poziomie podłogi pojazdu i być wyposażony w oznaczenia fakturowe dla osób niewidomych i kontrastowe (obrzeże peronu) dla osób słabowidzących;
- przystanek o ile jest to możliwe powinien być zadaszony i wyposażony w miejsce do siedzenia z podłokietnikami oraz miejsce dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim lub przy pomocy chodzika z przenośnym siedziskiem, zadaszanie nie powinno ograniczać widoczności na podjeżdżające pojazdy,
- wiatą przystankowa powinna być przeszklona, aby zapewnić odpowiednią widoczność na osoby znajdujące się pod wiatą lub zbliżające się do niej, co poprawia poczucie bezpieczeństwa;
- brak przeszkód utrudniających poruszanie się po przystanku, w tym nieodpowiednio ustawione kosze czy słupy oświetlenia ulicznego;
- na przystanku powinna znajdować się dostępna informacja pasażerska: wygodnie umieszczone rozkłady, odpowiednia czytelność i zrozumiałość informacji, a przy zastosowaniu elektronicznych tablic informacyjnych, aby była możliwość odsłuchania informacji głosowej;
- elementy konstrukcji wiaty przystankowej powinny być wykonane w sposób bezpieczny z zachowaniem skrajni pieszego, bez ostrych krawędzi oraz wystających elementów mogących narazić na uraz pasażerów;
- na przystanku powinna znajdować się informacja z nazwą przystanku i obsługiwanymi liniami komunikacyjnymi widoczna od strony kierunku ruchu pieszych, ale także powinna być ona czytelna z pojazdu komunikacji zbiorowej;
- na przystanku lub w najbliższej jego okolicy powinna znajdować się oprócz schematu linii komunikacji zbiorowej również mapa okolicy z zaznaczonymi najważniejszymi obiektami i punktami orientacji przestrzennej;
- chodnik na dojściu do przystanku powinien być wyposażony w fakturowy system informacji (nawierzchnie kierunkowe, bezpieczeństwa i uwagi) prowadzący od najbliższych przejść dla pieszych.



Ryc. 21. Rozplanowanie otoczenia wiaty przystankowej. (źródło: Wysocki M., Standardy Dostępności Miasta Gdyni, 2013, Karta 6-2)

4.7.2. Integracyjne węzły komunikacyjne

Integracyjne węzły komunikacyjne spełniają dużą rolę w kształtowaniu układu komunikacyjnego w danej miejscowości. To w tym miejscu są największe przepływy podróżnych, którzy zmieniają środki transportu, aby dotrzeć do zaplanowanego celu. I to właśnie ze względu na osoby z zaburzeniami percepcji w obrębie węzła przesiadkowego powinien być opracowany czytelny system oznaczeń wizualnych i fakturowych, który połączy ze sobą kluczowe punkty węzła: postój taksówek, przystanki komunikacji zbiorowej, wejścia do terminali przesiadkowych, wejścia na perony, miejsca lokalizacji kas i automatów biletowych, lokalizacji punktów lub tablic informacyjnych, wind itp. (ryc. 22). System informacji fakturowej powinien uwzględnić zalecenia zawarte w rozdz. 4.5 i w Dodatku A.



Ryc. 22. Schemat systemu ścieżek fakturowych na węźle przesiadkowym
(źródło: Wysocki M., Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni, 2010, s. 123)

Węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w czynne całą dobę punkty pomocy tzw. Help-Point (patrz ryc. 23 i 24) wyposażone również w pętlę induktofoniczną¹⁶ dla osób słabosłyszących. W pętlę induktofoniczną powinna być wyposażona również co najmniej jedna kasa biletowa i punkt informacji, jeżeli w budynku jest prowadzona sprzedaż biletów. Miejsca dostosowane przy pomocy pętli induktofonicznej należy oznaczyć symbolem osoby głuchej z literą T (ryc. 24), a w przypadku Help-Point również wymalowaniem na nawierzchni chodnika obszaru działania pętli induktofonicznej. Nawierzchnia powinna również różnić się fakturą od powierzchni chodnika, aby była czytelna również dla osób głuchoniewidomych.

¹⁶ Pętla induktofoniczna to urządzenie wspomagające osoby słabosłyszące w odbiorze informacji głosowej. W obrębie działania pętli osoba słabosłysząca odbiera informację bezpośrednio do swojego aparatu słuchowego (model aparatu musi być wyposażony w cewkę indukcyjną), bez zniekształceń i odgłosów tła akustycznego (hałasu otoczenia).



Ryc. 23 i 24. Wzorcowe rozwiązanie systemu Help-Point z nowojorskiej stacji metra autorstwa Masamichi Udagawy i Sigi Moeslingera z Antenna Design Inc. (źródło: www.metro-magazine.com, www.antennadesign.com, dostęp online 15.11.2014r.).



Ryc. 25. Symbol oznaczenia dostępu do informacji poprzez wykorzystanie pętli induktofonicznej do wzmacniania dźwięku w aparatach słuchowych (źródło: standardy ISO).

4.7.3. Transport przyjazny osobom starszym

Aby utrzymać zwiększoną aktywność osób starszych w przestrzeni publicznej należy zwiększyć wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej w mieście. Dobrze zaprojektowane przebiegi tras linii komunikacyjnych, z przystankami w pobliżu najczęściej odwiedzanych przez seniorów miejsc. Warto przy okazji uruchamiania lub modyfikacji tych przebiegów poświęcić trochę czasu na przeprowadzenie ankiet wśród środowiska seniorów, aby poznać ich preferencje użytkowania przestrzeni publicznej. Dostosowane, niskopodłogowe autobusy to jeden z elementów przyjaznej seniorom komunikacji zbiorowej.

Jednak oprócz drogowych pojazdów należałoby rozważyć wykorzystanie innych środków transportu, które byłyby dostępne dla osób w podeszłym wieku i pozwoliłyby im na bardziej aktywne korzystanie z przestrzeni publicznej. Temu mogą służyć rowery trójkołowe, skutery elektryczne czy riksze. Prowincja Treviso (Włochy) w ramach projektu „Q-AGEING” wypracowa-

wała model wykorzystania tras rowerowych przez seniorów. Postawiła sobie za cel wypracowanie dedykowanego osobom starszym pojazdu, mającego im zapewnić aktywność fizyczną i niezależność w poruszaniu się. Opracowano specjalny rower „ELDbicycle”, mający na celu mobilizację osób starszych (np. mieszkających w domach opieki), które nie są w stanie jeździć same. „ELDbicycle” to rower elektryczny ciągnący za sobą rikszę dla dwóch osób. Riksza jest kryta, a na jej dachu znajduje się ogniwo słoneczne zasilające akumulator, co rozwiązuje w części zapotrzebowanie na energię elektryczną do zasilania roweru. Rozwiązanie to dedykowane jest szczególnie dla mieszkańców domów opieki, gdzie część bardziej sprawnych pensjonariuszy może być kierowcami dla innych, którzy mają większe ograniczenia w mobilności. Z „ELDbicycle” można też oczywiście korzystać do jazdy po ulicach¹⁷. Komisja Europejska zwróciła uwagę na dodatkowe aspekty tego projektu: ekologiczność – zasilanie energią z solarów i socjalizację – pasażerowie siedzą naprzeciw siebie co sprzyja nawiązywaniu kontaktu i dialogowi. „ELDbicycle” uważany jest za rozwiązanie służące promocji ruchu na świeżym powietrzu wśród osób starszych oraz za alternatywny i ekologiczny sposób na zwiększenie ich mobilności.



Ryc. 26. Prezydent prowincji Treviso Leonardo Muraro prezentuje ELDbicycle pensjonariuszom Domu Seniora w Silea (Włochy). (źródło: www.provincia.treviso.it)

¹⁷ Na podstawie sprawozdania z realizacji projektu „Q-AGEING”: Quality Ageing in an urban environment. Przewodnik po sprawdzonych rozwiązaniach na rzecz promocji aktywności seniorów na szczeblu lokalnym, s. 33 (źródło: Urząd Miasta Sopot).

4.8. Pokonywanie różnic wysokości w terenie

Dla osób z obniżoną funkcjonalnością fizyczną, a szczególnie dla poruszających się na wózkach inwalidzkich najtrudniejszą do pokonania barierą w przestrzeni publicznej są schody. **Przy projektowaniu wygodnej dla wszystkich przestrzeni należy dążyć do takiego wytyczania ciągów pieszych, aby schody nie musiały być potrzebne.** Takie rozwiązanie służy wszystkim użytkownikom przestrzeni. Ciąg pieszy powinien mieć spadek nie większy niż 5%¹⁸. Oznacza to, że różnica poziomów na długości jednego metra wynosi 0,05 metra (5 cm). Niestety warunki topograficzne często wymuszają zastosowanie schodów i specjalnie projektowanych pochylni dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

4.8.1. Schody

W miejscach, gdzie na ciągach pieszych występują schody, należy przewidzieć alternatywny sposób pokonania różnic poziomów w postaci pochylni bądź windy¹⁹.

Bieg schodowy powinien zawierać minimum 3 stopnie, a maksymalnie 10 stopni. Dłuższe biegi schodów powinny być podzielone spocznikami o długości min 1,5 m. O ile jest to możliwe na spocznikach schodów na terenach rekreacyjnych zaleca się umieszczenie miejsc odpoczynku (wyposażonych w ławki lub przysiadaki), ale w taki sposób, by nie utrudniały ruchu pieszym, tzn. poza szerokością ciągu pieszego.

Dla osób z dysfunkcjami wzroku niebezpieczne są szczególnie schody, które prowadzą w dół. Z tego też powodu, aby uniknąć ryzyka upadku w przypadku niezauważenia stopni, należy w odległości 50 cm od krawędzi pierwszego stopnia ułożyć fakturę ostrzegawczą²⁰ o szerokości minimum 60-80 cm. Dla zwiększenia bezpieczeństwa poruszania się osób słabowidzących, pierwszy i ostatni stopień biegu schodowego powinien być wykonany w kolorze kontrastowym do pozostałych stopni i spocznika (Rozporządzenie MTiGM 1999).

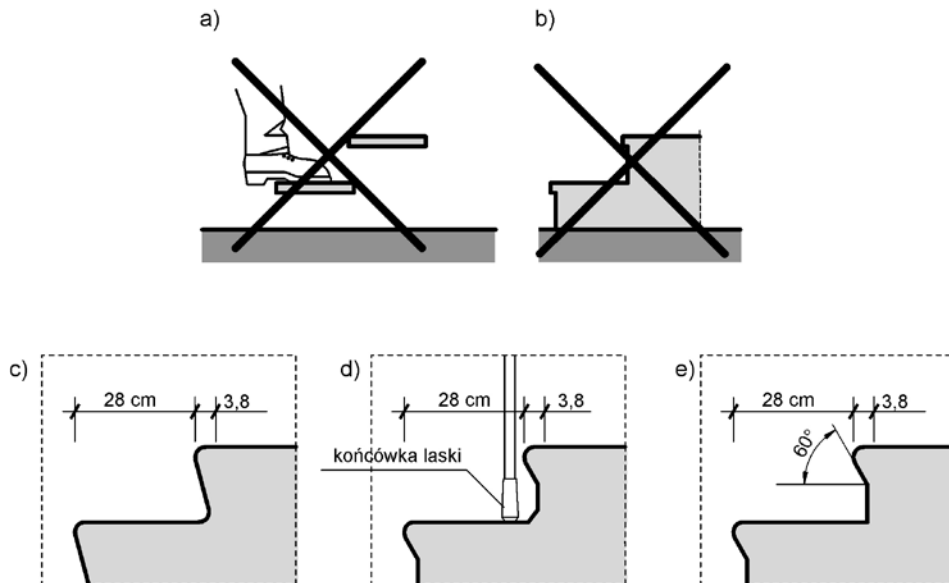
Stopnie schodów nie powinny być ażurowe i nie powinny posiadać wystających nosków, z uwagi na możliwość zahaczenia czubkiem buta i w konsekwencji możliwość utraty równowagi. Jest to szczególnie ważne dla osób starszych, którym wchodzenie po schodach często sprawia dużą trudność (ryc. 27). Istotna jest również wysokość stopni w powiązaniu z jego szerokością, tak aby była zapewniona wygoda przy chodzeniu po schodach. Choć Rozporządzenie Ministra Infrastruktury wskazuje, że stopnie na terenach otwartych nie powinny przekraczać 15 cm, to jednak dla wygody osób starszych np. z reumatyzmem, wysokość stopnia powinna wynosić max. 12 cm²¹.

¹⁸ Jest to zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. 1999 nr. 43 poz. 430).

¹⁹ Na zewnątrz nie zaleca się stosowania platform przyschodowych, które są rozwiązaniami dedykowanymi głównie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich, stąd też nie można tego rozwiązania uznać za zgodne z zasadami projektowania uniwersalnego.

²⁰ Jest to faktura typu B, opisana w rozdz. 4.6.1. i w Dodatku A na końcu opracowania.

²¹ Taką wysokość zalecają standardy zatwierdzone w Finlandii, jako wygodne dla osób starszych, źródło: SuRaKu – *Accessibility Guidelines* [online]. SuRaKu Project – Planning Guidelines for an Accessible Environment. Opublikowano: 6 lutego 2008 r., <http://www.hki/hkr/en/Helsinki+for+All/Accessibility+Guidelines+%28SuRaKu%29>, dostęp: 20.11.2014 r.

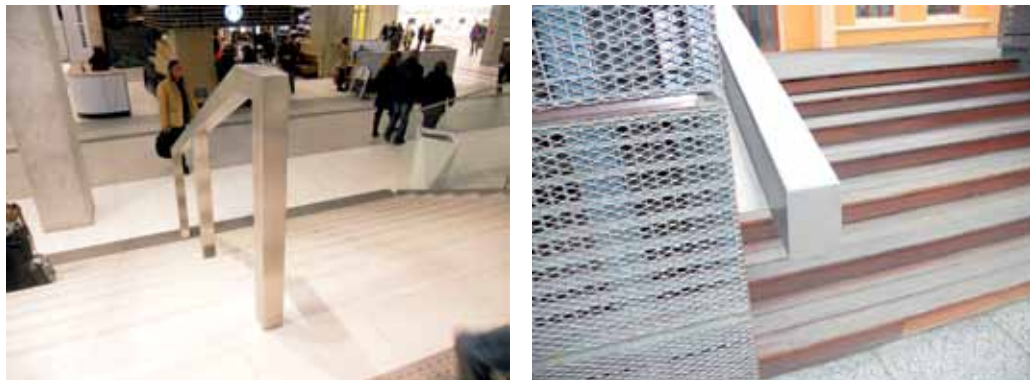


Ryc. 27. Przykłady dobrze i źle ukształtowanych profili schodów
 (źródło: Wysocki M., *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, 2010, s. 142)

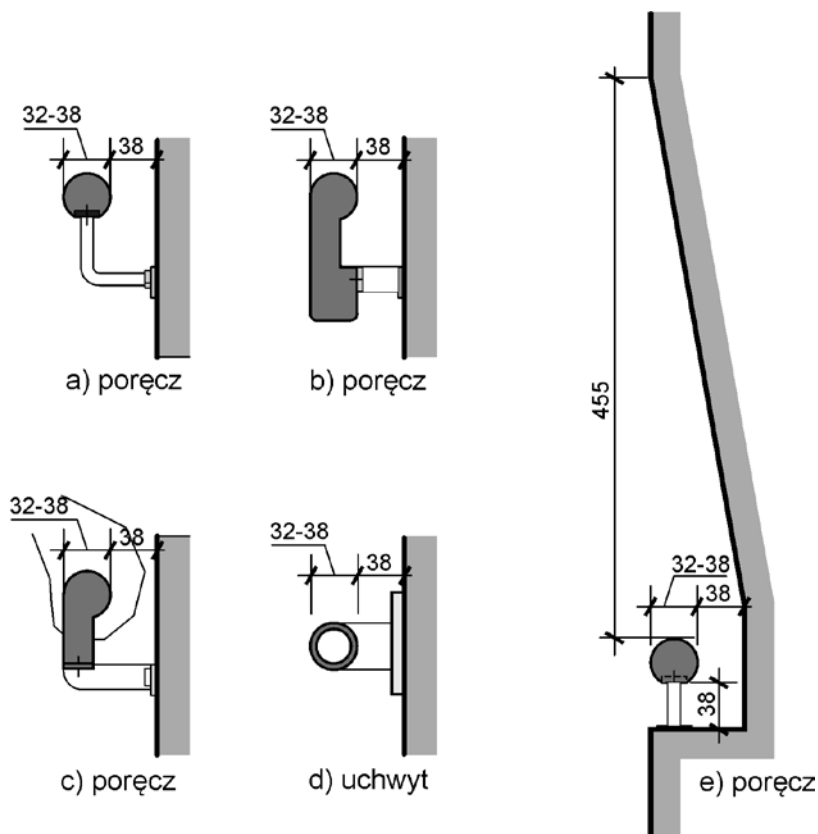
Choć nie wymaga tego prawo budowlane²², to ze względu na warunki klimatyczne panujące w naszym kraju, wszystkie schody zewnętrzne powinny być wyposażone w poręcze: jedną dla schodów o szerokości do 2 metrów i dwie dla schodów od 2 do 4 metrów. Przy szerszych schodach należy stosować dodatkowe poręcze w odległościach nie większych niż 4 metry. Poręcze powinny być mocowane na dwóch wysokościach i być wysunięte 30 cm poza pierwszy i ostatni stopień, aby osoba poruszająca się np. o kuli mogła bezpiecznie chwycić się poręczy i wesprzeć się podczas pokonywania schodów.

Projektanci często w pogoni za „lepszym” dizajnem stosują poręcze, które niestety nie spełniają wymagań ergonomicznych (ryc. 28 i 29). Średnica poręczy powinna mieć 30-40 mm, co ma zapewnić pewny i bezpieczny uchwyt, tak przydatny osobom z obniżoną funkcjonalnością ruchu. Mocowanie poręczy należy wykonać od dołu, aby umożliwić swobodne przesuwanie ręki po poręczy (ryc. 30).

²² Według § 133 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735) balustrady przewiduje się dla schodów o różnicy wysokości w terenie powyżej 50 cm.

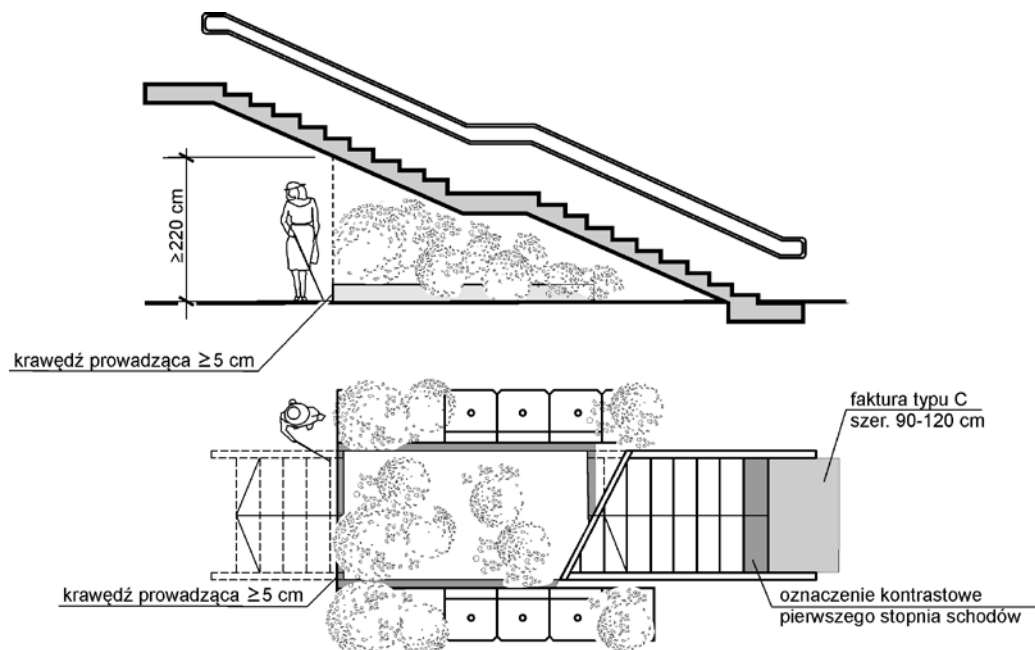


Ryc. 28 i 29. Zbyt szerokie i nieergonomiczne poręcze, które utrudniają bezpieczny i pewny pochwyt. (zdj. M. Wysocki)



Ryc. 30. Prawidłowa sposób mocowania i wielkość pochwytu poręczy (źródło: Wysocki M., Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni, 2010, s. 142).

Gdy bieg schodowy jest nadwieszony nad ciągiem pieszym, przestrzeń pod schodami o wysokości mniejszej niż 2,2 m powinna być obudowana lub oznaczona w taki sposób, aby w szczególności osoba z dysfunkcją wzroku mogła ją bezpiecznie ominąć (ryc. 31).



Ryc. 31. Zabezpieczenie przestrzeni pod schodami niewykrywanej przez osobę niewidomą poruszającą się z białą laską. (źródło: Wysocki M., Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni, 2010, s. 144).

4.8.2. Pochylnie

Dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, pochylnia jest podstawowym elementem niwelowania różnic w poziomach terenu. Zdecydowanie najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie nachylenia całego ciągu pieszego na większej odległości o nachyleniu nie przekraczającym 6%. Jeżeli jednak brakuje miejsca na wytyczenie takiego ciągu pieszego, wyznaczona trasa powinna przebiegać w jak najbliższej odległości od głównego ciągu komunikacyjnego zaopatrzonego w schody (patrz ryc. 32 i 33). Ogranicza to stygmatyzację osób niepełnosprawnych i zmniejsza wysiłek potrzebny do objechania bariery jaką są schody. Trasy dostępne dla osób korzystających z wózka inwalidzkiego lub chodzików powinny być łatwe do odnalezienia i wyraźnie oznaczone.



Ryc. 32. Pochylnia omijająca schody powinna być w najbliższym otoczeniu, aby ograniczyć wysiłek potrzebny do pokonania różnicy wysokości w terenie przez osobę poruszającą się na wózku lub przy pomocy chodzika (zdj. M. Wysocki).

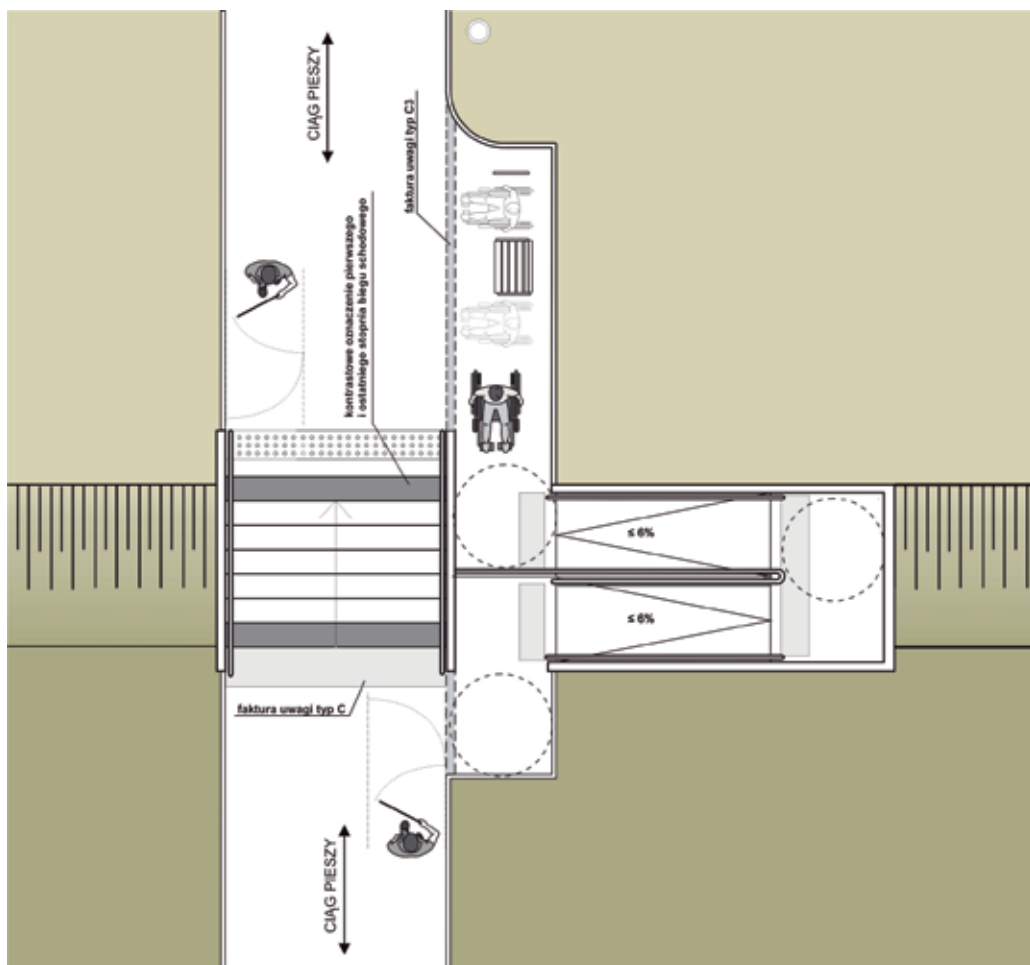
W przypadku różnicy terenu do 15 cm można zastosować pochylnie o spadku do 15% (wg Rozporządzenia MI 2004), jednak dla wygody osób poruszających się na wózkach inwalidzkich zaleca się ograniczenie tego spadku do 10%. Przy różnicach poziomu terenu (od 15 do 50 cm) nachylenie pochylni może wynosić max 8% (na zewnątrz) i 10%, gdy pochylnia jest zadaszona. Przy różnicach poziomu powyżej 50 cm spadek pochylni może wynosić maksymalnie 6% (na zewnątrz) i 8% pod zadaszaniem.

Pochylnie na zewnątrz powinny być prowadzone w linii prostej ze spocznikami maksymalnie co 9,0 m. Minimalna długość spocznika to 200 cm. Spocznik na pochylniach zewnętrznych o biegach łamanych powinien mieć wymiary min. 200 x 200 cm. Takie wymiary spocznika są zalecane z uwagi na bezpieczne skorzystanie z pochylni przez osoby poruszające się na inwalidzkich skuterach elektrycznych. W tym przypadku należy odchodzić od minimum 150 cm, jakie zaleca Rozporządzenie MI (2004). Zalecana prawem szerokość pochylni to minimum 120 cm, jednak przy długich pochylniach zdecydowanie lepszym rozwiązaniem zwiększającym przepustowość jest zastosowanie pochylni o szerokości min 160 cm, a najlepiej zastosowanie pochylni o szerokości ciągu pieszego, tak aby mogły bezpiecznie wyminąć się osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. Pochylnia powinna być wyposażona w poręcze umieszczone na wysokości 90 i 75 cm zaokrąglonymi w dół na jej końcach. Aby zapewnić bezpieczeństwo przed niekontrolowanym zjazdem wózka z pochylni, należy na jej długości wykonać cokół o wysokości

minimum 7 cm (patrz ryc. 36). Zakończenia poręczy, które wychodzą na skrajnię ruchu pieszego należy wykonać w kolorze kontrastowym do otoczenia na długości min. 30 cm.

Materiały na nawierzchnię pochylni powinny być szorstkie i antypoślizgowe, zapewniające bezpieczne poruszanie się również podczas opadów deszczu lub śniegu. Na pochylniach prowadzących do budynków warto przewidzieć systemy ograniczające oblodzenie nawierzchni pochylni.

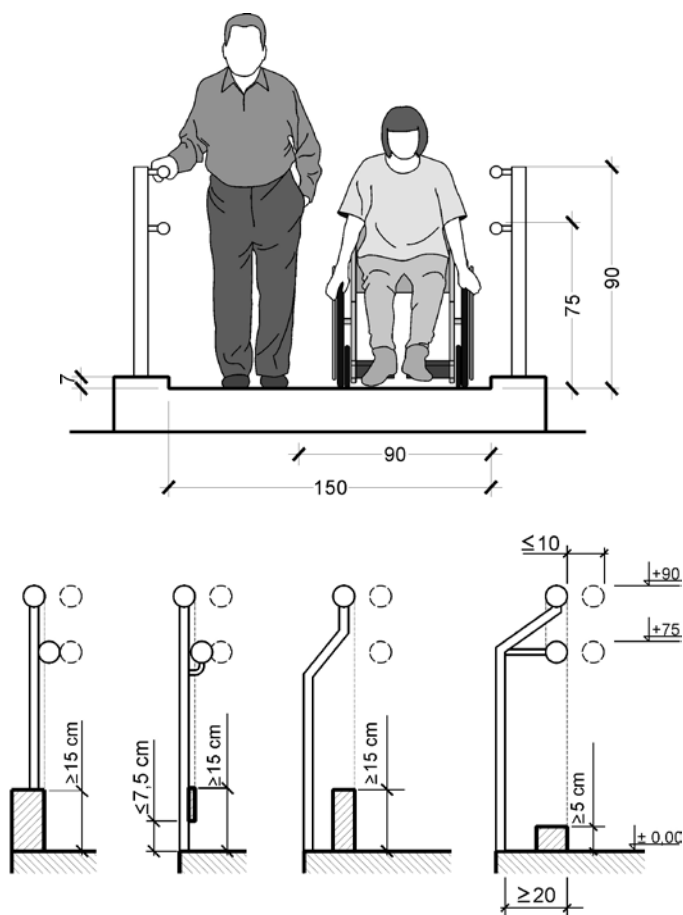
Aby zachować normatywne spadki pochylni trzeba przeznaczyć czasami dużo miejsca, co nie zawsze staje się estetycznym rozwiązaniem dla pokonania różnic w terenie (patrz ryc. 34 i 35). W takich przypadkach i przy różnicach poziomów większych niż 250 cm należałoby rozważyć montaż windy. Na zewnątrz nie zaleca się stosowania platform przychodowych, z uwagi na ich awaryjność i konieczność dodatkowej obsługi.



Ryc. 33. Przykładowe rozwiązanie dostosowane do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich w celu pokonania dużej różnicy wysokości w terenie (oprac. autora).



Ryc. 34 i 35. Zastosowanie pochylni przy dużych różnicach poziomów terenu nie zawsze jest rozwiązaniem estetycznym i w pełni funkcjonalnym. Warszawa-Jelonki (zdz. M. Wysocki).



Ryc. 36. Wysokości poręczy i cokołów przy pochylniach zewnętrznych (oprac. autora).

4.9. Tereny rekreacyjne

4.9.1. Dostosowanie parków publicznych

Aktywność ruchowa seniorów, tak niezbędna w podeszłym wieku, może być podtrzymywana przez odpowiednie zagospodarowanie terenów zielonych. Na terenach parków i kompleksów leśnych ścieżki spacerowe należy wytyczać w taki sposób, aby każdy mógł dobrać trasę spaceru dostosowaną do jego możliwości fizycznych. Najlepiej, aby trasy były o różnej długości i trudności w pokonywaniu wzniesień. Podczas projektowania parków i ogrodów należy brać pod uwagę również specyficzne potrzeby osób z demencją i chorobą Alzheimera. Wytyczone trasy powinny łączyć się w pętle i powinny być czytelnie oznaczone, tak aby osoba starsza mogła odnaleźć bezpiecznie drogę wyjścia.

Usługi i elementy wyposażenia na terenach zielonych powinny być łatwe do zidentyfikowania i dostępne dla wszystkich grup użytkowników. Zdecydowanie najlepszym rozwiązaniem jest projektowanie terenów w oparciu o zasady projektowania uniwersalnego, jako ogólnodostępne tereny zielone. Specjalnie dedykowane parki, czy to osobom niepełnosprawnym czy osobom starszym tylko mogą pogłębiać dyskryminację i stygmatyzację tych osób.

Trasy spacerowe w zależności od swojej lokalizacji powinny być wyposażone w miejsca odpoczynku. I tak w przypadku głównych ciągów spacerowych, bulwarów promenad i ścieżek edukacyjnych na terenach zielonych, zaleca się, aby odległość między miejscami odpoczynku nie była większa niż 50 metrów. W innych przypadkach np. przy trasach spacerowych prowadzących przez kompleksy leśne warto zadbać, aby ławki ustawione były w odległościach nie większych niż 250 metrów.

Miejsca odpoczynku powinny być zlokalizowane poza ścieżką spacerową, w sposób umożliwiający swobodny dostęp dla wszystkich, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Nie dopuszcza się ustawiania ławek na postumentach. Przy ławce należy przewidzieć miejsce do zaparkowania wózka inwalidzkiego o szerokości min. 90 cm i długości 140 cm, w taki sposób, aby wózek nie utrudniał poruszania się osobom na ciągu pieszym. Wskazane jest, aby przewidzieć możliwość bocznego przesiadania się osoby niepełnosprawnej z wózka inwalidzkiego na ławkę, tzn. aby wysokość siedziska była na wysokości ok. 55 cm i od strony zaparkowanego wózka nie było podłokietnika, który może przeszkadzać w operacji przesiadania się.

Nawierzchnia miejsca odpoczynku powinna różnić się fakturowo i kolorystycznie od głównego ciągu pieszego lub być oddzielona od niego fakturową linią kierującą ułatwiającą poruszanie się osobom z dysfunkcją wzroku.

Przy wyznaczaniu tras na terenach zielonych zaleca się zmiany nawierzchni, zarówno kolorystycznie, jak i fakturowo, w różnych obszarach funkcjonalnych (np. inna faktura nawierzchni na ciągach spacerowych, a inna dla miejsc odpoczynku). Należy pamiętać, aby nawierzchnia ciągu spacerowego była twarda i antypoślizgowa, równa i dobrze odprowadzająca wodę. Niedopuszczalne jest tworzenie się na wyznaczonych ciągach spacerowych zastoin wody.

Przy projektowaniu nasadzeń w parkach i zieleńcach miejskich należy zastosować takie rośliny, które nie są alergizujące. Rośliny o intensywnym zapachu powinny być umieszczo-

ne w oddzielnej części parku. Również rośliny kolczaste i trujące nie powinny być stosowane w parkach ogólnodostępnych.

Przy projektowaniu parków należy zapewnić jego dobre oświetlenie. Zapewnia to większe poczucie bezpieczeństwa i ułatwia poruszanie się po zmroku. Oświetlenie w parku powinno być rozmieszczone równomiernie unikając przestrzeni bardzo zacienionych. Oprawy oświetleniowe powinny być umieszczone po jednej stronie ścieżki, unikając bezpośredniego oślnienia źródłem światła. Latarnie powinny być umieszczone 1 m od krawędzi drogi. Minimalne warunki oświetlenia terenów rekreacji (na podstawie SuRaKu, 2008, karta 5):

- dla głównych szlaków – 10 lux;
- dla ścieżek bocznych – 5 lux;
- dla skrzyżowań szlaków – 15 lux;
- dla pochylni – 30 lux;
- przy schodach – 50 lux.

4.9.2. Publiczny plac zabaw nie tylko dla dzieci

Publiczny plac zabaw to taki, który znajduje się w miejscu ogólnodostępnym, czyli np. na terenie parku, skweru, na terenie należącym do miasta, gminy, szkoły, przedszkola, wspólnoty lub spółdzielni mieszkaniowej. Również tzw. zamknięte osiedla traktowane są jako miejsca publiczne. Na wyposażeniu placów zabaw obok typowych urządzeń dla dzieci należy przewidzieć miejsca do ćwiczeń dla osób dorosłych, w tym takie z których będą mogły skorzystać osoby w podeszłym wieku i osoby poruszające się na wózkach. To trudne zadanie powinno być realizowane przez osoby z odpowiednim doświadczeniem. Wszystkie urządzenia instalowane na placach zabaw powinny być certyfikowane, aby zagwarantować bezpieczeństwo ich użytkowania.



Ryc. 37 i 38. Miejsce do ćwiczeń dla dorosłych w Mrągowie. (zdj. M. Wysocki)

W przestrzeni publicznej należy przewidzieć miejsca spotkań, gdzie osoby dorosłe, seniorzy obok zwyczajnego posiedzenia ze znajomymi mogliby uprawiać sport czy własne hobby. Wyposażenie takich miejsc w stoliki z szachownicą lub w dużą szachownicę wykonaną na posadzce placu sprzyjać może integracji. To samo ma się w przypadku wydzielonego terenu do gry w boule, terenowe kręgle czy urządzenia do minigolfa mogą zwiększać aktywność ruchową seniorów.



Ryc. 39 i 40. Miejsce do gry w szachy (Kudowa Zdrój) czy do gry w boule (Grenoble) sprzyja integracji i większej aktywności na świeżym powietrzu.

(źródło: www.psychologiaiszachy.blogspot.com – zdj. po lewej i z archiwum autora – zdj. po prawej)

4.9.3. Ogrody sensoryczne

W Polsce coraz bardziej popularne są parki i ogrody sensoryczne, których zadaniem jest stymulowanie doznań wizualnych, węchowych, ale także dedykowanych osobom niedowidzącym doznań dotykowych. W większości przypadków są one jednak lokalizowane poza obszarami miejskimi, na terenach zarządzanych przez Parki Botaniczne, co nie sprzyja korzystaniu z nich podczas codziennych spacerów.

Największym parkiem sensorycznym w Polsce jest otwarty w 2012 roku Park Orientacji Przestrzennej w Owińskach k. Poznania. Park położony jest na terenie Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych. Na około 3ha powierzchni odtworzono klimat ogrodu barokowego, nawiązując tym samym do barokowego założenia budynków klasztornych, w których mieści się szkoła. Posadzono tu 280 różnych gatunków roślin i zadbano o wiele atrakcyjnych przyrządów dydaktycznych, które wykorzystywane są przez nauczycieli podczas zajęć z dziećmi. Z tego też powodu park dla osób indywidualnych jest otwarty w czasie roku szkolnego tylko przez dwie godziny dziennie. Jednak warto zobaczyć ten park i pochodzić po ścieżkach wśród różnorodnej roślinności. Rośliny są tak dobrane, że można je dotykać, a dla osób niewidomych postawiono tabliczki z informacjami w piśmie Braille'a o poszczególnych roślinach (patrz ryc. 41 i 42).



Ryc. 41 i 42. Park Orientacji Przestrzennej w Owińskach k. Poznania. (zdj. autora)

Godne polecenia jest, aby samorządy lokalne zadbały o utworzenie takich ogrodów w pobliżu miejsc zamieszkania lub na terenie istniejących parków miejskich. W ramach już wspomnianego wcześniej projektu „Q-AGEING” w miejscowości Genua (Włochy), w jednym z parków miejskich otwarto tzw. Ogród Pamięci. Projekt Samorządu Miasta Genua, to nowatorska inicjatywa łącząca ćwiczenia fizyczne z aktywnością umysłową osób starszych. Na terenie parku postawiono kilkadziesiąt tablic z opisami zadań umysłowych i ćwiczeń fizycznych dla osób odwiedzających to miejsce. Tablice rozmieszczone zostały w ten sposób, że spacerowicze przechadzający się wzdłuż wybranej „ścieżki tematycznej” mogą wykonywać ćwiczenia bez ograniczeń czasowych. Miasto zorganizowało również cykl szkoleń dla seniorów oraz dla trenerów, którzy pomagają prawidłowo wykonywać poszczególne ćwiczenia. Samo przygotowanie i utrzymanie urządzeń wymaga stosunkowo niewielkich nakładów, stąd przykład jest wart rozpowszechniania. Jednak najważniejszym efektem tego przedsięwzięcia jest to, że dzięki swojej widoczności w miejscu publicznym potrafi skutecznie ukazać lokalnemu społeczeństwu znaczenie idei aktywnego starzenia się mieszkańców.

5. DOBRE PRAKTYKI W POLSCE

W wielu polskich samorządach realizowane są projekty, których celem jest budowanie przestrzeni przyjaznej wszystkim, w tym również przestrzeni dedykowanej aktywnemu starzeniu. Problemy starzejącego się społeczeństwa zauważają już wszyscy, a niektóre samorządy aktywnie włączają się w realizację specjalnie dedykowanych programów. Warto przedstawić tu kilka takich projektów, które mogą być inspiracją dla innych samorządów.

5.1. Projekt Q-AGEING w Polsce

Projekt „Quality Ageing in an Urban Environment” (Q-AGEING) realizowany przez samorząd Miasta Sopotu wraz z innymi partnerami europejskimi²³ miał na celu wypracowanie kompleksowych i ponadnarodowych rozwiązań wynikających z problematyki starzejącego się społeczeństwa. W Sopocie w ramach projektu stworzona została mapa barier architektonicznych, które utrudniają poruszanie się po mieście osobom starszym i niepełnosprawnym. Jest to w istocie rozbudowana, dynamiczna baza danych, zawierająca opis (wraz z dokumentacją fotograficzną) występujących w mieście barier, zdiagnozowanych podczas badania otwartej przestrzeni miejskiej przeprowadzonego w czerwcu 2011 r. Badaniem zostały objęte w szczególności te elementy infrastruktury miejskiej, którymi zarządzanie pozostaje w gestii samorządu, tj. szlaki komunikacyjne oraz skwery i place, przejścia dla pieszych, przystanki autobusowe i kolejowe, ale również publicznie dostępne urządzenia elektroniczne będące własnością właściwych operatorów. Pozyskane na tej drodze informacje zostały następnie przekazane do wydziałów i jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie i modernizację infrastruktury miejskiej. Takie działania sprzyjają rozwiązywaniu najpilniejszych tematów, które mają zmierzać do stworzenia przyjaznej seniorom przestrzeni. Samorząd uzyskał narzędzie pomocne przy podejmowaniu decyzji i optymalizacji zadań dotyczących przeprowadzenia kolejnych inwestycji infrastrukturalnych w mieście.

W ramach projektu „Q-AGEING” w Sopocie w kilku oddziałach biblioteki miejskiej zostały utworzone „Kąciki seniora” – miejsca, w których seniorzy mogą korzystać z dostępu do

²³ Partnerami projektu Q-AGEING oprócz samorządu sopockiego były samorządy i organizacje: Ujbuda (Budapeszt-Węgry), samorząd Miasta Maribor (Słowenia), samorząd Miasta Slovenska Bistrica oraz Instytut Ekonomii 0150 Centrum Rozwoju Zasobów Ludzkich w Mariborze (Słowenia), prowincja Treviso (Włochy), samorząd Miasta Genui i Instytut Badań Akademii Medycznej w Genui (Włochy), Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego we Freiburgu (Niemcy). Projekt uzyskał dofinansowanie Unii Europejskiej w ramach programu Europa Środkowa - Priorytet 4: Podniesienie konkurencyjności oraz atrakcyjności regionów i miast (Obszar interwencji: Uwzględnienie terytorialnych skutków zmian demograficzno-społecznych w rozwoju miast i regionów). (źródło: Urząd Miasta Sopot).

bezpłatnego Internetu na stanowiskach komputerowych dostosowanych do ich potrzeb. W wyniku tego projektu powstał też portal dla sopockich seniorów, w którym mogą oni znaleźć wszystkie najważniejsze informacje przydatne osobom w podeszłym wieku. Te działania wpisują się w tworzenie przyjaznej seniorom przestrzeni publicznej.

5.2. Konkurs „Samorząd przyjazny seniorom”

Od 2011 r. Parlamentarny Zespół ds. Osób Starszych wspólnie ze Związkiem Województw RP, Związkiem Powiatów Polskich oraz ze Związkiem Miast Polskich i Związkiem Gmin Wiejskich organizuje konkurs pt. „Samorząd przyjazny seniorom”. Do współpracy zaproszono także prasę samorządową, w tym pisma: „Wspólnota” i „Gmina”. Celem konkursu jest promowanie tworzenia zintegrowanych programów przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu seniorów we wspólnotach lokalnych i regionalnych, polegających na uwzględnieniu w sposobie działania administracji samorządowej i kształtowaniu przestrzeni publicznej w sposób dostosowany do uwarunkowań życiowych osób starszych i wynikających z nich potrzeb. W Konkursie uczestniczyć mogą samorządy wszystkich szczebli, które realizowały lub realizują programy lub projekty, które podnoszą jakość życia seniorów w lokalnej społeczności.

W 2013 r. konkurs realizowany był pod hasłem „Samorząd przyjazny seniorom 2013 – przyjazna przestrzeń publiczna”. W założeniu konkurs ma wskazać i nagrodzić te przedsięwzięcia, które ułatwiają życie osobom starszym, wciąż sprawnym lecz posiadającym pewne ograniczenia funkcjonalne. Prawo nakłada na inwestorów i zarządzających przestrzenią publiczną liczne obowiązki odnoszące się do ułatwień dla osób z niepełnosprawnością. Ułatwienia, których dotyczył konkurs miały być czymś innym. Powinny być wsparciem osób w podeszłym wieku w postaci rozwiązań organizacyjno-planistyczno-technicznych, ułatwiających im życie w lokalnej społeczności. Chodzi m.in. o rozwiązania systemowe, które sprawią, że w miejscach publicznych będzie więcej ławek, by seniorom z ograniczoną funkcjonalnością łatwiej było pokonać trasę codziennych spacerów. Również aby nowe środki komunikacji miejskiej posiadały więcej miejsc siedzących, szczególnie w tych, które kursują w godzinach, w których najczęściej podróżują seniorzy. W autobusach i tramwajach informacja adresowana do podróżnych powinna mieć większe liternictwo tak, aby seniorzy z słabszym wzrokiem mogli tą informację odczytać. Podobnie powinny być przygotowane informacje na tablicach ogłoszeń i w lokalnych mediach.

Do konkursu w 2013 roku zgłoszono 46 projekty dobrych praktyk zrealizowanych w 33 jednostkach samorządu terytorialnego. Jury konkursu „Samorząd przyjazny seniorom 2013 – przyjazna przestrzeń publiczna” wyłoniło laureatów w poszczególnych kategoriach:

- województwo przyjazne seniorom – laureatem zostało województwo kujawsko-pomorskie za projekt „Otwarty konkurs ofert „Wspieranie aktywności i integracji społecznej seniorów”, realizowany w trybie ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie;
- powiat przyjazny seniorom – zwyciężył powiat nowosądecki za realizację projektu „Współpraca ze Stowarzyszeniem Sądecki Uniwersytet Trzeciego Wieku w Nowym Sączu”,
- gmina przyjazna seniorom – wygrały: Warszawa za realizację projektu „Warszawa przyjazna seniorom – przestrzeń miejska dobrze zaprojektowana dla osób starszych – wybrane

dobre praktyki”, Kluczbork za realizację projektu „Rewitalizacja miasta Kluczborka obejmująca remont ratusza, dróg i kanalizacji deszczowej wokół rynku, remont parku miejskiego oraz remont części wspólnych budynków wspólnot mieszkaniowych” i Międzyrzec Podlaski za realizację projektu „Wiek nie ma znaczenia. Psychofizyczna i społeczna aktywizacja seniorów”.

Wśród przyznanych wyróżnień w kategorii **kompleksowość projektowanych lub wdrożonych rozwiązań** należy wymienić miasto Kielce za realizację projektu „Zintegrowany system wsparcia na rzecz osób starszych”; miasto i gminę Wieliczkę za realizację „Programu rewitalizacji dla miasta Wieliczka” i projektów: „Budowa świetlic środowiskowych w miejscowościach: Mietniów, Sułków, Koźmice Małe, Lednicy Górnej, Janowicach”, „Przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu polegające na bezpłatnej dostawie i montażu komputerów wraz z bezpłatnym dostępem do internetu”, „Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej – budowa parkingów i dojść do peronów”, „Budowa placu targowego Bednarka 2012–2013”; Nysę za realizację projektu „Nysa przyjazna seniorom – aktywność i integracja w przestrzeni publicznej”.

W kategorii **rozwiązania sprzyjające integracji międzypokoleniowej** wyróżnienia otrzymały: Lublin za realizację projektu „Lublin przyjazny seniorom”, Płock za realizację projektów: „Miejsce przyjazne seniorom”, „Karta Seniora” i „Pomoc medyczna dla seniorów”.

Wśród wyróżnionych znalazły się także miasta i gminy: Bytom, Celestynów, Chodzież, Czechowice-Dziedzice, Gdynia, Grębocice, Kolbuszowa i Lubań.

W nawiązaniu do głównego tematu konkursu z 2013 roku: przestrzeń publiczna przyjazna seniorom, warto szczegółowo przedstawić niektóre z tych projektów, które mogą stać się wzorami dobrych praktyk dla innych samorządów. Przy opisie wybranych projektów wykorzystano materiały nadesłane do Parlamentarnego Zespołu ds. Osób Starszych w ramach konkursu „Samorząd Przyjazny Seniorom – przyjazna przestrzeń publiczna 2013”.

5.2.1. Lublin: miasto przyjazne seniorom

Lublin jako jedno z pierwszych miast podjęło działania w zakresie systemowej aktywizacji osób starszych i inicjatyw na rzecz rozwoju integracji międzypokoleniowej. W listopadzie 2011 roku Prezydent Miasta powołał Pełnomocnika Prezydenta ds. Seniorów, którego zadaniem jest inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do poprawy warunków życia seniorów. Jako zaplecze doradcze Pełnomocnika Prezydenta powołano Społeczną Radę Seniorów. Wśród wielu inicjatyw Pełnomocnika Prezydenta i Społecznej Rady Seniorów można wymienić coroczną akcją wybierania „Miejsca przyjaznego seniorom”, której celem jest promowanie działań instytucji i organizacji, które poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań architektonicznych oraz oferowanie dostosowanych do potrzeb seniorów usług i ulg, pomagają osobom starszym być aktywnymi uczestnikami lokalnej społeczności.

W ramach konkursu instytucje i organizacje ubiegające się o Certyfikat „Miejsce Przyjazne Seniorom” musiały spełnić jedno z poniższych kryteriów:

- posiadać ofertę produktów, usług dostosowaną do potrzeb osób starszych lub skierowaną specjalnie do tej grupy społecznej,

- oferować różnego rodzaju zniżki i promocje dla seniorów,
- posiadać odpowiednie rozwiązania techniczno-budowlane służące niwelowaniu barier architektonicznych, w celu dostosowania do potrzeb osób starszych,
- dostrzegać potrzeby seniorów,
- tworzyć i kreować miejsca, z których będą korzystały osoby starsze.

Samorząd Miasta podejmuje liczne działania inwestycyjne mające na celu tworzenie przestrzeni publicznej otwartej i przyjaznej seniorom. Sukcesywnie zwiększa się liczba obiektów i przestrzeni publicznej, w których likwidowane są bariery, szczególnie wzięto pod uwagę centrum miasta, co ma służyć poprawie warunków życia i lepszej integracji międzypokoleniowej lokalnej społeczności

Jedną z takich zrealizowanych inwestycji jest rewaloryzacja zabytkowego Ogrodu Saskiego z 1837 r. W założeniu celem działań było przywrócenie funkcji społecznych, kulturalnych i turystycznych mocno zdegradowanemu obszarowi, jakim był Ogród Saski. Na ten cel przeznaczono ponad 11 mln zł, głównie ze środków Unii Europejskiej.

Ogród Saski ma powierzchnię 13,7 ha i położony jest we wschodniej części terenu objętego ochroną konserwatorską zespołu urbanistycznego Śródmieścia Lublina. Projekt rewaloryzacji Ogrodu Saskiego zakładał uporządkowanie całego terenu, w tym: wykonanie nowych nawierzchni na istniejących i projektowanych placach, alejach, ścieżkach; remont ogrodzenia parku; modernizacja układu wodnego; wymianę i uzupełnienia elementów małej architektury, poprawę stanu ogólnodostępnych sanitariatów, ale przede wszystkim poprawę dostępności do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych. W ramach poprawy dostępności wykonano remonty schodów terenowych, a w wielu miejscach zastosowano pochylne, które mają ułatwiać poruszanie się osobom na wózkach inwalidzkich. W ramach prac wykonano renowację niskiej i wysokiej zieleni parkowej, co miało na celu przywrócenie Ogrodowi jego pierwotnego układu i charakteru.



Ryc. 43. Mini ściana wspinaczkowa w odnowionym Ogrodzie Saskim w Lublinie (źródło: www.kurierlubelski.pl, dostęp. 25.11.2014).

5.2.2. Warszawa: przestrzeń przyjazna seniorom

Obecna struktura demograficzna stawia przed Warszawą konieczność realizacji działań, których celem jest przystosowanie miasta do potrzeb coraz większej liczby osób starszych mieszkających w stolicy. Warszawa jest jednym z najstarszych demograficznie miast w Polsce. Odsetek osób powyżej 60 roku życia to 23%, podczas gdy w całym kraju średnio utrzymuje się on na poziomie 17-18%. Z tego powodu Miasto Stołeczne Warszawa stało przed wyzwaniem, jakim jest przystosowanie przestrzeni miejskiej do potrzeb rosnącej liczby starszych mieszkańców. Jednym z podstawowych działań, jakie podjęto w Warszawie to poprawa mobilności osób starszych w przestrzeni miejskiej poprzez:

- modernizację istniejącej infrastruktury pod kątem potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych, poprzez budowę nowych podjazdów i obniżek krawężników na przejściach dla pieszych, montaż wind osobowych czy wydłużenie sekwencji zielonego światła na przejściach dla pieszych,
- zwiększenie nakładów na zakup nowoczesnego taboru (niskopodłogowego) komunikacji miejskiej z większą ilością miejsc siedzących dla osób z obniżoną funkcjonalnością i wyposażonego w systemy czytelnej informacji z uwzględnieniem również ostrzeżeń o miejscach o ograniczonej dostępności,
- wprowadzenie „Biletu Seniora” dla osób powyżej 65. roku życia, a dla osób w wieku powyżej 70. roku życia zniesienie opłaty za korzystanie ze środków komunikacji miejskiej,
- prowadzenie akcji społecznych w środkach komunikacji miejskiej uwrażliwiających na potrzeby pasażerów i zachęcających do ustępowania miejsc siedzących.

Miasto Warszawa wdraża w swojej polityce społecznej program „Warszawa Przyjazna Seniorom”, którego celem jest „poprawa jakości życia seniorów w Warszawie oraz rozwój kompetencji, możliwości i zdolności w różnych rolach społecznych” w oparciu o zwiększenie aktywności społecznej, zawodowej i utrzymanie samodzielności seniorów. O szczególnym charakterze miejskiej polityki na rzecz seniorów świadczy fakt, że wszelkie decyzje dotyczące działań na rzecz osób starszych podejmowane są przy udziale samych seniorów. Konsultacjami społecznymi objęto m. in. realizację programu finansowanego ze środków unijnych „Innowacje na rzecz aktywnego starzenia się” (DDA: Design-led Innovations for Active Ageing), w ramach którego powstaje nowoczesne Centrum Aktywności Międzypokoleniowej na bazie ośrodka dla seniorów (Ośrodek Nowolipie: Centrum Usług Socjalnych i Szkolenia Kadr Pomocy Społecznej). W zakresie jego działalności znajdują się takie działania jak np. wolontariat 60+, promocja i upowszechnianie inicjatyw seniorskich, inicjowanie dialogu międzypokoleniowego, stwarzanie możliwości do konsultacji społecznych, wzmacnianie pozytywnego wizerunku osób starszych oraz wdrażanie dobrych praktyk w tym zakresie.

Ten unikatowy w skali kraju projekt przygotowany został na podstawie przeprowadzonych badań, których kanwą był proces projektowy tzw. inclusive design (projektowanie włączające). Jest to metodologia pracy zakładająca pełną współpracę z ostatecznymi użytkownikami – od fazy badawczej, umożliwiającej poznanie potrzeb klientów, aż po testowanie i opiniowanie przez nich zaprojektowanych rozwiązań. Celem tej metody jest jak najlepsze zrozumienie potrzeb i aspiracji użytkowników. Dzięki otwarciu się na potrzeby poszczególnych konsumentów, zobaczenia faktycznych różnic między użytkownikami – związanych z ich

wiekem, poziomem sprawności, płcią, wykształceniem czy kulturą, uzyskuje się pełniejszy obraz i wiedzę kontekstu projektowego. Tak rozumiany design wnosi do projektowania perspektywę rzeczywistych, prawdziwych ludzi, co generuje nowe, bardziej innowacyjne podejście projektowe. Dzięki takiemu podejściu grupy dotychczas marginalizowane (szczególnie osoby starsze i niepełnosprawne), dostarczają inspiracji i informacji przydatnych nie tylko projektantom, ale również innym użytkownikom usług (Dojrzałość dobrze zaprojektowana 2014). Wpisuje się to w założenia Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, która zakłada włączanie się osób z niepełnosprawnością we wszystkie sfery życia, na równi z innymi.

Miasto st. Warszawa działając na rzecz zwiększenia aktywności seniorów realizuje wiele projektów, a jednym z nich jest projekt „Senior starszy sprawniejszy”, w ramach którego przekształca się przestrzeń publiczną z myślą o potrzebach sportowo-rekreacyjnych starszych warszawiaków. Celem projektu jest również zmiana stereotypów, że obiekty sportowe służą wyłącznie młodym wysportowanym mieszkańcom. Otwarcie obiektów sportowych dla seniorów to także uświadomienie innym mieszkańcom, że są to również miejsca, w których osoby starsze mogą spędzać swój wolny czas. Warszawa przełamuje stereotyp, że to park, kościół czy ogródek działkowy są jedynymi miejscami przeznaczonymi do aktywności seniorów. W ramach programu w halach sportowych, na basenach i świeżym powietrzu realizowane są zajęcia usprawniające i wzmacniające sprawność osób w podeszłym wieku. Zajęcia realizowane są w małych piętnastoosobowych grupach z drobną odpłatnością na poziomie kilku złotych za godzinę zajęć, dzięki temu są bardziej dostępne dla większej grupy seniorów i nie obciążają nadmiernie ich budżetów domowych.

Siłownie plenerowe są idealnym przykładem przystosowania przestrzeni publicznej dla potrzeb osób starszych. Przede wszystkim są bezpłatne, stąd mogą z nich korzystać nawet osoby o bardzo niskich dochodach. Są zlokalizowane w miejscach najczęściej odwiedzanych przez seniorów, co jest efektem konsultacji społecznych przy wyborze lokalizacji. Miasto zadbało poprzez kampanię plakatową i informacyjną w środkach komunikacji miejskiej w formie spotów telewizyjnych, aby w konsultacjach wzięło udział jak najwięcej zainteresowanych seniorów. Poprzez stronę internetową seniorzy mogli zdecydować, gdzie powstaną siłownie plenerowe.

5.2.3. Gdynia: testowanie przestrzeni miejskiej i dialog obywatelski

Projekt „Gdyński dialog z seniorami – mechanizm kształtowania przestrzeni Miasta, w odpowiedzi na potrzeby osób starszych” – to szereg inicjatyw realizowanych przez władze samorządowe, którego celem jest analiza przestrzeni miasta i planowanie przekształceń tej przestrzeni w taki sposób, aby była ona bardziej przyjazna seniorom i odpowiadała na ich potrzeby. Celem projektu było m.in. sprawdzenie czy poszczególne dzielnice Gdyni są przyjazne dla osób z obniżoną funkcjonalnością, w tym dla osób starszych. W ramach projektu w 2012 roku sprawdzano dostępność dzielnicy Gdynia Grabówek. W spacerach badawczych brało udział 20 uczestników (12 zdrowych i 8 niepełnosprawnych sensorycznie i motorycznie) podzielonych na 5 grup przemierzało wcześniej wyznaczone trasy i za pomocą sprzętu nawigacyjnego i aparatu fotograficznego rejestrowało bariery, na które natrafili w przestrzeni

miejskiej. Wolontariusze tworzyli dokumentację fotograficzną i opisową dot. napotkanych barier i proponowali rozwiązania, które ich zdaniem przyczynią się do poprawy obecnej sytuacji w przestrzeni miejskiej Grabówka. Wolontariusze sprawdzili dostępność:

- budynków użyteczności publicznej,
- dworców autobusowych, dworców SKM, PKP, PKS, parkingów,
- środków komunikacji miejskiej (ZKM, SKM),
- ciągów komunikacyjnych (chodniki, ulice, przejścia dla pieszych, ścieżki rowerowe, przejścia podziemne).

W ramach projektu odbyły się 22 spacery (każda grupa przebyła od 3 do 6 tras). Wolontariusze przebyli w sumie ponad 70 km i zarejestrowali 245 bariery w przestrzeni miejskiej, dla których zaproponowali rozwiązania. Z powstałej dokumentacji opisowej i fotograficznej powstała baza danych opisująca bariery. Każdy typ bariery otrzymał kategorię określającą czy dany obiekt jest niedostosowany ze względu na brak wygody, czy z uwagi na stwarzanie niebezpieczeństwa. Wyniki kontroli przekazane zostały do zarządcy terenu, który zobowiązał się do sukcesywnego likwidowania tych barier.

Najważniejszymi efektami zrealizowanych działań są:

- stworzenie na potrzeby miasta unikatowej, interaktywnej mapy, na którą nanoszone są wszystkie wyniki uzyskane podczas spacerów badawczych (informacje odpowiednio skatalogowane, wyróżnione miejsca, wymagające interwencji oraz opis charakteru interwencji) – do mapy bezpośredni dostęp mają min. przedstawiciele instytucji, bezpośrednio wpływających na kształtowanie przestrzeni w mieście (zwłaszcza Wydział Inwestycji, Administracje Budynków Komunalnych, Zarząd Dróg i Zieleni),
- skatalogowanie dobrych praktyk w projektowaniu przestrzeni miejskich uważanych przez seniorów za przyjazne oraz wprowadzanie ich na stałe jako uzupełnienie do obowiązującego kanonu projektowania uniwersalnego (Standardy Dostępności Miasta Gdyni 2013),
- zaprojektowanie procesu dokonania zmian w przestrzeni w oparciu o raport z badań panelowych, którego składową częścią stały się między innymi wskazywane przez seniorów najbezpieczniejsze i najniebezpieczniejsze z ich perspektywy miejsca Gdyni – z analizą tego, jakie elementy przestrzeni wpływają na to, że seniorzy czują się w niej komfortowo lub uważają za nieprzyjazne i niebezpieczne. Raport stał się podstawą do wprowadzenia konkretnych zmian w przestrzeni – zarówno na poziomie dzielnic jak i całego miasta.



Ryc. 44 i 45. Zdjęcia wykonane podczas spacerów sprawdzających dostępność przestrzeni publicznej dzielnicy Grabówek w Gdyni (źródło: archiwum Laboratorium Innowacji Społecznych przy Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w Gdyni)

Ciekawym pomysłem realizowanym w Gdyni we współpracy z Laboratorium Innowacji Społecznych Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego w Gdyni, Miejskim Ośrodkiem Pomocy Społecznej w Gdyni oraz Fundacją Pracownia Badań i Innowacji Społecznych STOCZNIA są Panele Obywatelskie. Panel Obywatelski to innowacyjne narzędzie służące przygotowaniu i wdrożeniu partycypacyjnych mechanizmów angażowania seniorów w kształtowanie decyzji o polityce miasta Gdyni. Uczestnikami panelu są mieszkańcy Gdyni w wieku powyżej 55. roku życia, reprezentujący mieszkańców różnych dzielnic, w różnym wieku i z różnymi dysfunkcjami w mobilności i percepcji. Wśród seniorów przeprowadzono ankiety dotyczące ogólnej oceny okolicy, organizacji przestrzeni publicznej i komunikacji miejskiej oraz zadawano pytania o sposoby poprawy przyjazności Gdyni wobec grupy seniorów. Celem projektu było zdobycie wiedzy na temat oceny i opinii mieszkańców Gdyni powyżej 55. roku życia dotyczących usług publicznych świadczonych przez miasto, w tym także ocena przestrzeni publicznej całego miasta, jak i poszczególnych dzielnic.

Gdynia jest pierwszym samorządem w Polsce, które zdecydowało się na realizację panelu obywatelskiego, czyli techniki stanowiącej połączenie metody badawczej i konsultacyjnej. Doświadczenia z realizacji pierwszego panelu obywatelskiego wskazują, że warto, aby technika ta była stosowana w innych polskich miastach. Pozwala bowiem ona przy stosunkowo niewielkich nakładach finansowych diagnozować potrzeby mieszkańców. Projekt Gdyńskiego Panelu Obywatelskiego ma mieć charakter stały i ma być realizowany w kolejnych latach.

5.2.4. Kluczbork: Rewitalizacja miejsc publicznych

Projekt rewitalizacji miasta Kluczborka realizowany w latach 2010-2012 objął remont budynku Ratusza, remont Parku Miejskiego oraz remont części wspólnych budynków wspólnot mieszkaniowych. Tak szeroki zakres rewitalizacji miał na celu poprawienie funkcjonalności obiektów i dostosowanie ich do potrzeb mieszkańców. W trakcie przygotowań do realizacji tego projektu samorząd ściśle współpracował z seniorami ze Związku Emerytów, Uniwersy-

tetem Trzeciego Wieku, Związkiem Kombatantów i Stowarzyszeniem „Kobietom-Mammograf” oraz zarządami wspólnot mieszkaniowych. Seniorzy mieli swój znaczący wpływ przy decydowaniu o zakresie dostosowywania obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnością, a także brali udział przy przydziale pomieszczeń w ratuszu dla działających w gminie organizacji pozarządowych. Dzięki temu ratusz stał się swego rodzaju centrum kulturalno-społecznym i zapleczem dla organizowanych na rynku imprez kulturalnych, których organizatorami i uczestnikami są często sami seniorzy. Odnowiony teren wokół ratusza stał się deptakiem zamkniętym dla ruchu samochodowego, obniżono krawężniki i zamontowano monitoring, co znacząco poprawiło bezpieczeństwo pieszych, w tym osób starszych i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Inna część projektu obejmowała rewitalizację parku miejskiego. Wyremontowano nawierzchnie ścieżek spacerowych trasy rowerowej oraz zamontowano oświetlenie. Uporządkowanie parku sprawiło, że coraz więcej seniorów korzysta ze spacerów i odpoczynku w parku. Dzięki lokalnemu kołu emerytów zaczęto organizować zajęcia na świeżym powietrzu, przybyło sympatyków nordic walking i rowerzystów, którzy swój wolny czas spędzają obecnie w Parku Miejskim. Projekt otrzymał nagrodę Najlepsza Przestrzeń Publiczna Województwa Opolskiego 2013.

Bardzo ważnym elementem wsparcia seniorów jest realizowany w Kluczborku program rewitalizacji kamienic. To wymierne wsparcie w utrzymaniu stanu technicznego części wspólnych kamienic sięgało 75% z funduszu programu rewitalizacji. Pozostałą kwotę kosztów modernizacji obiektów pokrywały poszczególne wspólnoty mieszkaniowe. Program wsparcia modernizacji wpisuje się w założenia Rezolucji ONZ „Zasady Działania Na Rzecz Osób Starszych” (rezolucja 46/91), gdzie zasada 6 stanowi, że osoby starsze mają prawo do zamieszkania w swoim domu tak długo, jak jest to możliwe. Koszty utrzymania i wysokość czynszu ma tu również duże znaczenie. Często stare domy komunalne, nieremontowane od wielu lat, zamieszkują seniorzy, których dochody są zbyt niskie, aby móc w szybkim czasie dokonać takich modernizacji z funduszu remontowego wspólnoty mieszkaniowej. W tym względzie działania samorządu w Kluczborku należy ocenić bardzo pozytywnie i propagować ten sposób wsparcia mieszkańców w innych gminach w kraju.



Ryc. 46-49. Kamienice przy ul. Damrota 12 (u góry) i ul. Mickiewicza 15 (na dole) w Kluczborku, przed i po modernizacji w ramach programu rewitalizacji finansowanego ze środków Unii Europejskiej (autor: Maciej Knapa, archiwum UM Kluczbork)

5.2.5. Czechowice-Dziedzice: miejsce spotkań ponad granicami

Realizacja projektu w gminie Czechowice-Dziedzice „Seniorzy bez granic – reintegracja społeczna osób starszych poprzez nowe strefy aktywności” miała za zadanie kompleksową aktywizację i reintegrację osób starszych z terenu miasta, ale także współpraca w tym zakresie ze słowackim partnerem z miasta Rajec. W ramach wspólnego projektu stworzono miejsce do prowadzenia zajęć integracyjnych na świeżym powietrzu. Wybudowano kompleks małej architektury ogrodowej, gdzie polscy i słowaccy seniorzy mogą teraz w lepszych warunkach realizować zajęcia aktywizujące, obejmujące zarówno wzmacnianie ich sprawności motorycznych poprzez ćwiczenia w plenerze, jak również warsztaty rozwijające ich zdolności artystyczne. Kompleks powstał w bezpośrednim sąsiedztwie Ośrodka Dziennego Pobytu.



Ryc. 50 i 51. Kompleks małej architektury jako miejsce spotkań integracyjnych w Czechowicach – Diedzicach (źródło: materiały konkursowe Samorząd Przyjazny Seniorom)

5.2.6. Wieliczka: lepsza przestrzeń dla seniorów

Jedyną kojarzoną z miastem atrakcją turystyczną jest obecnie Kopalnia Soli Wieliczka, stąd władze miasta postanowiły zmienić ten obraz. W ramach wieloletnich zadań zmierzających do poprawy standardu życia mieszkańców Wieliczki, samorząd lokalny przyjął i realizuje od 2007 roku program rewitalizacji Centrum Miasta oraz historycznego Parku Adama Mickiewicza. Celem tego programu jest poprawa estetyki oraz dostosowanie przestrzeni publicznej do potrzeb mieszkańców, w tym osób starszych, których w Gminie Wieliczka jest ponad 8,5 tys. (osób powyżej 60 roku życia)²⁴.

Dzięki wykonanym modernizacjom zmieniła się nie tylko estetyka centrum miasta, ale poprawiła się jego funkcjonalność i zmniejszyła się ilość barier architektonicznych. Centrum miasta stało się przyjazne seniorom, gdzie obecnie mogą spędzać swój wolny czas. Ławki umieszczone w centralnych punktach miasta stały się miejscami odpoczynku w czasie codziennych zadań, ale także miejscami spotkań sąsiedzkich. Rynek stał się miejscem, gdzie organizowane są imprezy plenerowe z udziałem mieszkańców i turystów, co wpływa znacząco na pozytywne relacje międzypokoleniowe.

Program rewitalizacji Parku Adama Mickiewicza obejmował poprawę jakości drzewostanu (usunięto stare chore drzewa i dosadzono nowe), wykonano nowe trawniki i ścieżki spacerowe, w tym wprowadzono na teren parku ścieżkę rowerową, która wcześniej omijała założenie parkowe. Dzięki tym zmianom park stał się miejscem integracji różnych grup społecznych, w tym młodzieży, osób z niepełnosprawnością i osób starszych. Na terenie parku spotykają się obecnie seniorskie grupy miłośników nordig walking, rowerzyści i spacerowicze, którzy chcą miło spędzić czas na wolnym powietrzu. Warunki topograficzne parku sprzyjają aktywności osób, które mają obniżoną funkcjonalność. Teren parku jest płaski, a wzdłuż alejek ustawiono większą ilość ławek.

²⁴ Wg. danych statystycznych w Gminie Wieliczka zamieszkuje 54 392 osób na podstawie NSP 2011.

Działania w ramach Programu Rewitalizacji dla Miasta Wieliczka mają charakter ogólny, ale wiele wykonywanych zadań w ramach tego programu ukierunkowanych jest na poprawę standardów życia osób starszych. Dzięki tym działaniom Wieliczka staje się miastem przyjaznym seniorom.



Ryc. 52. Park w Wieliczce z dobrze zaprojektowanymi ścieżkami, równe i z kontrastowym obramowaniem, które jest pomocne w poruszaniu się osobom z dysfunkcjami wzroku. (źródło: materiały konkursowe Samorząd Przyjazny Seniorom)

Przedstawione w publikacji przykłady dobrych praktyk, są tylko niektórymi przykładami realizowanych programów na rzecz poprawy przestrzeni publicznej do potrzeb seniorów. Wszystkie programy aktywizujące mają na celu podniesienie jakości życia tej grupy społecznej. W wielu miastach i gminach coraz częściej zwraca się uwagę na potencjał osób starszych, który w umiejętny sposób zaktywizowany może przynosić również korzyści całej lokalnej społeczności. Partycypacja w zarządzaniu miastem, z wykorzystaniem grup seniorskich, w tym Rad Seniora może budować integrację międzypokoleniową i tworzyć prawdziwe podwaliny pod społeczeństwo obywatelskie. I nie ważne, czy są zaangażowane duże nakłady finansowe, jak ma to miejsce w przypadku Warszawy, ale drobne zmiany w przestrzeni w mniejszych miejscowościach są często bardziej zauważalne i doceniane przez lokalną społeczność seniorską.

6. PODSUMOWANIE

Zmiany demograficzne zachodzące w Polsce i w innych krajach wskazują, że odsetek osób starszych nadal będzie wzrastał. Zważywszy na to, że ta grupa społeczna będzie coraz lepiej wykształcona i świadoma swoich praw, będzie chciała być bardziej aktywna i nadal działać w lokalnej społeczności. Seniorzy mając swoją wiedzę i doświadczenie będą chcieli nadal realizować swoje indywidualne i zbiorowe cele. Niestety wiek niesie również swoje zagrożenia, jak zmniejszenie możliwości funkcjonalnych organizmu czy spadek dochodów po przejściu na emeryturę. Ograniczona mobilność i percepcja sprawia, że czynności dnia codziennego dla dużej części seniorów stają się trudne do zrealizowania. Niższe dochody seniorów sprawiają, że ich aktywność w korzystaniu z usług powszechnych zaczyna się zmniejszać. Mając to na uwadze należy dążyć do tego, aby polityka państwa, a w szczególności lokalnych samorządów, zaczęła odpowiadać na zmieniające się potrzeby coraz bardziej licznej grupy seniorów.

Niniejsza publikacja poświęcona została głównie zagospodarowaniu przestrzeni publicznej, w której funkcjonują osoby starsze, jako członkowie lokalnej społeczności. Za jakość tej przestrzeni odpowiadają przede wszystkim władze lokalne, które powinny być głównym adresatem tej publikacji. To na władzach samorządowych szczególnie spoczywa obowiązek takiego dostosowania przestrzeni, aby żadna z grup mieszkańców nie była wykluczona z życia społecznego. To zadanie jest trudne z uwagi na wieloletnie zaniedbania w dostosowywaniu przestrzeni i konieczność wydatkowania znaczących funduszy na likwidację barier utrudniających życie osobom z ograniczeniami funkcjonalnymi. Narzędziem do poprawy tej sytuacji jest wprowadzenie do polityki zagospodarowania przestrzennego zasad projektowania uniwersalnego. Niestety znajomość tych zasad w Polsce jest znikoma i nadal powstają obecnie obiekty i przestrzenie publiczne, które nie spełniają pełnej gamy potrzeb osób starszych, których duże grono ma ograniczenia w mobilności i percepcji. Autor mając świadomość, że dostępność często tkwi w szczegółach poświęcił cały rozdział 4. na wskazanie sposobu realizacji przestrzeni przyjaznej seniorom. Zastosowanie standardów dostępności opartych na zasadach projektowania uniwersalnego poprawi jakość życia nie tylko seniorów, ale również innych użytkowników przestrzeni. Zrealizować to można poprzez wnikliwą ocenę stanu istniejącego i wykonywanie audytów dostępności na każdym etapie realizacji nowych inwestycji. Warto pójść śladami samorządu w Gdyni, który zdecydował się na wprowadzenie Standardów Dostępności do lokalnego prawa i powołał stanowisko Eksperta ds. Dostępności, który ma czuwać nad wdrażaniem w gminie koncepcji projektowania uniwersalnego. Tym samym dał jednoznaczny sygnał, że przestrzeń publiczna powinna być przyjazna wszystkim mieszkańcom i spełniać wysokie wymagania użyteczności. Również wiele innych miast w Polsce zauważa problem starzejącego się społeczeństwa. Uruchamiane są specjalne programy aktywizujące osoby starsze i realizuje się inwestycje w przestrzeni publicznej, które dedykowane

są tej grupie społecznej. Przedstawione w rozdziale 5. dobre praktyki mogą stać się inspiracją dla innych samorządów, które chciałyby zmienić swoje miasto, wieś czy dzielnicę. Wsparcia realizacji tego celu należałoby szukać w kształtowaniu polityki nie tylko poszczególnych gmin, powiatów, ale także władz samorządów wojewódzkich czy administracji państwowej. Słusznym działaniem wydaje się dążenie w niedalekiej przyszłości do wprowadzenia koncepcji projektowania uniwersalnego do krajowych regulacji prawnych. Zapewnić to może rzeczywiste zmiany nie tylko na poziomie samorządów lokalnych, ale sprawi, że również inni gestorzy przestrzeni, w tym inwestorzy prywatni będą zobligowani do tworzenia obiektów, ale także oferowania produktów i swoich usług, które będą spełniały oczekiwania wszystkich użytkowników, w tym osób starszych.

Przedstawiona Państwu publikacja nie wyczerpuje całości zagadnienia, jakim jest dostosowanie przestrzeni publicznej do potrzeb osób starszych. W Polsce jesteśmy na początku drogi mającej na celu zwiększenie udziału w życiu społecznym grup zagrożonych wykluczeniem, do których należy również grupa seniorów. Tę drogę zmian i dostosowania środowiska do potrzeb tych osób trzeba rozpocząć już teraz, aby hasło aktywne starzenie się stało się normą i aby osoby starsze mogły przekazywać swoją wiedzę i doświadczenie młodszymi pokoleniom w przestrzeni, która sprzyja integracji międzypokoleniowej.

7. BIBLIOGRAFIA

Literatura:

- Active Ageing: A Policy Framework*, World Health Organization (WHO), Geneva 2002.
- Architecture and Engineering for Parks*, Canada and Public Works and Government Services Canada, 1994.
- Barker P., Fraser J.: *Sign Design Guide – a guide to inclusive signage*, London – Hertfordshire: JMU and the Sign Design Society 2004.
- Building for Everyone*, NDA 2002.
- Byrnes i in., *Niepełnosprawność. Od wykluczenia do równości*. Poradnik dla parlamentarzystów, MPIPS, Warszawa 2014.
- Crowe T., *Crime Prevention Through Environmental Design: applications of Architectural Design and Space Management Concepts*, Butterworth-Heinemann, Oxford 2000.
- Czarnecki B., Siemiński W.: *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Centrum Doradztwa i Informacji Difin sp. z o.o., Warszawa 2004.
- Dojrzałość dobrze zaprojektowana. Założenia projektu Centrum Aktywności Międzypokoleniowej dla Biura Pomocy i Projektów Społecznych Urzędu m. St. Warszawy*, praca zbiorowa, w ramach projektu DAA (Design-led Innovations for Active Ageing), 2014 r. (źródło online: http://daaproject.eu/assets/files/downloads/downloads/dojrza%C5%82o-%C5%9B%C4%87_dobrze_zaprojektowana.pdf, dostęp: 20.11.2014 r.).
- Fabisiak Agnieszka (red.), Praca zbiorowa, *Zasady adaptacji środowiska fizycznego do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących*, PZN, 2010.
- Kuryłowicz E.: *Projektowanie uniwersalne – Udostępnianie otoczenia osobom niepełnosprawnym*, Centrum Badawczo-rozwojowe Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Warszawa 1996.
- Metlitzky N. i Engelhardt L.: *Barrierefrei Städte bauen*, Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart 2008.
- Młodkowski J.: *Aktywność wizualna człowieka*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 1998.
- M-ŁODZI DUCHEM DLA ŁODZI*, Stowarzyszenie Centrum Integracji Międzypokoleniowej Hipokamp, źródło online: www.seniorzy-hipokamp.pl/portal/publikacja.pdf, dostęp: 14.10.2014.
- Population Division, Department of Economic and Social Affairs*, United Nations Secretariat, *World Population Prospect*, 2008.
- Raport IDEa: *Anthropometry of Wheeled. Mobility Project*, Center for Inclusive Design and Environmental Access, Buffalo 2010, źródło online: http://www.udeworld.com/documents/anthropometry/pdfs/AnthropometryofWheeledMobilityProject_FinalReport.pdf, dostęp 10.10.2014 r.
- Schwartz L.: *Vademecum projektanta – problemy osób niepełnosprawnych*. Część 1: Środowisko i transport. Warszawa: Instytut Wzornictwa Przemysłowego 1991.

- Sprawozdanie z drugiego światowego zgromadzenia na temat starzenia się społeczeństw, Raport ONZ, Madryt, 8-12 kwietnia 2002 r.
- Starzyk K.: *Co gminom po radach seniorów, co seniorom po radach?*, [w:] Instytut Idei nr 7/2014, s. 76-79.
- The Principles of Universal Design*, NC State University, 1997, (źródło: http://www.design.ncsu.edu/cud/pubs_p/docs/poster.pdf, dostęp online: 30.05.2009 r.).
- Wołkowiński P.: *Koncepcja terytorium społecznie odpowiedzialnego i metodologia jego twórczej diagnozy na przykładzie gminy Byczyna i dzielnicy Warszawa-Białoleka* [w:] *Gospodarka społeczna i przedsiębiorstwo społeczne. Wprowadzenie do problematyki*, Ewa Leś (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, 2008, s. 117-149.
- World Population Ageing 1950–2050*, United Nations, New York (2002).
- Wysocki M.: *Dostępna przestrzeń publiczna*, FIRR, Kraków 2009.
- Wysocki M.: *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, 2010.
- Wysocki M.: *Standardy dostępności dla Miasta Gdyni*, Centrum Projektowania Uniwersalnego, 2013 r.
- Zasady Działania Na Rzecz Osób Starszych, Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych nr 46/91 z 1991 roku. (źródło online: http://www.unic.un.org.pl/rozwoj_spoleczny/age1.pdf, dostęp online 10.11.2014 r.).

Akty prawne i normy:

- Deklaracja Dublińska miast i regionów europejskich przyjaznych osobom starszym 2013*, Szczyt Unii Europejskiej „Aktywne i Zdrowe Starzenie się: Agenda działań dla europejskich miast i środowisk społecznych”, Dublin 13-14 czerwca 2013 r.
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej uchwalona 2.04.1997 r.* (Dz. U. 1997, nr 78 poz. 483).
- Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych* (Dz. U. 2012, poz. 1169).
- Międzynarodowy Plan Działań w Kwestii Starzenia się Społeczeństw, Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 37/71 z 3 grudnia 1982 roku.*
- Międzynarodowy Plan Działania w Kwestii Starzenia się Społeczeństw, Sprawozdanie z II Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych nt. starzenia się społeczeństw, Rezolucja nr 57/167 z 18 grudnia 2002 r., Załącznik II, 8-12 kwietnia 2002 r., Madryt, źródło online: www.mpips.gov.pl/.../1.%20Report_of_the_second_World_.pl.doc, dostęp 15.11.2014 r.*
- Norma ISO 23599:2012, Assistive products for blind and vision-impaired persons.*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*, (Dz. U. 2002, nr 75 poz. 690 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r.* (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430)
- Zarządzenie Prezydenta Miasta Gdyni nr 10740/13/VI/U z dn. 17 maja 2013 r.

- SuRaKu* – Accessibility Guidelines [online]. SuRaKu Project – Planning Guidelines for an Accessible Environment, 6 February 2008, źródło online: <http://www.hel.fi/hki/HKR/en/Helsinki+for+All/Accessibility+Guidelines+%28SuRaKu%29>, dostęp: 20.11.2014 r.
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* z dnia 27 marca 2003 r. (Dz. U. z 2003 nr 80 poz. 717 z póź. zm., tekst jednolity: Dz. U. z dn 10.02.2015 r. , poz. 199).
- Ustawa o samorządzie gminnym* z dnia 8 marca 1990 r. (Dz. U. z 1990 nr 16 poz. 95, tekst jednolity: Dz. U. z 2013 poz. 594).
- Ustawa prawo budowlane* z dnia 7 lipca 1994 roku (Dz. U. z 1994 nr 89 poz. 414 z póź. zm., tekst jednolity: Dz.U. z 2013 poz. 1409).

Źródła online:

- www.antennadesign.com, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.daaproject.eu, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.design.ncsu.edu, (dostęp online: 25.05.2009).
- www.greeningmainstreet-mv.org, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.hel.fi, (dostęp online: 20.11.2014).
- www.kurierlubelski.pl, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.lancashire.gov.uk, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.metro-magazine.com, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.mpips.gov.pl, (dostęp online: 15.11.2014).
- www.niepelnosprawnik.eu, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.provincia.treviso.it, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.psychologiaiszachy.blogspot.com, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.seniorzy-hipokamp.pl, (dostęp online: 14.10.2014).
- www.unic.un.org.pl, (dostęp online 10.11.2014).
- www.velopa.nl, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.zdiz.gdynia.pl, (dostęp online: 25.11.2014).
- www.zoomnarady seniorow.pl, (dostęp online: 25.11.2014).

8. DODATEK A: SYSTEM FAKTUROWY DLA OSÓB NIEWIDOMYCH

System oznaczeń fakturowych sprzyja poprawie bezpieczeństwa i komfortu poruszania się osobom z niepełnosprawnością wzroku w przestrzeni publicznej. Odpowiednia lokalizacja oznaczeń poprawia orientację przestrzenną, a poprzez swój zunifikowany charakter ułatwia poruszanie się w różnych przestrzeniach, w różnych miejscowościach.

W istniejącym w Polsce porządku prawnym nie ma odpowiednich zapisów regulujących stosowanie oznaczeń fakturowych dla osób niewidomych. Stąd też decyzja, aby przedstawić to zagadnienie jako dodatek do niniejszej publikacji.

Typizacja stosowania systemu faktur i oznaczeń dodatkowych do zastosowania na ciągach pieszych opracowana została przez autora na podstawie badań prowadzonych w latach 2008-2010 i wdrożona w Standardach Dostępności dla Miasta Gdyni²⁵. Opublikowana została w książce pt. „Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni” wydanej nakładem Wydawnictwa Politechniki Gdańskiej.

System faktur składa się z oznaczeń:

A. Ścieżka kierunkowa:

- A1 – wyniesione prążki (ryc. 53a – zalecane),
- A2 – wyniesione wałki,
- A3 – bruzdy (tylko do wnętrza) (ryc.53b).

B. Oznaczenia ostrzegawcze (bezpieczeństwa):

- B1 – „ścięte kopułki” (ryc. 54)
- B2 – „ścięte stożki”.

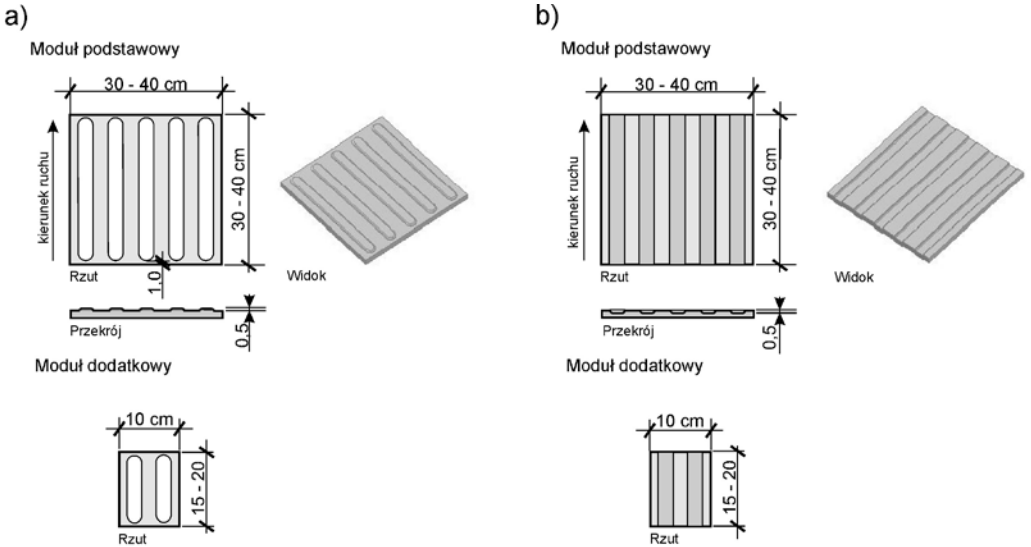
C. Przestrzeń uwagi i informacji:

- C1 – typu „sztruks” (ryc. 55b),
- C2 – wyniesione kwadraty (ryc. 55a),
- C3 – dowolna faktura kontrastująca z podst. nawierzchnią chodnika i fakturą typu A i B,
- C4 – pole oczekiwania (ryc. 55c).

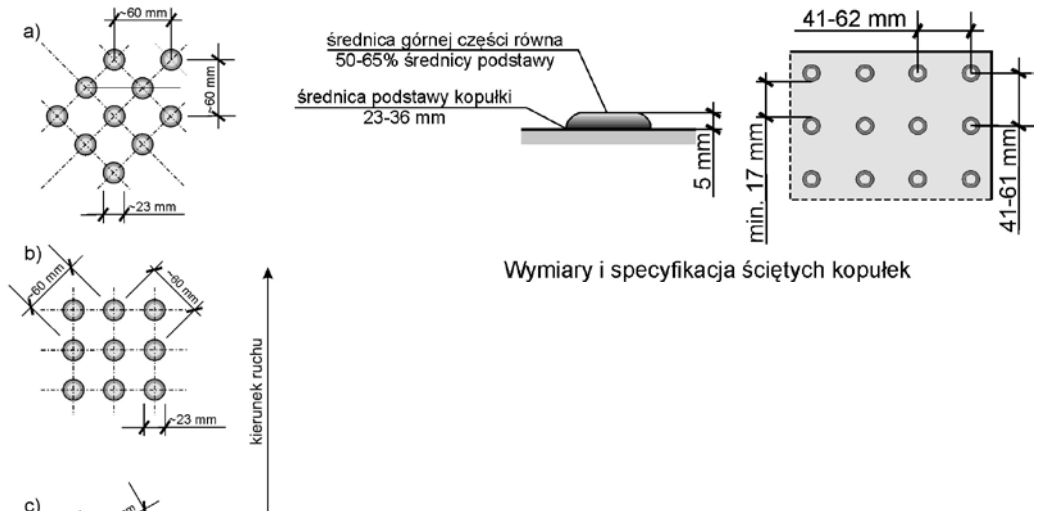
D. Elementy dodatkowe:

- D1 - pojedynczy wałek,
- D2 - dwa pełne wałki,
- D3 - przecięte wałki (ryc. 56).

²⁵ Standardy Dostępności można pobrać ze strony Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni: <http://www.zdiz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf>.

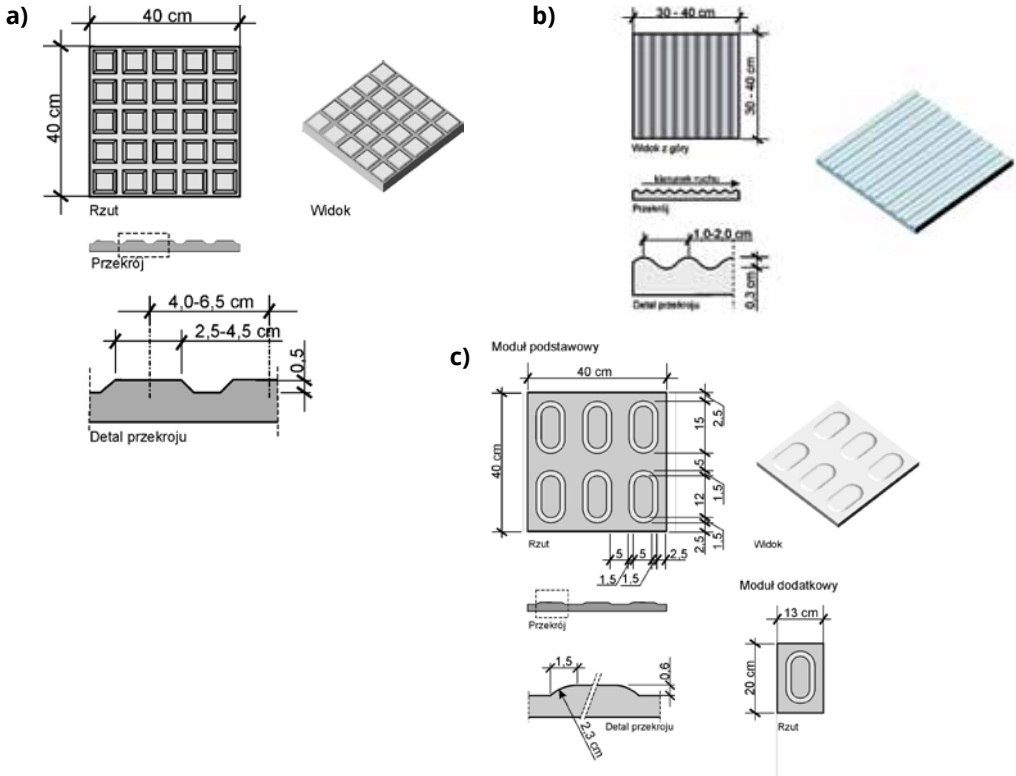


Ryc. 53. Płytki kierunkowe do zastosowań: a) na zewnątrz i wewnątrz obiektów, b) do wnętrza i zadaszonych peronów zewnętrznych. (oprac. autora na podstawie BS 8300, 2000)

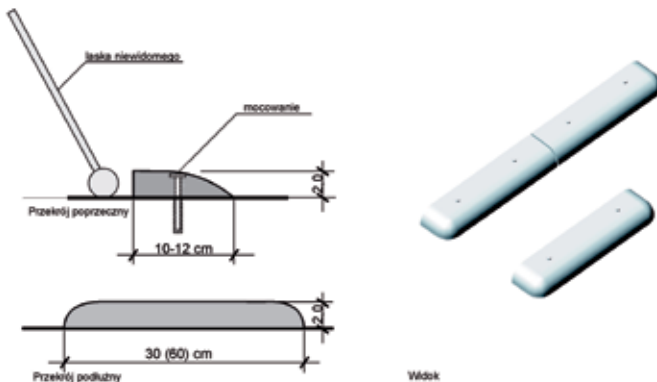


Wymiary i specyfikacja ściętych kopułek

Ryc. 54. Faktura bezpieczeństwa (typ B) tzw. „ścięte kopułki”. (źródło ADAAG)



Ryc. 55. Faktury informacyjne (typ C): a) faktura jako informacja lokalizacji elementów wyposażenia przestrzeni i punktów orientacyjnych wykorzystywanych przez osoby z dysfunkcją wzroku (źródło: norma DIN 32984), b) faktura do wykorzystania na polu oczekiwania (źródło: BS 8300,200), c) faktura pola uwagi do wykorzystania na skrzyżowaniach ścieżek kierunkowych (źródło: norma DIN 32984)



Ryc. 56. Projekt profilu rozdzielającego ruch rowerowy od pieszego (D3) do zastosowania na istniejących ciągach pieszo-rowerowych. (oprac. Autor)

9. STRESZCZENIE

Publikacja „Przestrzeń publiczna przyjazna seniorom” omawia szeroko zagadnienie kształtowania przestrzeni z uwzględnieniem potrzeb osób starszych. Zmiany demograficzne zachodzące w Polsce i w innych krajach wskazują, że odsetek osób starszych nadal będzie wzrastał. Istnieje zatem konieczność kształtowania szeroko rozumianego środowiska fizycznego (zurbanizowanego i niezurbanizowanego), aby było dostosowane do różnorodnych potrzeb użytkowników, z uwagi na wiek i potrzeby wynikające z ograniczeń funkcjonalnych, w tym mobilności i percepcji. Publikacja poświęcona jest głównie zagospodarowaniu przestrzeni publicznej, w której funkcjonują osoby starsze, jako członkowie lokalnej społeczności. Za jakość tej przestrzeni odpowiadają przede wszystkim władze lokalne, które powinny być głównym adresatem tej publikacji.

Zagadnieniom aktywnego starzenia się poświęcono rozdział drugi, który omawia ważniejsze akty prawa międzynarodowego, w tym Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, która dotyczy w dużej mierze również problematyki funkcjonowania osób starszych w społecznościach lokalnych. W rozdziale tym wymieniono również uwarunkowania prawne związane z kształtowaniem przestrzeni publicznej w Polsce. Polskie prawo wskazuje, że podmiotem realizacji dostępności są głównie jednostki samorządu terytorialnego.

Cały rozdział trzeci poświęcono roli samorządu lokalnego w kształtowaniu polityki przestrzennej, której celem jest zaspakajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców. Samorząd odgrywa szczególną rolę w kształtowaniu przestrzeni i dbałości o ład przestrzenny. Autor w tym rozdziale wskazuje, że polityka samorządu powinna być prowadzona w taki sposób, aby sprzyjać tworzeniu warunków do rozwoju aktywności i integracji wszystkich mieszkańców, w tym również seniorów. Dostosowanie przestrzeni dotyczy nie tylko osób starszych, ale także wszystkich, którzy z tej przestrzeni korzystają. Mając to na uwadze autor w rozdziale czwartym przedstawia zagadnienie projektowania uniwersalnego, jako narzędzia do kształtowania przyjaznej przestrzeni publicznej, uwzględniającej również potrzeby osób starszych. Rozdział ten stanowi trzon rozważań o kreowaniu przestrzeni przyjaznej seniorom. Autor analizując różne ograniczenia funkcjonalne człowieka (ograniczenia fizyczne i w percepcji zmysłów) wskazuje szczegółowe rozwiązania, które mają minimalizować i kompensować te ograniczenia. Szczególną uwagę autor zwraca na odpowiednie kształtowanie ciągów pieszych i budowanie strukturalnego systemu orientacji przestrzennej, jako warunku pełnej dostępności otoczenia. W rozdziale przedstawiono wiele przykładów rozwiązań poprawiających użyteczność przestrzeni publicznej przez osoby w różnym wieku i o różnej sprawności.

Ostatni rozdział poświęcony został przedstawieniu rozwiązań zrealizowanych przez różne samorządy terytorialne. Dobór tych przykładów ma wskazać jak w praktyce można realizować cel jakim jest integracja i zwiększenie aktywności osób starszych w lokalnych spo-

łącznościach wskazując również na ważną rolę partycypacji społecznej w kształtowaniu przyjaznej wszystkim przestrzeni publicznej.

SUMMARY

The publication entitled „Senior-friendly public space” extensively discusses the issue of space taking account of the needs of elderly people. Demographic changes occurring in Poland and in other countries indicate that the percentage of elderly people will keep growing. Thus, there is a need for shaping the broadly understood physical environment (urbanized and non-urbanized) to adapt it to various needs of users, due to age and needs resulting from functional constraints, including mobility and perception. The publication is devoted mainly to public space in which elderly people function as members of the local community. The quality of this space is the responsibility of, above all, local authorities, which should be the main addressee of this publication.

The issues of active ageing are covered in chapter two, which discusses significant international law acts, including the UN Convention on the rights of the disabled, which applies to a large extent also to the issues of functioning of elderly people in local communities. This chapter also lists legal conditions connected with the shaping of public space in Poland. Polish law indicates that the subject of availability implementation are mainly local government units.

The entire chapter three is devoted to the role of local government in shaping the spatial policy whose goal is to satisfy the collective needs of the inhabitants. The local government plays a particular role in shaping the space and the care for spatial order. In this chapter, the author indicates that the local government policy should be carried out in such a manner so as to foster creating conditions for the development of activity and integration of all the inhabitants, including the seniors. Space adaptation applies not only to elderly people, but also to all those who use this space. Bearing this in mind, chapter four presents the issue of universal designing as a tool for shaping friendly public space, also considering the needs of elderly people. This chapter is the core of considerations regarding creating senior-friendly space. The author, analysing various human functional limitations (physical and sensual perception limitations) indicates detailed solutions which are to minimize and compensate these restrictions. The author pays special attention to appropriate shaping of pedestrian routes and building a structural spatial orientation system as a condition for full availability of the environment. The chapter presents numerous examples of solutions improving usability of public space by people at various ages and with various fitness levels.

The last chapter has been devoted to presentation of solutions implemented by various local governments. The selection of these examples is supposed to indicate how it is possible, in practice, to achieve a goal being integration and increase in activity of elderly people in local communities, indicating also an important role of social participation in shaping public space friendly to all.

10. O AUTORZE



Marek Wysocki

Dr hab. inż. arch. pracownik naukowy Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej. Dyrektor Centrum Projektowania Uniwersalnego, pierwszego w Polsce centrum badawczo-rozwojowego realizującego cele wdrażania koncepcji projektowania uniwersalnego w projektowaniu środowiska fizycznego, produktów i usług. Ekspert z zakresu projektowania przestrzeni dostępnej dla osób niepełnosprawnych i starszych. Autor wielu publikacji z tematyki projektowania dla wszystkich oraz ekologii i zrównoważonego rozwoju. Audytor dostępności obiektów i przestrzeni publicznych. Jest pierwszym w Polsce „Access Oficere”, powołanym na to stanowisko w 2014 roku przez samorząd Miasta Gdyni. Twórca programu edukacyjnego „Projektowanie Przestrzeni Wspólnej” realizowanego od 2004 roku na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej i w miastach Województwa Pomorskiego. Autor standardów dostępności przestrzeni publicznych dla Miasta Gdańska (2012) i Miasta Gdyni (2013). Członek Komisji Ekspertów ds. Osób Niepełnosprawnych przy Rzeczniku Praw Obywatelskich. Współpracownik wielu organizacji pozarządowych działających na rzecz osób z niepełnosprawnością. Zwolennik konsekwentnego wprowadzenia zapisów Konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnością do polskiego porządku prawnego. Propagator idei równoprawnego dostępu osób z ograniczeniami mobilności i percepcji do przestrzeni publicznej oraz powszechnej edukacji. Od ponad dekady konsekwentny popularyzator idei projektowania uniwersalnego, za co m. in. został nagrodzony w 2013 roku Medalem „Gdynia bez Barrier”. Społecznik, udzielający się na rzecz środowiska osób z niepełnosprawnością. Wśród grona swoich przyjaciół ma wielu, którzy na co dzień zmagają się z problemami i ograniczeniami fizycznymi lub percepcji, traktując ich zawsze jak równych sobie partnerów w realizowanych wspólnie działaniach.

