

PRZESTRZENIE PUBLICZNE BEZ BARIER – ANALIZA WROCŁAWSKICH PRZESTRZENI POD WZGLĘDEM DOSTĘPNOŚCI I FUNKCJONALNOŚCI DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI

Karolina Gabryńczyk¹✉, Sonia Orlińska²✉

² ORCID: 0000-0001-5937-9156

^{1,2} Studenckie Koło Naukowe Urbanistyki „Cardo”, Zakład Urbanistyki, Politechnika Wrocławska
ul. Bolesława Prusa 53/55, 50- 377 Wrocław, **Polska**

ABSTRAKT

Celem artykułu jest omówienie problematyki związanej z projektowaniem przestrzeni publicznych w zgodzie z siedmioma zasadami projektowania uniwersalnego stworzonymi na Uniwersytecie Stanowym Karoliny Północnej i przyjętymi na świecie jako standard. Poddane analizie przykłady pochodzą z różnych części Wrocławia, zarówno przedmieść, jak i centrum. Wszystkie te niedawne modernizacje to przestrzenie projektowane zgodnie z nowymi trendami. Podstawowe pytanie, które przyświeca podjętym rozważaniom, odnosi się do jakości i funkcjonalności tych przestrzeni: czy faktycznie są one uniwersalne, czy jedynie dostępne? Podkreślono różnicę między tymi pojęciami. Całość rozważań ma na celu uświadomienie, jak duże wartości dla nowoczesnego społeczeństwa, stojącego w obliczu przemian demograficznych, niesie projektowanie uniwersalne oraz skontrastowanie tej tezy z relatywnie niewielkim zainteresowaniem projektantów, deweloperów i urzędników.

Słowa kluczowe: niepełnosprawność, projektowanie uniwersalne, dostępność, przestrzenie publiczne, audyt dostępności, Wrocław

Przestrzeń publiczna jest to obszar w mieście, który jest otwarty i dostępny do użytku dla wszystkich. Może być to park, skwer, plac, rynek lub łącząca je ulica czy bulwar. To miejsce, w którym zbierają się ludzie, często różnych klas społecznych, kultur czy narodowości. Projektowane jest zazwyczaj przez architektów lub urbanistów, którzy czuwają nad tym, by było bezpieczne, funkcjonalne i przyjazne. Jest to podstawowa definicja znana wszystkim.

W świetle prawa przestrzeń publiczna to „(...) obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-

-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy” (Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zm. 2015, poz. 199, art. 2. Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717).

W definicji prawnej podkreślono, iż nowoczesne przestrzenie publiczne powinny aktywizować i być miejscem spotkań czy zapobiegać gentryfikacji. Te szczytne oraz jak najbardziej słuszne cele próbuje się osiągnąć za pomocą wielu środków, którym jednak niejednokrotnie można nadać miano zwyczajnej dekoracji, a nie przemyślanego działania. Jest też grupa ludzi, dla których przebywanie w przestrzeniach publicznych często jest bardziej utrapieniem

✉ k.gabrynczyk@gmail.com, ✉ sonia.orlinska5@gmail.com

niż przyjemnością, ponieważ nie są w stanie w pełni korzystać z funkcji zaproponowanych przez projektanta. Zdarza się nawet, że korzystanie z tych przestrzeni może stwarzać dla nich bezpośrednie zagrożenie zdrowia. Co więcej, grupa ta ma swoich przedstawicieli w różnych klasach społecznych, kulturach czy narodowościach. Mowa o osobach z niepełnosprawnościami. Można uznać tym samym, że polscy projektanci i zarządcy miast, nie zapewniając przestrzeni publicznych przystosowanych do potrzeb tych osób, naruszają tym samym art. 26 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej (D.U. UE C 83/99), który stanowi o uznawaniu i szanowaniu prawa osób niepełnosprawnych do korzystania ze środków mających zapewnić im niezależność, integrację społeczną i zawodową oraz udział w życiu społeczności.

Kiedy myślimy o osobie niepełnosprawnej, zazwyczaj bezwiednie pojawia nam się przed oczami osoba poruszająca się na wózku. Jednak określenie to obejmuje również niewidomych, niedowidzących, głuchych i słabosłyszących oraz niepełnosprawnych intelektualnie. W Polsce niepełnosprawni to ok. 12% społeczeństwa, czyli ponad 4,5 mln obywateli! (Raport z wyników... 2011). Ponadto, korzystanie z nieprzemysłanych, niedoprojektowanych przestrzeni może sprawiać trudność także osobom starszym, kobietom w ciąży, małym dzieciom, ludziom z wózkiem dziecięcym czy większym bagażem, osobom chodzącym o kulach, osobom zbyt wysokim lub zbyt niskim. Dodajmy do tego tymczasowe urazy, jak złamanie nogi lub niedogodności ubioru, jak damskie szpilki i do osób z niepełnosprawnościami możemy w ten sposób zaliczyć ponad połowę społeczeństwa. Jest to kluczowe dla zrozumienia koncepcji przestrzeni uniwersalnej (Wysocki 2013, Kuryłowicz 2005). Przedstawiciele wymienionych grup decyzją Komisji Europejskiej 2008/164/WE zaklasyfikowano do grupy „osób o ograniczonej zdolności poruszania się”. Jedynym dokumentem ustawodawczym dotyczącym projektowania, w którym uwzględniono przedstawioną definicję, jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz.U z 2011 r. nr 144 poz. 859).

W dokumencie tym wprowadzono także inne nieobecne dotąd w polskim ustawodawstwie pojęcia, jak dotykowe znaki ostrzegawcze oraz ścieżka dotykowa wraz z zasadami ich stosowania, a także konieczność stosowania oznaczeń w języku Braille'a. Podkreślić należy, iż z racji niewystępowania linii metra w większości polskich miast nie jest to powszechnie znany dokument, a regulacje w nim zawarte nie muszą być stosowane przy projektowaniu innych przestrzeni publicznych i niestety nie powtórzono ich w żadnym innym akcie prawnym.

W projektowaniu uniwersalnym nie chodzi jednak jedynie o zapewnienie paru elementów, które umożliwią osobie na wózku przejechanie przez plac, czy powiadomią osobę niewidomą, że stoi przed przejściem dla pieszych. Taką konieczność regulują normy prawne zawarte m.in. w Ustawie z 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 1997 r. nr 123 poz. 776), Ustawie z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U 1994 Nr 89 poz. 414, t.j.), czy Rozporządzeniu 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). Należy dodać, iż mimo nowelizacji często okazuje się, że akty te nie są w pełni respektowane, bądź stosowane bez zrozumienia.

Przestrzeń, która spełnia podstawowe normy czy wytyczne, nazywa się przestrzenią dostępną (ang. *accessible*). Użyteczność dla osób o różnej sprawności (ang. *equitable use*) jest jedynie jedną z siedmiu cech, które powinny cechować przestrzeń zwaną uniwersalną. Listę tych przymiotów oraz samo pojęcie projektowania uniwersalnego stworzono w Stanach Zjednoczonych na Uniwersytecie Stanowym Karoliny Północnej (Connell et al. 1997). Dotyczą one jednakowo środowiska zabudowanego, jak i produktów i usług ogólnodostępnych. Głównymi cechami przestrzeni uniwersalnej są:

- użyteczność dla osób o różnej sprawności (ang. *equitable use*);
- elastyczność w użytkowaniu (ang. *flexibility in use*);
- proste i intuicyjne użytkowanie (ang. *simple and intuitive use*);

- czytelna informacja (ang. *perceptible information*);
- tolerancja na błędy (ang. *tolerance for error*);
- wygodne użytkowanie bez wysiłku (ang. *low physical effort*);
- wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu użytkownika (ang. *size and space for approach and user*).

Podstawowym celem pracy jest wyjaśnienie na konkretnych przykładach różnicy między przestrzenią **dostępną** a **uniwersalną**. Często naprawdę małe detale, które mogłyby być łatwo zmienione, utrudniają i zniechęcają do korzystania z przestrzeni niektóre grupy osób. W pracy posłużono się przykładami z miejsca zamieszkania i studiów autorek. Wszystkie z nich to niedawne modernizacje, przestrzenie publiczne projektowane zgodnie z nowymi trendami.

Jako punkt startowy analizy wybrano **dworzec główny PKP we Wrocławiu**, skąd wizytę w stolicy Dolnego Śląska rozpoczyna wielu turystów. W latach 2010–2013 dworzec i przestrzeń wokół niego przeszły generalny remont (rys. 1). Łączny koszt inwestycji wyniósł 323,6 mln zł i w większości był finansowany z funduszy Unii Europejskiej (Grupa 5... 2016).



Rys. 1. Zmodernizowany budynek dworca i przestrzeń wokół niego

Fig. 1. Modernized building of the railway station, and surrounding public space

Źródło: fot. autorów

Source: photo by authors

W czasie modernizacji z głównego placu przed budynkiem dworca wycofano ruch kołowy i przeniesiono go w dużej mierze pod ziemię. Dzięki temu przestrzeń ta wykorzystywana jest do różnego rodzaju miejskiej aktywności. Na placu znajduje się wiele siedzisk, z których chętnie korzystają nie tylko podróżni czy przechodnie, a przy jednym ze skrzydeł dworca w płycie chodnika umieszczono fontannę. Warto zwrócić na nią uwagę, gdyż brak ograniczającego murka umożliwia osobom na wózkach podjechanie bezpośrednio pod fontannę – typ często wymieniany w opracowaniach jako uniwersalny i dostępny (Rumińska 2010). W nowej posadzce zamontowano płytki kierunkowe i pola uwagi przeznaczone do wskazywania osobom z dysfunkcjami wzroku wolnych od przeszkód tras do przejść dla pieszych, głównych wejść do budynków czy na perony (rys. 2). Poruszanie się zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz dworca jest wygodne i intuicyjne. We wnętrzu dworca znajduje się podwyższona platforma prowadząca do lokali usługowych, a na zewnątrz ciąg drewnianych tarasów. Do obu tych podwyższeń poprowadzono ładnie wkomponowane w przestrzeń pochylnie. Większość balustrad na schodach i pochylniach ma poręczę na dwóch wysokościach: 110 cm i 75 cm, a na barierkach we wnętrzu znajdują się dodatkowo oznaczenia w języku Braille'a¹. Takie same tabliczki zamontowano przy schodach prowadzących na perony, na przyciskach w windach i przy kasach – jedna z nich dedykowana jest osobom z niepełnosprawnościami. Do każdego z elementów prowadzą oznaczenia kierunkowe. Identyfikacja wizualna budynku zdaje się być czytelna, a liczba oznaczeń wystarczająca. Rozkłady jazdy drukowane są czcionką o znacznej wielkości.

¹ Właściwą wysokość balustrad zdefiniowano w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2002 r. nr 75 poz. 690). Dział VII. Bezpieczeństwo użytkowania § 298 (Wymogi dotyczące balustrad).

Wymogi dot. schodów i pochylni zdefiniowano również w wymienionym rozporządzeniu, rozdział 4. Schody i pochylnie § 71 (Warunki techniczne pochylni przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych).



Rys. 2. Ścieżki orientacji poprowadzone przy budynku dworca
Fig. 2. Tactile paths around the railway station
Źródło: fot. autor
Source: photo by authors

Niewątpliwie wyremontowany budynek dworca głównego we Wrocławiu uznawany może być za przestrzeń dostępną. Do uniwersalności brakuje kilku szczegółów. Brak jest drogowskazów zamontowanych przed budynkiem stacji, które informowałyby o funkcjach i elementach przestrzeni oraz o udogodnieniach. Orientację osobom niewidomym znacznie ułatwiłyby plany budynku w wersji dotykowej. Powinny być umieszczone zaraz za wejściami do budynku, tak aby można je było sprawnie odnaleźć. Trasa do nich powinna być oznaczona odpowiednią fakturą posadzki (Wysocki 2009). Obecnie przed jednym z wejść znajduje się wylana z brązu makieta umożliwiająca niewidomym „obejrzenie” budynku z zewnątrz, jednak nie poprowadzono do niej żadnych oznaczeń kierunkowych. We wnętrzu ścieżki orientacji kierują również do automatów czy koszy na śmieci, jednak ich projekt nie został dobrze dopasowany do wymiarów tych elementów, gdyż oznaczenia bywają przez nie zasłaniane. Problem ten należy koniecznie wyeliminować, tak samo jak sytuację, w których ścieżki prowadzą do zamkniętego wejścia. Niedługo po otwarciu dworca zdarzało się, że płytki orientacji bywały zakrywane przez wykładziny – po zgłoszeniu problem wyeliminowano. Zapytany o tę sytuację

rzecznik PKP udzielił informacji, że wcześniej nikt nie zwrócił uwagi na możliwe utrudnienie dla osób niewidomych (Banaś 2013). To pokazuje, jak ważne, poza dobrym projektem, jest uświadamianie operatorów budynków i przestrzeni o zasadach uniwersalności.

Typowa trasa turystyczna po stolicy Dolnego Śląska – z dworca na Rynek – prowadzi przez ulicę Świdnicką. Dochodząca do Rynku ulica była niegdyś najważniejszą arterią handlową miasta. Po latach, w wyniku zaniedbań, straciła swoją rangę. Dziś władze miejskie, chcąc przywrócić ulicy dawny splendor, powoli rewitalizują tę przestrzeń. Jednym z etapów rewitalizacji było ograniczenie wagi przejścia podziemnego i wytyczenie zebry wraz z przejazdem rowerowym na poziomie terenu w celu nadania pieszym priorytetu (rys. 3).

Do podziemnych pomieszczeń przeznaczonych na przestrzeń wystawienniczą dostać się można windą ulokowaną po jednej stronie przejścia lub schodami z obu stron. Choć samo przejście naziemne jest (z myślą o niewidomych) oznakowane polami uwagi, to schodząc z jezdni można wejść wprost na szklaną balustradę przejścia podziemnego (rys. 3). Do windy natomiast nie prowadzą żadne oznaczenia kierunkowe, a na jej przyciskach brak oznaczeń w języku Braille’a². Zejście na schody również nie jest oznaczone, a krańce stopni nie kontrastują ze stopnicą. Barierkę przy schodach wyposażono tylko w jedną poręcz na standardowym poziomie, bez oznaczeń, w dodatku nieciągłą³. Jak na niedawno wyremontowaną przestrzeń, Przejście Świdnickie pozostawia wiele do życzenia w kwestii dostępności.

² Brak oznaczeń dotykowych pozostaje w niezgodzie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2002 r. nr 75 poz. 690). Rozdział 9 § 193. Wymogi dotyczące dźwięgów pkt. 2a, który stanowi o konieczności umieszczenia tablicy przyzwowej z dodatkowym oznakowaniem dla osób niewidomych (i informacją głosową).

³ Wymogi dot. oznaczeń schodów i umieszczania balustrad określono w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r. nr 63 poz. 735). Dział I. Przepisy ogólne § 134. Wykończenie powierzchni schodów i pochylni.



Rys. 3. Podziemno-naziemne Przejście Świdnickie

Fig. 3. Underground passage and one newly built on the ground level

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors

Podobnie jest z przystankami komunikacji miejskiej bezpośrednio przy przejściu, wyremontowanymi w ramach tej samej przebudowy. Powstały wtedy dwa podwójne przystanki tramwajowe oraz autobusowy. Analizując przystosowanie przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z wytycznymi (praca z. Polski Związek Niewidomych 2016, Wysocki 2013, Czarnecki 2004) zdaje się, że projektanci zupełnie zapomnieli o ich potrzebach⁴. Kraniec platformy przystanku autobusowego w żaden sposób nie jest oznaczony fakturowo⁵, więc osoba niewidoma lub niedowidząca może wejść wprost pod koła rozpędzonych samochodów. Nadmienić należy, że przystanek nie jest zatoczką, a jedynie strefą wydzieloną z jezdni znakami poziomymi, a sama

⁴ Jest to w niezgodzie z art. 14 ust. 2 Ustawy z 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 1984 r. nr 53 poz. 272), który zobowiązuje przewoźnika do ułatwienia korzystania ze środków transportowych, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym, w tym również poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

⁵ W Polsce nie obowiązuje przepis wymagający stosowania oznaczeń dotykowych na przystankach, jak to ma miejsce m.in. w Szwecji, lecz stosowanie tego typu oznaczeń w celu sygnalizacji „strefy niebezpiecznej” znacznie podnosi wygodę korzystania z przystanków nie tylko przez osoby niewidome.

ulica ma klasę drogi zbiorczej. Brak jest sygnalizacji dźwiękowej czy oznaczeń dotykowych (rys. 4).

Przystanek tramwajowy pod względem dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami prezentuje się nieco lepiej, choć i on przysparza wielu kłopotów nie tylko takim ludziom. Pamiętano o zamontowaniu oznaczeń fakturowych (niektóre, co prawda prowadzą na słup sygnalizacji świetlnej), zaprojektowano wiaty z wolną przestrzenią koło siedzisk, w której zatrzymać może się osoba na wózku, a siedziska zamontowane są w miejscu odpowiadającym obniżonemu wejściu do wagonu. Podstawowym problemem jest jednak podwójny peron przystanku. Miejsca postoju oddzielone są od siebie przejściami dla pieszych i przejazdem rowerowym. Użytkownik nie wie, na którym peronie zatrzyma się pojazd, ponieważ wszystko zależy od cyklu świetlnego. Nie jest on również w żaden sposób o tym informowany na tablicach świetlnych zamontowanych na każdym z peronów. Zdarza się więc tak, że osoba czekająca na jednym peronie nie jest w stanie przedo-



Rys. 4. Niebezpieczny, nieoznaczony w żadnym stopniu przystanek autobusowy przy Przejściu Świdnickim

Fig. 4. Dangerous, having hardly any signage, bus stop near Przejście Świdnickie

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors

stać się na przeciwną stronę, gdzie stoi tramwaj, a motorniczy jej nie widzi i odjeżdża. Brakuje również informacji głosowej o rozkładzie jazdy, która ułatwiłaby podróż osobom niedowidzącym. Rozwiązanie w postaci wbudowanego w słup głośnika, który emituje informację o czasie oczekiwania na poszczególne linie, z powodzeniem zastosowano np. w Szczecinie czy w Łodzi.

Zmora osób z niepełnosprawnościami ruchowymi (a także kobiet na szpilkach) jest kostka brukowa. Projektanci rzadko zastanawiają się nad tym, jakich

trudności dostarczyć może spacer po chodniku z „historycznej” i „modnej” kostki, którą chętnie wykładła się typowo spacerowe przestrzenie miast. Wrocławskie rozwiązanie tego problemu nazwano Szpilkostradą. Jest to szeroki na 6 metrów trakt wokół wrocławskiego rynku wykonany z kostki granitowej wypełnionej tworzywem sztucznym. Nowy bruk o płaskiej nawierzchni łączono w taki sposób, by zminimalizować odstępy między kostkami (rys. 5). Pomimo początkowego oporu mieszkańców, inwestycja zyskała przychylną opinię użytkowników i dziś odcinek wyremontowany jest chętniej wybierany przez pieszych od tego wyłożonego starą kostką. Zastosowane rozwiązanie doceniła kapituła konkursu „Lider dostępności” i przyznała mu nagrodę w kategorii „przestrzeń publiczna”. Łączny koszt przebudowy wyniósł 2,7 mln zł (Biuletyn Informacji... 2016).

Podobnego rozwiązania nie zastosowano niestety na Ostrowie Tumskim – najstarszej części Wrocławia i trasy spacerowej najchętniej wybieranej przez turystów. Poruszanie się po istniejącej tam kostce brukowej powoduje dyskomfort nawet u osób jeżdżących na rowerze, a wystarczyłoby przeprowadzić remont krótkiego odcinka z zastosowaniem płaskiej kostki połączonej tworzywem sztucznym, zamiast piaskiem (rys. 6).



Rys. 5. „Szpilkostrada” na wrocławskim Rynku (*a, b*)

Fig. 5. ‘Szpilkostrada’ – ‘stiletto route’ on Wrocław market square

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors



Rys. 6. Braki infrastrukturalne przy trakcie spacerowym na Ostrowie Tumskim

Fig. 6. Lack of infrastructure on touristic, walking route through Ostrów Tumski

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors

Od kilku lat Wrocław realizuje politykę zwrotu miasta w stronę wody. W tym celu remontowane są i udostępniane mieszkańcom przestrzenie nadbrzeżne. Przykładem takiej przestrzeni jest oddany do użytku wiosną 2016 roku bulwar Xawerego Dunikowskiego (rys. 7). Koszt inwestycji wyniósł 19 mln 850 tys. zł. (Cichosz 2016). Wzdłuż nabrzeża prowadzi wygodna trasa z równą nawierzchnią, sporą ilością zieleni oraz – co ważne przy większych odległościach – odpowiednią liczbą mebli miejskich w postaci ławek, siedzisk, koszy. Sam bulwar składa się z przeskalowanych betonowych stopni pełniących różne funkcje, np. siedzisk lub donic, oraz wkomponowanej w nie pochylni obramowanej stalowymi balustradami. Balustrady nie są ciągłe, przez co pozwalają na przechodzenie między dwiema stronami rampy bez konieczności obchodzenia całości spadku dookoła. Dobrze zaprojektowano możliwość chwycenia barierki na dwóch poziomach – typowej wysokości 110 cm oraz wysokości obniżonej – 75 cm. Pomyślano o kontrastującym oznaczeniu stopni schodów, zapewniono także dobre oświetlenie. Bulwar Dunikowskiego spełnia wiele wymogów dotyczących projektowania przestrzeni publicznych w zgodzie z potrzebami osób z niepełnosprawnościami (Miles 2013, Wysocki 2013). Uznawany jest więc za miejsce im przyjazne, choć należy wspomnieć, że pojawia się jednak kilka mankamentów. Przede wszystkim razi nieco fakt wykorzystania schodów jako motywu przewodniego zagospodarowania przestrzeni dostępnej dla wszystkich, co nigdy nie jest najtrafniejszym pomysłem. Wspomniane przerwy między balustradą prowadzącą wzdłuż pochylni nie są dostatecznie szerokie, by umożliwiły przejazd osobie poruszającej się na wózku, co zmusza ją do korzystania tylko z najwyższego lub najniższego poziomu. Zaproponowany przekrój samej balustrady, tj. szeroki, płaski prostokąt, jest niezbyt wygodny do chwycenia. Na najniższym poziomie bulwaru zaprojektowano przystań, co oczywiście uniemożliwia umieszczenie barierki w tym miejscu, ale nie usprawiedliwia faktu, że nadbrzeże nie jest niczym oznaczone. Powinna się tam znaleźć chociażby kontrastowa linia, a najlepiej wypukłe oznaczenie dla niewidomych (Wysocki 2013).



Rys. 7. Bulwar Xawerego Dunikowskiego
Fig. 7. Xawery Dunikowski city boulevard
Źródło: fot. autor
Source: photo by authors

Oddalając się od centrum i korzystając z wygodnego, szerokiego przejścia pod mostem Pokoju, dostaniemy się na drugi bulwar – Lecha i Marii Kaczyńskich. Jest to projekt nieco późniejszy niż Dunikowskiego, powielający pomysł schodów jako motywu przewodniego, jednak nie powielający większości dobrych rozwiązań. Choć nadbrzeże jest na tyle wygodne i szerokie, by mogli z niego skorzystać wszyscy użytkownicy i dodatkowo zakończone balustradą, to funkcjonalność przestrzeni oraz dostęp do nadbrzeża nie zostały dobrze zaprojektowane. Istotnie, znajduje się tam rampa umożliwiająca dojazd do najniższego poziomu, zastosowana nawierzchnia nie utrudnia poruszania, a meble miejskie znajdujące się na najwyższym poziomie zamontowano w miarowych odstępach i jest ich wiele. Wady jednak przeważają – przede wszystkim mimo zastosowania na bulwarze stopni, jako motywu przewodniego, jedynymi schodami o wygodnych parametrach są te prowadzące bezpośrednio do przystanku tramwaju wodnego. Schody te nie są w żaden sposób wyróżnione, ani nie mają balustrad, więc jedynym nieuciążliwym sposobem zejścia w dół dla wszystkich użytkowników jest wspomniana pochylnia. Niestety pomimo znacznej szerokości stanowi ona największy mankament projektu, gdyż nie wyposażono jej w barierki⁶, a „wtopienie” jej w kształt schodów

⁶ Choć w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim

wywołało konieczność odsuwania kolejnych modułów w stosunku do głównej osi i znacznie zmniejszyło faktyczną szerokość użytkową. Może to stanowić znaczne zagrożenie dla osoby poruszającej się na wózku o dodatkowej nikłej sprawności rąk lub dezorientować niewidomego.

Kolejnym nowo oddanym do użytku bulwarem w mieście jest bulwar Politechniki Wrocławskiej (rys. 8). Choć od najbliższego przystanku komunikacji miejskiej dzieli go dość długi dystans, bezpośrednio obok znajduje się stacja tzw. Polinki – wrocławskiej kolei linowej, która połączyła części uczelnianego kampusu znajdujące się po dwóch stronach Odry.



Rys. 8. Bulwar Politechniki Wrocławskiej

Fig. 8. Wrocław University of Science and Technology city boulevard

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors

Należy podkreślić, że Polinka jest przystosowana do używania przez osoby niepełnosprawne. Na bulwarze Politechniki Wrocławskiej również zastosowano pochylnię bez barierek jako główną ścieżkę dostępu dla wszystkich, jednak ponieważ jest ona bardzo

powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2002 r. nr 75 poz. 690) brak jest takiej wytycznej, a w normie Building construction... ISO 21542:2011 dopuszczono stosowanie nachyleń do 5% bez projektowania spoczników i poręczy – jednak w tym wypadku spadek pochylni jest wyższy niż dopuszczalny.

szeroka, obramowana krawężnikami, ma niewielki spadek oraz, co ważne, nie krzyżuje się z innymi kierunkami ruchu, osoby na wózku oraz niewidomi mogą z niej bez obaw korzystać. Sam bulwar składa się z kilku stref: plaży z pomostami, trawiastej łączki, zadrzewionego zakątka z ławkami oraz typowego nadbrzeża przystosowanego do cumowania. Strefy są połączone wygodnym chodnikiem, dostęp do żadnej z nich nie jest utrudniony. Betonowe nadbrzeże oznaczono kontrastowym paskiem z oznaczeniami wypukłymi, czego zabrakło w przypadku bulwaru Dunikowskiego. Jedyną rzeczą, którą należałoby poprawić, jest dojście do pochylni od strony politechniki. Wyłożono je betonową kostką ażurową, która jest niewygodna w użytkowaniu dla każdego pieszego, również pełnosprawnego (rys. 9).



Rys. 9. Ażurowa kostka, którą wyłożono ścieżkę prowadzącą do pochylni na bulwar, znacznie utrudnia dostanie się do tej przestrzeni

Fig. 9. Lattice concrete paving on the way to boulevard ramp significantly impede entering this public space

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors

Kolejną przestrzenią, również związaną z uczelnią wyższą, jest deptak przy Uniwersytecie Przyrodniczym. W tym miejscu przestrzeń dla pieszych jest szeroka i niezastawiona żadnymi elementami. Co pewien czas, po stronie południowej deptaka, ustawiono odsunięte od głównego traktu pieszego ławki, na których zmęczona osoba może odpocząć. Zaproponowano również, podobnie jak przy dworcu, fon-

tannę umieszczoną w płycie chodnika. Sam chodnik po odnowieniu wyłożono dwoma typami nawierzchni – na przemian betonowymi dużymi płytami i małą kostką granitową. Niestety ładnie wyglądające naprzemienne pasy dezorientują osoby niedowidzące oraz utrudniają poruszanie się osobom na wózkach inwalidzkich. Dla osób z dysfunkcją wzroku każda zmiana nawierzchni niesie ze sobą informacje, a takie ciągłe zmiany dezorientują. Podczas remontu nie pomyślano również o wyeliminowaniu betonowego 20-centymetrowego podestu przy ławkach od strony północnej.

Zaraz obok deptaka znajduje się dość nieprzyjazna przestrzeń placu Grunwaldzkiego. Choć perony przystanków stacji przesiadkowej po środku placu oraz dojścia do nich są dostępne dla niepełnosprawnych (przejście podziemne wyposażone jest w windy, niedawno domalowano też przejścia dla pieszych w poziomie jezdni), to całą przestrzeń placu wyłożono drobną, nierówną kostką, pomiędzy którą w chaotyczny, przypadkowy sposób wpleciono duże czerwone płyty chodnikowe (rys. 10). Zabieg ten wydaje się zupełnie bezsensowny. Jednakże podczas wywiadu wśród osób poruszających się na wózkach wykazano, że jeśli mają do wyboru jechać całą drogę przez kostkę, lub przejeżdżać co jakiś czas po płytach, to wybiorą

trasę, w której pojawiają się one jak najczęściej, gdyż zapewnia to choć chwilę wytchnienia od męczącej brukowanej nawierzchni. Ukazuje to wyraźnie, jak duży problem sprawia wózkowiczom kostka.

Dostępność nie powinna dotyczyć tylko centrów miast, dlatego ostatnią z omawianych przestrzeni jest rynek Psiego Pola – wrocławskiego osiedla leżącego na skraju miasta, a niegdyś osobnego miasteczka. Rynek po przyłączeniu do Wrocławia całkowicie utracił swą rolę, lecz niedawna (w 2013 r.) rewitalizacja za kwotę 20 milionów złotych przywróciła mu dawną funkcję – tętniącego życiem centrum (rys. 11). Wokół rynku można znaleźć umieszczone w parterach lokale gastronomiczne i usługowe, które sprawiły, że Psie Pole bywa teraz nazywane miastem w mieście, chętnie odwiedzany przez ludzi mieszkających w okolicy lub tych z okolicznych wsi, dla którym dojazd do centrum miasta zająłby zbyt dużo czasu. Mimo znacznego oddalenia od głównych arterii miejskich dostanie się na ten rynek nie sprawia problemu nawet osobom z ograniczoną sprawnością. W pobliżu znajdują się wygodne przystanki autobusowe z tablicami elektronicznymi oraz wyjątkowo estetycznymi oznaczeniami dotykowymi, a także kilka miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Sam plac jest równie



Rys. 10. Nieprzyjazna nawierzchnia placu Grunwaldzkiego
Fig. 10. Unfriendly flooring of the Grunwaldzki Square
Źródło: fot. autor
Source: photo by authors



Rys. 11. Rynek Psiego Pola
Fig. 11. Psie Pole market square
Źródło: fot. autor
Source: photo by authors

dobrze przemyślany i funkcjonalny – często stosowaną w takich rewitalizacjach kostkę brukową zastosowano tu w przeciwny do przyjętego sposób – nawierzchnię placu stanowią gładkie duże płyty, a kostką wyłożono okalające rynek uliczki (rys. 12). Poza uspokojeniem ruchu sprawia to, że mimo braku krawężników osoba niewidoma będzie wiedziała, gdzie spodziewać się samochodów. Podobnie wykończono chodniki w pobliżu placu – umieszczona w centralnej osi chodnika wygodna trasa z gładkich płyt otoczona jest z brzegów kostką informującą o krawędzi chodnika. Centrum rynku stanowi estetyczna fontanna otoczona kamiennymi siedziskami-rzeźbami, na których chętnie bawią się dzieci. Przestrzeń wyposażono ponadto w typowe ławki, z których z powodu lepszej wysokości i wykończenia drewnem chętniej korzystają starsze osoby. Rewitalizacja zapewniła również dodatkowe oświetlenie placu.



Rys. 12. Gładkie płyty ograniczone kostką brukową – doskonałe rozwiązanie wygodnej przestrzeni do spacerów przyjaznej dla osób z dysfunkcją wzroku

Fig. 12. Smooth, brushed concrete floor tiles bordered with the cobblestone – perfect solution for comfortable walking area as well as friendly for the visually impaired

Źródło: fot. autor

Source: photo by authors

Rynek Psiego Pola jest z powodu swojej estetyki miejscem zdecydowanie wartym uwagi, jednak by nadać mu miano prawdziwie uniwersalnego, zabrakło paru szczegółów. Pierwszą, najbardziej istotną rzeczą, są wejścia do lokali w wyremontowanych

kamienicach – praktycznie każde posiada przynajmniej jeden stopień⁷.

Letnie ogródki znajdujące się zaraz obok rynku również umieszczone są na podwyższonej platformie. Tylko do jednego lokalu w centralnej części rynku jest wygodny dostęp – z jednej strony prowadzi do niego nachylony chodnik. Z zauważonych w przestrzeni kilku bankomatów tylko jeden był obniżony na tyle, by mogła z niego skorzystać osoba na wózku. Niestety umieszczony był prawdopodobnie zbyt głęboko w ścianie kamienicy, by można było obsłużyć go z poziomu wózka (po dokładniejszym sprawdzeniu okazało się, że jest dodatkowo nieaktywny). Mimo zastosowania środków, które ułatwiają niewidomym orientację w przestrzeni, pojawia się wiele elementów, na które można wpaść, czy się o nie potknąć – jak niskie rzeźby z brązu umieszczone na środku najbardziej przestrzennego pasa rynku, czy latarnie bądź hydranty w pasie wygodnych płyt na środku chodnika.

Co ciekawe, rewitalizacja i dobre praktyki Psiego Pola dotyczą nie tylko zewnętrznych fasad i głównych nawierzchni, ale również podwojek z tyłu kamienic, bram oraz przestrzeni między blokami. Wszystko wykończono jednolitą nawierzchnią z (wygodniejszej) żółtej kostki. Okoliczne lokale usługowe usytuowane są na parterze z wygodnym wejściem, bez stopni. Pomiędzy każdą parą bloków znajdziemy inny plac zabaw. Jedyną niezbyt trafną decyzją było zastosowanie nieciąglego wysokiego krawężnika do oddzielenia przestrzeni jezdnej od pieszej – niepotrzebne przy uspokojonym ruchu i nader mylące. Mimo wszystko jest to bardzo dobry przykład całościowego podejścia do rewitalizacji.

⁷ Interesującym faktem może być to, iż wg ustawy prawo budowlane budowa pochylni przeznaczonych dla osoby niepełnosprawnej nie wymaga od właściciela obiektu pozwolenia na budowę, jest więc w teorii łatwym przedsięwzięciem. Jednakże w przypadku lokali usytuowanych wzdłuż chodnika teren przed wejściem prawdopodobnie nie należy do właściciela – wybudowanie pochylni wiązałoby się z pokryciem kosztów zajęcia chodnika, na co właściciel prawdopodobnie nie wyrazi ochoty.

PODSUMOWANIE

Bazując na dziesięciu przykładach świeżo wyremontowanych przestrzeni publicznych we Wrocławiu, ukazano jak niewielkie i czasem niespodziewane rzeczy mogą utrudnić, czy wręcz uniemożliwić, korzystanie z projektowanych przestrzeni niektórym użytkownikom. Żadnemu z opisanych miejsc nie można przypisać miana w pełni uniwersalnego, choć większość ma cechy zbliżające je do takiego określenia. Głębsze przeanalizowanie problematyki potwierdza przytaczaną wielokrotnie tezę (Trends in universal design... 2013, Rumińska 2010, Wysocki 2009), że nikła liczba uniwersalnych projektów nie wynika ze złej woli projektantów czy z ograniczeń finansowych, lecz ze zwyczajnej niewiedzy. Trzeba pamiętać, że na ostateczny wygląd i funkcjonalność przestrzeni wpływ ma nie tylko architekt czy urbanista, ale także deweloper, urzędnik czy wykonawca, a konieczność myślenia w szerszej perspektywie niż własna osoba dotyczy nie tylko projektanta. Jako że wszystkie te osoby są zazwyczaj pełnosprawne, podświadomie zakładają, że użytkownicy będą im podobni. Ponadto w szkołach czy na uczelniach rzadko porusza się temat dostępności, a wymagane normy regulują ją w bardzo nikłym stopniu, więc większości osób brakuje wiedzy na ten temat. Tymczasem w każdym ze stadiów projektu konieczne jest zrozumienie potrzeb różnych użytkowników oraz sposobów jak najlepszego ich spełnienia. Jak można zobaczyć na zaprezentowanych wrocławskich przykładach, bardzo często projektom brakuje takiej analizy. Warto i należy mówić o architekturze uniwersalnej, przytaczać jej siedem podstawowych zasad, edukować projektantów i uświadamiać użytkowników oraz zapraszać do konsultacji nad koncepcjami osoby z niepełnosprawnościami. Należy mieć nadzieję, że mała kropla wydrąży z czasem skałę.

Polska powinna dążyć do utworzenia szczegółowych aktów prawnych regulujących tworzenie przestrzeni publicznych dostępnych dla wszystkich, biorąc przykład z liderów w tym temacie: Stanów Zjednoczonych (Americans with disabilities Act z 1990 r.) czy Wielkiej Brytanii (The disability discrimination Act

z 1995 r.). W Unii Europejskiej podjęto działania w celu ustanowienia jednolitego dla wszystkich członków prawa dotyczącego tworzenia przestrzeni i budynków uniwersalnych, jednak obecnie nie osiągnięto założonego celu (w 1990 r. utworzono jedynie 'European Manual for an Accessible Built Environment' nie jest to jednak opracowanie wyczerpujące temat). Należy jednak wspomnieć o utworzeniu 5 kwietnia 2006 r. Planu działań Rady Europy. W ramach tego projektu przyjęto, że środowisko powinno być przyjazne, wolne od barier i dostępne dla osób niepełnosprawnych, bez względu na rodzaj niepełnosprawności. Po przyjęciu tego dokumentu wiele miast UE (m.in. Londyn i Sztokholm) wdrożyło jego zalecenia, realizując projekty mające na celu poprawę dostępności przestrzeni.

PIŚMIENNICTWO

- Banaś, J. (2013). Dworcowa pułapka na niewidomych, http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,14778433,Dworcowa_pulapka_na_niewidomych__Kieruja_na_zamkniete.html, dostęp: 15.03.2016.
- Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Lider dostępności – Wrocław nagrodzony za „szpilkostradę”, 2016, <http://bip.um.wroc.pl/artykul/644/23540/lider-dostepnosci-wroclaw-nagrodzony-za-szpilkostrade>, dostęp: 15.03.2016.
- Building construction. Accessibility and usability of the built environment. ISO 21542:2011.
- Cichosz, A. (2016). Bulwary nad Odrą na nowo (New boulevards by the Odra river), <http://www.wroclaw.pl/bulwary-nad-odra-wroclaw-dunikowskiego-karczynskich>, dostęp: 15.03.2016.
- Connell, B.R., Jones, M., Mace, R., Mueller, J., Mullick, A., Ostroff, E., Sanford, J., Steinfeld, E., Story, M., Vanderheiden, G. The principles of universal design (1997), http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/about_ud/udprinciplestext.htm, dostęp: 15.03.2016.
- Czarnecki, B., Siemiński, W. (2004) Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej (Shaping of the safe public space). Centrum Doradztwa i Informacji Difin sp. z o.o., Warszawa.
- Karta praw podstawowych Unii Europejskiej D.U. UE C 83/99, art. 26, decyzja Komisji Europejskiej 2008/164/WE.

- Grupa 5. Modernizacja i rozbudowa historycznego kompleksu Dworca Głównego PKP we Wrocławiu, <http://www.grupa5.com.pl/projekty/modernizacje>, dostęp: 15.03.2016.
- Kowalski, K. [bdw]. Planowanie dostępności. Prawo w praktyce (Availability planning. Law in practice). Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Warszawa.
- Kuryłowicz, E. (2005). Projektowanie uniwersalne. Udostępnianie otoczenia osobom niepełnosprawnym (Universal design. Providing accessibility for the people with disabilities), wyd. 2. Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Warszawa.
- Mikołajów, K. (2015). Przestrzeń publiczna osoby niepełnosprawnej, w: *Prawno-administracyjne aspekty sytuacji osób niepełnosprawnych w Polsce (Public space of a person with disabilities, in: Legal and administrative aspects of the situation of disabled people in Poland)*. Red. M., Giełda, R., Raszevska-Skałicka. Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Miles, E., Ballantyne, K., Gravelle, A. (2013). Accessible public spaces design standards. County of Brant.
- Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006–2015, <http://www.pfon.org/dokumenty-i-publikacje/dokumenty-miedzynarodowe/141-plan-dzialan-rady-europy-w-celu-promocji-praw-osob-niepelnosprawnych>, dostęp: 15.03.2016.
- Projektowanie i adaptacja przestrzeni publicznej do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących. Zalecenia i przepisy (Design and adaptation of public spaces according to the needs of blind and visually impaired, suggestions and regulations). (2016). Polski Związek Niewidomych, Warszawa.
- Raport z wyników. Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011. Główny Urząd Statystyczny (Report on results. National census of population and flats 2011. Statistics Poland, http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/lud_raport_z_wynikow_NSP2011.pdf, 15.03.2016.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie. Dz.U z 2011 r. nr 144 poz. 859.
- 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.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Dz.U. z 2000 r. nr 63 poz. 735.
- Rumińska, A. (2010). Projektowanie uniwersalne w architekturze. Przykład Wrocławia (wystąpienie) (Universal Design in architecture. Example of Wrocław).
- Trends in universal design. Norwegian directorate for children, youth and family affairs (2013). The Delta Centre, Norway.
- Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717.
- Ustawa z 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Dz.U. z 1997 r. nr 123 poz. 776.
- Ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Dz.U 1994 nr 89 poz. 414, t.j.
- Ustawa z 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 1984 r. nr 53 poz. 272.
- Wysocki, M. (2009). Dostępna przestrzeń publiczna (Accessible public space). Samorząd Równych Szans, Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego, Kraków.
- Wysocki, M. (2003). Standardy dostępności dla miasta Gdyni (Accessibility standards for the city of Gdynia). Centrum Projektowania Uniwersalnego, Politechnika Gdańska (Wydział Architektury).

PUBLIC SPACES WITHOUT BARRIERS – ACCESSIBILITY AND FUNCTIONALITY ANALYSIS OF WROCŁAW CITY’S PUBLIC SPACES ACCORDING TO THE NEEDS OF PEOPLE WITH DISABILITIES

ABSTRACT

The purpose of the article is to discuss issues of public spaces in relation to the seven principles of universal design created in the Center for Universal Design at North Carolina State University. Those principles are recognized as a worldwide standard for accessibility. Subjects of the analysis are located in central as well as suburban parts of Wrocław, Poland. All of them are recent modernizations, following the newest design trends. The main focus of the research is quality and functionality of those spaces. Authors verify if spaces can be in fact called universal, or rather merely accessible. The difference between those concepts will be identified and emphasized. The purpose of the aspects explored, is raising awareness about the value universal design for modern society, standing in front of demographic changes. The thesis will be also confronted with relatively low interest of designers, developers and administrations.

Key words: disability, universal design, accessibility, public spaces, accessibility audit, Wrocław

