



POZNAŃSKA MAPA BARIER

*Raport z badań
grudzień 2014 – maj 2016*

Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej

*Praca zbiorowa pod redakcją:
Małgorzaty Donderowicz i Patryka Kaczmarka*

28.02.2017

ZESPÓŁ BADAWCZY:

I etap: grudzień 2014- wrzesień 2015

koordynator projektu:

Karczewicz Magdalena -

zespół:

Donderowicz Małgorzata
Gałka Aleksandra
Gierszewska Natalia
Główczyński Maciej
Gotlibowska Katarzyna
Górniak Monika
Gutmańska Kinga
Jankowska Maria
Komorska Karolina
Piotr Mateusz
Stolarska Karolina
Tkaczyk Paulina
Wronkowski Adam

II etap- październik 2015- czerwiec 2016

koordynatorzy projektu:

Donderowicz Małgorzata
Kaczmarek Patryk

zespół:

Balcerak Malwina
Bogusiewicz Monika
Cywińska Marta
Flasz Tomasz
Gałka Aleksandra
Gierszewska Natalia
Główczyński Maciej
Górniak Monika
Gromadzka Monika
Gutmańska Kinga
Kazienko Katarzyna
Kielik Małgorzata
Kowalska Monika
Król Magdalena
Langner Paulina
Lizak Luiza
Marczak Andrzej
Orzechowska Joanna
Piątek Magdalena
Stolarska Karolina
Tkaczyk Paulina
Wronkowski Adam

Projekt tworzony przy współpracy ze Stowarzyszeniem „Inwestycje dla Poznania”.

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych
Instytut Geografii Społeczno- Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej

akngp.amu@gmail.com

www.akngp.amu.edu.pl

ul. Bogumiła Krygowskiego 10, 61-680 Poznań

SPIS TREŚCI

1. Wstęp	4
1.1. Cel i zakres opracowania.....	4
1.2. Projektowanie uniwersalne jako podstawa teoretyczna Poznańskiej Mapy Barrier.....	5
1.3. Metodologia pracy badawczej.....	6
1.3.1. Etapy tworzenia mapy	6
1.3.2. Kategorie barier	7
1.3.3. Metody inwentaryzacji	9
2. Analiza istniejących barier	10
2.1. Nieprawidłowe przejścia dla pieszych	11
2.2. Nieodpowiednia nawierzchnia	12
2.3. Niedostosowane schody	13
2.4. Przeszkoda na drodze	14
2.5. Nieodpowiednia kładka	15
2.6. Nieodpowiedni przystanek.....	16
2.7. Inne	16
2.8. Usunięte bariery	16
3. Analiza opinii osób zaangażowanych w projekt	16
3.1. Stwierdzone problemy	17
3.2. Wpływ projektu na percepcję przestrzeni	17
4. Plany na przyszłość	18
4.1. Kolejne obszary i planowane ułatwienia techniczne	19
4.2. Potencjalna współpraca z władzami miasta	20
5. Podsumowanie	21
Literatura	23

1. Wstęp

1.1. Cel i zakres opracowania

Raport ma na celu szczegółową charakterystykę projektu Poznańska Mapa Barrier wraz z jego podstawami teoretycznymi oraz przedstawienie wyników badań dotyczących występowania barier architektonicznych na terenie miasta Poznania.

Na zakres przestrzenny opracowania składa się obszar pierwszej oraz fragment obszaru drugiej ramy komunikacyjnej miasta Poznania (ryc.1.), z wykluczeniem Starego Rynku, terenów MTP oraz Wolnych Torów. Powierzchnia terenu objętego opracowaniem wynosi 11,36 km², co stanowi niespełna 5% powierzchni miasta.

Prace badawcze rozpoczęto pod koniec 2014 roku. Ostatnia aktualizacja miała miejsce na przełomie marca i kwietnia 2015 roku. Wzięło w niej udział 24 studentów, w tym koordynatorzy projektu.



Ryc. 1. Ramy komunikacyjne Poznania.

Źródło: Zarząd Dróg Miejskich

1.2. Projektowanie uniwersalne jako podstawa teoretyczna Poznańskiej Mapy Barrier

Według definicji zawartej w artykule 2 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych (2006), projektowanie uniwersalne oznacza projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. Za prekursora ideologii uważa się amerykańskiego architekta Ronalda Mace'a.

Chociaż początkowo idea ta odnosiła się jedynie do projektowania architektonicznego, jej zasady mogą być także stosowane w innych dziedzinach projektowania, jak na przykład we wzornictwie przemysłowym czy projektowaniu serwisów internetowych.

W 1997 roku sformułowano 7 zasad popierających filozofię projektowania uniwersalnego (Connel B. i in., 1997):

1. Użyteczność dla osób o różnej niepełnosprawności (ang. Equitable Use).
2. Elastyczność w użytkowaniu (ang. Flexibility in Use).
3. Proste i intuicyjne użytkowanie (ang. Simple and Intuitive).
4. Czytelna informacja (ang. Perceptible Information).
5. Tolerancja dla błędów (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 Use).

Powyższe zasady okazały się bardzo pomocne przy formułowaniu poszczególnych kategorii barrier oraz ich klasyfikacji. Projektowanie uniwersalne zostało przyjęte za fundament projektu właśnie z racji uwzględnienia potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej.

Poznańska Mapa Barrier wykorzystując projektowanie uniwersalne, ma za zadanie zwrócić uwagę na brak dostępności przestrzeni miejskiej, dla osób z niepełnosprawnościami, a także dla każdego innego

użytkownika przestrzeni publicznej Poznania. Tym samym, po kompletnej identyfikacji barier Mapa może stać się nie tylko produktem wspomagającym działania, mające na celu poprawę takiej dostępności, lecz podstawą do stworzenia strategii dostępności miasta Poznania oraz katalogu dobrych praktyk.

1.3. Metodologia pracy badawczej

1.3.1. Etapy tworzenia mapy

Pod koniec 2014 roku Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej nawiązało współpracę ze Stowarzyszeniem Inwestycje dla Poznania. To właśnie Stowarzyszenie jest inicjatorem pomysłu stworzenia Poznańskiej Mapy Barrier. Zainspirowała ich do tego przede wszystkim działalność SISKOMU i projekt Warszawska Mapa Barrier. Po przedstawieniu wstępnego pomysłu, członkowie Koła i Stowarzyszenia odbyli serię spotkań, na których dyskutowano, początkowo nad formą projektu, a następnie nad samą klasyfikacją barier. Następną czynnością był wybór i podział terenów przeznaczonych pod inwentaryzację. Podczas wstępnej ewidencji wybrano tereny położone w zasięgu pierwszej ramy komunikacyjnej, z wyłączeniem Starego Rynku. Wykluczenie tego obszaru wynikało w szczególności z faktu, iż nawierzchnia znajdująca się na Starym Rynku stanowi jedną wielką barierę dla każdego użytkownika.

Początkowo w projekt zaangażowało się 13 studentów gospodarki przestrzennej, przynależących do Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej. Przy kolejnych inwentaryzacjach liczba uczestników projektu zwiększyła się aż do 28 osób, a nowymi terenami objęta została również druga rama komunikacyjna .

1.3.2. Kategorie barier

W pierwszym etapie tworzenia mapy wyszczególniono 6 głównych kategorii barier architektoniczno-urbanistycznych. Należą do nich:



NIEDOSTOSOWANE SCHODY - schody, które pozbawione są poręczy oraz odpowiednich podjazdów dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, czy rodziców z wózkami dziecięcymi. Za niedostosowane schody przyjęto również takie, które uniemożliwiają sprawne wejście lub zejście ze względu na stan techniczny stopni.



NIEODPOWIEDNI PRZYSTANEK - jest to przystanek, który nie posiada odpowiednich oznaczeń oraz wypustek ostrzegających przed zbliżaniem się do krawędzi platformy.



NIEODPOWIEDNIA KŁADKA - pochylnia, która poprzez nieodpowiednią długość, kąt nachylenia, zły stan techniczny, brak odpowiednich poręczy utrudnia, bądź uniemożliwia wejście do budynku (pod uwagę wzięto wyłącznie budynki użyteczności publicznej) lub poruszanie się w przestrzeni publicznej.



NIEODPOWIEDNIA NAWIERZCHNIA - nierówny, wybrakowany chodnik, po którym ciężko się poruszać. Do nieodpowiedniej nawierzchni zalicza się również niejednorodną powierzchnię chodnika, czyli połączenie różnych typów materiałów, utrudniające lub uniemożliwiające poruszanie się. Dodatkowo nawierzchnia może być zakwalifikowana jako bariera, gdy brakuje odpowiedniej ciągłości chodnika.



NIEODPOWIEDNIE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH - za nieodpowiednie przejście dla pieszych uznano takie, które

mimo sygnalizacji świetlnej nie posiada sygnalizacji dźwiękowej czy wypustek ostrzegawczych przy krawędziach chodnika. Przy tej kategorii barier zwrócono także uwagę na stan nawierzchni na przejściu dla pieszych.



PRZESZKODA NA DRODZE - rozumie się przez to wszelkie niepożądane elementy infrastruktury technicznej, które mogłyby zostać umieszczone w innych miejscach lub mogłyby zostać całkowicie usunięte, a utrudniają przejście chodnikiem. Taką przeszkodą na drodze może być np.: latarnia pośrodku chodnika, hydrant, znak drogowy, latarnia. Do tej kategorii zakwalifikowano także źle zorganizowany remont lub budowę, który utrudnia, a w pewnych przypadkach całkowicie uniemożliwia poruszanie się w przestrzeni publicznej.

W II etapie inwentaryzacji zauważono, iż istniejące kategorie nie są wystarczające, ze względu na obecność kilku skrajnych punktów, których nie można było przyporządkować do żadnej z nich oraz z uwagi na fakt, iż niektóre z barier zostały zlikwidowane. Z tego powodu powstały dwie nowe kategorie:



INNE - umieszczono tutaj nietypowe bariery, które sporadycznie pojawiają się w przestrzeni miasta (np. brak przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu, pojedynczy stopień przy wejściu do budynku, niedostosowane miejsce parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami, itp.).



USUNIĘTE BARIERY- bardzo ważna kategoria, dzięki której na Mapie widoczna jest poprawa dostępności przestrzeni w Poznaniu.

Trzeba niestety zaznaczyć, że jak do tej pory żadna ze wskazanych barier nie została usunięta bezpośrednio, lecz przy okazji większych remontów całej infrastruktury drogowej danej ulicy.

Wydawałoby się, że na tym etapie zakończy się dalsza klasyfikacja barier, jednak po warsztatach dotyczących projektowania uniwersalnego, poprowadzonych przez dr hab. Inż. Arch. Marka Wysockiego oraz Stowarzyszenie „Metropolia Poznań”, koordynatorzy projektu zgodnie zdecydowali o rozszerzeniu dwóch kategorii o nieodpowiedni przystanek oraz niedostosowane schody. Rozwinięcie nieodpowiedniego przystanku miałyby polegać na dodaniu, np. barier związanych z dostępem do informacji, jakie pojawiają się na przystankach komunikacji miejskiej: zbyt wysoko umieszczone rozkłady jazdy, często znajdujące się za ławkami, przez co dostęp do nich jest ograniczony, brak odpowiedniej informacji fakturowej (nie chodzi tu wyłącznie o wypustki przy krawędzi przystanku, ale również o faktury prowadzące), brak krawężników naprowadzających, które umożliwiają autobusom podejście odpowiednio blisko krawędzi przystanku

Niedostosowane schody, to natomiast kategoria, do której można dodać ograniczenia dla osób niedowidzących, np. brak odpowiedniego oznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia, w postaci wypustek lub kontrastowego (względem materiału nawierzchni) koloru. Dodatkowym elementem, na który warto zwrócić uwagę jest istnienie w przestrzeni miejskiej ciągów schodów o niewielkiej liczbie stopni, które można byłoby zastąpić łagodnymi podjazdami. W III etapie inwentaryzacji, zaplanowanym na przełom lutego i marca 2017 do badań wprowadzone zostaną zatem powyższe kategorie.

1.3.3. Metody inwentaryzacji

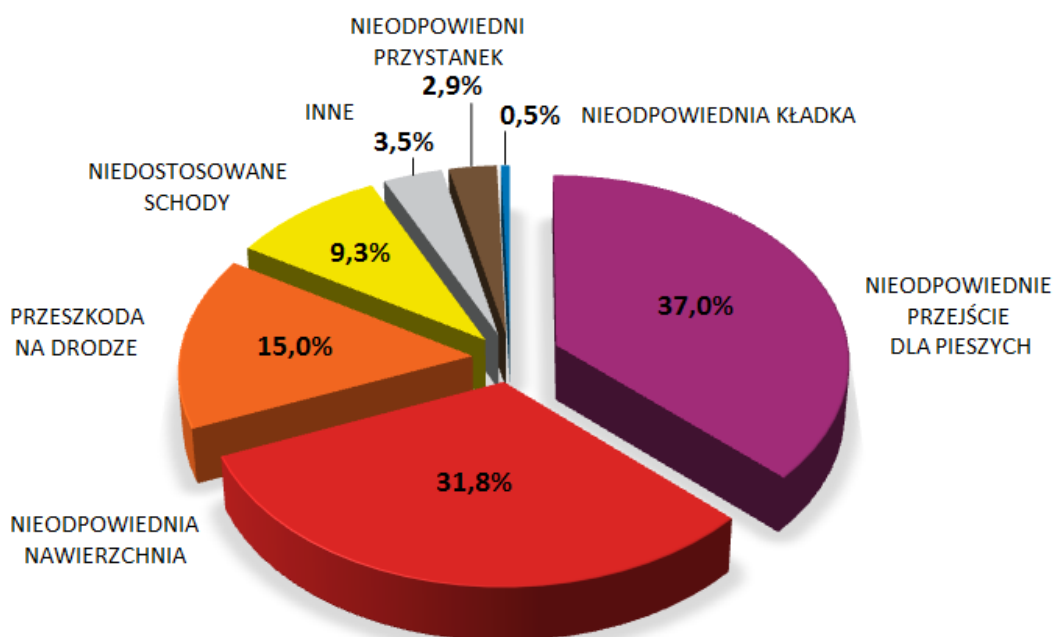
Ze względu na ograniczenia finansowe grupa studentów pracuje głównie na papierowych podkładach, na które w odniesieniu do lokalizacji poszczególnych budynków nanoszone zostają poszczególne bariery. Po inwentaryzacji, następuje cyfryzacja informacji – wszystkie grupy są zobowiązane wprowadzić zebrane dane na serwer internetowy.

Każdej zidentyfikowanej barierze przypisuje się tytuł oraz ikonę kategorii, do której przynależy, prosty i zwięzły opis oraz lokalizację na mapie. W miarę możliwości, do każdej bariery dołączane są zdjęcia ilustrujące problem.

Wszystkie bariery zobaczyć można pod linkiem: <https://www.google.com/maps/d/u/2/viewer?mid=1xEprC-GxxickX5uO-eHj7mPR6vA&ll=52.41547328457106%2C16.94379478556516&z=13>

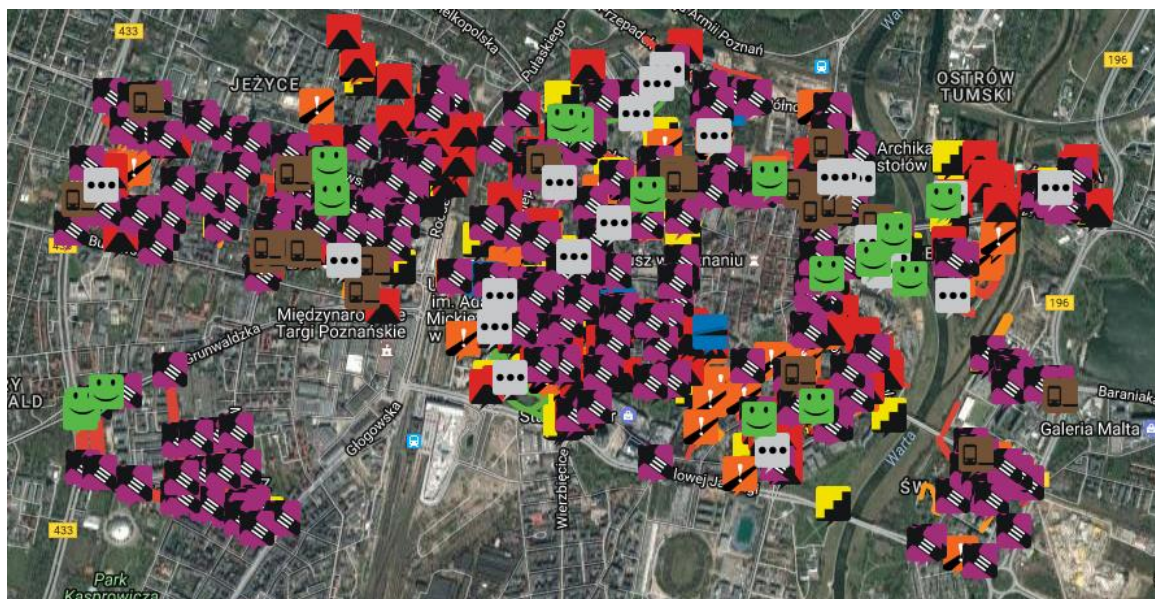
2. Analiza istniejących barier

W inwentaryzacji stwierdzono ogółem 733 bariery (ryc. 3.), co daje niespełna 65 barier na km². Podział procentowy poszczególnych barier przedstawia się następująco:



Ryc. 2. Procentowy udział poszczególnych typów barier.

Źródło: Opracowanie własne.



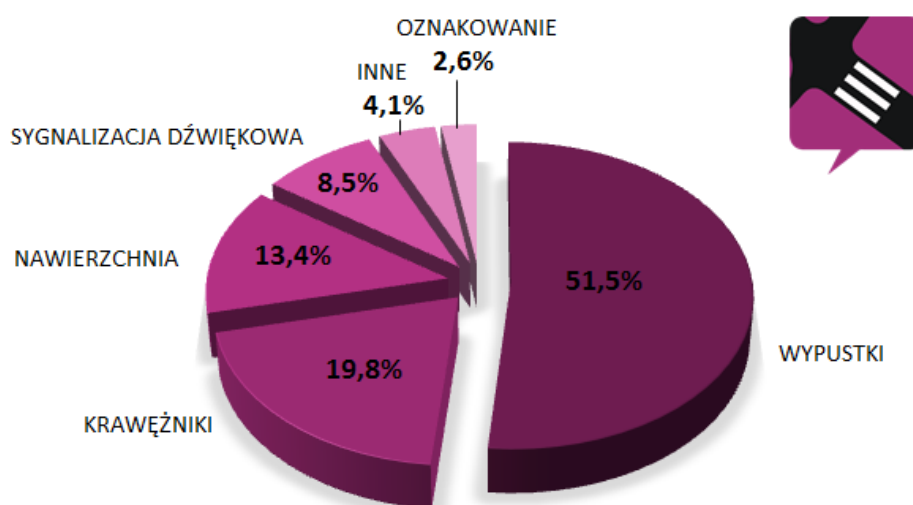
Ryc. 3. Zidentyfikowane bariery.

Źródło: <https://www.google.com/maps/d/u/2/edit?mid=1xEprC-GxxickX5uO-eHj7mPR6vA&ll=52.40782624125693%2C16.926971970623754&z=14>.

2.1. Nieprawidłowe przejścia dla pieszych

To kategoria najczęściej pojawiająca się na Poznańskiej Mapie Barrier. Zanotowano 271 punktów z tego typu barrierami. W tej kategorii główną barierą – ponad 50% (ryc. 4.), są oznaczenia fakturowe. Z założenia wypustki takie, położone powinny być na całej szerokości krawężnika wzdłuż przejścia dla pieszych. W większości przypadków problemem był ich częściowy lub całościowy brak. Często pojawia się także problem ze złym stanem technicznym wypustek. Kolejną dość istotną przeszkodą, która stanowi niespełna 20% wszystkich barrier w tej kategorii, jest stan techniczny krawężników. Studenci zwrócili uwagę nie tylko na ich zbyt dużą wysokość, ale także na związane z nimi nierówności. Oprócz tego jako barierę zakwalifikowano także nieodpowiednią nawierzchnię przejścia dla pieszych – głównie nierówności, które sprawiają trudności przy przejściu przez ulicę, ale także nieodpowiedni materiał, z którego została wykonana nawierzchnia (bruk), czy problematyczne rysztoki. Jako nieliczne wyodrębniono problemy związane z brakiem lub

nieodpowiednią sygnalizacją dźwiękową oraz niepoprawnym oznakowaniem przejść dla pieszych.



Ryc. 4. Procentowy udział poszczególnych barier w kategorii nieprawidłowe przejścia dla pieszych.

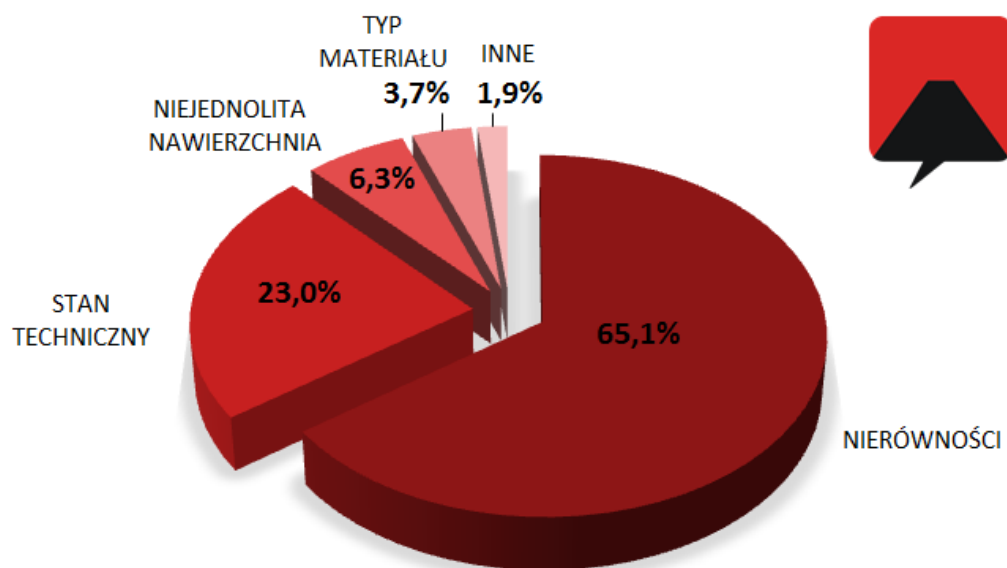
Źródło: Opracowanie własne.

2.2. Nieodpowiednia nawierzchnia

W tej kategorii sklasyfikowano 109 barier liniowych o łącznej długości ponad 12,5 km oraz 124 bariery punktowe. Zdecydowaną większość barier w typie nieodpowiednia nawierzchnia stanowią nierówności nawierzchni – aż 65% (ryc. 5.). Kolejne trudności związane są ze złym stanem technicznym nawierzchni i stanowią prawie 20% wszystkich barier. Na pozostałe składają się: niejednorodna nawierzchnia, nieodpowiedni typ materiału, z którego nawierzchnia została wykonana – zwłaszcza kostka brukowa, czy inne – np. zbyt duży kąt nachylenia chodnika.

Kategoria ta doskonale ukazuje fakt, iż bariery w przestrzeni miejskiej przysparzają problemy nie tylko osobom z różnego typu niepełnosprawnościami, ale także w pełni zdrowym ruchowo mieszkańcom Poznania. Zaniedbane i zniszczone chodniki, często

z licznymi ubytkami, niejednorodna nawierzchnia, nieodpowiednie materiały budowlane sprawiają trudności każdemu użytkownikowi przestrzeni.

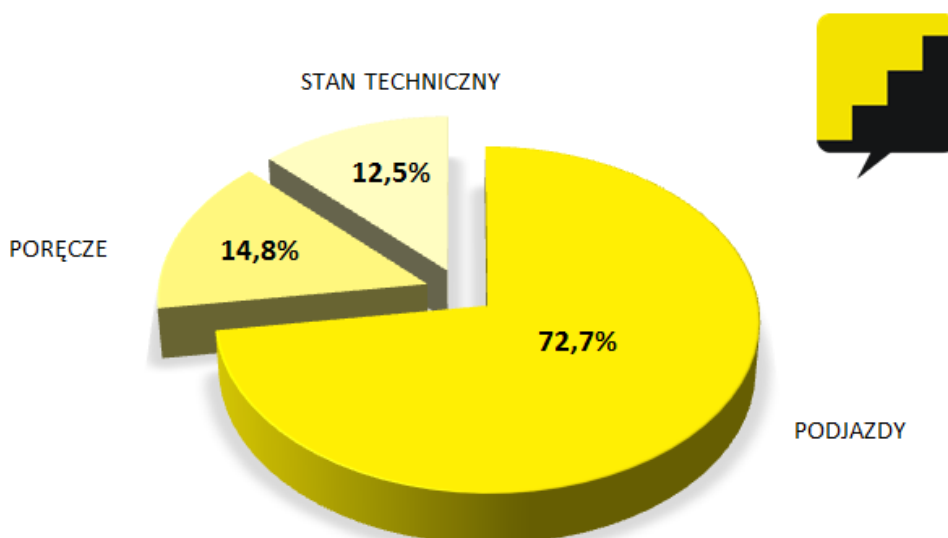


Ryc. 5. Procentowy udział poszczególnych barier w kategorii nieodpowiednia nawierzchnia.

Źródło: Opracowanie własne.

2.3. Niedostosowane schody

Przy analizie schodów największą barierą, która stanowiła prawie 72% całości (ryc. 6.), okazał się brak podjazdów. Jak już na początku wspomniano, analizie poddane zostały jedynie budynki użyteczności publicznej. Wydawałoby się, że instytucje publiczne powinny być przykładem tego jak wzorowo powinno wyglądać wejście do budynku przystosowane do wszystkich klientów. W rzeczywistości nie często zwraca się na to uwagę. Nasuwa się więc pytanie: „Jak możemy wymagać pewnego standardu od prywatnego inwestora, skoro budynki użyteczności publicznej, nierzadko urzędy wysokiej rangi, nie stosują się do niego?”. Zdecydowanie mniejszy udział procentowy stanowił brak lub niedostosowane poręcze oraz zły stan techniczny schodów utrudniający bądź uniemożliwiający poruszanie się, w tym nieodpowiedni rodzaj nawierzchni (wypolerowany, wyślizgany).



Ryc. 6. Procentowy udział poszczególnych barier w kategorii niedostosowane schody.

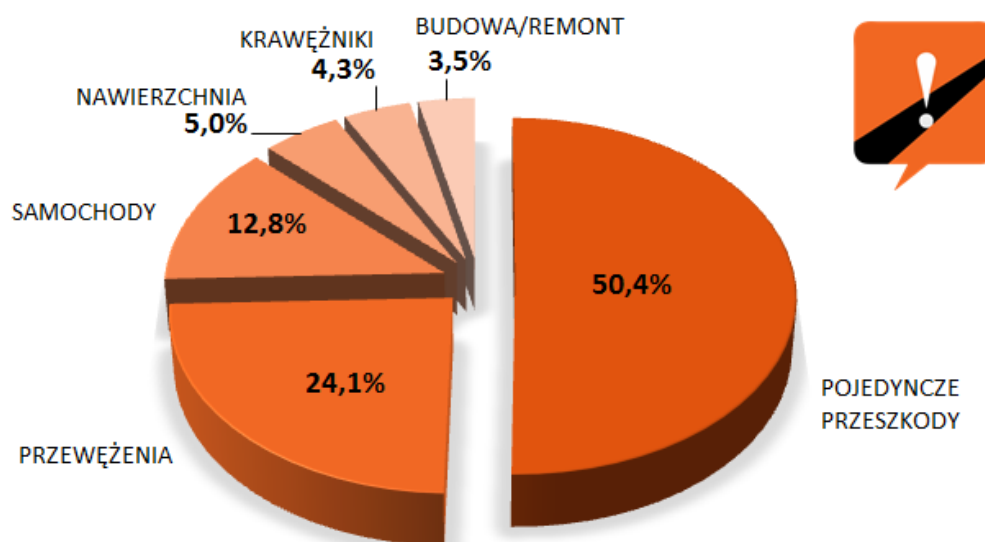
Źródło: Opracowanie własne.

2.4. Przeszkoda na drodze

Analiza przeszkód na drodze wykazała, iż przeszkody oznaczone liniowo stanowią zaledwie 28,2% wszystkich przeszkód (ryc. 7.). Ich łączna długość to ponad 4 km. Z przeprowadzonej inwentaryzacji wynika, iż największy odsetek wszystkich przeszkód na drodze przypada na pojedyncze przeszkody, takie jak na przykład hydranty, słupy, latarnie czy znaki drogowe. Elementy infrastruktury drogowej często wkraczają w przestrzeń chodnika o minimalnej szerokości, nierzadko znajdują się na jego środku, co powoduje dodatkowe utrudnienie, zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnością ruchową, osób starszych, rodziców z wózkami, czy podróżujących.

Ponad 24 % przeszkód na drodze to przewężenia chodnika, które związane są nie tylko ze złym zaprojektowaniem ciągu pieszego, ale także różnego typu zagospodarowaniem dodatkowo zmniejszającym jego powierzchnię. Głównymi sprawcami przewężeń są niewątpliwie nieodpowiednio zlokalizowane strefy parkowania. Niejednokrotnie

powtarza się precedens aranżowania połowy ciągu pieszego na miejsca parkingowe. Zauważono także problem z pojedynczymi ubytkami w nawierzchni, zbyt wysokimi krawężnikami (głównie przy wjazdach, które przerywają ciągłość chodnika) oraz źle zaplanowanymi budowlami lub remontami, które utrudniają lub uniemożliwiają przejście chodnikiem, w szczególności przez rusztowania zajmujące całą przestrzeń chodnika. W takim przypadku odpowiednim rozwiązaniem byłoby utworzenie tymczasowego przejścia dla pieszych, umożliwiającego ominięcie powstałej bariery. Oczywiście przejście takie powinno być odpowiednio oznakowane.



Ryc. 7. Procentowy udział poszczególnych barier w kategorii przeszkoda na drodze.

Źródło: Opracowanie własne.

2.5. Nieodpowiednia kładka

W tej kategorii zinventaryzowano jedynie cztery bariery. Jako bariery zakwalifikowały się tutaj głównie złe rozwiązania techniczne, takie jak: nieodpowiednie nachylenie rampy, brak poręczy, zbyt krótki podjazd oraz zbyt wysoki krawężnik, który znacznie utrudnia korzystanie z rampy. Istotną barierą jaką przyporządkować można do tej kategorii jest bariera informacyjna. Najczęściej taka sytuacja ma miejsce w starszych obiektach

architektonicznych, gdzie nie ma możliwości ingerencji w elementy budynku znajdujące się przy frontowej fasadzie. Rampy lokalizuje się wtedy z tyłu budynku. Przy wielu takich obiektach brakuje jednak odpowiedniej informacji o lokalizacji podjazdu. Powinna się ona znajdować przy głównym wejściu do budynku i być widoczna z daleka. Aktualnie na Mapie znajduje się jeden punkt, gdzie taka bariera została usunięta.

2.6. Nieodpowiedni przystanek

Podobnie jak przy kategorii „nieodpowiednia kładka” zbędne okazało się przedstawienie graficzne istniejących w tej kategorii barier, z powodu istnienia jedynie dwóch istotnych grup przeszkód. Pierwsza z nich, to brak wypustek informujących o zbliżaniu się do krawędzi przystanku, co stanowiło 99% zanotowanych niedogodności na przeanalizowanych przystankach komunikacji miejskiej. Pozostały 1% to źle oznakowane przystanki tymczasowe.

2.7. Inne

Do tej kategorii, jak już wcześniej wspomniano dodane zostały bariery, które trudno było przyporządkować do istniejących już kategorii. Zaliczono tu bariery takie jak, brak przejścia dla pieszych, niedostosowane miejsce parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami, czy niedziałająca winda.

2.8. Usunięte bariery

Wszystkie bariery oznaczone jako usunięte zostały wykluczone z przestrzeni miejskiej jedynie w przypadku większych remontów poszczególnych ulic, a nie interwencji władz miasta.

3. Analiza opinii osób zaangażowanych w projekt

W trakcie opracowywania raportu oraz przygotowywania wytycznych do kolejnej aktualizacji, członkowie projektu zostali poproszeni o wyrażenie

swojej opinii na temat projektu. Szczególny nacisk został położony na problemy dotyczące strony technicznej, oczekiwań dalszego rozwoju projektu oraz wpływu jaki wywarła na nich Poznańska Mapa Barrier, nie tylko w zakresie percepcji przestrzeni miejskiej, ale także powiększenia świadomości o stanie przestrzeni przeznaczonej dla pieszych użytkowników miasta.

3.1. Stwierdzone problemy

Problematyczne okazało się interpretowanie barier i przyporządkowanie ich do odpowiedniej kategorii, dlatego koordynatorzy przeprowadzili z grupą studentów uczestniczących w projekcie serię spotkań doszkalających, mających na celu zwiększenie ich kompetencji. Dodatkowo każdemu nowemu członkowi, biorącemu udział w projekcie przyznany zostaje opiekun, który ma za zadanie nadzorowanie pracy studenta oraz przekazanie swojej wiedzy i praktycznych umiejętności nabytych podczas wcześniejszych prac nad Poznańską Mapą Barrier. Przewidziano również możliwość uczestnictwa w specjalnie zorganizowanych warsztatach, które miałyby na celu uświadomienie ograniczeń ruchowych oraz percepcyjnych, z jakimi zmagają się osoby z niepełnosprawnościami, czy osoby starsze. Obecnie Poznańska Mapa Barrier korzysta z portalu Google Maps, gdzie pojawiają się często problemy natury technicznej, dlatego w harmonogramie zadań na rok 2017 główną kwestią będzie stworzenie oddzielnej platformy, gdzie udostępniona będzie Mapa.

3.2. Wpływ projektu na percepcję przestrzeni

Według większości studentów biorących udział w projekcie, w ich odczuciu zmieniły się przede wszystkim kryteria oceny przestrzeni publicznej. Poznając wyzwania, jakie przestrzeń publiczna stawia osobom z niepełnosprawnościami wykazują się większym zrozumieniem i wrażliwością, nie tylko w życiu zawodowym, ale także w życiu prywatnym. Przy tworzeniu wszelkich koncepcji podświadomie wdrażają w nich idee

projektowania uniwersalnego. Natomiast w życiu prywatnym okazują więcej zrozumienia, empatii i chętniej udzielają pomocy. Zarówno sama inicjatywa, jak i powiązane z nią liczne wydarzenia (warsztaty, szkolenia, konferencje, spotkania z aktywistami) uświadomiły im jaki wpływ na nasze życie mają bariery architektoniczne i urbanistyczne. Przeważająca większość studentów przyznała, iż wcześniej nie dostrzegała problemów, jakie znajdują się w przestrzeni miasta. Jako osoby, które w przyszłości planują zajmować się tworzeniem i przekształcaniem otaczającego nas środowiska, nabywają wyjątkowe umiejętności i doświadczenie, dzięki którym nie będą lekceważyć potrzeb różnych grup społecznych.

Dzięki takim projektom, jak Poznańska Mapa Barrier studenci stawiają sobie pytania: „Co można poprawić?”, „Dlaczego przestrzeń wygląda tak, a nie inaczej?”, „Kto pozwolił na tak absurdalne rozwiązania?”. Zwracają uwagę na to, że próba tworzenie projektów dostosowanych dla ludzi z niepełnosprawnościami, co prawda ogranicza projektanta lub urbanistę, ale w efekcie daje przestrzeń, która spełnia wymagania każdego użytkownika, co niewątpliwie dostarcza im satysfakcję z wykonanej pracy. Warto nadmienić, iż koncepcje zagospodarowania, które już na wstępnym etapie prac uwzględniają zasady projektowania uniwersalnego, w większości przypadków, powodują minimalizację kosztów budowy, tym samym czyniąc przestrzeń lub budynek dostępnym dla każdego!

4. Plany na przyszłość

W toku konsultacji przeprowadzonych wśród zaangażowanych w projekt studentów oraz własnych spostrzeżeń, wykazano potrzebę ciągłego doskonalenia nabytych przez studentów kompetencji. W ramach tego po każdym kolejnym etapie inwentaryzacji barier odbywać się będą spotkania, na których odbywać się będzie analiza przebiegu zbierania danych oraz szczegółowy przegląd nowych i usuniętych barier.

Ostatnimi czasy w niektórych częściach Poznania przy okazji remontów, w przestrzeni publicznej pojawiają się ciekawe rozwiązania, mające na celu poprawę jej dostępności. W związku z tym, członkowie Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej planują sporządzić katalog dobrych praktyk. Nie tylko przez wzgląd na to, by zaprezentować rozwiązania, które dobrze funkcjonują, ale również po to, by osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, itd. miały dostęp do informacji, np. gdzie poruszając się w przestrzeni miejskiej natrafią na zaprojektowane udogodnienia.

Oprócz tego planowana jest cykliczna aktualizacja, która będzie przeprowadzana minimum raz do roku przeprowadzona na wszystkich dotychczas zinwentaryzowanych terenach.

Ponadto istnieją plany dotyczące współpracy z władzami miasta odnośnie stworzenia standardów dostępności dla miasta Poznania. Cennymi informacjami mogłyby okazać się informacje oraz ich spostrzeżenia.

4.1. Kolejne obszary i planowane ułatwienia techniczne

W następnych inwentaryzacjach do projektu zostaną włączone tereny położone wewnątrz II ramy komunikacyjnej w Poznaniu. Po powstaniu aplikacji oraz uruchomieniu geoankiety planowaną granicą projektu będzie administracyjna granica miasta Poznania.

W przyszłości ważną częścią Poznańskiej Mapy Barrier będzie partycypacja mieszkańców Poznania, dlatego priorytetem jest zachęcenie ich do współpracy. Głównym kanałem oprócz portali społecznościowych oraz lokalnych mediów stać się mogą rady poszczególnych osiedli. Jednak, by umożliwienie mieszkańcom uczestnictwa w projekcie stało się realne, konieczne jest przygotowanie odpowiednich do tego odpowiednich rozwiązań technicznych.

Zarówno geoankieta, jak i aplikacja na urządzenia mobilne stanowiąc będzie dodatkowe ułatwienie przy wprowadzaniu barier, nie tylko dla samych mieszkańców, ale i członków Koła. Rozpoczęte zostały już prace nad tworzeniem zarówno jednego jak i drugiego narzędzia. Instrumenty te będą miały za zadanie ułatwić dodawanie barier na Mapę, tym samym zwiększając zasięg jej oddziaływania.

4.2. Potencjalna współpraca z władzami miasta

Raport i projekt zostaną zaprezentowane władzom miejskim. Planowane są też spotkania z mediami w celu przedstawienia wniosków wynikających z aktualizacji Poznańskiej Mapy Barrier i ustalenia, jakie działania w kwestii usunięcia barier i poprawy dostępności przestrzeni publicznej w Poznaniu mogą podjąć władze miasta. Podstawowa współpraca mogłaby się odbywać z poszczególnymi osobami, bądź organizacjami, które najbardziej angażują się w działalność lokalnej społeczności, np. radnymi, aktywistami miejskimi, czy stowarzyszeniami.

Ważne jest jednak, by władze miasta dostrzegły problemy, które stawiają przed nimi studenci, to w jaki sposób mogą one wpłynąć na poprawę przestrzeni w Poznaniu oraz wymierne korzyści jakie niesie za sobą wprowadzenie w życie zmian zasugerowanych przez studentów uczestniczących w projekcie. Kolejny potencjalny obszar współpracy stanowić może edukacja. Doświadczenia studentów oraz tzw. miękkie podejście do projektu mogłyby przyczynić się do poprawy poziomu edukacji dotyczącej nie tylko kształtowania i postrzegania przestrzeni, ale także wypracowania w społeczeństwie dobrych manier w odniesieniu nie tylko do osób z niepełnosprawnościami, ale także do osób starszych, etc.

Ze wszystkich pól na jakich możliwe jest nawiązanie współpracy, najważniejszym jest to, mające na celu poprawę dostępności przestrzeni publicznych w Poznaniu.

5. Podsumowanie

Poznańska Mapa Barier jest projektem dążącym do zapewnienia pełnej dostępności przestrzeni publicznej wszystkim mieszkańcom miasta Poznania, niezależnie od ich wieku, płci i sprawności fizycznej. Poprzez swój dynamiczny rozwój w trakcie trwania projektu postanowiono realizować nie tylko wyżej wymieniony cel, ale również kilka innych, uzupełniających. Są to działania dążące do przybliżenia idei projektowania uniwersalnego zarówno mieszkańcom, studentom jak i władzom miasta, czyli wszystkim tym, od których w mniejszym lub większym stopniu zależy jakość przestrzeni publicznych. Wartością dodaną jest również edukacja na temat percepcji przestrzeni przez osoby z różnego rodzaju dysfunkcjami. Jest to bardzo ważne, ponieważ wiele rzeczy, na które jeden użytkownik przestrzeni publicznej nie zwraca uwagi może sprawiać problemy drugiemu. Wiedza ta pozwala lepiej zrozumieć jak bardzo obszary dysfunkcyjne wpływać mogą na życie mieszkańców miasta oraz dostrzec rozwiązania, jakie w tym zakresie oferuje nam projektowanie uniwersalne.

W związku z brakiem szczegółowych wytycznych dotyczących projektowania infrastruktury technicznej ciągów pieszych (np. umiejscowienie elementów małej architektury względem istniejącej zabudowy i szerokości chodnika, określenie wysokości tabliczek przystankowych czy usytuowanie wypustek ostrzegawczych przy przejściach dla pieszych) wciąż mamy do czynienia z absurdalnymi rozwiązaniami, które stanowią bariery architektoniczno-przestrzenne. Aby nadać impuls do działania, diagnozie zostały poddane utrudnienia najczęściej pojawiające się na terenie Poznania. We wszystkich siedmiu kategoriach barier dominują utrudnienia, których likwidacja wygeneruje koszty, jednak w bilansie z potencjalnymi korzyściami nie okażą się one wysokie. Niskim nakładem finansowym władze miasta mogą więc sprawić, że wielu użytkowników bardzo odczuje pozytywną zmianę w przestrzeni Poznania.

Wszystkie istniejące bariery - te mniejsze i te większe wpływają negatywnie na odbiór przestrzeni przez jej użytkowników. Dlatego metodą „małych kroczków” najlepiej zacząć od likwidacji najmniejszych utrudnień w ciągach komunikacyjnych. Od kwestii technicznych, takich jak obniżenie wysokości krawężników, uzupełnienie braków w pasach wypustek ostrzegawczych, przez zmianę umiejscowienia elementów infrastruktury technicznej, aż do elementów informacyjnych, jak zmiana wysokości, na której umieszczane są tabliczki przystankowe. W dobie wzrostu znaczenia komunikacji pieszej i publicznej miasto powinno skupić się na udogodnieniach ciągów pieszych i przestrzeni publicznych. Zachęcając przy tym inwestorów prywatnych do współpracy w tym zakresie. Wielu z nich, często przez niewiedzę o ekonomicznym aspekcie, nie uwzględnia projektowania uniwersalnego jako fundamentu tworzenia przestrzeni publicznych lub półprywatnych. Należy więc położyć duży nacisk na współpracę instytucji publicznych z prywatnym sektorem – np. przy okazji remontów chodników.

Docelowo projekt Poznańskiej Mapy Barrier obejmować ma obszar całego miasta, przyczyniając się do likwidacji obecnych barier oraz zapobieganiu tworzenia następnych. Przydatne mogą okazać się planowane usprawnienia w postaci geoankiety oraz aplikacji mobilnej, które równocześnie pozwoliłyby włączyć w prace lokalne społeczności. Dzięki współpracy mieszkańców z aktywistami miejskimi oraz władzami miasta projekt może stać się wielkim sukcesem Poznania i przyczynkiem do wprowadzenia kolejnych udogodnień skutkujących poprawą przestrzeni oraz wzrostem jakości życia mieszkańców.

Należy mieć nadzieję, że na Poznańskiej Mapie Barrier będzie pojawiało się coraz więcej zielonych punktów oznaczających usunięte bariery, a mieszkańcy bardziej świadomie będą patrzeć na otaczającą ich przestrzeń tworząc razem najbardziej przyjazne miasto w Polsce.

Literatura

Connell B, Jones M, Mace R et.al., „The National Institute on Disability and Rehabilitation Research”, U.S. Department of Education, The Center for Universal Design, 1997

Konwencja ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami – Rezolucja ONZ nr A/RES/61/06, art.2, 2006

Johnni P. i Thuresson C. „Sztokholm - miasto dla wszystkich”, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, 2005 (s.172-173)

Majer St., Suchanowski M., „Przystanki autobusowe bez barier”, Biuletyn Komunikacji Miejskiej nr 116, 2010 (s. 30-33)

Wysocki M., „Przestrzeń publiczna przyjazna seniorom”, Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich, 2015

Wysocki M., „Standardy dostępności dla miasta Gdyni”, Politechnika Gdańska Wydział Architektury, 2013