



KONin
witaj!

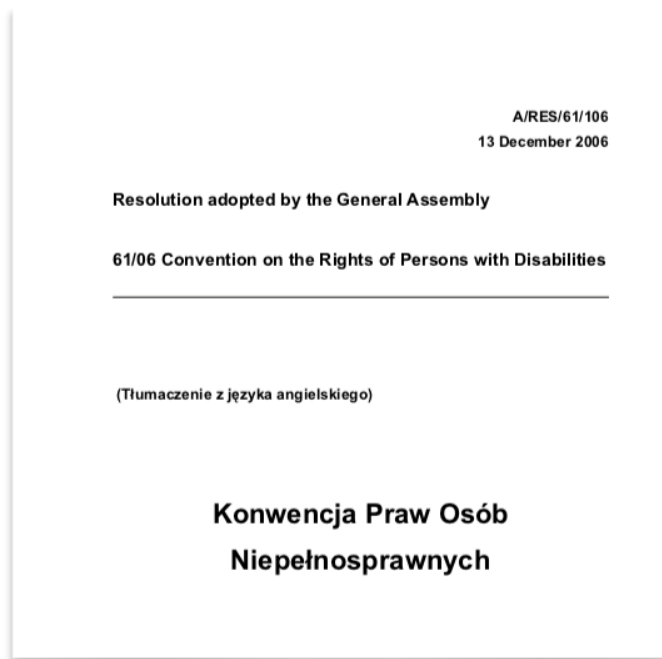
**RAPORT O DOSTĘPNOŚCI
ARCHITEKTONICZNEJ
MIASTA KONINA**

Konin 2019

I. WPROWADZENIE, CZYLI CZYM SĄ STANDARDY DOSTĘPNOŚCI ORAZ WYTYCZNE PROJEKTOWANIA BEZ BARIER

Miało w swej strukturze, to skomplikowany organizm, składający się przede wszystkim z mieszkańców oraz infrastruktury, która ludziom ma służyć: swoistej sieci dróg, ciągów pieszych i pieszo-rowerowych, budynków użyteczności publicznej, zakładów opieki zdrowotnej, punktów handlowo-usługowych, miejsc rekreacji, szkół, etc.

Organizm ten, złożony z poszczególnych narządów, tkanek i arterii powinien ułatwiać wszystkim ludziom poruszanie oraz przemieszczanie się - we względnie krótkim czasie - z miejsca na miejsce. Miasto powinno być zatem dostępne dla wszystkich. Dostępne, to znaczy takie, które nie stwarza barier, a istniejące niweluje. Konwencja Praw Osób z Niepełnosprawnością (Convention on the Rights of Persons with Disabilities) z 13 grudnia 2006 roku (ratyfikowana



przez Polskę 6 września 2012 r.) definiuje dostępność, jako podjęcie odpowiednich czynności, „celem zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu, na równych zasadach z innymi obywatelami, do środowiska fizycznego, transportu, informacji i komunikacji międzyludzkiej, w tym technologii i systemów komunikacyjnych i informacyjnych, oraz do innych udogodnień i usług oferowanych całemu społeczeństwu, zarówno w środowiskach miejskich, jak i wiejskich. Te działania, włącznie z rozpoznawaniem i usuwaniem przeszkód i barier na drodze do dostępności, będą dotyczyć między innymi:

- a. budynków, dróg, środków transportu oraz innych obiektów, w tym szkół, mieszkalnictwa, ośrodków medycznych i miejsc pracy,
- b. usług informacyjnych, komunikacyjnych i innych, w tym usług elektronicznych, jak również usług w zakresie pomocy w nagłych wypadkach.”¹

Powyższy przekaz jednego z punktów Konwencji wskazuje, że konieczność określenia, czym tak naprawdę jest dostępność, wynika z faktu, „iż pomimo różnych instrumentów działania i podejmowania kroków, osoby niepełnosprawne nadal spotykają się z barierami uniemożliwiającymi im pełne uczestnictwo w życiu społecznym”.²

Z kolei na poziomie unijnym Komisja Europejska pod koniec 2010 roku zatwierdziła strategię w sprawie niepełnosprawności na lata 2010-2020 pod nazwą "Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier". Dokument ten stanowi, iż na Unii Europejskiej i państwach członkowskich spoczywa odpowiedzialność za poprawę

¹ Konwencja Praw Osób z Niepełnosprawnością 61/06 z 13 grudnia 2006 r., artykuł 9 - Dostępność

² tamże

społecznej i ekonomicznej sytuacji osób z niepełnosprawnością.³

W tę retorykę wpisuje się po pierwsze: Artykuł 1 Karty Praw Podstawowych Unii

KARTA PRAW PODSTAWOWYCH UNII EUROPEJSKIEJ	
2012/C 326/02	
PREAMBUŁA	
TYTUŁ I	GODNOŚĆ
TYTUŁ II	WOLNOŚCI
TYTUŁ III	RÓWNOŚĆ
TYTUŁ IV	SOLIDARNOŚĆ
TYTUŁ V	PRAWA OBYWATELSKIE
TYTUŁ VI	WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI
TYTUŁ VII	POSTANOWIENIA OGÓLNE DOTYCZĄCE WYKŁADNI

Europejskiej - „Godność

człowieka jest

nienaruszalna. Musi być

szanowana i chroniona”;⁴

po drugie - Artykuł 26: „Unia

uznaje i szanuje prawo

osób niepełnosprawnych do korzystania ze środków mających zapewnić im samodzielność, integrację społeczną i zawodową oraz udział w życiu społeczności”.⁵

Strategicznymi celami działania, podobnie jak w Konwencji Praw Osób z Niepełnosprawnością ONZ, jest eliminacja barier między innymi w obszarze dostępności.

Z jednej strony unijny dokument warunkuje dostępność, jako podstawowe prawo uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym, z drugiej natomiast, unijna strategia rozłożona jest na lata, dając do zrozumienia, że droga do osiągnięcia pełnej dostępności wymaga czasu. Projektowanie dla wszystkich, ogół problematyki dostępności, jak widać po ośmiu latach od zainicjowania działań przez Komisję Europejską, został skutecznie włączony do programów szkolenia i kształcenia na różnych szczeblach.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – „Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier”.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:12012P/TXT> (dostęp: 18.11.2018).

⁵ tamże

Niwelowanie tych różnic, szczególnie likwidacja barier występujących w miejskiej infrastrukturze, zależy przede wszystkim od władz zarządzających miastem, jednostek organizacyjnych miasta, podmiotów działających na ich zlecenie przy opracowywaniu oraz wdrażaniu projektów oraz podmiotów prywatnych, realizujących zlecenia na terenach gminnych.

Działania na tym obszarze, a mianowicie wypracowanie zbioru zasad standardów, jakim miałyby odpowiadać

miejska przestrzeń, Konin podjął w 2016 roku.

STANDARDY DOSTĘPNOŚCI

DLA MIASTA KONINA v.2017

1

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE - wstęp

Jednocześnie pojawił się

pomysł zatrudnienia osoby odpowiedzialnej za wdrażanie ww. standardów. Za wzór posłużyła tu Gdynia, która *Standardy Dostępności* wprowadziła do obiegu prawnego w maju 2013 roku, a które zostały opracowane przez Politechnikę Gdańską.

W czerwcu 2017 roku Konin zakupił (na czas nieokreślony) licencję niewyłączną na korzystanie ze *Standardów Dostępności* wraz z ewentualnymi aktualizacjami. W ślad za tym 6 lipca 2017 roku ukazało się Zarządzenie Nr 113/2017 Prezydenta Miasta Konina w sprawie wprowadzenia *Standardów Dostępności dla Miasta Konina v. 2017*. Tym samym, podobnie, jak w Gdyni, utworzono stanowisko *oficera dostępności*, czyli osoby odpowiedzialnej za respektowanie i uwzględnianie w projektach architektonicznych obowiązujących *Standardów Dostępności*.

Następnym krokiem było wprowadzenie do obiegu prawnego Konina dokumentu pod



nazwą *Projektowanie bez barier – Wytyczne* (Zarządzenie Nr 159/2017 Prezydenta Miasta Konina z dnia 16 października 2017 roku w sprawie

wprowadzenia Standardów Dostępności oraz Wytycznych Projektowania bez Barier dla Miasta Konina); link do *Standardów i Wytycznych*:

https://bip.konin.eu/index.php?d=pz_szczegoly&id=1628&kad

Czym są wobec tego *Standardy* i *Wytyczne*, czy mówiąc szerzej, czym jest projektowanie uniwersalne? Najkrócej mówiąc jest to projektowanie dla wszystkich, bez względu na to, czy są to osoby sprawne czy też z niepełnosprawnością, a które powinny mieć zagwarantowany bezpośredni dostęp do usług, informacji, środowiska zabudowanego. Nadrzędnym celem projektowania przestrzeni publicznej jest priorytetowa rola ruchu pieszego w mieście. Dlatego *Standardy Dostępności* jasno precyzują, jak powinny w mieście wyglądać:

- ciągi piesze i ich wyposażenie,
- drogi pieszo-rowerowe,
- przejścia dla pieszych,
- przystanki komunikacji miejskiej,
- pokonywanie różnic wysokości w terenie,
- miejsca postojowe,
- tereny rekreacyjne,
- tymczasowa organizacja ruchu.

Łatwo zauważyć, że *Standardy* wskazują, jak dobrze projektować zewnętrzną przestrzeń publiczną: właściwy chodnik, bezpieczne przejście dla pieszych i drogi rowerowe, pochylnie, które pomagają dostać się do obiektu lub pokonać barierę

wysokości terenu, pokazują też, jak racjonalnie uwzględnić na mapie parkingu miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnością.

Powstaje też kolejne, istotne pytanie – jak dobrze zaprojektować i/lub przebudować budynek użyteczności publicznej? Jak uczynić dostępną szkołę, przedszkole, żłobek, obiekt administracyjny, zakład opieki zdrowotnej? Jak projektować ich wnętrza - hole, drzwi, okna, pochylnie, schody, toalety, w taki sposób, by były dostępne dla wszystkich? Odpowiedzi na te, ważne z punktu widzenia mieszkańca (i nie tylko) pytania, udziela drugi obowiązujący w Koninie dokument, czyli *Projektowanie bez Barrier - Wytyczne*. Są to praktyczne wskazówki, jak m.in. oznaczyć schody, by były bezpieczne i widoczne; na jakiej wysokości umieścić wyłącznik oświetlenia, by osoba na wózku bez problemu mogła go użyć; jak dobrze, z wszelkimi zasadami dostępności, zaprojektować toaletę i WC; wreszcie, uogólniając, jak unikać błędów w projektowaniu uniwersalnym.

Obowiązujące w Koninie *Standardy* oraz *Wytyczne* są dokumentami, które precyzyjnie wskazują kierunki rozwoju w segmencie projektowania dla wszystkich. Nie powinny być zatem traktowane przez architektów, wykonawców, inwestorów, jako bariera w rozwoju miasta, lecz przede wszystkim, jako jeden z podstawowych warunków w procesie projektowania miejskiej przestrzeni.

Jednak to, z czym musi zmierzyć się miasto, to infrastruktura, która nie spełnia – z różnych przyczyn - wymagań szeroko pojmowanej dostępności. Dlatego po wprowadzeniu *Standardów Dostępności* oraz *Wytycznych Projektowania bez Barrier* zaistniała potrzeba określenia stanu poszczególnych, a zarazem kluczowych elementów miejskiej tkanki, tak istotnych dla osób z niepełnosprawnością, seniorów, osób o ograniczonej mobilności.

II. METODOLOGIA, CZYLI OPTYMALIZACJA

METOD DZIAŁANIA

Mając narzędzia w postaci *Standardów* i *Wytycznych*, na początku 2018 roku przystąpiono do planowania i realizacji miejskiego projektu badawczego, który w swych założeniach miał na celu:

- a. określenie stanu infrastruktury w zakresie prawa obowiązującego na terenie miasta Konina;
- b. wytyczenie obszarów miasta, które zostaną poddane badaniu;
- c. nawiązanie współpracy z uczelnią/szkołą, która zechce wziąć udział w badaniu,
- d. szkolenie z zakresu projektowania uniwersalnego,
- e. przeprowadzenie badania (prace terenowe),
- f. analizę danych zebranych podczas prac badawczych,
- g. stworzenie raportu.



- A.a. W celu określenia stanu infrastruktury stworzono ankietę badawczą, która została opracowana na podstawie *Standardów Dostępności dla Miasta Konina v. 2017* oraz *Wytycznych Projektowania bez Barrier (Załącznik nr 1)*.
- B.b. Decyzja o wyborze miejsc, to wynik realnych możliwości w stosunku do materii, z jaką ma się do czynienia, jeśli chodzi o infrastrukturę

miejską; dlatego zdecydowano się (w pierwszym etapie - kolejne w następnych latach) na wyznaczenie badanych miejsc w osiach: północ (N) - południe (S), oraz wschód (E) - zachód (W), przyjęto bowiem założenie, że nie ma możliwości przebadania całego miasta w krótkim czasie, dysponując zespołem osób w ograniczonej liczbie i ograniczonych narzędziach badawczych.

C.c. Obszar podlegający badaniu (osie miasta: N - S, E - W) jest na tyle obszerny, iż praca ta wymagała zaproszenia do współpracy uczniów i/lub studentów jednej z konińskich szkół i/lub uczelni.

D.d. Warunkiem niezbędnym do przystąpienia prac terenowych, tj. pomiarów, oględzin etc., było szkolenie z zakresu szeroko rozumianego projektowania uniwersalnego. Samo szkolenie przygotowano z bloków tematycznych, uwzględniających przede wszystkim *Standardy* i *Wytyczne*, włącznie z przykładami projektowania. Przedstawiono także prezentację, dotyczącą pracy w aplikacji Google My Maps - praktycznego narzędzia, umożliwiającego umieszczanie fotografii wraz z komentarzem na mapach Google.

E.e. Badanie, inaczej mówiąc, mapowanie Konina rozpoczęto 1 października, zakończono natomiast 19 października 2018.

Syntetyczny wykaz czynności podjętych do momentu badania obrazuje *tabela numer 1* zamieszczona poniżej:

MAPOWANIE MIASTA KONINA – ETAP I: PLANOWANIE

data podjęcia czynności	czynność
styczeń 2018	Rozpoczęcie prac nad ankietą oraz podjęcie rozmów/konsultacji z Fundacją im. Doktora Piotra Janaszka PODAJ DALEJ.
10.04.2018	Spotkanie z Kierownikiem Katedry Pedagogiki i Pracy Socjalnej (PWSZ), ws. uczestnictwa studentów Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Koninie w projekcie badawczym. Ustalono datę kolejnego spotkania w celu dalszych konsultacji i podjęcia praktycznych działań.
08.05.2018	Kolejne spotkanie z Kierownikiem Katedry Pedagogiki i Pracy Socjalnej PWSZ. Ustalono, że UM w Koninie zwróci się oficjalnie do rektora PWSZ o pomoc w projekcie badawczym.
15.05.2018	Rozmowa z z-cą Prezydenta ws. bezpłatnych przejazdów MZK dla studentów, biorących udział w mapowaniu.
16.05.2018	Wysłano pismo do PWSZ w Koninie z prośbą o uczestnictwo studentów ww. uczelni w projekcie mapowania Konina.
22.05.2018	Pismo od rektora PWSZ w Koninie, udzielające zgody na udział studentów w planowanym przedsięwzięciu.
20.06.2018	Spotkanie i rozmowy z dyrektorem Zespołu Szkół im. M. Kopernika w Koninie, zastępcą dyrektora oraz kierownikiem szkolenia praktycznego. Ustalono, że UM w Koninie zwróci się do Zespołu Szkół z ofertą współpracy, tj. uczestnictwa uczniów w mapowaniu Konina na zasadzie praktyk uczniowskich.

data podjęcia czynności	czynność
21.06.2018	Odpowiedź z PWSZ ws. braku chętnych studentów do podjęcia praktyki.
22.06.2018	Wysłano pismo z UM Konin do ZS im. M. Kopernika.
27.06.2018	Zgoda dyr. ZS im. M. Kopernika na udział uczniów w praktyce (pismo).
12.09.2018	Robocze spotkanie z z-cą dyr. oraz kierownikiem szkolenia praktycznego (ZS im. M. Kopernika). Ustalono termin praktyki: 01.10.2018 - 19.10.2018.
13.09.2018	Rozmowa z Prezesem MZK Konin ws. przyznania uczniom (praktykantom) i opiekunom bezpłatnych przejazdów autobusowych w trakcie trwania praktyki (rozpatrzone pozytywnie).
13.09.2018	Rozmowa z dyrektorem WORD Konin ws. nieodpłatnego użyczenia praktykantom i opiekunom kamizelek odblaskowych. Wysłano pismo (e-mail).
14.09.2018	Odpowiedź (e-mail) z WORD (pozytywna).
17.09.2018	Rozmowa z kierownikiem Wydziału Geodezji i Katastru UM w Koninie. Poproszono o wydruk map, na które następnie naniesione zostały punkty miasta, podlegające badaniom (zgoda).
18.09.2018	Opracowanie metody zamieszczania wyników badań (w postaci fotografii przyporządkowanych do konkretnego, badanego miejsca) na Google My Maps (usługa bezpłatna w ramach posiadanego konta użytkownika Gmail).
20.09.2018	Druk ankiety (ok. 600 szt.).
25.09.2018	Ubezpieczenie uczniów oraz opiekunów (NW) na okres praktyki.
26.09.2018	Utworzenie sześciu kont (Google My Maps) dla praktykantów.

Tabela nr 1

III. MAPOWANIE, CZYLI PRACA W TERENIE

Wie współpracy z uczniami drugiej klasy Technikum Ekonomicznego Zespołu Szkół im. Mikołaja Kopernika oraz z pomocą pracowników Fundacji im. Doktora Piotra Janaszka PODAJ DALEJ badania terenowe rozpoczęto wg ustalonego wcześniej harmonogramu, tj. 1 października 2018 roku. Syntetyczny opis przedstawiono w *tabeli nr 2*.

MAPOWANIE MIASTA KONINA - ETAP II: BADANIE

data podjęcia czynności	czynność
01.10.2018	- szkolenie dla uczniów II klasy Technikum Ekonomicznego Zespołu Szkół im. M. Kopernika w Koninie, - szkolenie BHP.
02.10.2018	Szkolenie dla uczniów w siedzibie Fundacji Podaj Dalej (ul. Południowa 2 A). Zakres szkolenia: asystowanie przy osobie z niepełnosprawnością; umiejętność pokonywania barier w terenie; ćwiczenia na sali gimnastycznej; przykłady barier w postaci przejścia dla pieszych oraz przystanku MZK.
04.10.2018 – 18.10.2018	Mapowanie Konina, tj. praca w terenie (ankieta, uwzględniająca przejścia dla pieszych, przystanki MZK, parkingi, budynki użyteczności publicznej, miejsca rekreacji).
19.10.2018	Zakończenie praktyk uczniowskich. Wręczenie młodzieży podziękowań od Prezydenta Miasta Konina w siedzibie Centrum Organizacji Pozarządowych.

Tabela nr 2

Obszar badania.

Jak już wcześniej wspomniano, mapowanie dotyczyło dostępności następujących miejsc: przejść dla pieszych, przystanków autobusowych, parkingów, budynków użyteczności publicznej oraz terenów rekreacyjnych. Badanie terenowe przeprowadzono w osiach miasta Północ (N) – Południe (S) i Wschód (E) – Zachód (W). I tak oś N – S objęła następujące rejony oraz ulice:

- a. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Gosławicach,
- b. ulica Przemysłowa,
- c. Trasa Warszawska,
- d. ulica Grunwaldzka,
- e. ulica Wojska Polskiego,
- f. Plac Wolności,
- g. ulica 3 Maja,
- h. część ulicy Sztarka (dawniej Benesza),
- i. część ulicy Kolskiej,
- j. ulica Kaliska,
- k. ulica Szpitalna do ronda z ulicą Ogrodową.

W osi Wschód (E) - Zachód (W) przebadano następujące ulice:

- a. ulica Jana Pawła II,
- b. ulica Staromorzysławska,
- c. ulica Księdza Jerzego Popiełuszki,
- d. ulica Kardynała Stefana Wyszyńskiego,
- e. ulica Wyzwolenia,
- f. ulica 11 Listopada,

- g. ulica Kolejowa,
- h. Aleje 1 Maja,
- i. ulica Dworcowa,
- j. ulica Kolbego,
- k. ulica Spółdzielców,
- l. część ulicy Poznańskiej (od ronda z ulicą Spółdzielców do ulicy Rumiankowej).

Zespół.

Uczniowie drugiej klasy Technikum Ekonomicznego Zespołu Szkół im. Mikołaja Kopernika w Koninie (28 osób) zostali podzieleni na sześć kilkusobowych grup. Do każdej z nich przyporządkowany został opiekun - pracownik Centrum Organizacji Pozarządowych w Koninie, którego zadaniem był przede wszystkim nadzór nad bezpieczeństwem młodzieży, w tym bezwzględna konieczność pracy w kamizelkach odblaskowych, bowiem praktyka najczęściej obejmowała pomiary w bezpośredniej bliskości pasa drogowego.

W badaniu udział wzięli także pracownicy Fundacji im. Doktora Piotra Janaszka Podaj Dalej.

Poszczególnym grupom wraz z opiekunami zostały przyporządkowane odcinki objęte badaniem ankietowym. Prace terenowe (pomiary), trwały trzy tygodnie wraz z wprowadzaniem danych do aplikacji Google My Maps (archiwizowanie danych w postaci fotografii z każdego przebadanego punktu).

Wyniki przeprowadzonego mapowania, ocena dostępności oraz rekomendacje wynikające z badania przedstawiono poniżej.

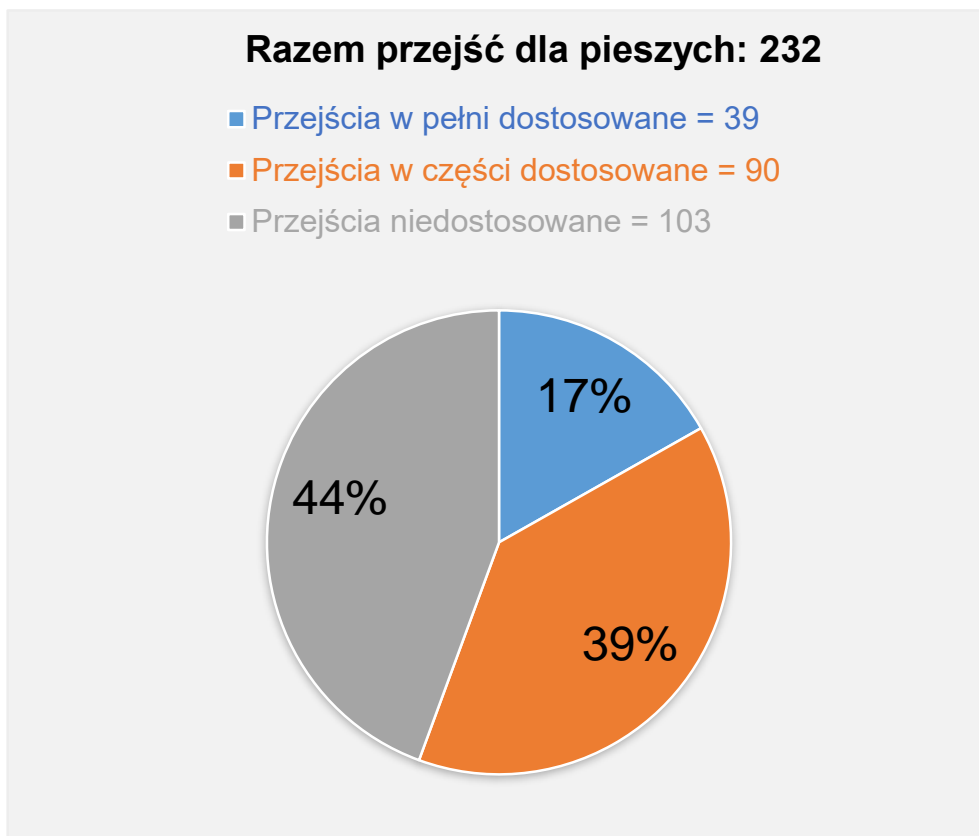
OCENA DOSTĘPNOŚCI BADANYCH PUNKTÓW W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ KONINA

1. Przejścia dla pieszych – szczegółowy opis.

Ogółem przebadano 232 przejścia dla pieszych pod kątem Standardów Dostępności i wynikających z nich pytań ankietowych, tj.:

- a. czy krawężnik jest obniżony do poziomu maks. 2 cm,
- b. czy jest kontrastowe oznaczenie krawężnika,
- c. czy są fakturowe oznaczenia nawierzchni (FON),
- d. czy jest sygnalizacja dźwiękowa,
- e. czy jest przycisk uruchamiający sygnalizację po lewej stronie,
- f. czy przycisk znajduje się na wysokości maks. 90 – 110 cm,
- g. czy sygnalizacja światła zielonego jest za krótka.

Ilościowy oraz procentowy wykaz przejść w pełni dostosowanych, w części dostosowanych oraz niedostosowanych przedstawia wykres nr 1, przy czym wyjaśnić trzeba, iż „w części dostosowane” oznacza przejezdność przejścia (np. wózkiem inwalidzkim, wózkiem dziecięcym), natomiast brakuje innych elementów infrastruktury.



Wykres nr 1

Za podstawowe kryterium dostępności przejścia dla pieszych przyjęto obniżony krawężnik po jednej i drugiej stronie przejścia, jest to bowiem warunek niezbędny dla osób z niepełnosprawnością ruchową poruszających się na wózku inwalidzkim by pokonać tę barierę.



Wykres nr 2

Kolejnym kryterium, które wzięto pod uwagę były fakturowe oznaczenia nawierzchni (FON) montowane bezpośrednio przed przejściem, będące znacznym ułatwieniem dla osób słabowidzących oraz niewidomych.



Wykres nr 3

Kolejnym pomiarem było uwzględnienie sygnalizacji świetlnej zamontowanej na przejściach objętych badaniem. Na ogólną ilość wszystkich przebadanych przejść (232) sygnalizacja występowała w 31 miejscach, w tym:

- sygnalizacja wzbudzana ręcznie = 22,
- sygnalizacja wzbudzana automatycznie = 9.

Tę sytuację obrazuje wykres nr 4.

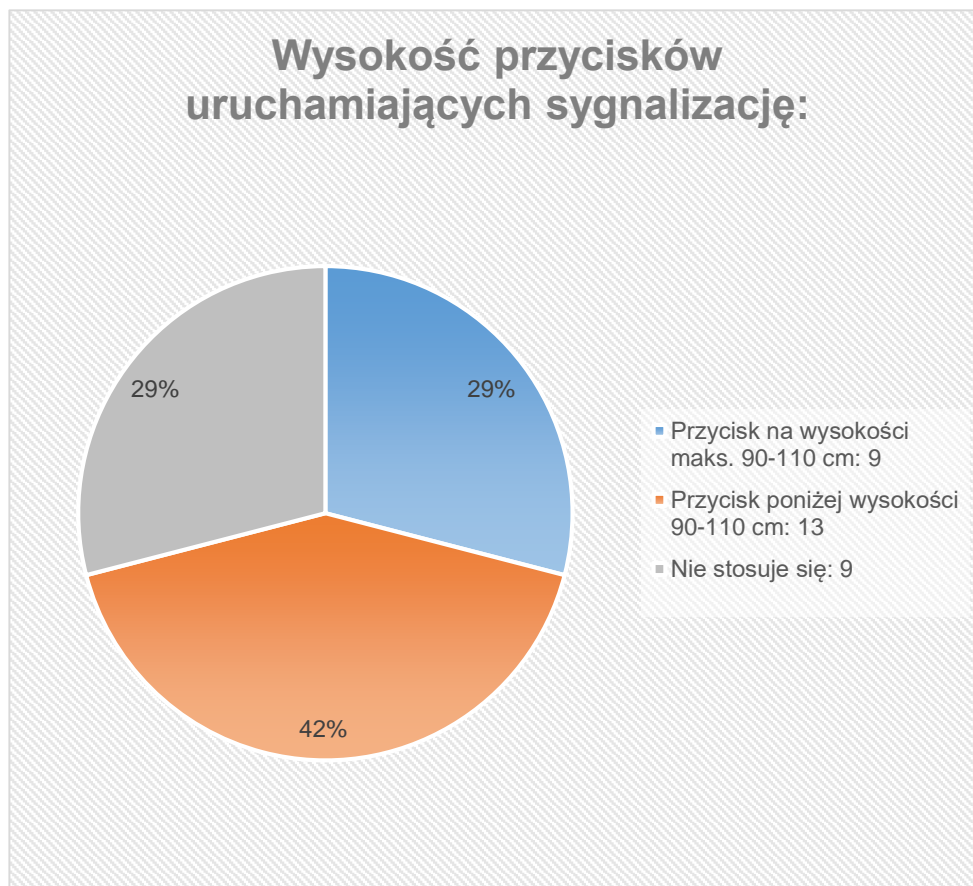


Wykres nr 4

W badaniu przejść dla pieszych wzięto także pod uwagę, zgodnie z przyjętymi *Standardami Dostępności*, wysokość przycisku wzbudzającego ręcznie sygnalizację świetlną. *Standardy* wskazują - jako odpowiednią - wysokość 90 ÷ 110 cm od podłoża, uwzględniając wariant, że przycisk (mocowany na słupie sygnalizacyjnym) znajduje

się po lewej stronie przejścia dla pieszych. Innym wariantem jest dodatkowy przycisk po prawej stronie przejścia umieszczony na wysokości 90 cm od podłoża. Dotychczas w Koninie nie zastosowano takiego dodatkowego wariantu.

Powyższy stan rzeczy przedstawia wykres nr 5.



Wykres nr 5

Podsumowanie

Przejścia dla pieszych, to jeden z bardziej newralgicznych punktów na mapie każdego miasta, nie tylko Konina - pozwalają bowiem w miarę bezpiecznie przedostać się na

drugą stronę jezdni, i w związku z tym nie powinny i nie mogą stanowić przeszkody, czy architektonicznej bariery nie do pokonania.

W zależności od usytuowania, na co dzień z przejścia korzysta wielu pieszych, w tym także osoby z różną niepełnosprawnością, osoby starsze oraz osoby o ograniczonej mobilności (np. z dużym bagażem czy rodzic z dzieckiem). Obowiązujące w Koninie *Standardy Dostępności* zalecają, by przy planowaniu lokalizacji przejść dla pieszych uwzględniać zasadę uprzywilejowania ruchu pieszego nad ruchem rowerowym, komunikacją publiczną, a także samochodową osobową.

Przebadanie konińskich przejść dla pieszych w osiach Północ - Południe i Wschód - Zachód pokazało, że często przyczyną niedostosowania przejścia jest brak obniżenia krawężnika do zalecanej wysokości 2 cm ponad poziom jezdni. Jest to bariera nie do przebycia dla osób z niepełnosprawnością ruchową, poruszających się na wózkach inwalidzkich. Z tego punktu widzenia przejściem niedostosowanym jest także przejście dla pieszych, gdzie krawężnik został obniżony tylko z jednej strony. Wskazuje się zatem i zaleca jednocześnie, aby przy wszelkich remontach ciągów pieszych, pieszo-rowerowych, gdzie uwzględnia się także remont przejść dla pieszych, ale także w sytuacjach, gdy remontowane jest wyłącznie przejście, kompleksowo dostosowywać obydwie strony przejścia, czyli stosować obniżenie krawężnika, jak i dodawać fakturowe oznaczenie nawierzchni. Ponadto *Standardy Dostępności* jasno zalecają, by stosować kontrastowe oznaczenie krawężnika na całej długości przejścia dla pieszych. W Koninie, jak na razie, nie stosuje się tego rozwiązania, które zostało ujęte w ankiecie, jednak wynik badania jest zerowy.

Kolejną istotną sprawą dotyczącą przejść dla pieszych jest sygnalizacja świetlna. Badanie pokazało, że przejść z sygnalizacją jest stosunkowo niewiele w stosunku do

ogółu wszystkich przejść. Wynika to z faktu, że nie zawsze istnieje sama potrzeba stosowania sygnalizacji, jak i nie zawsze można stosować sygnalizację świetlną wzbudzaną ręcznie. *Standardy Dostępności* dla Miasta Konina jasno precyzują, że w obszarach śródmiejskich o dużym udziale ruchu pieszego nie należy takiej sygnalizacji stosować. To tłumaczy fakt braku takiej sygnalizacji w centrum Konina.

Mankamentem jest natomiast zbyt krótki czas światła zielonego dla pieszych. Zaleca się więc, także zgodnie ze *Standardami*, aby sygnalizacja na przejściu była wyposażona w system uwzględniający dłuższy czas trwania światła zielonego dla pieszych. Powyższy wymóg podyktowany jest uwzględnieniem potrzeb osób starszych oraz osób z dysfunkcją wzroku, które do pokonania przejścia dla pieszych potrzebują znacznie więcej czasu. Podobnie wygląda sytuacja z sygnalizacją dźwiękową, która wymaga odpowiednich uregulowań oraz dostosowania.

Trzeba także podkreślić, iż w mijającym roku (2018), w związku z modernizacją ciągów pieszych, pieszo-rowerowych, w tym także przejść dla pieszych, w znacznym stopniu infrastruktura ta uległa poprawie. Pojawiły się FON, obniżono krawężniki, które w pełni dostosowały przejście dla pieszych. Jednak tylko dalsze i nieustające prace w oparciu o uwzględnienie w pełnym zakresie obowiązujących przepisów, pomogą wypracować system kompleksowego dostosowania, zarówno przejść, jak i reszty miejskiej infrastruktury. W związku z tym już na etapie projektowania, pozyskiwania funduszy itp. należy przyjrzeć się całemu środowisku, które składa się na przejście dla pieszych, a nie tylko jego poszczególnym elementom. Projekt musi bowiem uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz wszystkich innych osób, którym takie udogodnienia są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania w miejskiej przestrzeni.

2. Przystanki komunikacji miejskiej (MZK) – szczegółowy opis.

Ogółem przebadano 80 przystanków komunikacji miejskiej, znajdujących się w obszarze podlegającym mapowaniu. Na podstawie *Standardów Dostępności* w ankiecie ujęto następujące zagadnienia:

- a. czy głębokość wiaty ma minimum 150 cm,
- b. czy są siedziska z podłokietnikami,
- c. czy są kontrastowe oznaczenia szklanych osłon wiaty,
- d. czy są fakturowe oznaczenia nawierzchni,
- e. czy jest kontrastowe oznaczenie krawędzi peronu – kolor żółty,
- f. czy rozkład jazdy dla osób z niepełnosprawnością jest na wysokości 90÷110 cm,
- g. czy droga rowerowa koliduje z ruchem pasażerów (miejsce niebezpieczne).

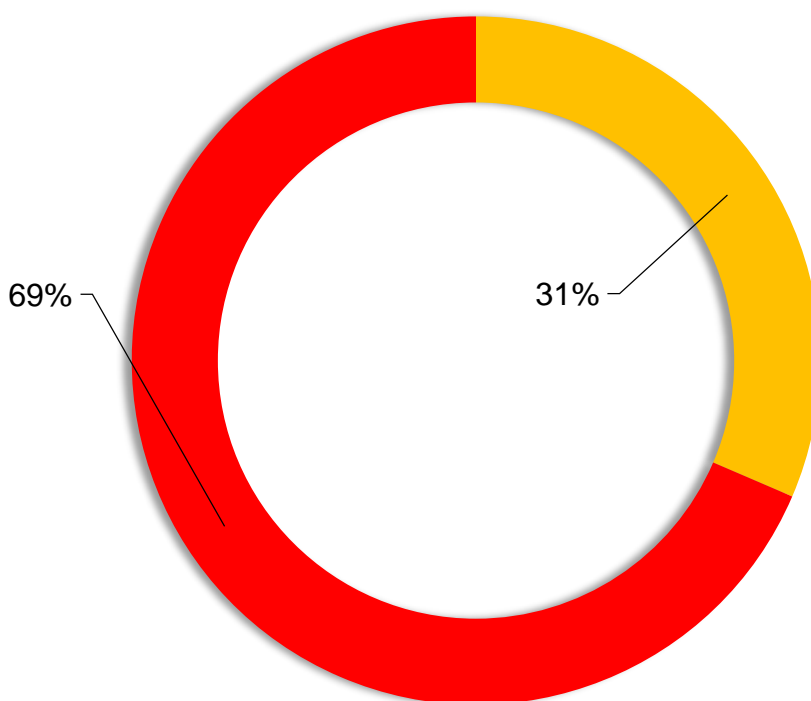
Wynikająca ze *Standardów* dostępność przystanków komunikacji miejskiej jest warunkiem normalnego korzystania z nich przez osoby z niepełnosprawnością, seniorów oraz tych pasażerów, którym wszelkie udogodnienia są niezbędne (np. pasażer z dużym lub ciężkim bagażem, rodzic z dzieckiem w wózku itp.).

W przypadku przystanków komunikacji miejskiej trudno jest wyodrębnić jedno podstawowe kryterium, które będzie świadczyć o jego dostępności. Przystanek bowiem stanowi zbiór wielu elementów, składających się na szeroko rozumianą dostępność. W związku z tym każdy z przebadanych fragmentów czy detali ma istotny wpływ na to, czy przystanek jest dostosowany do potrzeb osób, o których powyżej napisano.

Ilościowy oraz procentowy wykaz przystanków komunikacji miejskiej w pełni dostosowanych, w części dostosowanych oraz niedostosowanych przedstawia wykres nr 6:

Wszystkie przebadane przystanki MZK: 80

■ W pełni dostosowane: 0 ■ W części dostosowane: 19 ■ Niedostosowane: 61



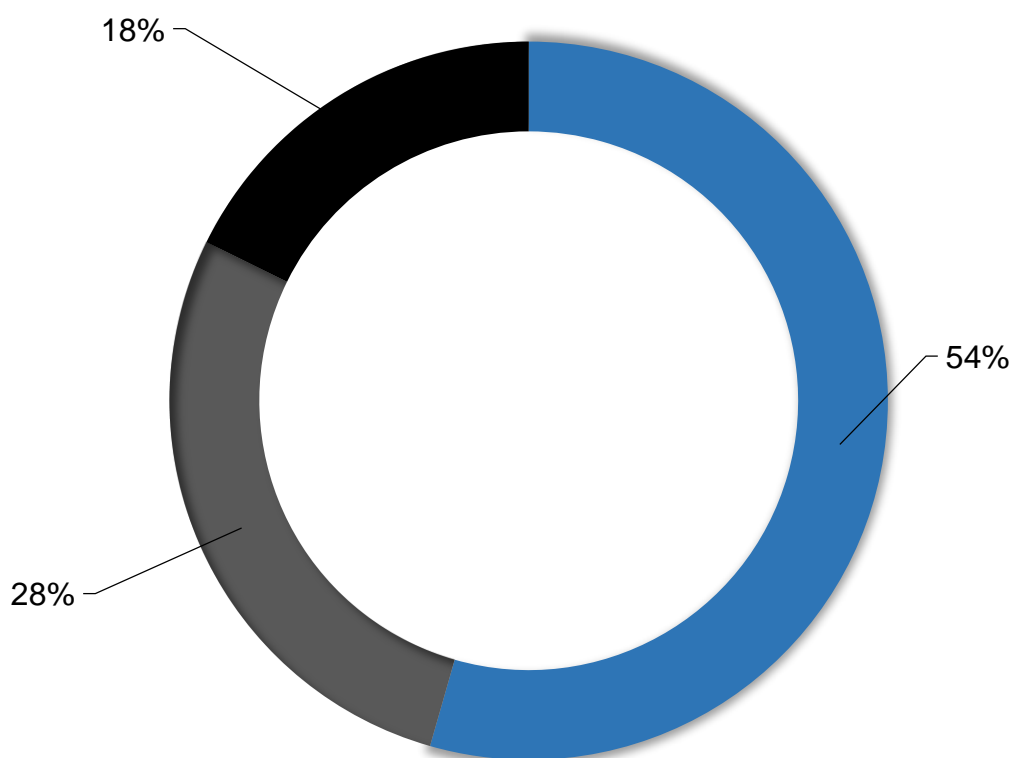
Wykres nr 6

Powyższe wyliczenie obrazuje następującą sytuację: na 80 przebadanych przystanków komunikacji miejskiej w Koninie (MZK) nie ma żadnego przystanku, który spełniałby wszystkie kryteria dostępności. I znów, tak jak w przypadku przejść dla pieszych, należy wytłumaczyć, iż ujęcie w kategorii „częściowo dostępne” oznacza, że

np. nowe, zamontowane w 2018 roku przystanki, nie spełniając zaledwie (albo aż) jednego kryterium, automatycznie kwalifikują się w ww. kategorii.

Kolejne zestawienia oraz wykresy pokazują wyniki badań miejskich przystanków autobusowych z podziałem na poszczególne elementy wyposażenia. Uwagę zwraca fakt, że na ogół przebadanych przystanków, aż 14 z nich to nie wiaty, a jedynie pojedynczy słupek/znak. Następnny wykres (nr 7) przedstawia kryterium dostępności pod względem głębokości wiaty.

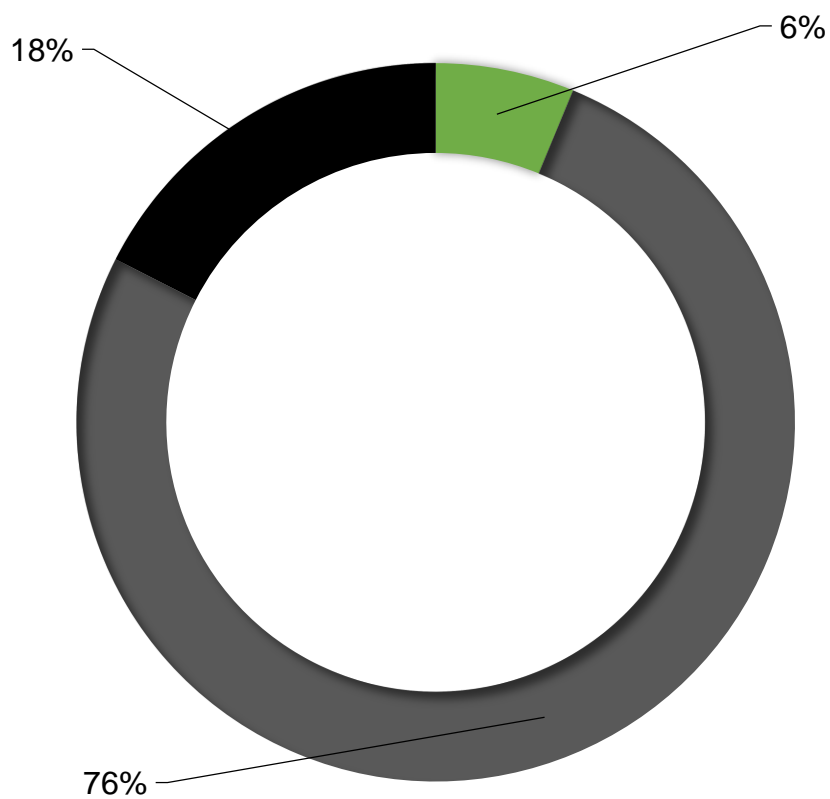
- Prawidłowa głębokość wiaty: 44
- Wiata niewymiarowa: 22
- Brak wiaty: 14



Wykres nr 7

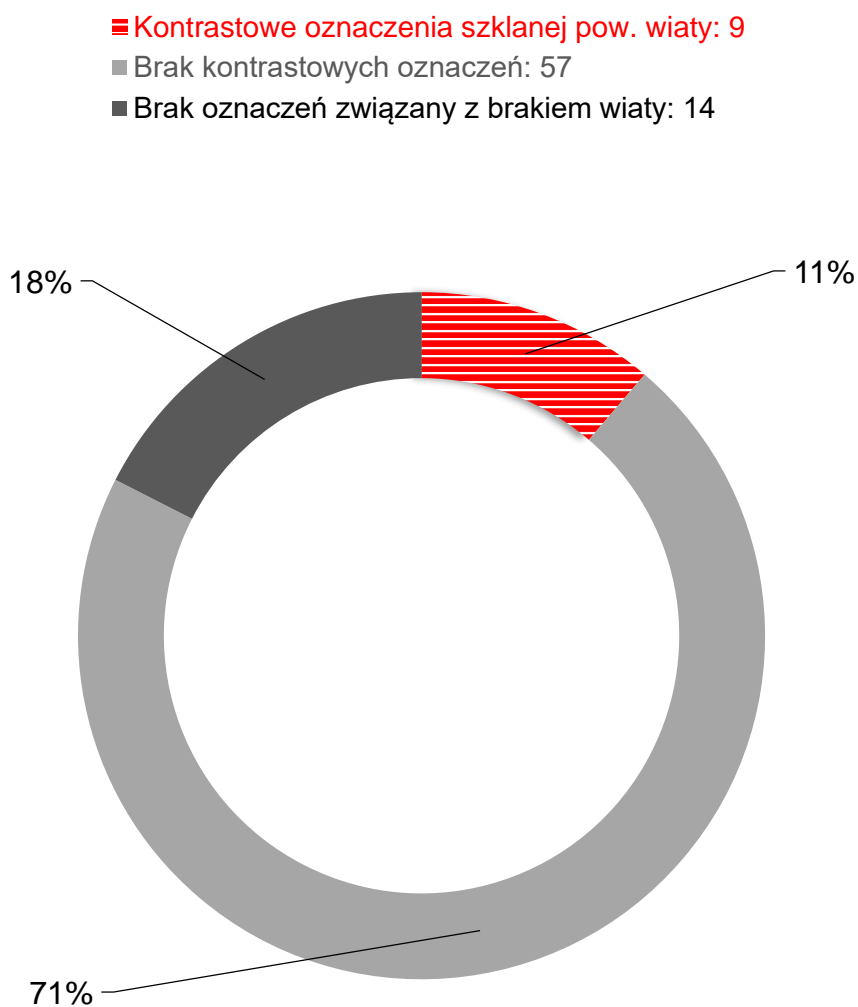
Kolejnym kryterium dostępności ujętym w ankiecie badawczej, a które także wynika ze *Standardów Dostępności* jest siedzisko/ławka z podłokietnikami, które ułatwiają siadanie i wstawanie osobom z ograniczoną mobilnością. Przedstawia to wykres nr 8 zamieszczony poniżej.

- Przystanki z siedziskami z podłokietnikami: 5
- Bez podłokietników: 61
- Brak podłokietników związany z brakiem wiaty: 14



Wykres nr 8

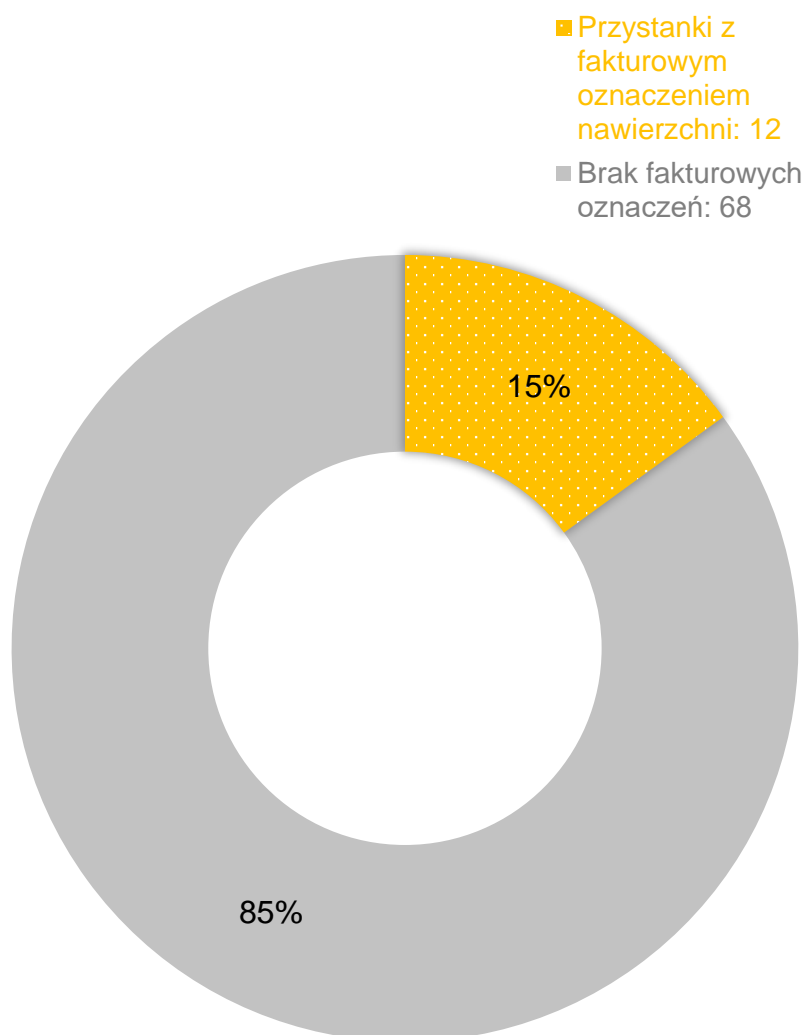
Następnym kryterium dostępności przystanków komunikacji miejskiej w Koninie, które wzięto pod uwagę w ankiecie badawczej, to kontrastowe oznaczenia szklanych osłon wiaty (wykres nr 9). Wynikające ze *Standardów Dostępności* zalecenia wskazują, że wiaty powinny być oznakowane kontrastowymi pasami o szerokości min. 10 cm na wysokości wzroku (140 i 160 cm).



Wykres nr 9

Podobnie, jak w przypadku przejść dla pieszych, istotną rolę w infrastrukturze przystanków komunikacji miejskiej odgrywają fakturowe oznaczenia nawierzchni (FON). Pomagają one osobom niewidomym i słabowidzącym bezpiecznie poruszać się w obrębie przystanku.

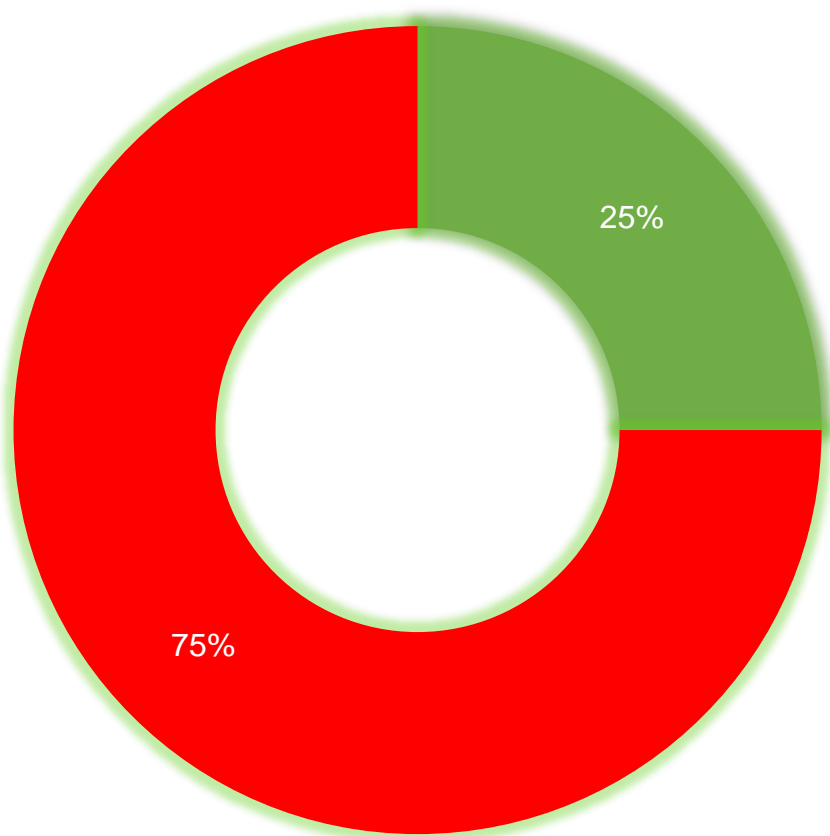
Kolejny wykres (nr 10) przedstawia ilościowe i procentowe zestawienie przystanków z fakturowym oznaczeniem nawierzchni.



Wykres nr 10

Następnym ułatwieniem dostępu do informacji zamieszczanych na przystankach komunikacji miejskiej jest prawidłowo zlokalizowany rozkład jazdy. Mimo, że *Standardy* nie wskazują konkretnej wysokości umiejscawiania informacji o odjazdach autobusów, to – kierując się, trwającą od lat, dobrą praktyką – zaleca się, aby rozkład jazdy był umieszczony na dwóch wysokościach: standardowej oraz obniżonej, czyli dostosowanej do osób z niepełnosprawnością, osób o niskim wzroście, dzieci itp.

- Przystanki z rozkładem jazdy na wysokości 90÷110 cm: 20
- Inna wysokość: 60

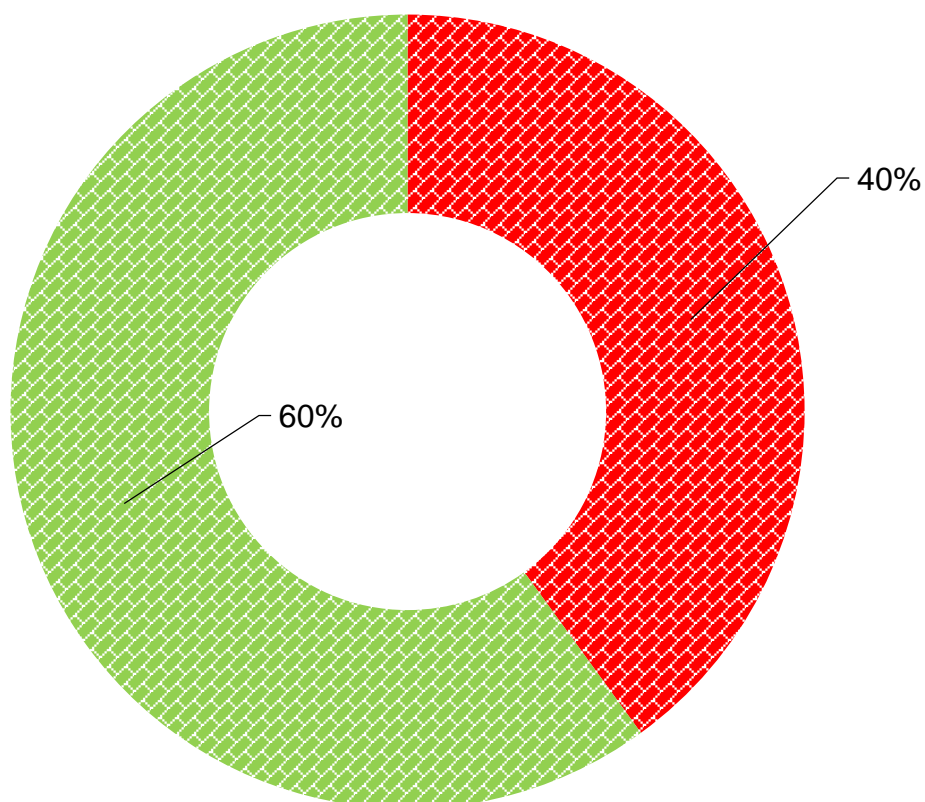


Wykres nr 11

Równie ważne, jak przystanek komunikacji miejskiej, jest samo otoczenie wiaty. Zwraca się przede wszystkim uwagę na drogi rowerowe, które należy projektować w ten sposób, by omijały przystanek i nie kolidowały z ruchem pasażerów. Droga rowerowa, przebiegająca przed przystankiem komunikacji miejskiej, to miejsce, gdzie następuje skrzyżowanie ruchu pieszego pasażerów z ruchem rowerowym. Jest to zatem miejsce potencjalnie niebezpieczne, mogące być strefą kolizji.

W badaniu i ten element wzięto pod uwagę, co pokazuje wykres poniżej.

- Droga rowerowa, kolidująca z ruchem pasażerów: 10
- Droga, która nie koliduje z ruchem pasażerów: 15



Wykres nr 12

Podsumowanie

W zależności od wielkości, transport stanowi ważny element miejskiej infrastruktury. Zarówno tabor, jak i przystanki komunikacji miejskiej, powinny być dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, seniorów, dla których – co podkreślają *Standardy Dostępności* – jest to jedyna możliwość pokonywania odległości.

Z przeprowadzonego monitoringu przystanków komunikacji miejskiej w Koninie wynika, że ani jeden nie jest w pełni zgodny ze *Standardami Dostępności*. Nowe wiaty zamontowane w 2018 roku także posiadają mankament - zbyt wysoko umieszczony rozkład jazdy i/lub brak podłokietników na siedziskach dla pasażerów. W specyfikacji zamówienia ujęto powyższe elementy, zgodnie z wytycznymi, zawartymi w obowiązujących przepisach. Dlatego zaleca się, zarówno na etapie projektowania i wykonawstwa, kontrolę realizowanej inwestycji.

Na osiemdziesiąt skontrolowanych miejsc, gdzie pasażerowie oczekują na przyjazd autobusu MZK w Koninie, jest aż czternaście punktów bez jakiegokolwiek zadaszenia, ochrony pasażera itp. W miejscach tych usytuowany jest zaledwie słupek z informacją o rozkładzie jazdy, w kilku przypadkach na terenie nieutwardzonym lub na nierównym, starym podłożu. Są to więc miejsca kompletnie niespełniające norm: brak zadaszzonego miejsca oczekiwania, brak ławki/siedziska, brak oznaczeń fakturowych jest dyskomfortem nie tylko dla osób z niepełnosprawnością.

W niewielu miejscach znajdują się fakturowe oznaczenia nawierzchni (FON). Pojawiły się głównie tam, gdzie wymieniano wiaty. Jest to faktura ostrzegawcza (bezpieczeństwa) typu B, której zadaniem jest polepszenie orientacji przestrzennej

osoby niewidomej lub niedowidzącej, by osoba taka była bezpieczna przy pokonywaniu barier.

Brak kompletnych fakturowych oznaczeń nawierzchni (faktury typu A i C) w obrębie nowych wiat przystankowych wynika m.in. z realizacji zamówienia publicznego, zgodnego ze *Standardami* – nie znalazł się jakikolwiek wykonawca, który podjąłby się tego zadania.⁶

Zaleca się także stosowanie w Koninie kontrastowego oznaczenia krawędzi peronu, bowiem nawierzchnie w obrębie przystanku komunikacji miejskiej powinny różnić się kolorem i materiałem od nawierzchni chodnika oraz dróg rowerowych, jeśli takie są wytyczone w bezpośredniej bliskości przystanku komunikacji miejskiej.

Z danych uzyskanych w trakcie mapowania wynika, że większość przebadanych wiat posiada minimalną głębokość, która wynosi 150 cm, natomiast zalecaną głębokością jest 180 cm. Jednak zgodnie ze *Standardami* głębokość wiaty może być zmniejszona w przypadku, gdy nie ma możliwości zachowania przepisowych szerokości chodnika oraz miejsc oczekiwania. Zaleca się jednak, by wartości wskazane w *Standardach* były realizowane z należytą starannością, a wszelkie odstępstwa - podobnie, jak w innych przypadkach - ustalane z oficerem dostępności.

Miejscem szczególnie niebezpiecznym jest droga rowerowa, przebiegająca przed przystankiem komunikacji miejskiej. Takich punktów zlokalizowano dziesięć w trakcie badania. Należy więc rozpatrzyć możliwość (jeśli taka istnieje i nie ma innych barier) poprowadzenia drogi rowerowej tak, aby omijała wiatę przystankową. Stworzy to bezpieczną strefę zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i rowerowego.

⁶ Raport wstępny z monitoringu dla Konina – Miasta na prawach powiatu (nr monitoringu 4/49/WLKP), s. 16

3. Miejsca parkingowe.

Podczas mapowania w osiach Północ – Południe oraz Wschód - Zachód ogółem przebadano 72 miejsca, na których zostały zlokalizowane parkingi. W trakcie monitoringu uwzględniono następujące kryteria, wynikające ze *Standardów Dostępności*:

- a. czy są miejsca dla osób z niepełnosprawnością,
- b. czy miejsca są oznaczone odpowiednim symbolem,
- c. czy krawężnik jest obniżony do wysokości maks. 2 cm,
- d. czy miejsce postojowe dla OzN ma prawidłowe wymiary, tj. długość min. 5 metrów, szerokość min. 3,6 m,
- e. ilość miejsc parkingowych jest zgodna ze *Standardami*.

Parkingi i miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnością od lat stanowią przedmiot w dyskusji o dostępności. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁷, a także rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 roku, zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁸

⁷ Dz. U. 2003, nr 220 poz. 2181 z późn. zm.

<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20032202181/O/D20032181.pdf> (dostęp: 17.12.2018).

⁸ Dz.U. 2015, poz. 1314.

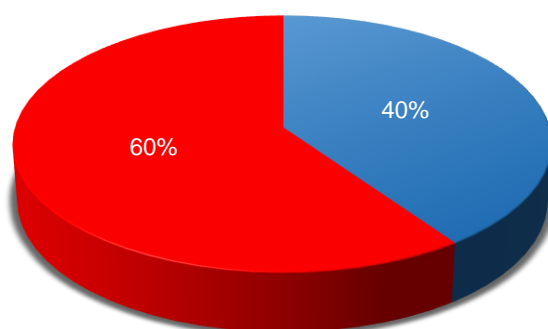
<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20150001314/O/D20151314.pdf> (dostęp: 17.12.2018).

uregulowało ten problem, przede wszystkim w zakresie oznakowania miejsc parkingowych dla OzN.

Standardy dostępności dla Miasta Konina v. 2017 skupiają się na lokalizacji miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością, oznakowaniem tych miejsc oraz prawidłowym wymiarem wyznaczonego miejsca dla osoby z niepełnosprawnością. Podczas mapowania m.in. parkingów i ich dostępności dla OzN wzięto pod uwagę sumę parkingów (w osi N - S, E - W).

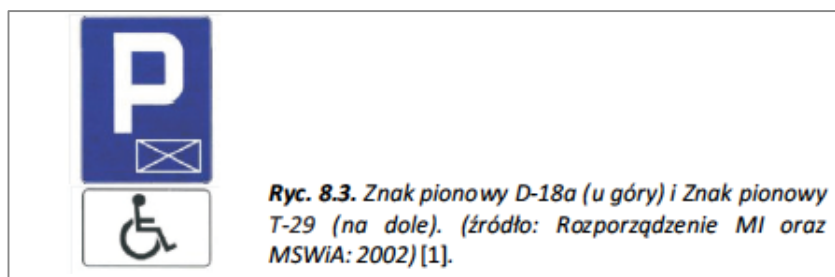
Ilość wszystkich przebadanych parkingów: 72

- Parkingi dostosowane: 29
- Parkingi niedostosowane: 43



Wykres nr 13

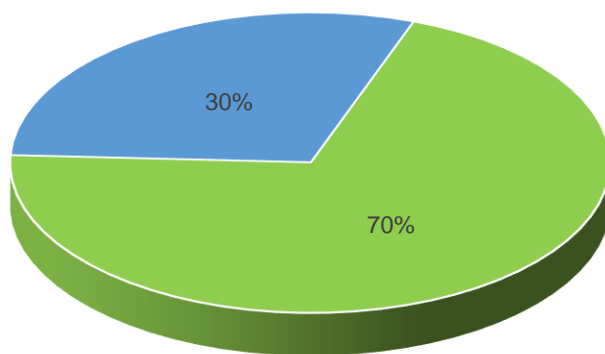
Kryterium wziętym pod uwagę przy badaniu miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnością było ich oznakowanie. Zgodnie obowiązującym prawem oraz z wytycznymi *Standardów Dostępności* znakami pionowymi, które prawidłowo określają miejsce postojowe dla OzN są znaki: D-18a oraz T-29:



Źródło: *Standardy Dostępności dla Miasta Konina v. 2017, Oznakowanie miejsc postojowych dla OzN, 8/2*

Miejsca postojowe oznakowane
(ogółem): 47

■ W pełni oznakowane: 33 ■ W części oznakowane: 14

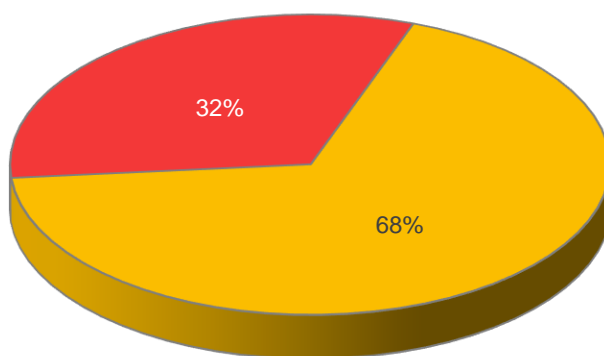


Wykres nr 14

Kategorię miejsc w całości niedostosowanych, a więc bez oznaczeń, bez miejsc dla osób z niepełnosprawnością oraz brakiem parkingu, przedstawia poniższy wykres:

Miejsca nieoznakowane (ogółem): 25

■ Brak miejsca dla OzN: 17 ■ Brak parkingu: 8



Wykres nr 15

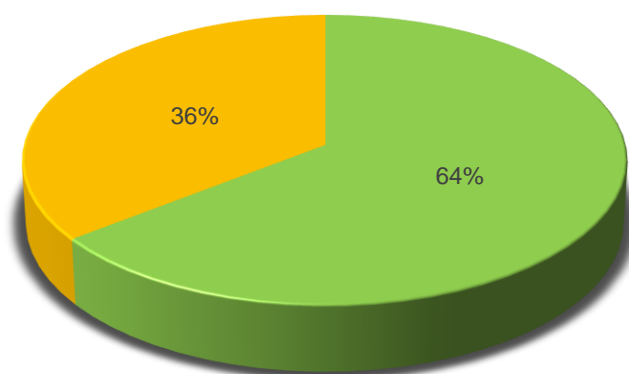
Niedostosowaniem jest także brak obniżenia krawężnika na miejscach parkingowych dla osób z niepełnosprawnością. *Standardy* jasno wskazują, iż z miejsca postojowego należy zapewnić osobie poruszającej się na wózku wjazd na chodnik bez konieczności

jazdy po pasie ruchu pojazdów. W trakcie mapowania uwzględniono także i to kryterium.

Ilość miejsc, w których występował krawężnik: 45

■ Miejsca z obniżonym krawężnikiem: 29

■ Ilość miejsc nieprawidłowych: 16

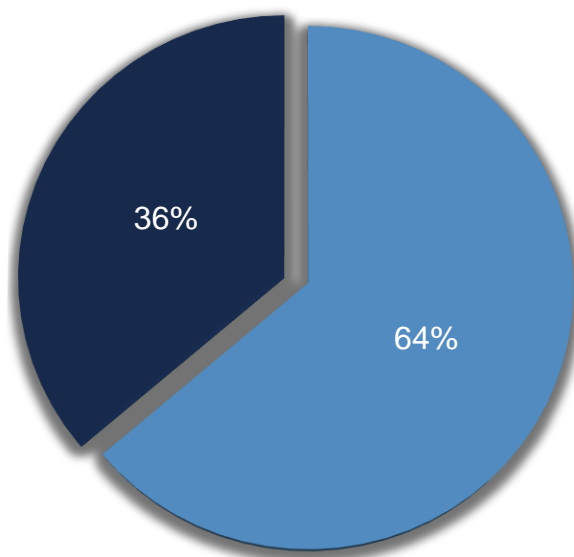


Wykres nr 16

Wymiary miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością, to kolejny punkt ujęty w ankiecie badawczej, dotyczącej dostępności parkingów. Minimalna szerokość takiego miejsca wynosi 3,6 m, a minimalna długość 5,0 m.




Na skontrolowanych czterdzieści siedem parkingów w tej kategorii, ponad połowa posiadała miejsca parkingowe o prawidłowym wymiarze, co obrazuje wykres nr 17. Pozostałe parkingi nie zostały ujęte w klasyfikacji z powodu braku wyznaczonego miejsca dla osoby z niepełnosprawnością lub brakiem parkingu w ogóle.

- Ilość miejsc o prawidłowym wymiarze: 30
- Ilość miejsc o nieprawidłowym wymiarze: 17



Wykres nr 17

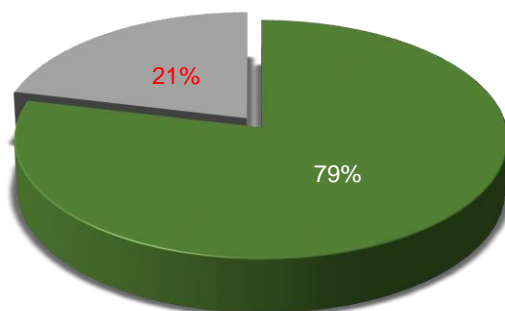
Ostatnim kryterium, które zostało wzięte pod uwagę w mapowaniu parkingów była wymagana ilość miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami na publicznych placach parkingowych.

całkowita ilość stanowisk na parkingu	minimalna ilość miejsc postojowych		
	 *	 **	
1 do 5	---	2	---
6 do 15	1	3	1
16 do 40	2	4	1
41 do 100	3	6	2
powyżej 100	4%	8%	2%

Źródło: Standardy Dostępności dla Miasta Konina v. 2017, Miejsca postojowe

Większość skontrolowanych parkingów posiadała wymaganą ilość miejsc postojowych dla OzN, kilkanaście miało tych miejsc zbyt mało, natomiast pozostałe parkingi nie kwalifikowały się do zestawienia z powodu braku miejsca dla osoby z niepełnosprawnością w ogóle lub brakiem parkingu.

- Ilość miejsc zgodna z wytycznymi: 37
- Ilość miejsc nieprawidłowa: 10



Wykres nr 18

Podsumowanie

Jak ogromną rolę w przestrzeni miejskiej pełnią miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami świadczy chociażby fakt, że coraz więcej osób z nich korzysta. Są więc niezbędne na mapie każdego miasta, w tym Konina. Ich brak, złe oznaczenia i/lub brak oznaczeń, jakiegokolwiek bariery, powodują, niestety, wykluczenie z ruchu miejskiego osób z niepełnosprawnościami, poruszających się autem samodzielnie lub z asystentem.

Z przeprowadzonych badań wynika, że większość miejskich parkingów z miejscami postojowymi dla OzN jest niedostosowana do ogólnych wymagań. Najczęstszą przyczyną niedostosowania jest po prostu brak wydzielonego miejsca dla pojazdu uprzywilejowanego, brak oznaczenia, czy w ogóle brak parkingu.

Jeśli natomiast chodzi o kryterium dostosowania miejsca postojowego dla OzN pod kątem jego oznakowania, to w tej kategorii, przebadane w wyniku mapowania parkingi, nie wyglądają najgorzej. Na ogólną ilość 47 (czterdziestu siedmiu) parkingów oznakowanych, zdecydowana większość, bo aż 33 (trzydzieści trzy) były w pełni oznakowane, a tylko 14 (czternaście) było oznakowanych w części. Zatem do pełnego dostosowania miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością w powyższej kategorii wystarczą tzw. kosmetyczne zmiany, by miejsce parkingowe spełniało standard dostępności, tym bardziej, że miejsc nieoznakowanych (wliczając w to brak parkingu w ogóle) jest 25 (dwadzieścia pięć).

Niestety, nie jest powszechnym zwyczajem obniżenie krawężnika tam, gdzie jest to konieczne. Pełne dostosowanie miejsca postojowego dla osoby

z niepełnosprawnością, co szczególnie akcentują *Standardy Dostępności dla Miasta Konina v. 2017*, to przede wszystkim zapewnienie osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim wjazdu na chodnik bez zmuszania jej do poruszania się po pasie ruchu drogowego. I tak, na 45 (czterdzieści pięć) miejsc, gdzie występował krawężnik na miejscu postojowym dla OzN, 29 (dwadzieścia dziewięć) nie posiadało tej bariery, natomiast aż 16 (szesnaście) z nich miało to ograniczenie, co jest, jak już wspomniano, barierą dla osoby na wózku, ale też naraża taką osobę na niebezpieczeństwo poruszania się po pasie ruchu pojazdów.

Standardy Dostępności, jak i ogólne przepisy, określają wytyczne dotyczące wymiarów miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami. Podczas mapowania Konina także ten punkt stał się ważną częścią badania. I tak, mimo że miejsc postojowych o prawidłowym wymiarze było więcej, to nie daje powodu do satysfakcji fakt, iż o złych wymiarach (najczęściej zbyt wąskich lub zbyt krótkich) miejsc parkingowych dla OzN było aż 36% w tej kategorii.

W badaniu parkingów wzięto pod uwagę także całkowitą i wymaganą prawem ilość stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami. W tym segmencie sytuacja przedstawiała się najlepiej w odniesieniu do pozostałych kategorii miejsc postojowych dla OzN, co nie oznacza jednak pełnego dostosowania. W tej sytuacji niezbędne wydaje się podjęcie starań o pełne dostosowanie miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością, tym bardziej, że w porównaniu do, na przykład omawianych wcześniej przejść dla pieszych, czy przystanków komunikacji miejskiej, koszty dostosowania parkingu dla OzN są niewielkie i szybkie do usunięcia.

4. Budynek użyteczności publicznej.

W trakcie pomiarów badawczych wzięto także pod uwagę dostępność budynków użyteczności publicznej. Obiekty te (projektowane i wybudowane najczęściej w poprzednim stuleciu) posiadają wiele mankamentów architektonicznych, barier, a w konsekwencji są trudno lub w ogóle niedostępne. W ankiecie skupiono się na kryteriach, które stanowią podstawę dostępności obiektu użyteczności publicznej:

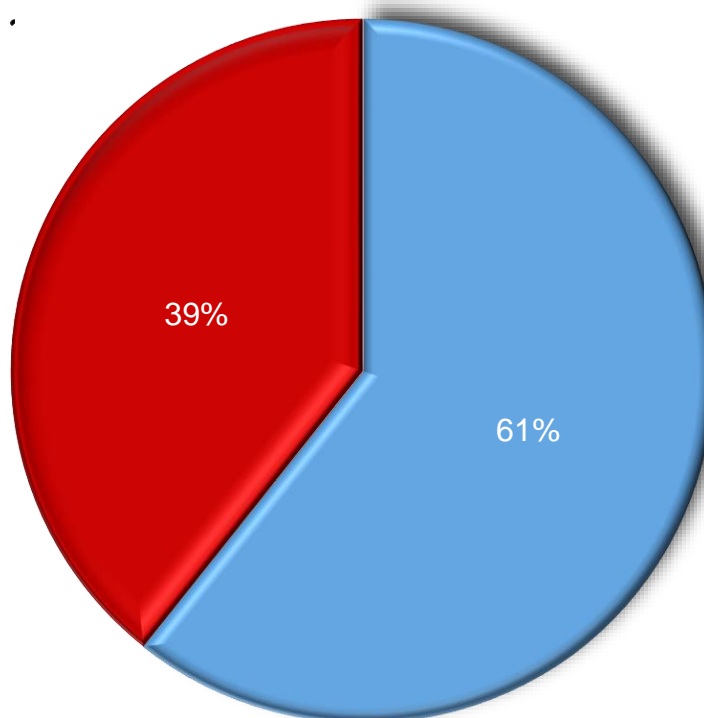
- a. czy jest podjazd (pochylnia) dla osób z niepełnosprawnością,
- b. czy drzwi wejściowe mają szerokość minimum 90 cm,
- c. czy wysokość progu w drzwiach ma maks. 2 cm,
- d. czy ciągi komunikacyjne mają minimalną szerokość 180 cm,
- e. czy są oznakowania dla osób z niepełnosprawnością,
- f. czy są toalety na parterze,
- g. czy toalety są dostosowane dla OzN,
- h. czy w budynku jest winda.

Powyższe kryteria opracowano na podstawie drugiego obowiązującego w Koninie dokumentu pod nazwą *Projektowanie bez barier – wytyczne*, które szczegółowo określają zasady projektowania uniwersalnego (dostępnego) w zakresie wnętrz budynków użyteczności publicznej. Przepisy zawarte w *Wytycznych* precyzują rozwiązania bez barier odnośnie m.in. pochylni, drzwi, przestrzeni manewrowej, rozwiązań detali nawierzchni, pomieszczeń i urządzeń higieniczno-sanitarnych, punktów obsługi klienta, gniazd, kontaktów oraz innych mechanizmów kontrolnych, a także oświetlenia, ogrzewania, alarmów oraz oznaczeń i informacji.

W samym badaniu budynków użyteczności publicznej skupiono się jednak na ich podstawowych funkcjach, które stanowią istotę dostępności. W pierwszej kolejności wzięto pod uwagę ogólną liczbę przebadanych budynków użyteczności publicznej z podziałem na obiekty zgodne i niezgodne z Wytycznymi.

Ogółem przebadanych obiektów użyteczności publicznej: 56

- Obiekty zgodne z Wytycznymi: 34
- Obiekty niezgodne z Wytycznymi: 22



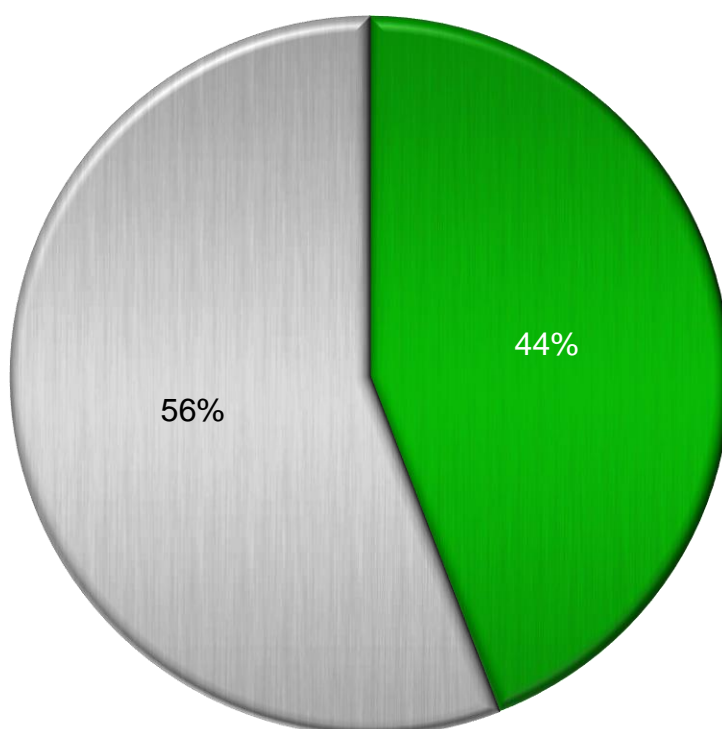
Wykres nr 19

Należy jednak zauważyć, iż wśród 61% budynków użyteczności publicznej zgodnych z *Wytycznymi* (wykres nr 19: wyróżniony kolor niebieski; ilość = 34) nie wszystkie są

dostosowane w pełni. Podział oraz wyszczególnienie w kategoriach obiektu dostępnego oraz częściowo dostępnego obrazuje kolejny wykres zamieszczony poniżej.

Ogółem obiektów zgodnych z *Wytocznymi*: 34

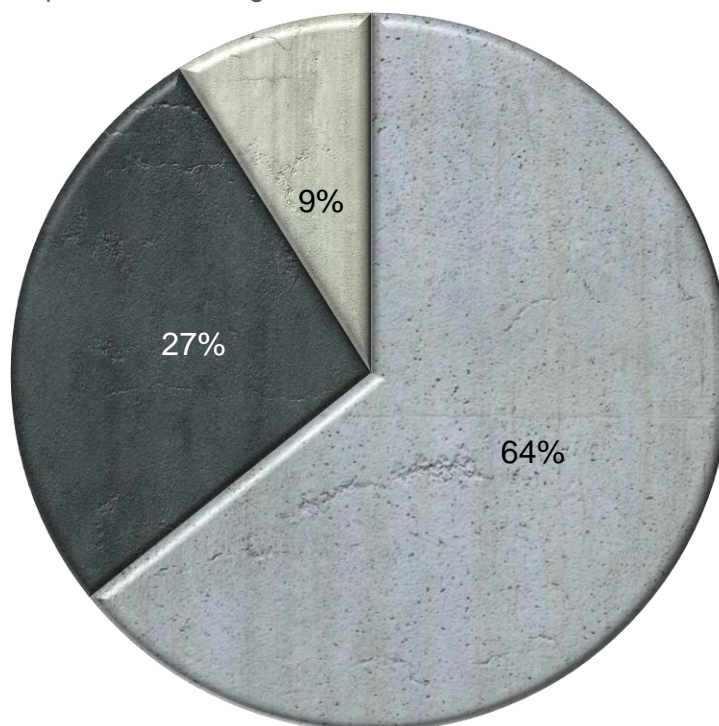
■ Obiekty w pełni dostosowane: 15 ■ Obiekty częściowo dostosowane: 19



Wykres nr 20

Jednym z podstawowych kryteriów dostępności budynku użyteczności publicznej jest samo wejście do niego. Jakakolwiek bariera występująca na tym etapie, czyni praktycznie obiekt publiczny niedostępnym. Dlatego w ankiecie badawczej uwzględniono dwie bariery, które uniemożliwiają osobie z niepełnosprawnością ruchową wejście do budynku użyteczności publicznej: podjazd (pochylnia) oraz próg w drzwiach. I tak, na ogólną liczbę pięćdziesięciu sześciu skontrolowanych obiektów, ponad trzydzieści posiadało podjazd/pochylnię, kilkanaście nie miało takiego podjazdu, a do kilku obiektów można się dostać bezpośrednio z poziomu zerowego. Sytuację tę przedstawia poniższy wykres.

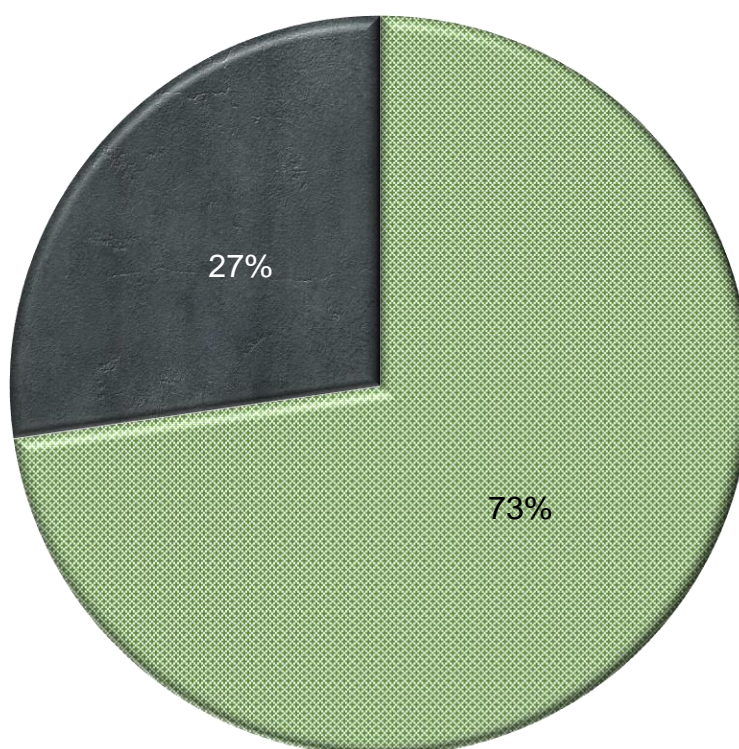
- Obiekty z podjazdami: 36
- Brak podjazdów: 15
- Wejście z poziomu zerowego: 5



Wykres nr 21

Podobną barierą, uniemożliwiającą wejście do budynku użyteczności publicznej jest próg w drzwiach wejściowych wyższy niż 2 cm. Także i to kryterium uwzględniono w badaniu obiektów publicznych. W zestawieniu nie ujęto jednego obiektu, z uwagi, iż jest to obiekt otwarty (stadion MOSiR im. Złotej Jedenastki Kazimierza Górskiego).

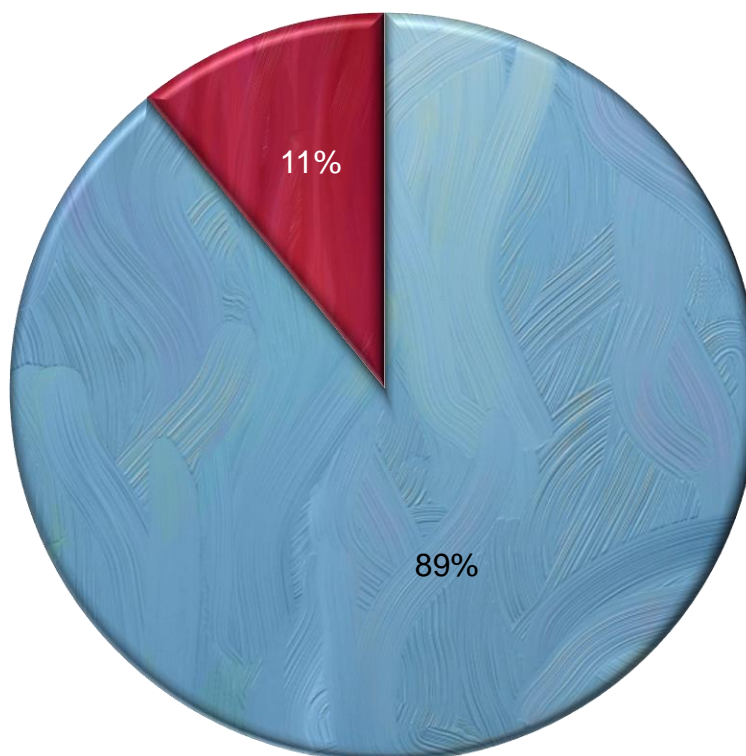
- Drzwi z progiem do 2 cm: 40
- Drzwi z progiem wyższym niż 2 cm: 15



Wykres nr 22

Kolejnym kryterium dostępności budynku użyteczności publicznej jest szerokość drzwi. Zdecydowana większość obiektów posiada drzwi wejściowe o przepisowej szerokości 90 cm. Zaledwie kilka budynków nie spełniło tego warunku, a jeden z nich w ogóle nie podlegał temu kryterium z uwagi na to, iż jest to obiekt otwarty (nie do końca więc można było obiekt zaliczyć do kategorii budynków, dlatego nie został ujęty w zestawieniu poniżej).

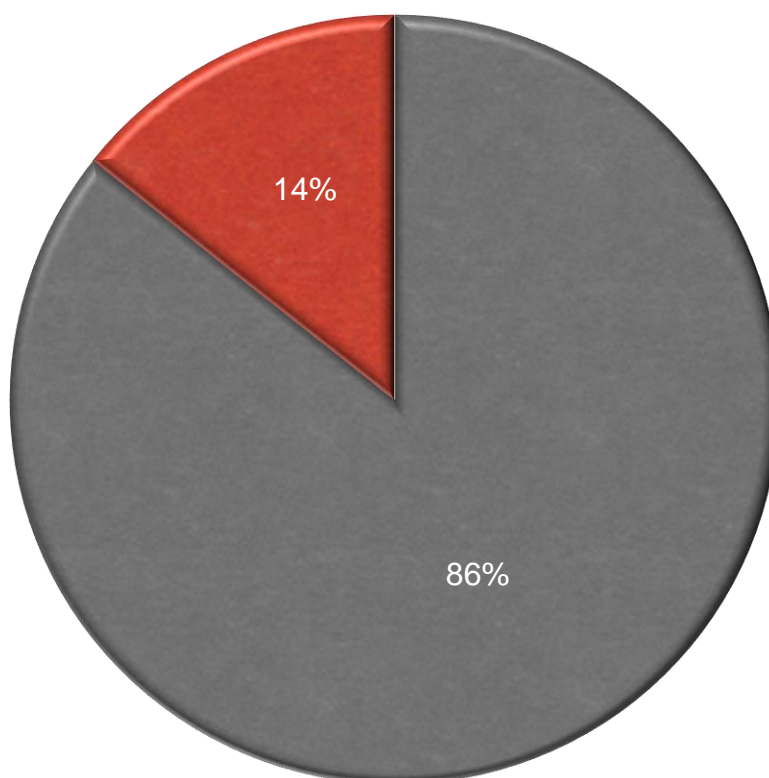
■ Prawidłowa szerokość drzwi: 49 ■ Nieprawidłowa szerokość drzwi: 6



Wykres nr 23

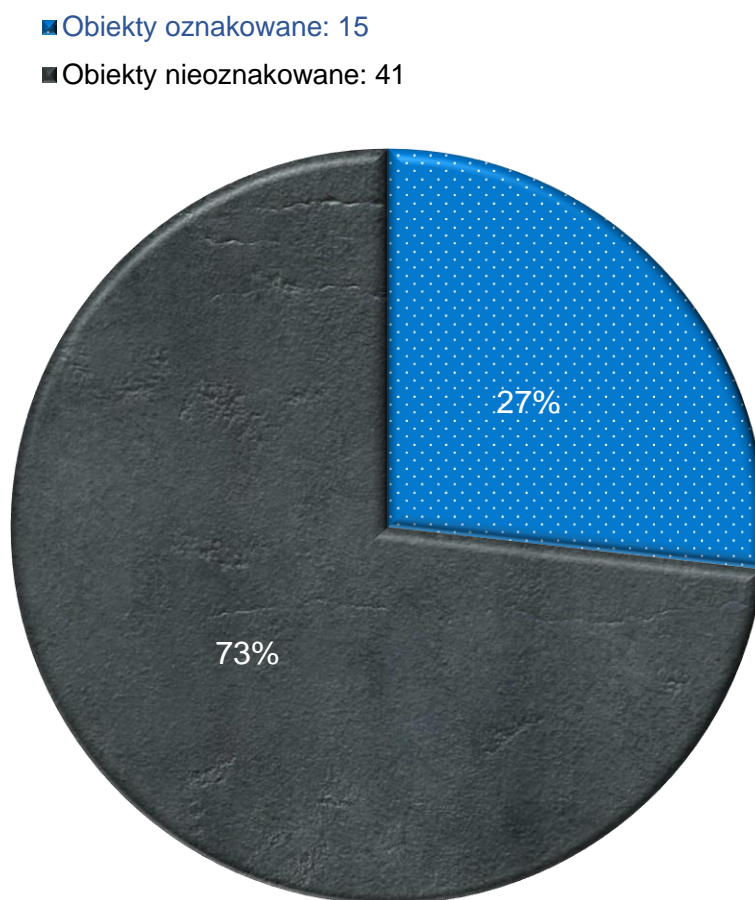
Wytyczne podają także minimalne zakresy szerokości ciągów komunikacyjnych wewnątrz budynków użyteczności publicznej. Minimalna zalecana szerokość korytarza, to 180 cm. W monitoringu obiektów także i to kryterium dostępności wzięto pod uwagę.

- Prawidłowa szerokość ciągu komunikacyjnego: 48
- Zbyt wąski ciąg komunikacyjny: 8



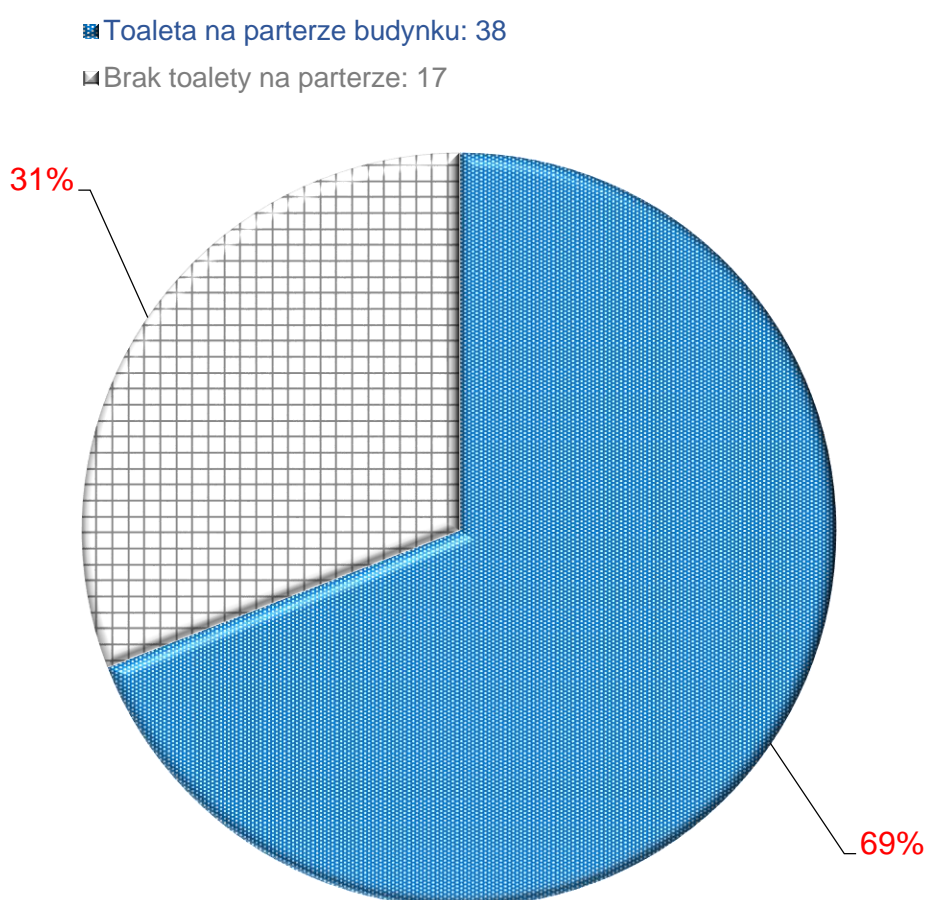
Wykres nr 24

Kolejnym zagadnieniem ujętym w ankiecie badawczej, dotyczącym dostępności budynku użyteczności publicznej były oznakowania/piktogramy, których funkcją jest poprawa komunikacji wewnątrz budynku. Omija się w ten sposób bariery językowe, zwiększając tym samym możliwość samodzielnego poruszania się po obiekcie.



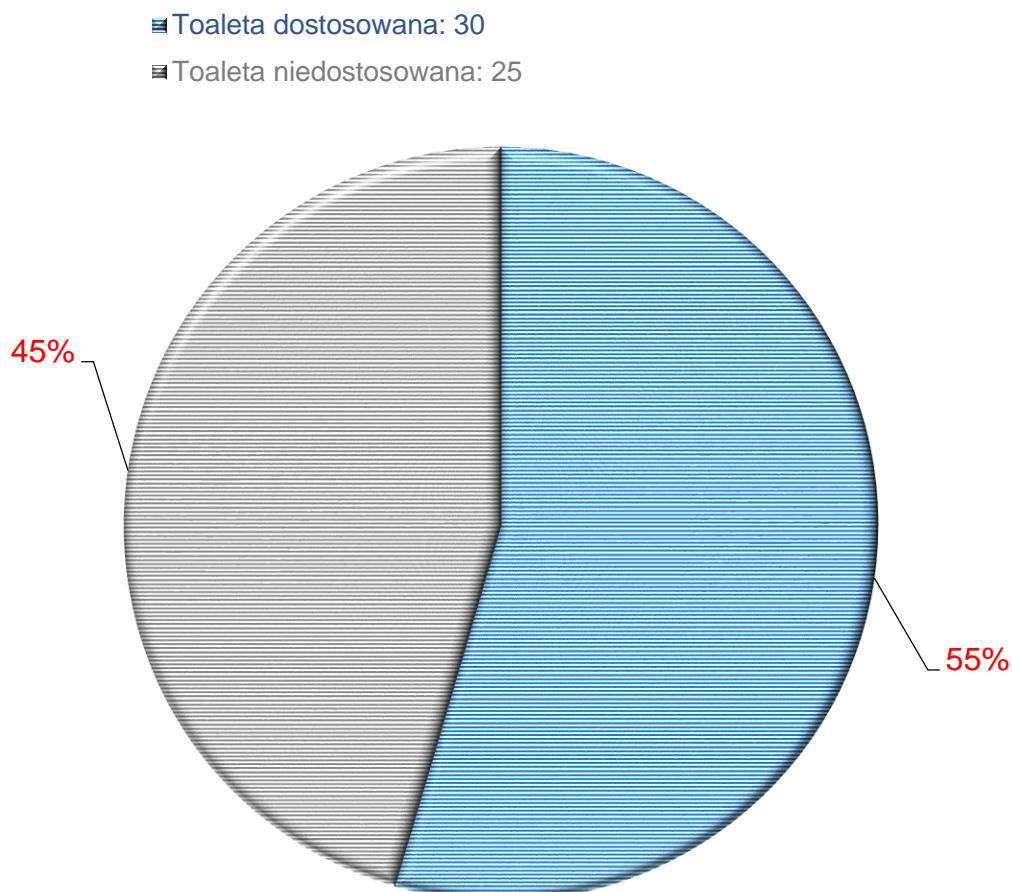
Wykres nr 25

Jednym z elementów budujących zwartą i dostępną strukturę budynku użyteczności publicznej jest toaleta dla osób z niepełnosprawnością. Zasadą jest, iż toaleta taka powinna znajdować się na kondygnacji, która jest dostępna dla OzN. Natomiast brak toalety czyni obiekt użyteczności publicznej nie w pełni dostępnym. Dlatego w badaniu i te kryteria wzięto pod uwagę, co przedstawiają dwa kolejne wykresy. Pierwszy z nich dotyczy obecności toalety na parterze.



Wykres nr 26

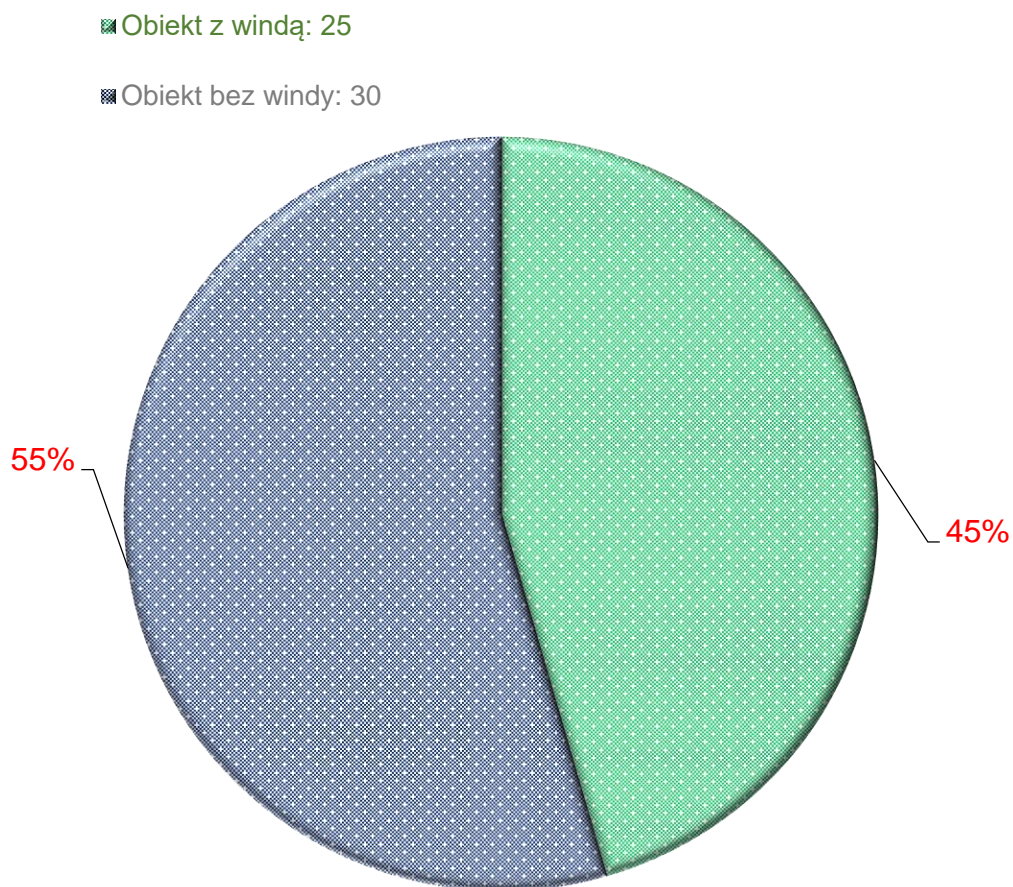
Natomiast poniższy wykres przedstawia budynki użyteczności publicznej z toaletami, które są (lub nie) dostosowane dla osób z niepełnosprawnością.



Wykres nr 27

Ostatnim kryterium dostępności w sektorze badania budynków użyteczności publicznej był monitoring dostępności windy wewnątrz obiektu. Wykres na kolejnej

stronie przedstawia podstawowy podział na omawiane budynki, które posiadają i nie posiadają windy.



Wykres nr 28

Podsumowanie

Na pełną dostępność budynków użyteczności publicznej składa się wiele czynników, co pokazują obowiązujące na terenie miasta Konina *Wytyczne projektowania bez barier*. Są tam uwzględnione wszelkie rozwiązania dotyczące dobrego, racjonalnego projektowania uniwersalnego, które ma na celu pełne dostosowanie obiektu użyteczności publicznej, począwszy od samego wejścia do budynku, poprzez dobrze zaprojektowaną toaletę, korytarz, recepcję, skończywszy na takich detalach, jak: wyłączniki, kontakty, dobre klamki w drzwiach i oknach. Dokument jest na tyle obszerny, że nie sposób było wziąć pod uwagę w badaniu każdego z osobna detalu. Dlatego w przeprowadzonym w październiku 2018 roku monitoringu zwrócono uwagę przede wszystkim na te elementy, które są kluczowe dla dostępności obiektu użyteczności publicznej, co zostało pokazane powyżej. Jest jeszcze inny powód, iż badane budynki zostały przebadane na podstawowym poziomie. Otóż w 2017 roku Pan Maciej Wiatrowski z Fundacji imienia Doktora Piotra Janaszka Podaj Dalej wraz z innymi pracownikami Fundacji przeprowadził podobne badanie obiektów użyteczności publicznej w kategorii lokali wyborczych i ich dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnością, seniorów, osób o ograniczonej mobilności (link do raportu: <https://podajdalej.org.pl/aktualnosci/raport-konin-miasto-dostepne/>). Nie było zatem potrzeby dublowania wyników badań, dlatego do badania zakwalifikowane zostały te obiekty, które występowały w osiach północ - południe oraz wschód - zachód, czyli na obszarze objętym badaniem.

Samo badanie oparto oczywiście o *Wytyczne*. Niezmiennie w badaniu istotna jest logika rozwiązań architektonicznych w usuwaniu, a przede wszystkim nietworzeniu

nowych barier. Wiele obiektów pozbawionych jest podjazdu (pochylni), a to bariera podstawowa w dostępności budynków użyteczności publicznej.

Często badane obiekty są także lokalami wyborczymi. Ograniczenie w postaci progu w drzwiach do grudnia 2017 roku wynosiło 5 mm. Niestety rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 grudnia 2017 roku, zmieniające rozporządzenie lokali obwodowych komisji wyborczych dostosowanych do potrzeb wyborców niepełnosprawnych, podwyższyło próg w drzwiach do 20 mm. Oczywiście ideałem są drzwi wejściowe bezprogowe.

Obowiązujące przepisy definiują także szerokość drzwi (90 cm) w obiektach użyteczności publicznej, to jednak lepiej jest, gdy wspomniane drzwi są/będą szersze (np. 100 cm), co znacznie ułatwia mobilność osoby z niepełnosprawnością ruchową na elektrycznym wózku inwalidzkim, czy też osoby poruszającej się z asystentem itd. Takich przypadków może być wiele.

Niestety zdarza się także, iż szerokość samego ciągu komunikacyjnego (korytarza wewnątrz budynku) jest mniejsza, niż wymagane 180 cm. Korytarz węższy od zaleceń stwarza barierę w postaci utrudnionej komunikacji mijających się dwóch osób na wózkach inwalidzkich.

Przeważająca część omawianych budynków (co obrazuje samo badanie oraz procentowy i ilościowy rozkład, który przedstawia wykres nr 25) pozbawiona jest oznakowań/piktogramów, które poprawiają ogólną komunikację rozumianą, jako graficzną informację, wskazującą np. jak dotrzeć z parkingu do przystosowanego wejścia do obiektu oraz poruszanie się wewnątrz: znalezienie punktu informacyjnego, toalety, windy, sali wykładowej, gabinetu lekarskiego itp. Brak tych oznakowań lub ich

niedostateczna ilość, powoduje niepełne dostosowanie obiektu. Z drugiej natomiast strony niespójne i nielogiczne rozmieszczenie oznakowań tworzyć może chaos komunikacyjny.

Każdy obiekt publiczny powinien posiadać toaletę (WC) dla osób z niepełnosprawnością na kondygnacji, która jest dostępna dla wszystkich. W praktyce przyjmuje się, że jest to parter, ale zdarza się, że może być to wyższa kondygnacja, pod warunkiem, że jest w pełni dostępna, np. na piętro bez problemu można dostać się dostosowaną windą. Badanie budynków pod tym kątem obnażyło - w dość licznym zakresie - brak toalet przystosowanych do potrzeb OzN, w każdym razie nie wszystkie obiekty posiadały taką toaletę. Monitoring pokazał również kuriozalne przypadki: otóż toaleta zlokalizowana na parterze, została dostosowana do wymagań osób z niepełnosprawnością, ale była zamykana na klucz. Przypadki takie pokazują: po pierwsze - jak łatwo z dostosowanej toalety uczynić miejsce niedostępne, a w konsekwencji niedostosowane; po drugie - brak wyobraźni i logiki.

I jeszcze jedno. Koedukacyjne toalety dla osób z niepełnosprawnościami. Skoro istnieje podział na WC damskie i WC męskie dla osób pełnosprawnych, zasadnym jest pytanie, dlaczego brak takiego podziału przy toaletach dla osób z niepełnosprawnościami? Wydaje się to być i dyskryminujące, i segregujące względem osób pełnosprawnych.

W kategorii obiektów użyteczności publicznej zbadano również sposób pokonywania różnicy poziomów w budynku za pomocą windy. Niespełna połowa z nich posiadała taką windę, przy czym zaznaczyć należy, że nie we wszystkich przebadanych obiektach winda była wymagana, choćby z tak oczywistego faktu, iż wiele budynków

jest po prostu parterowych. Jednak brak windy w zakładach opieki zdrowotnej, np. w dwukondygnacyjnych przychodniach jest barierą skutecznie uniemożliwiającą dostęp do gabinetów lekarskich dla osób z niepełnosprawnością ruchową. Osobnym problemem jest w ogóle dostępność gabinetów lekarskich, co stwarza sposobność przeprowadzenia innych, kolejnych, a zarazem szczegółowych badań w kategorii dostępności usług lekarskich.

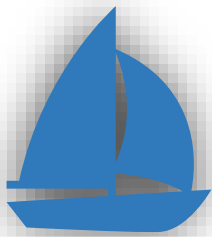
5. Tereny rekreacyjne.

Ostatnią kategorią, którą przebadano w trakcie monitoringu miejsc użyteczności publicznej były tereny rekreacyjne i ich potencjalna dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów itp. Kierując się wytycznymi *Standardów Dostępności dla miasta Konina v. 2017* wzięto pod uwagę następujące kryteria:

- a. czy są miejsca parkingowe dla OzN,
- b. czy nawierzchnia (parkingu) jest równa i utwardzona,
- c. czy są ławki z podłokietnikami,
- d. czy odległości pomiędzy miejscami odpoczynku są odpowiednie (50 m - 200 m),
- e. czy obok ławki jest miejsce dla wózka inwalidzkiego o minimalnej szerokości 90 cm,
- f. czy jest pomost (o minimalnej szerokości 180 cm) umożliwiający dotarcie do linii brzegowej,
- g. czy pomost na przystani jest dostosowany do potrzeb OzN,
- h. czy toalety są dostosowane dla OzN,
- i. czy przebieralnie i prysznice są dostosowane dla OzN.

Pytaniom ankietowym poddano trzy miejsca, tj. Miejski Ośrodek Wypoczynkowy Przystań Gosławice, minipark za obiektem rekreacyjno-sportowym Rondo oraz Park Miejski im. Fryderyka Chopina.

W tej akurat kategorii zebrane informacje uporządkowano i uszeregowano w zależności od miejsca, nie wyciągając liczb, procentów itp., opisując każde miejsce z osobna.



Miejski Ośrodek Wypoczynkowy Przystań Gosławice. Położony

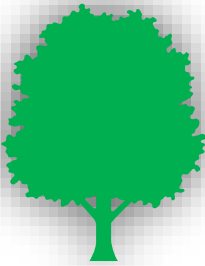
w północnej części miasta, do którego dostać się można miejską

komunikacją, transportem prywatnym, rowerem, pieszo. Monitoring

tego miejsca wykazał jego niedostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnością praktycznie w każdym punkcie:

- nawierzchnia miejsca parkingowego dla OzN jest nierówna, plac parkingowy jest stary, popękany,
- ławki na terenie ośrodka nie posiadają podłokietników, są także zbyt oddalone od siebie, nie ma przy nich wyznaczonego miejsca na wózek inwalidzki,
- osoba z niepełnosprawnością ruchową nie ma możliwości dotarcia pomostem do linii brzegowej; sam pomost także nie spełnia wymaganych warunków projektowania dostępnego, tj. balustrady są na różnych wysokościach, pomost jest stary, deski nierówne; brak kontrastowego oznaczenia krawędzi pomostu; brak możliwości samodzielnego dojazdu do pomostu przez osobę z niepełnosprawnością,
- toalety oraz przebieralnie nie spełniają kryterium dostępności dla OzN.

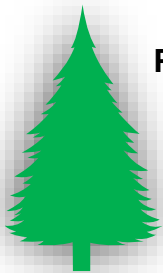




Minipark za obiektem rekreacyjno-sportowym Rondo między ulicami: Aleje 1 Maja oraz Przemysłową. Niewielki teren położony w środku miasta. Jest możliwość dojazdu do parku pochylnią dostosowaną do osób z niepełnosprawnością poruszających się na wózku inwalidzkim (od Alei 1 Maja) oraz chodnikiem (od ulicy Przemysłowej). Na terenie miniparku znajduje się plac zabaw. Wymagania dostępności miejsca użyteczności publicznej nie są spełnione, ponieważ:

- brak ławek z podłokietnikami,
- przy ławce brak wyznaczonego miejsca dla OzN na wózku inwalidzkim,
- brak toalety.

W zależności od miejsca zaparkowanego auta dojazd dla osoby z niepełnosprawnością ruchową poruszającej się na wózku może nastęrczać trudności w postaci nierównej nawierzchni lub architektonicznej bariery w postaci zbyt nieodpowiadającego normom wysokiego krawężnika. Na plus należy zaliczyć niewielkie odległości między miejscami odpoczynku (ławki).



Park Miejski im. Fryderyka Chopina. Pod względem wielkości jest to najobszerniejsze miejsce rekreacji, położone w starej części Konina przy ulicy T. Kościuszki (główne wejście). Park bardzo często i licznie odwiedzany, wymagający pełnej dostępności dla osób

z niepełnosprawnościami. Teren posiada duży plac zabaw, wiele alei parkowych, fontannę, staw oraz minizoo.

W badaniu zastosowano te same kryteria, jak w poprzednim punkcie, i tak:

- są miejsca parkingowe dla OzN, jednak brak obniżonego krawężnika determinuje osobę na wózku inwalidzkim do wjazdu na pas ruchu drogowego,
- brak ławek z podłokietnikami; są za to w prawidłowych odległościach między sobą; jest także dość miejsca na wózek inwalidzki przy ławce,
- brak dostosowanej toalety (WC).

PODSUMOWANIE

Monitoring miejsc użyteczności publicznej, jakimi są tereny rekreacyjne, pokazał ich częściową dostępność lub niedostępność w ogóle. Elementy infrastruktury, która ma służyć wypoczynkowi i rekreacji są przestarzałe, zaniedbane, a w konsekwencji niedostępne dla osób z niepełnosprawnością. W badaniu tychże miejsc nie uwzględniono wielu innych czynników, które miejsca rekreacji powinny być wyposażone. *Standardy Dostępności* obszernie je wymieniają oraz wskazują odpowiednie zastosowanie.

W badaniu, i w samej ankiecie skoncentrowano się na podstawach dostępności miejsc rekreacji i wypoczynku. Monitoring objął jedynie trzy punkty na mapie Konina, nie uwzględniając na przykład placów zabaw, które poddane są osobnym, restrykcyjnym przepisom oraz polskim normom, które określają wymogi, co do nawierzchni, certyfikacji urządzeń zabawowych itd.

Jak już wspomniano, pytania ankietowe dotyczyły zaledwie podstaw dostępności i dostosowania. Odpowiedzi wynikające z przeprowadzonego badania w tej kategorii pokazały znaczne niedostosowanie lub całkowitą niedostępność, bądź co bądź, miejsc publicznych. Pod względem szeroko rozumianej dostępności najmniej korzystnie wypadł Miejski Ośrodek Wypoczynkowy Przystań Gosławice, począwszy od miejsca parkingowego, poprzez pomosty, skończywszy na przebieralniach oraz toaletach. Warto wspomnieć, że *Standardy Dostępności dla miasta Konina v. 2017* przewidują na kąpielisku/przystani szereg innych udogodnień, jak transfer osób z pomostu na łódź, specjalistyczne kładki, czy pochylnie o regulowanej wysokości, nie wspominając już o dobrym, dostępnym pomoście.

Na tym tle dwa parki ujęte w ankiecie prezentują się nieco lepiej. Jednak podstawowym mankamentem są przede wszystkim: miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnością, brak toalety (dostosowanej dla OzN), brak ławek z podłokietnikami (ułatwiający wstawanie ludziom starszym), czy brak znaków z informacją dotykową dla osób z dysfunkcjami wzroku. Wszystkie wymienione elementy dopiero wspólnie tworzą miejsce/obiekt/punkt, spełniający wymogi dostępności. Ich brak zatem staje się barierą nie do pokonania dla osoby na wózku inwalidzkim, osoby niewidomej lub słabowidzącej, człowieka poruszającego się o kulach, seniora, czy rodzica z dzieckiem.

ZAKOŃCZENIE

Obowiązujące od drugiej połowy 2017 roku *Standardy Dostępności* oraz *Wytyczne projektowania bez barier* stały się punktem odniesienia do przeprowadzenia badań. Paradoksalnie, najwięcej czasu pochłonęły prace nad przygotowaniem ankiety, a więc wybór obszarów tematycznych, ich synteza i poprawnie ujęte pytania ankietowe. Sprawne przeprowadzenie badania w terenie miejskim zajęło raptem trzy tygodnie, natomiast zebranie i kalkulacja danych oraz prace nad raportem zajęły kolejnych kilka miesięcy. Tak kompleksowy monitoring miejsc, z których na co dzień korzystają ludzie w Koninie został przeprowadzony po raz pierwszy, bowiem skupiono się na wielu rzeczach w jednym badaniu. Ponad czterysta arkuszy ankietowych zostało przeanalizowanych, a wyniki w ten sposób uzyskane zamieszczono w niniejszym raporcie o dostępności.

Przejścia dla pieszych, przystanki komunikacji miejskiej, parkingi, obiekty użyteczności publicznej oraz miejsca rekreacji, które poddano monitoringowi w mniejszym lub większym stopniu spełniają (lub nie) kryteria szeroko pojmowanej dostępności. Realnie zakładając trzeba liczyć kilka, kilkanaście, być może nawet kilkadziesiąt lat, by projektowanie uniwersalne było czymś oczywistym, a nie nadzwyczajnym. Stąd też publikacja raportu ma także (lub powinna mieć) wymiar społeczny, a więc dotarcie do ogólnej świadomości, że potrzeby osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, czy po prostu tych wszystkich, którym wszelkie ułatwienia w poruszaniu się po mieście są niezbędne. A wydaje się, że są niezbędne wszystkim.

Zjawisko powszechnego starzenia się społeczeństw jest faktem, który dotyka bezwzględnie prawie wszystkie państwa europejskie. Zasadnym jest zatem takie projektowanie i wykonawstwo, by służyło wszystkim bez wyjątku. Nadrzędną rolę odgrywają osoby starsze i z wszelkimi niepełnosprawnościami, tym bardziej, że na przykład wyniki Narodowego Spisu Powszechnego określają, iż na terenie miasta Konina w 2011 roku było ponad jedenaście tysięcy (11 173) osób z niepełnosprawnością, co stanowiło 14,23% ogółu mieszkańców Konina (78 525).⁹

Zamysłem raportu nie było koloryzowanie rzeczywistości ani przesadne przejawianie niedogodności, z którymi na co dzień borykać się muszą osoby z niepełnosprawnością, seniorzy i inne osoby. Raport jest tylko (lub aż) syntezą zebranych danych oraz ich prezentacją. Mamy pełną świadomość, że mogliśmy popełnić błąd, lub że pytań ankietowych mogło być więcej lub mogły być inaczej skonstruowane. Z drugiej strony starano się unikać takiego stopnia szczegółowości, który uczyniłby raport nieczytelnym lub niezrozumiałym. Dlatego skupiono się na rzeczach podstawowych, czyli takich, gdzie najczęściej występują bariery dostępności. Świadomie też pominięto w badaniu np. ciągi piesze i pieszo-rowerowe, które wzbudziły w 2018 roku wiele emocji wśród mieszkańców Konina. Na razie nie dysponujemy precyzyjnym narzędziem, które pozwoliłoby szybko i miarodajnie zmierzyć, a następnie opisać plusy i minusy tej kategorii dróg.

Wiele niedogodności, chociażby obiektów użyteczności publicznej, wynika z prostego faktu, iż są to budynki stare. Architektoniczne bariery są trudne do usunięcia, co wcale

⁹ Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Mieszkańców Konina na lata 2015-2025; http://www.moprkonin.lm.pl/container/pliki/Strategia_2015_2025.pdf; dostęp: 15.01.2019

nie znaczy, że ich likwidacja jest niemożliwa. Zwykle głównym czynnikiem determinującym brak dostępności jest brak środków finansowych. Być może remedium okaże się Program Dostępność Plus, którego idea jest stopniowe usuwanie barier z przestrzeni publicznej. Podobny charakter ma mieć procedowana ustawa o dostępności, która obligować będzie instytucje publiczne do powszechnego dostosowania. Obecnie ustawa jest w konsultacjach społecznych oraz w ministerstwach, których ustawy będą zmienione w oparciu o ustawę o dostępności. Niezależnie od działań na gruncie krajowym, zarządzający miastem mają świadomość, że - większymi lub mniejszymi krokami - Konin powinien sukcesywnie dostosowywać swoją przestrzeń do wymagań osób szczególnie tego potrzebujących. Służą temu i *Standardy Dostępności*, i *Wytyczne Projektowania bez Barier*. Na ich podstawie kreowany jest obraz przestrzeni miejskiej, ale też współpraca między oficerem dostępności a wydziałami oraz instytucjami/spółkami (np. Zarząd Dróg Miejskich). Ideałem byłoby stworzenie zespołu złożonego z przedstawicieli, odpowiadających za inwestycje na jego najwcześniejszym etapie, tak aby finalny efekt był odzwierciedleniem projektowania uniwersalnego oraz oczekiwań mieszkańców. Wspólne ustalenia z Zarządem Dróg Miejskich, z architektami projektującymi przyszłe inwestycje, niezależnie od ich skali, są faktem. Prozaiczny przykład: ustalenie wysokości peronu (krawężnika najazdowego) na przystankach komunikacji miejskiej ustalono wspólnie z ZDM i MZK na 16 cm ponad poziom jezdni. Inny przykład: *Standardy* wskazują, że pochylnia/podjazd np., przed obiektami użyteczności publicznej, powinna być wykonana z jednolitego, antypoślizgowego materiału. Po konsultacjach ze środowiskami osób z niepełnosprawnościami ruchowymi ustalono, że lepiej jest stosować konstrukcję kratownicową. Jej praktyczne zastosowanie zdecydowanie lepiej zdaje egzamin w złych warunkach atmosferycznych, na przykład

przy opadach deszczu czy śniegu. Powyższy przykład jest przesłanką do aktualizacji *Standardów Dostępności*, ponieważ opinia osób poruszających się na wózkach inwalidzkich jest miarodajną wytyczną dostosowania elementów architektonicznych do obowiązujących wymogów.

Funkcjonalność, a jednocześnie prostota przeprowadzonego badania polegała na tym, że zastosowano skromne środki, wykorzystano dostępne i bezpłatne narzędzia, na przykład w postaci Google MyMaps. Obecnie trwają prace, co do możliwości transferu zebranych danych (kilkuset punktów na mapie Konina) na ogólnodostępną mapę.

Kierowano się ideą tzw. „dobrej roboty”, czyli ogólną teorią sprawnego działania sformułowaną przez Tadeusza Kotarbińskiego w jego słynnym traktacie. Przede wszystkim wzięto pod uwagę aktywne działanie w grupie, którego celem było osiągnięcie określonych rezultatów, przy założeniu, iż badanie skupia się na rzeczach najważniejszych. Opierając się o ten wzorzec zaplanowano, przeprowadzono, a następnie opisano efekt całego działania w niniejszym raporcie, który - jak każde badanie - opatrzony może być marginesem błędu. Pomijając to wszystko, jako autorzy projektu mamy nadzieję, że raport w jasny sposób pokazuje obecny stan dostosowania miasta do potrzeb seniorów, osób z niepełnosprawnościami oraz wszystkich ludzi, którym ułatwienia takie są niezbędne.

PODZIĘKOWANIA

Raport nie powstałby, gdyby nie zaangażowanie i praca wielu osób. Nie pomijając nikogo podziękowania należą się:

- Panu Maciejowi Wiatrowskiemu, pracownikowi Fundacji im. Doktora Piotra Janaszka PODAJ DALEJ za zorganizowanie ćwiczeń dla młodzieży oraz wsparcie merytoryczne na każdym etapie prac, a także Pani Andżelice Gabrysiak oraz Panu Piotrowi Darnikowskiemu za wzorowe przeprowadzenie szkolenia dla młodzieży,

- Panu Bartoszowi Jędrzejczakowi, kierownikowi Centrum Organizacji Pozarządowych oraz wszystkim pracownikom COP: Pani Marii Cybulskiej, Pani Iwonie Koralewskiej, Pani Annie Majchrzak, Pani Joannie Morawskiej, Panu Mirosławowi Jonasowi, Panu Markowi Kowalczykiewiczowi za nieocenioną pomoc podczas całego procesu związanego z pracami nad raportem,

- dyrektorowi Zespołu Szkół im. Mikołaja Kopernika, Panu Tomaszowi Kucharczykowi, zastępcy dyrektora, Pani Monice Pigule oraz kierownikowi szkolenia praktycznego, Panu Jerzemu Marciniakowi za profesjonalną współpracę i doskonałą komunikację między Szkołą a Urzędem Miasta,

- uczniom drugiej klasy (rok szkolny 2018/2019) Technikum Ekonomicznego Zespołu Szkół im. Mikołaja Kopernika w Koninie za aktywność i pomysłowość podczas prac w terenie,

- ówczesnemu dyrektorowi Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Panu Piotrowi Korytkowskiemu za bezpłatne użyczenie odblaskowych kamizelek, dzięki czemu uczniowie oraz opiekunowie byli widoczni w trakcie pracy,

- Prezesowi Zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o., Panu Mirosławowi Pachciarzowi za możliwość bezpłatnych przejazdów autobusami MZK w czasie prac terenowych,
- kierownikowi Wydziału Geodezji i Katastru, Panu Pawłowi Smogórowi za wydruk map.

Tomasz Gilewski
oficer dostępności

współpraca Mirosław Jonas
COP