

KONin
witaj!

Raport
o dostępności architektonicznej
Starego Konina

Konin 2020

Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Ankieta.....	7
3. Obszar i terminy.....	10
4. Analiza dostępności architektonicznej # Przejścia dla pieszych..	13
Analiza dostępności architektonicznej - cd.....	
# Przystanki komunikacji miejskiej.....	18
Analiza dostępności architektonicznej - cd.....	
# Miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami.....	23
Analiza dostępności architektonicznej - cd.....	
# Obiekty użyteczności publicznej.....	28
5. Zakończenie.....	34

1. Wstęp

Standardy dostępności dla Miasta Konina v. 2017 oraz **Projektowanie bez barier - wytyczne**, to przepisy, które od drugiej połowy 2017 roku zaczęły obowiązywać na terenie miasta Konina. Co to są za dokumenty, jakich zagadnień dotyczą, jakie rozwiązania proponują oraz wiele innych kwestii zostało opisanych w pierwszym i, jak na razie, największym i najobszerniejszym dokumencie, a mianowicie w *Raporcie o dostępności architektonicznej Miasta Konina*, opublikowanym 14 lutego 2019 roku.

Warto przypomnieć, że filarami tychże przepisów jest Konwencja Praw Osób z Niepełnosprawnością z 13 grudnia 2003 roku, ratyfikowana przez Polskę 6 września 2012 r. To między innymi w tym dokumencie została zdefiniowana *dostępność* rozumiana, 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 i innych, w tym usług elektronicznych, jak również usług w zakresie pomocy w nagłych wypadkach.”¹

Niespełna czternaście lat od publikacji Konwencji Praw Osób z Niepełnosprawnością oraz osiem lat od polskiej ratyfikacji Konwencji ONZ, to przy tempie rozwoju wszelkich dziedzin życia spory odcinek czasu. W okresie tym zostało zrationalizowanych i rozwiniętych wiele obszarów dostępności. Szczególnie należy tu wspomnieć dostępność cyfrową, dostępność aplikacji mobilnych itp. Dla osób z niepełnosprawnościami, to nie do przecenienia udogodnienie w jakości komunikowania się z drugim człowiekiem.

¹ Konwencja Praw Osób z Niepełnosprawnością 61/06 z 13 grudnia 2006 r., art. 9 – Dostępność; dostęp: www.unic.un.org.pl › Konwencja_Praw_Osob_Niepelnosprawnych - 05.02.2020

Rok 2020 jest datą graniczną unijnego, strategicznego dokumentu pod nazwą „Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier”. Jego założeniem było polepszenie sytuacji osób z niepełnosprawnością, a realizacja planu działania spoczywała na unijnych państwach. Strategia budowania Europy pozbawionej barier, opierająca się między innymi na Karcie Praw Podstawowych, z założenia stawia prawa osób z niepełnosprawnością, jako fundament poszanowania równości, wolności, godności oraz praw obywatelskich. Słowa **dostępność** oraz **dostosowanie** pojawiają się i w debacie publicznej, i w dyskursie politycznym, społecznym, w rozmowach między ludźmi, słowem - są obecne i wyraźnie zauważalne w przestrzeni publicznej. To dobrze, bo ich skutkiem jest szeroka dyskusja, dotycząca osób ze szczególnymi potrzebami. Kim jest wobec tego wspomniana osoba? Ustawowa definicja tłumaczy to w następujący sposób: osoba ze szczególnymi potrzebami - (jest to osoba), „która ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami”.² Doprecyzowując, należy przez to rozumieć przede wszystkim osoby głuche, słabosłyszące, głuchoniewidome, niewidome, słabowidzące, osoby z niepełnosprawnością narządów ruchu, osoby z niepełnosprawnością intelektualną oraz osoby starsze, a także osoby z dziećmi, kobiety w ciąży, osoby czasowo niemobilne, czyli takie, które mają problem w pokonaniu najmniejszej bariery (np. osoby z większym bagażem). Przy czym nie chodzi tu wyłącznie o przeszkody architektoniczne, ale także bariery cyfrowe oraz informacyjno-komunikacyjne.

Wymienione powyżej zagadnienia regulują od zeszłego roku (2019) dwie ustawy:

USTAWA
z dnia 4 kwietnia 2019 r.
o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych^{1), 2)}

oraz

² Ustawa z dnia 19 lipca 2019 roku o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. 2019 poz. 1696); dostęp: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20190001696> - 03.02.2020

U S T A W A

z dnia 19 lipca 2019 r.

o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami¹⁾

Celem wymienionych powyżej ustaw jest regulacja przepisów oraz, co oczywiste, poprawa szeroko rozumianej dostępności i wszelkich dostosowań w zakresach, których ustawy dotyczą.

W okresie prac terenowych, które rozpoczęto z początkiem lipca 2019 roku ustawa była dopiero w fazie procedowania. Oś czasu wprowadzania do obiegu prawnego Ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami wygląda następująco:



Szczególnie należy tu zacytować kluczowy artykuł 6 Ustawy, który – w zakresie dostępności architektonicznej – nakłada na podmiot publiczny następujące obowiązki:

- zapewnienie wolnych od barier poziomych i pionowych przestrzeni komunikacyjnych budynków,
- instalację urządzeń lub zastosowanie środków technicznych i rozwiązań architektonicznych w budynku, które umożliwiają dostęp do wszystkich pomieszczeń, z wyłączeniem pomieszczeń technicznych,
- zapewnienie informacji na temat rozkładu pomieszczeń w budynku, co najmniej w sposób wizualny i dotykowy lub głosowy,
- zapewnienie wstępu do budynku osobie korzystającej z psa asystującego, o którym mowa w art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1172),
- zapewnienie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwość ewakuacji lub ich uratowania w inny sposób”.³

W przeprowadzonym badaniu skoncentrowano się głównie na metodach, wynikających ze *Standardów dostępności dla miasta Konina v. 2017* oraz *Wytycznych projektowania bez barier*. To one bowiem precyzyjnie wskazują sposoby dostosowania miejskiej przestrzeni, są punktem odniesienia w badaniu infrastruktury, w szczególności dają odpowiedź, jak powinno prawidłowo wyglądać przejście dla pieszych, przystanek autobusowy, parking z wyznaczonym miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością, czy obiekt użyteczności publicznej.

³ tamże

2. Ankieta

W stosunku do 2018 roku, kiedy przeprowadzono pierwsze i, jak na razie, jedyne tak duże w skali miasta badanie dostępności architektonicznej Konina, zmodyfikowano nieco formularz, zagadnienia doprecyzowano oraz pominięto miejsca rekreacji. Koncentrowano się głównie na podstawach dostępności miejsc użyteczności publicznej. Nie znaczy to jednak, że jakikolwiek element potraktowano pobieżnie, przeciwnie – zsyntetyzowano zagadnienia. Pokazuje to formularz zamieszczony na kolejnych stronach:



FORMULARZ DOSTĘPNOŚCI W BADANIU PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

STAREJ CZĘŚCI KONINA

1. Opisywane miejsce (zaznaczyć znakiem „X”)

- a) przejście dla pieszych,
- b) przystanek komunikacji miejskiej (MZK),
- c) parking,
- d) budynek użyteczności publicznej.

2. Adres (opis: ulica, orientacyjny punkt przy np. budynku użyteczności publicznej, przystanku komunikacji miejskiej itp.).....

.....

3. Występujące bariery:

a) na przejściach dla pieszych:

- tak nie krawężniki obniżone do poziomu maks.: 2,0 cm.....
- tak nie FON,.....
- tak nie sygnalizacja świetlna,.....
- tak nie automatyczna,.....
- tak nie ręczna,.....
- tak nie przycisk na wysokości maks.: 90 cm – 110 cm.....

PRZEJŚCIE DOSTĘPNE tak nie

Uwagi ankietera:

b) na przystankach komunikacji miejskiej (MZK):

- tak nie głębokość wiaty min. 150 cm,.....
- tak nie siedziska z podłokietnikami,.....
- tak nie kontrastowe oznaczenia szklanych osłon wiaty,.....
- tak nie FON,.....
- tak nie rozkład jazdy dla OzN na wysokości max: 90 cm - 110 cm,.....
- tak nie droga rowerowa koliduje z ruchem pasażerów.....

Uwagi ankietera:

c) na parkingach:

- tak nie miejsca dla OzN,
- tak nie oznaczone znakiem pionowym,.....
- tak nie oznaczone znakiem poziomym,.....
- tak nie występuje bariera: krawężnik, ażurowe podłoże, wyjazd kolizyjny
(właściwe podkreślić),.....
- tak nie miejsce jest wymiarowe (5,0 m ÷ 3,6 m),.....
- tak nie ilość miejsc parkingowych zgodna ze Standardami (patrz: tabela):
.....

<u>Całkowita ilość stanowisk parkingowych</u>	<u>Minimalna ilość stanowisk postojowych</u>
1 do 5	---
6 do 15	1
16 do 40	2
40 do 100	3
Powyżej 100	4% (ogólnej liczby stanowisk)

PARKING DOSTĘPNY tak nie

Uwagi ankietera:

d) w budynkach użyteczności publicznej:

wejście:

- tak nie bariera w postaci: schodów/wysokiego progu/stopnia/
brak podjazdu/pochylni dla wózków (właściwe podkreślić),.....
- tak nie drzwi wejściowe o szerokości min. 90 cm,.....
- tak nie wysokość progu w drzwiach maks. wysokość: 2 cm,.....
- tak nie oznakowania dla OzN,.....
- tak nie toalety przystosowane dla OzN,.....
- tak nie winda.....

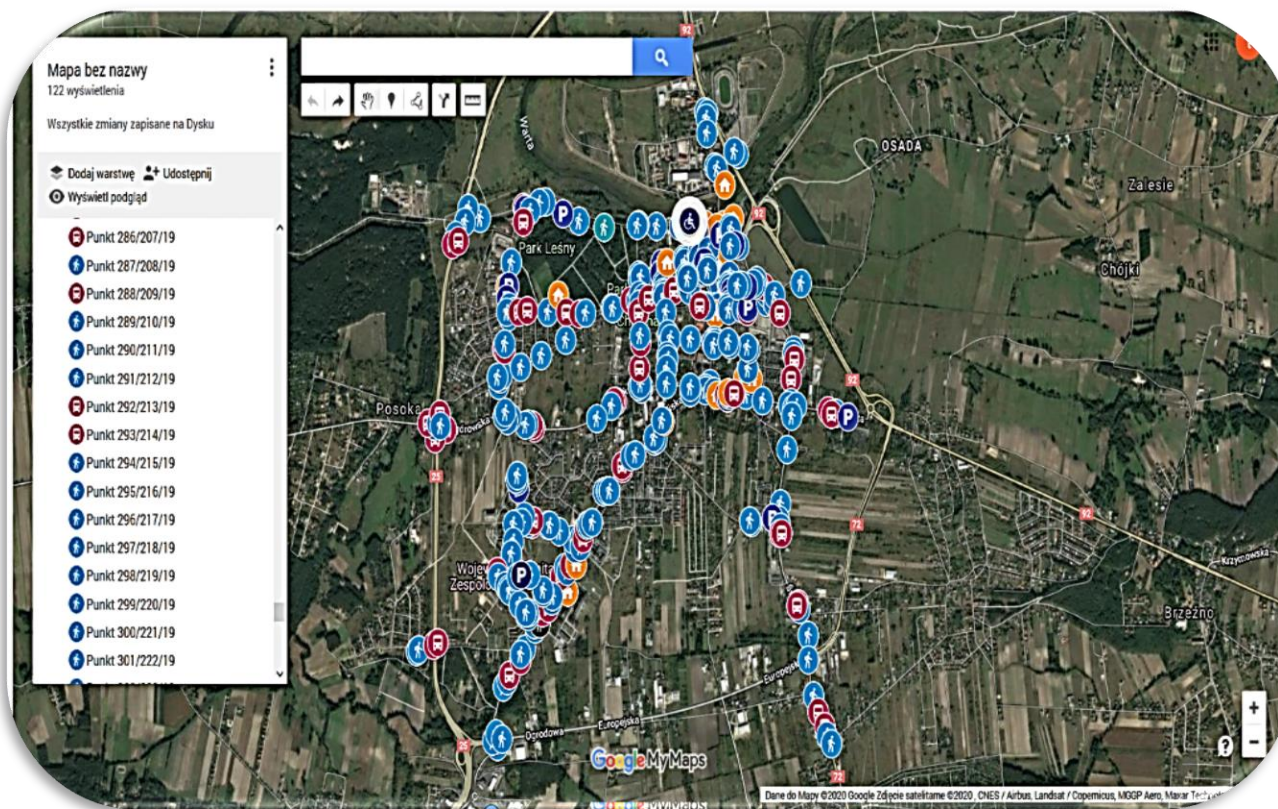
OBIEKT DOSTĘPNY tak nie

Uwagi ankietera:

Oczywiście można było w nieskończoność rozbudowywać formularz dostępności (ankietę) o kolejne zagadnienia, czy detale. Szczególnie dotyczyć to może obiektów użyteczności publicznej, ich funkcjonalności na takich poziomach dostosowania, jak: sposoby ewakuacji (wózki ewakuacyjne), różnice wysokości terenu przy obiekcie, dostosowanie otoczenia budynku itp. zagadnienia. Warto jednak dodać, że w sporządzonej na stronie www.konin.pl *Deklaracji dostępności* jest zdecydowanie więcej informacji dotyczących dostosowania obiektów Urzędu Miejskiego. Tu akcent położono na analizę sprawdzanych miejsc, bowiem w badaniu nie chodziło o zaawansowane poziomy szczegółowości, ale o skupienie się na rzeczach najważniejszych. W oparciu o takie kryteria skonstruowano powyższą ankietę.

3. Obszar i terminy

To konińska Starówka stała się miejscem badania dostępności architektonicznej w 2019 roku. Ale pojęcie „Starówka” w przypadku przeprowadzonego badania wykracza poza pojęcie obiegowe, ograniczające się faktycznie do najstarszej części miasta. Zakres, jaki wzięto pod uwagę przy badaniu dostępności architektonicznej Starówki znacznie wykroczył poza ogólnie przyjęte ramy. Obrazuje to mapa, na której zaznaczono wszystkie przebadane miejsca: przejścia dla pieszych, przystanki komunikacji miejskiej, miejskie parkingi z miejscami postojowymi dla osób z niepełnosprawnościami oraz kilka obiektów użyteczności publicznej (na mapie zaznaczone są także miejsca przebadane w 2018 roku).



Źródło: <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1v3Mro8RoaFGFKJa8g1UAsMWILcrux962&ll=52.20389171693344%2C18.247644367733187&z=14>

W 2019 roku badanie rozpoczęto od północnej części starej części Konina, począwszy od ulicy Wiejskiej, skończywszy natomiast w części południowej, tj. na ulicy Tuliszkowskiej (róg ul. Brzozowej). Analogicznie: od strony wschodniej najdalej wysuniętym i przebadanym miejscem był parking przy ulicy Kolskiej, od strony zachodniej natomiast – przejście dla pieszych zlokalizowane na ulicy Szmaragdowej. Ilość i nazwy wszystkich (40) ulic pokazuje zestawienie umieszczone na następnej stronie:



Z czterdziestu ulic zebrano ponad dwieście pięćdziesiąt danych. Pozyskane dane dotyczyły: przejść dla pieszych, przystanków komunikacji miejskiej, parkingów z uwzględnieniem miejsc dla osób z niepełnosprawnościami oraz kilka budynków użyteczności publicznej.

Dwuosobowy zespół od lipca do października 2019 roku dokonał analizy pod kątem dostępności architektonicznej starej części Konina wraz z innymi, przylegającymi do Starówki obszarami.



4. Analiza dostępności architektonicznej

Przejścia dla pieszych



W starej części Konina wraz z terenami przylegającymi przebadano w sumie **183** przejścia dla pieszych. Za kryteria oceny posłużyły

Standardy dostępności dla Miasta Konina v. 2017, które w wystarczający

sposób określają dostosowanie, a w efekcie dostępność (lub jej brak) przejścia dla pieszych. W związku z tym pytania ankietowe wyglądały następująco:

Występujące bariery:


a) na przejściach dla pieszych:

- tak **nie** krawężniki obniżone do poziomu maks.: **2,0 cm**,.....
- tak **nie** FON,.....
- tak **nie** sygnalizacja świetlna,.....
- tak **nie** automatyczna,.....
- tak **nie** ręczna,.....
- tak **nie** przycisk na wysokości maks.: **90 cm – 110 cm**,.....

PRZEJŚCIE DOSTĘPNE tak **nie**

znów, tak jak w badaniu przeprowadzonym 2018 roku, za podstawowe kryterium wzięto pod uwagę obniżony krawężnik, co ma fundamentalne znaczenie dla dostosowania/dostępności przejścia dla pieszych. Brak obniżonego krawężnika do poziomu 2 cm, czyni całe przejście niedostępnym dla osób poruszających się na wózkach




oraz jest niebagatelną barierą dla kogoś, kto używa kul czy balkoników. Wynik badania tego warunku obrazują grafiki obok oraz poniżej .

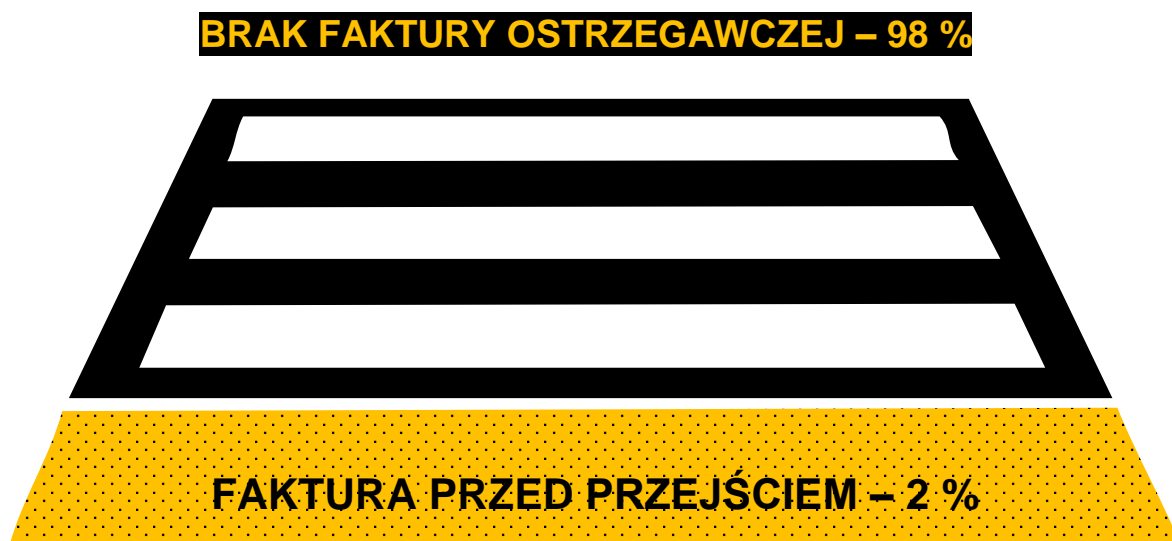
Obniżony krawężnik – 45 %

Wysoki krawężnik – 55 %



Kolejnym wskaźnikiem dostosowania do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami jest tak zwane fakturowe oznaczenie nawierzchni (FON). Jest to faktura ostrzegawcza typu B, będąca informacją dla osoby niewidomej lub słabowidzącej o miejscu potencjalnie niebezpiecznym. Zaznaczyć tu należy, że w przestrzeni miejskiej Konina bardzo często fakturowe oznaczenie nawierzchni przed przejściem dla pieszych

występuje tylko po jednej stronie „zebry”. Eliminuje to zatem całe przejście w kategorii dostępnego przejścia. Uwzględnia to kolejna  .



Następnym elementem, który tworzy pełną infrastrukturę przejścia dla pieszych jest sygnalizacja świetlna. Nie zawsze jest konieczne instalowanie takiej sygnalizacji - w miejscach o stosunkowo niedużym natężeniu ruchu (rzadko uczęszczane drogi, ulice wewnątrz małych osiedli itp.) nie jest ona wymagana.

Inaczej jest w przypadku, gdy sygnalizacja występuje i jest wzbudzana ręcznie („na żądanie”) – w miejscach, gdzie ruch pieszych jest natężony, sygnalizacji „na żądanie” nie stosuje się. Są to najczęściej obszary śródmiejskie.

Kolejne dwie grafiki pokazują:


- ilość przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną (oraz jej brakiem) na obszarze Starego Konina,
- ilość przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną z podziałem na: sygnalizację uruchamianą automatycznie oraz wzbudzaną ręcznie.

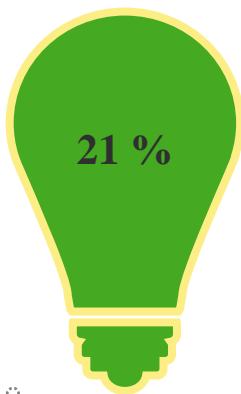


Przejścia dla pieszych bez sygnalizacji – 92 %

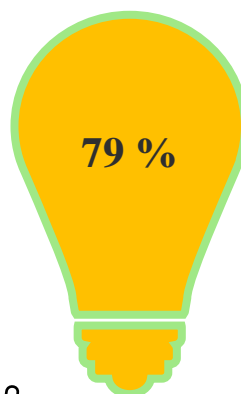


Przejścia dla pieszych z sygnalizacją – 8 %

Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych z podziałem na: sygnalizację automatyczną oraz wzbudzaną ręcznie 



Sygnalizacja automatyczna



Sygnalizacja ręczna

*Standardy dostępności –
przejścia dla pieszych:*

- obniżony krawężnik
- fakturowe oznaczenia nawierzchni – faktura ostrzegawcza typu B

Nadal największym mankamentem przejść dla pieszych w Koninie jest brak obniżonego krawężnika do poziomu, który gwarantowałby łatwy przejazd, np. wózkiem inwalidzkim. Zdarza się także, iż krawężnik obniżony do obowiązującego poziomu znajduje się tylko z jednej strony przejścia dla pieszych. Przejście jest wobec tego niedostępne dla osób, które bariery takiej nie są w stanie samodzielnie pokonać. Temu zagadnieniu poświęcono wiele uwagi w poprzednim, ogólnym

Raporcie o dostępności architektonicznej miasta Konina z lutego 2019 roku. Trzeba jednak podkreślić, że bardzo niski krawężnik jest podstawowym warunkiem dostępności całego przejścia dla pieszych. Dlatego w ogólnym podsumowaniu, to właśnie to kryterium decydowało o dostępności.

Przejście dostępne  → 45 %

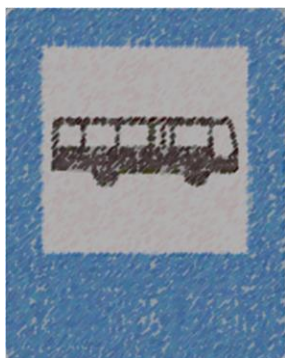


Przejście niedostępne  → 55 %



4. Analiza dostępności architektonicznej – cd.

Przystanki komunikacji miejskiej




W przypadku przystanków komunikacji miejskiej słowem bardziej odpowiednim będzie słowo „dostosowanie” niż „dostępność”. Praktycznie prawie każdy przystanek jest dostępny w szerokim rozumieniu tego słowa. Kluczowe pytanie brzmi, czy przystanek jest także dostosowany? I właśnie pod tym kątem przebadano **44** elementy miejskiej architektury, jakimi są wiaty przystankowe, co pokazują pytania ankietowe:

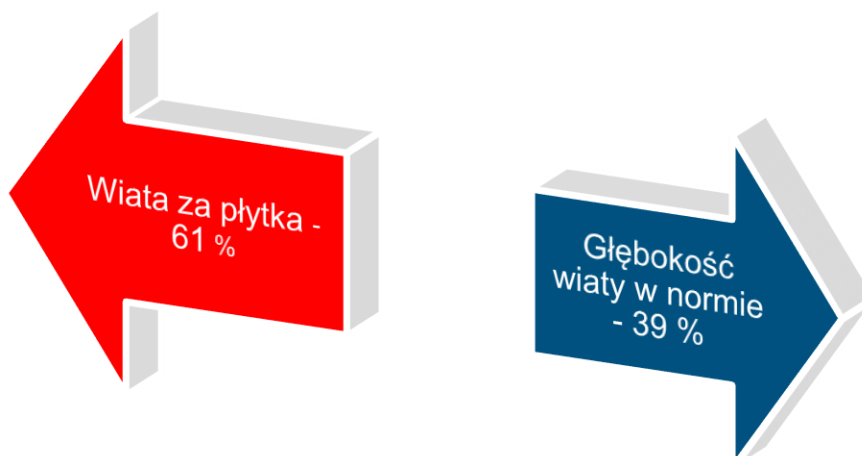
Występujące bariery:


b) na przystankach komunikacji miejskiej (MZK):

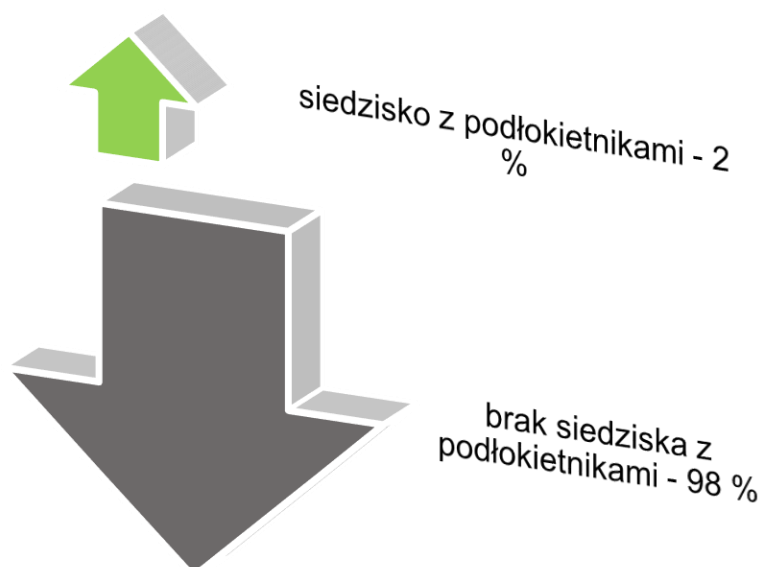
- tak **nie** głębokość wiaty min. **150 cm**,.....
- tak **nie** siedziska z podłokietnikami,.....
- tak **nie** kontrastowe oznaczenia szklanych osłon wiaty,.....
- tak **nie** FON,.....
- tak **nie** rozkład jazdy dla OzN na wysokości max: **90 cm - 110 cm**,.....
- tak **nie** droga rowerowa koliduje z ruchem pasażerów.....


W odróżnieniu od przejść dla pieszych na przystankach komunikacji miejskiej nie wyodrębnia się jednego, kluczowego elementu, który świadczyłby o dostosowaniu (dostępności) przystanku. Składa się na to szereg składników, które w konsekwencji czynią (lub nie) przystanek dostosowanym do osób ze szczególnymi potrzebami, z uwzględnieniem głównie osób z niepełnosprawnościami i seniorów.

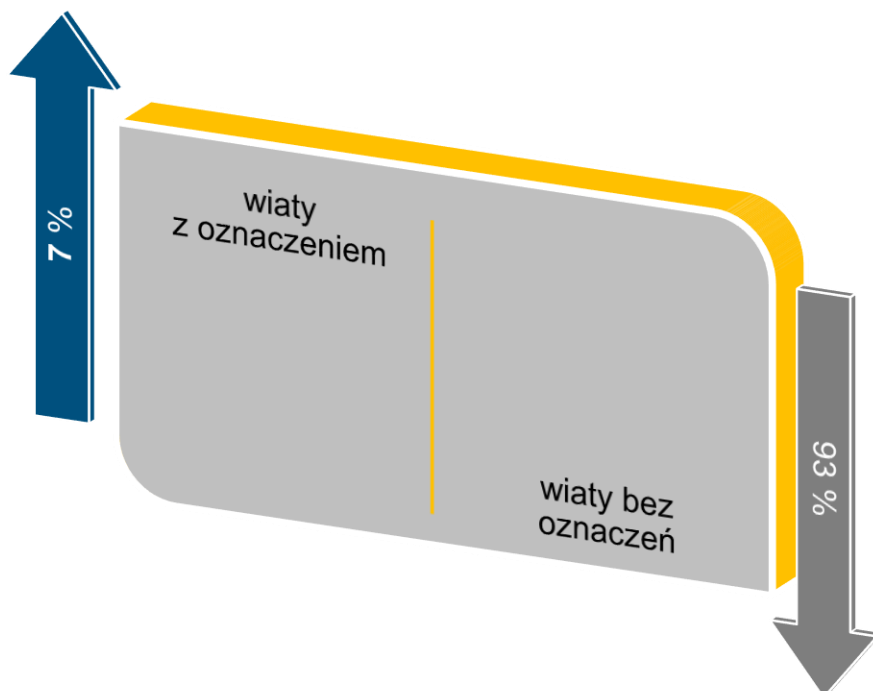
tak, pierwszym składnikiem, który został ujęty w badaniu dostępności wiaty przystankowej była jej głębokość, przy czym, zgodnie ze **Standardami dostępności**, to minimum wynosi 150 centymetrów. Przedstawia to poniższa grafika .



Następną rzeczą, która składa się na dostosowanie wiaty przystankowej jest siedzisko z podłokietnikami. Tego typu siedzisko montowane jest tylko w nowych przystankach, zatem procentowo wygląda to następująco .



Elementem tworzącym dostosowanie wiaty do wymagań osób ze szczególnymi potrzebami są oznaczenia szklanych osłon. Są to najczęściej kontrastowe paski o szerokości 10 cm umieszczone na wysokości 140 i 160 cm. Procent przystanków posiadający ten detal pokazuje [grafika](#) .



innym wskaźnikiem dostosowania przystanku są fakturowe oznaczenia nawierzchni (FON). Na obszarze Starówki i terenów przylegających występują incydentalnie,

FON

• 2 %

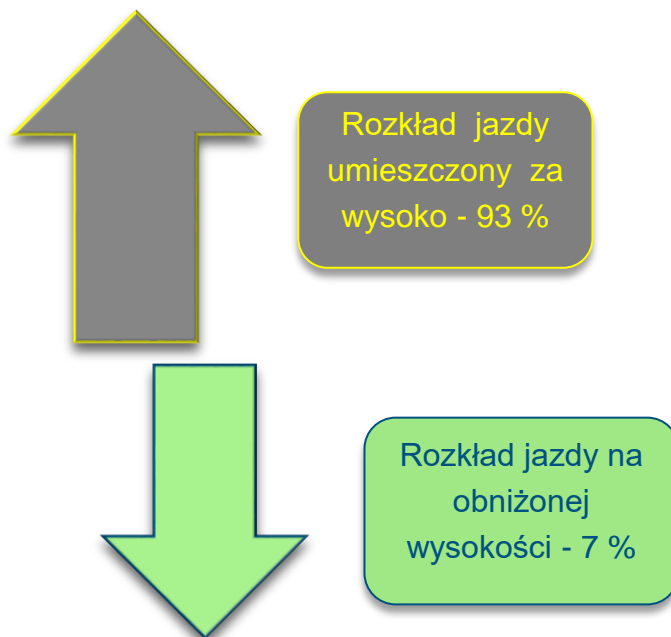
w jednym miejscu, tj. przy przystanku autobusowym na ulicy Wał Tarejwy.


Brak FON • 98 %




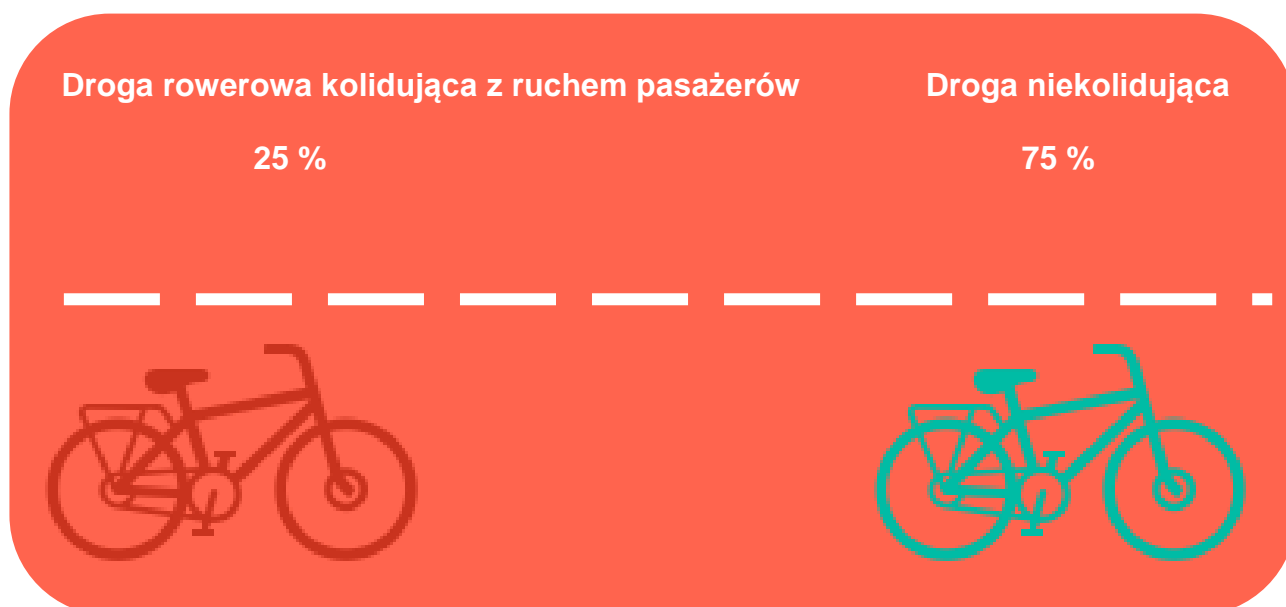
Kolejnym elementem, który wzięto pod uwagę przy dostosowaniu wiaty przystankowej jest wysokość montażu

rozkładu jazdy. Dobrą praktyką stosowaną w Koninie od wielu lat było umieszczanie drugiego rozkładu jazdy na obniżonej wysokości. Przyjęto, że jest to poziom od 90 do 110 centymetrów. Taka wysokość gwarantuje osobom niskiego wzrostu, dzieciom oraz osobom na wózkach swobodę odczytu rozkładu jazdy.



Przedstawia to [grafika](#) .

W związku z rozbudową drogowej sieci rowerowej w badaniu wzięto także pod uwagę miejsca potencjalnie niebezpieczne, czyli krzyżowanie się ruchu pasażerów z drogą rowerową w obrębie wiaty przystankowej. Istotne jest takie planowanie ruchu rowerowego, by nie kolidował z ruchem osób będących na lub zbliżających się do przystanku autobusowego. Warto tu wspomnieć, że nie przy każdym przystanku taka droga rowerowa przebiega, jednak w badaniu ujęto wszystkie przystanki, także te, przy których drogi rowerowej nie ma. Pokazuje to kolejna [grafika](#) .



Spośród wielu elementów, które składają się na dostosowanie przystanków komunikacji

Standardy dostępności – przystanki komunikacji miejskiej:

- głębokość wiaty
- siedziska z podłokietnikami
- oznaczenia osłon
- fakturowe oznaczenia nawierzchni
- potencjalne miejsce kolizji
- czytelny rozkład jazdy na odpowiedniej wysokości

miejskiej, trudno jest wyodrębnić jeden determinujący dostępność wiaty. Jednak szczególnie ważny jest rozkład jazdy: na odpowiedniej wysokości, drukowany dużą bezszeryfową czcionką, z zachowaniem najprostszego kontrastu. Przekaz tej podstawowej informacji jest warunkiem koniecznym dostosowania przystanków komunikacji miejskiej do obowiązującego standardu. Tak samo ważny jest drugi rozkład jazdy na obniżonej wysokości (90-110 cm). W wielu miejscach przystanek komunikacji miejskiej, to tylko miejsce oczekiwania na przyjazd autobusu: bez wiaty z zadaszeniem, bez miejsc siedzących, bez niezbędnej infrastruktury. Jak już wcześniej wspomniano, na pełne dostosowanie przystanków komunikacji miejskiej składa się szereg elementów – każdy z nich odgrywa ważną rolę, przewidzianą dla niego w procesie projektowania uniwersalnego. Pominięcie choćby jednego z nich stwarza barierę, z pozoru niezauważalną, jednak dla osób ze szczególnymi potrzebami przesądzającą o użyteczności takiego miejsca. Dlatego ogólne

podsumowanie dostosowania przystanków autobusowych wygląda następująco:

Przystanek dostosowany - 7 %

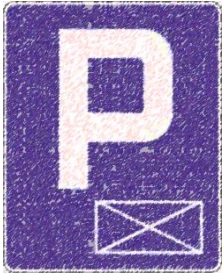


Przystanek niedostosowany - 93 %



4. Analiza dostępności architektonicznej – cd.

Miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami



Na podstawie obowiązujących przepisów każdy parking powinien posiadać wyznaczone miejsca dla osób z niepełnosprawnością. Szczególnie miejsca takie powinny znajdować się przy obiektach użyteczności publicznej, możliwie blisko wejścia (maksymalnie 10 metrów). Miejsca postojowe powinno być także prawidłowo oznaczone:



znakiem poziomym oraz znakiem pionowym, posiadać określone wymiary, być pozbawione barier, a ich ilość powinna być zgodna ze **Standardami dostępności**. Elementy te zostały wyszczególnione

w badaniu. Sprawdzono **22** parkingi, opierając się na ankietowych pytaniach:


Występujące bariery:

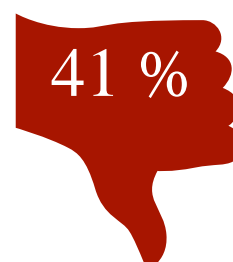
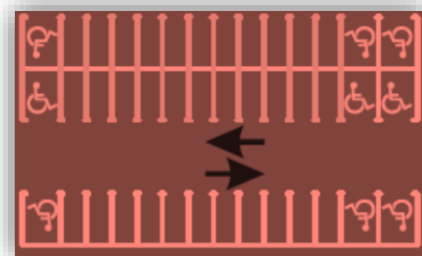
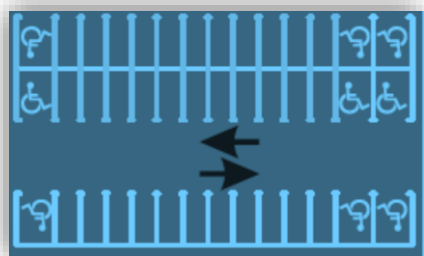
b) na parkingach:

- tak **nie** miejsca dla OzN,
- tak **nie** oznaczone znakiem pionowym,.....
- tak **nie** oznaczone znakiem poziomym,.....
- tak** **nie** występuje bariera: krawężnik, ażurowe podłoże, wyjazd kolizyjny
(właściwe podkreślić)
- tak **nie** miejsce jest wymiarowe (5,0 m ÷ 3,6 m),.....
- tak **nie** ilość miejsc parkingowych zgodna ze Standardami (patrz: tabela):

<u>Całkowita ilość stanowisk parkingowych</u>	<u>Minimalna ilość stanowisk postojowych</u>
1 do 5	---
6 do 15	1
16 do 40	2
40 do 100	3
Powyżej 100	4% (ogólnej liczby stanowisk)

Po pierwsze sprawdzono, czy na parkingach są wyznaczone miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnością. I tak, na 22 parkingi, 9 z nich w ogóle nie posiadało stanowiska przeznaczonego dla osoby ze szczególnymi potrzebami.

Przedstawia to poniższa **grafika** .



Kolejne graficzne zestawienia przedstawiają procent oznaczonych miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością. Dotyczy to dwóch rodzajów oznaczeń: pionowych oraz poziomych.

Oznakowanie pionowe:



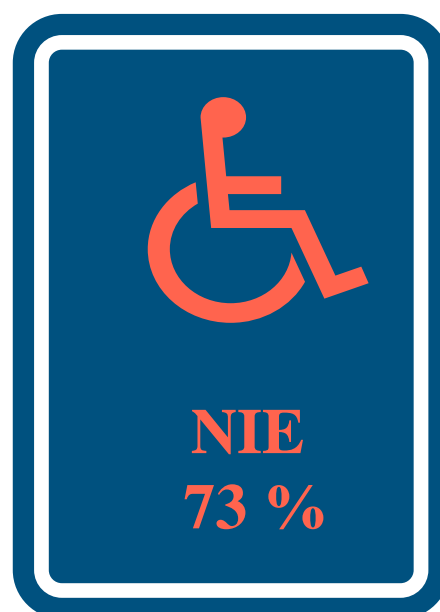
TAK – 55 %





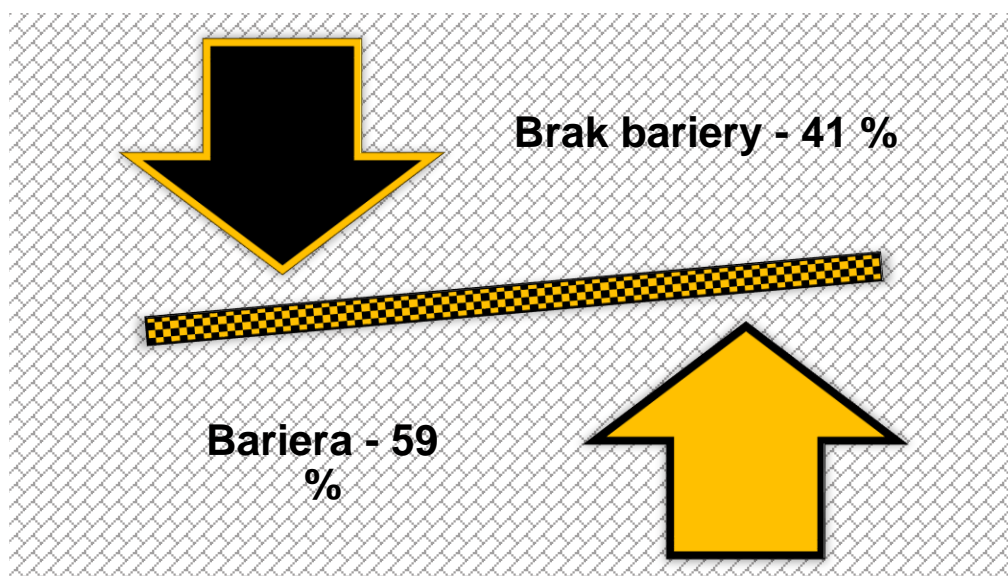
NIE – 45 %




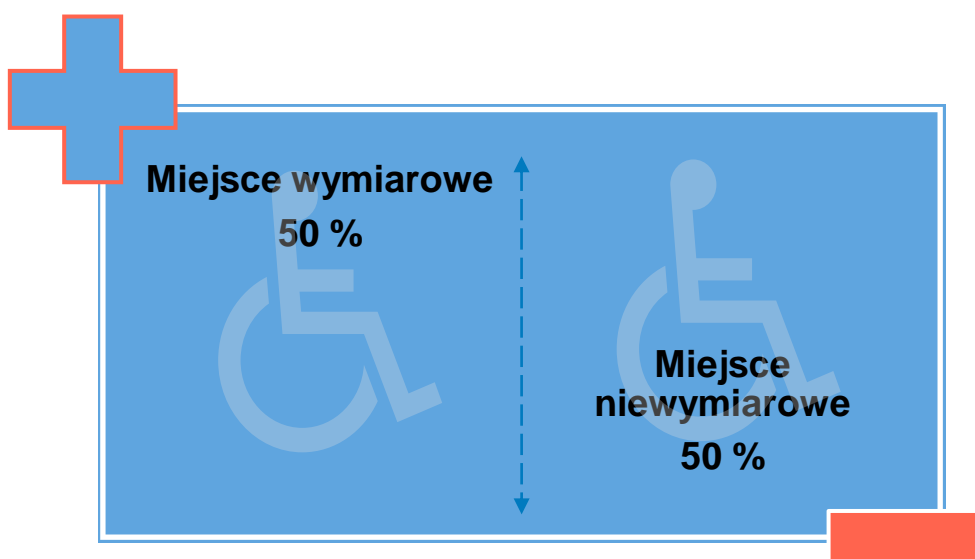
Oznakowanie poziome:




Oznakowanie, to tylko jeden z elementów miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością. Kolejnym są bariery, które praktycznie uniemożliwiają dostępność miejsca postojowego. Wśród takich barier są między innymi: wysoki krawężnik, ażurowe podłoże lub kolizyjny wyjazd z parkingu. Na badanych parkingach wspomniane bariery występowały w przeważającej części. Pokazuje to kolejna  grafika .

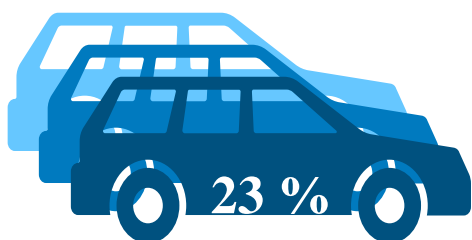


Niewymiarowe miejsca postojowe (najczęściej za małe), to następny z serii mankamentów złego, czyli niedostosowanego, a w konsekwencji niedostępnego miejsca dla osób z niepełnosprawnością. Prawidłowy wymiar, który wynika z obowiązujących przepisów, to co najmniej 5 metrów długości i 3 metry 60 centymetrów szerokości. Na 22 przebadane parkingi miejskie w St. Koninie rozkład miejsc o prawidłowych wymiarach i tych, które nie spełniają normy jest równy. Przedstawia to kolejna [grafika](#) .

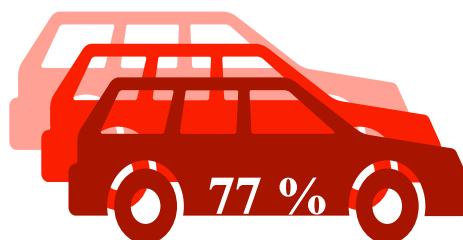


Ostatnim kryterium dostępności miejsca postojowego dla osoby z niepełnosprawnością na miejskich parkingach był pomiar dotyczący ilości miejsc przewidzianych właśnie dla osób ze szczególnymi potrzebami. Ilości te zostały określone w Standardach dostępności, ujęte w ankiecie (patrz str. 9 i 23), a poniższa [grafika](#)  obrazuje wynik badania:

Ilość miejsc zgodna:



Ilość miejsc niezgodna:



Dobrze oznakowane miejsce, brak jakichkolwiek barier, a przede wszystkim wyznaczenie miejsca postojowego dla osoby z niepełnosprawnością, to podstawowe zasady dostępnego parkingu. Wiele z tych elementów, jak wynika z badania, jest pomijanych i nieuwzględnianych. Dla osoby ze szczególnymi potrzebami pominięcie którejkolwiek części składowej, wynikającej z przyjętych norm, jest barierą i świadczy o niedostępności miejsca. Szczególną trudnością jest tu brak wyznaczonego miejsca postojowego na ogólnodostępnym parkingu, jego złe oznakowanie oraz zbyt mała ilość miejsc dla osób z niepełnosprawnością. Tym samym poruszanie się po mieście jest jeszcze bardziej skomplikowane, trudno bowiem sobie wyobrazić, że osoba z niepełnosprawnością szukać będzie miejsca do zaparkowania pojazdu w dużej odległości od miejsca docelowego. Zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego wszystkie elementy miejsca postojowego dla osoby ze szczególnymi potrzebami powinny zostać uwzględnione, by miejsce takie odpowiadało przyjętym normom. Dlatego w ogólnym podsumowaniu dostępność miejsc postojowych dla OzN w rejonie Starego Konina wygląda następująco:

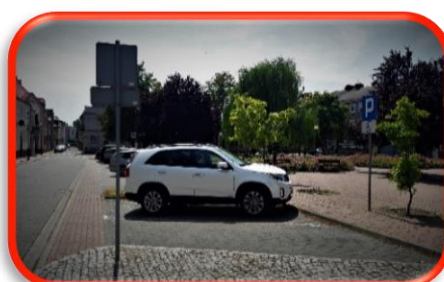
*Standardy dostępności –
miejsca postojowe:*

- wyznaczenie miejsca
- oznakowanie pionowe i poziome
- brak barier
- prawidłowe wymiary
- odpowiednia ilość miejsc

Parking dostępny – 23 %

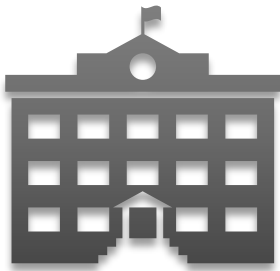


Parking niedostępny – 77 %



4. Analiza dostępności architektonicznej – cd.

Obiekty użyteczności publicznej



Projektowane uniwersalne nie ogranicza się wyłącznie do zewnętrznej przestrzeni miejskiej. Jego integralną częścią jest także dobrze zaprojektowany, a w konsekwencji zbudowany obiekt/budynek, z którego na co dzień korzystają ludzie: zarówno pracownicy, jak i petenci urzędów, klienci instytucji publicznych, banków, pacjenci zakładów opieki zdrowotnej, uczniowie szkół itp.

Na obiekt spełniający wymogi dostępności składa się szereg komponentów: od wejścia, poprzez informację, korytarze, biura, toalety, szatnie, schody, windy, oznakowania, pętle indukcyjne, słowem – te wszystkie duże rzeczy widoczne na pierwszy rzut oka, ale też pozornie niezauważalne detale, które stanowią (bądź nie) o dostępności obiektu.

W przeprowadzonym badaniu **8** obiektów użyteczności publicznej wzięto pod uwagę elementy kluczowe dla dostępności budynków, wynikające z [Wytycznych projektowania bez barier](#), co pokazuje wycinek ankiety i zawartych w niej pytań:


Występujące bariery w budynkach użyteczności publicznej:

wejście - bariera w postaci: schodów/wysokiego progu/stopnia/

brak podjazdu/pochylni dla wózków (właściwe podkreślić),

tak **nie**

- tak** **nie** drzwi wejściowe o szerokości min. 90 cm,
- tak** **nie** wysokość progu w drzwiach maks. wysokość: 2 cm
- tak** **nie** oznakowania dla OzN,
- tak** **nie** toalety przystosowane dla OzN,
- tak** **nie** winda


Jedną z pierwszych barier, która uniemożliwia dostęp do obiektu jest samo wejście, a najczęściej występującą przeszkodą są: schody i/lub bardzo wysoki próg, brak podjazdu, pochylni, czy podnośnika przyschodowego. Wynik przeprowadzonego badania przedstawia **grafika** .

• Wejście do obiektu pozbawione bariery



• Bariera przy wejściu do obiektu



Następnym kryterium, które świadczy o dostępności jest szerokość drzwi wejściowych. Za niezbędne minimum przyjmuje się 90 centymetrów w świetle otwartych drzwi. I ta wartość może niekiedy okazać się zbyt mała, na przykład dla osoby, która prowadzi bliźniaczy wózek dziecięcy, czy też dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim z idącym obok psem przewodnikiem. Warto zatem w projektach uwzględniać jak najszersze wejścia do obiektu. Dostosowanie tego elementu, jakim są szerokie drzwi wejściowe przedstawia kolejna **grafika** .

Drzwi o prawidłowej szerokości



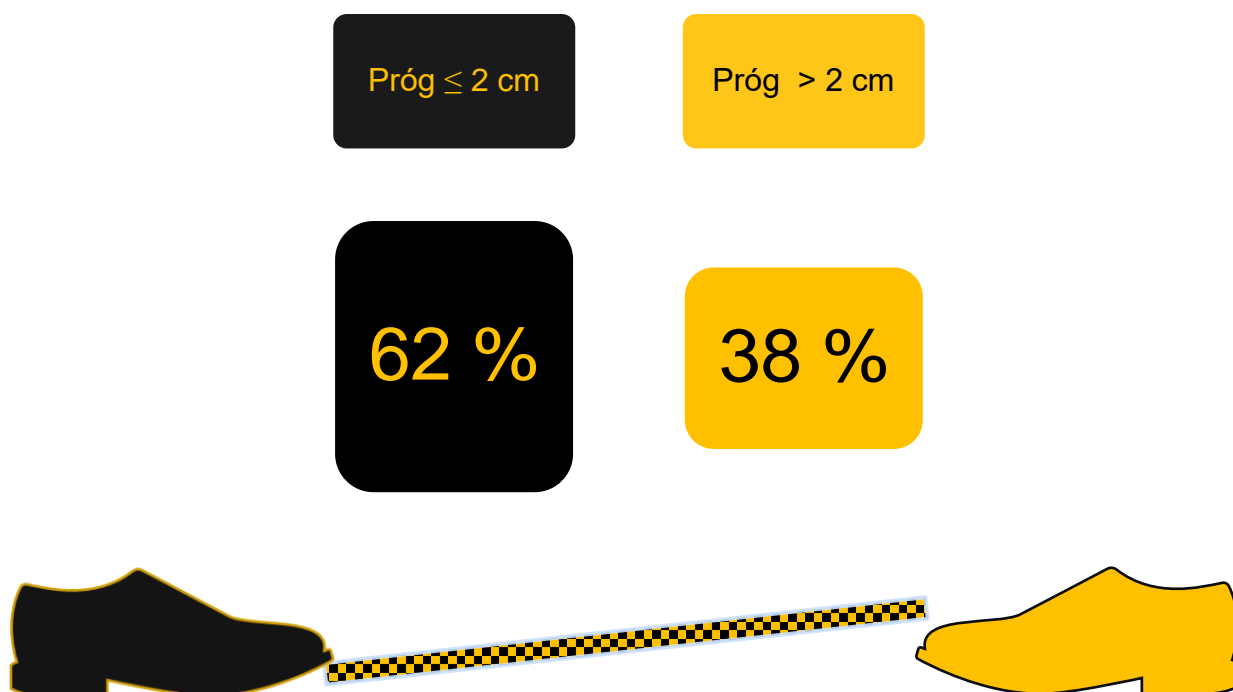
62 %

Drzwi zbyt wąskie



38 %

Często występującą barierą w obszarze drzwi wejściowych jest ich próg. Idealnym rozwiązaniem są drzwi tego rodzaju barier pozbawione, najlepiej automatycznie otwierane i prawidłowo oznakowane. Przepisy dopuszczają próg w głównych drzwiach wejściowych, jednak nie wyższy niż 2 cm. Pod tym też kątem dokonano kolejnego pomiaru w ośmiu monitorowanych obiektach, co obrazuje [grafika](#).

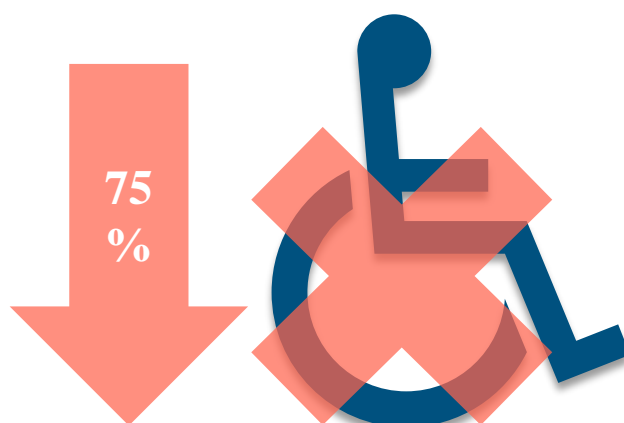


Elementem, a właściwie zbiorem elementów, którego dość często brakuje w budynkach użyteczności publicznej są prawidłowe oznaczenia, znaki informacyjne. Ich rolą jest pomoc osobom w prawidłowym poruszaniu się na terenie obiektu. Brak tych elementów znacznie obniża orientację w budynku, a komunikacja może być (i najczęściej jest) zakłócona, co sprawia, że osoba ze szczególnymi potrzebami może poruszać się z trudnością. Dostępność obiektów użyteczności publicznej właśnie pod kątem, czyli oznaczeń przedstawia kolejna [grafika](#).

Obiekty oznaczone:




Obiekty bez oznaczeń:

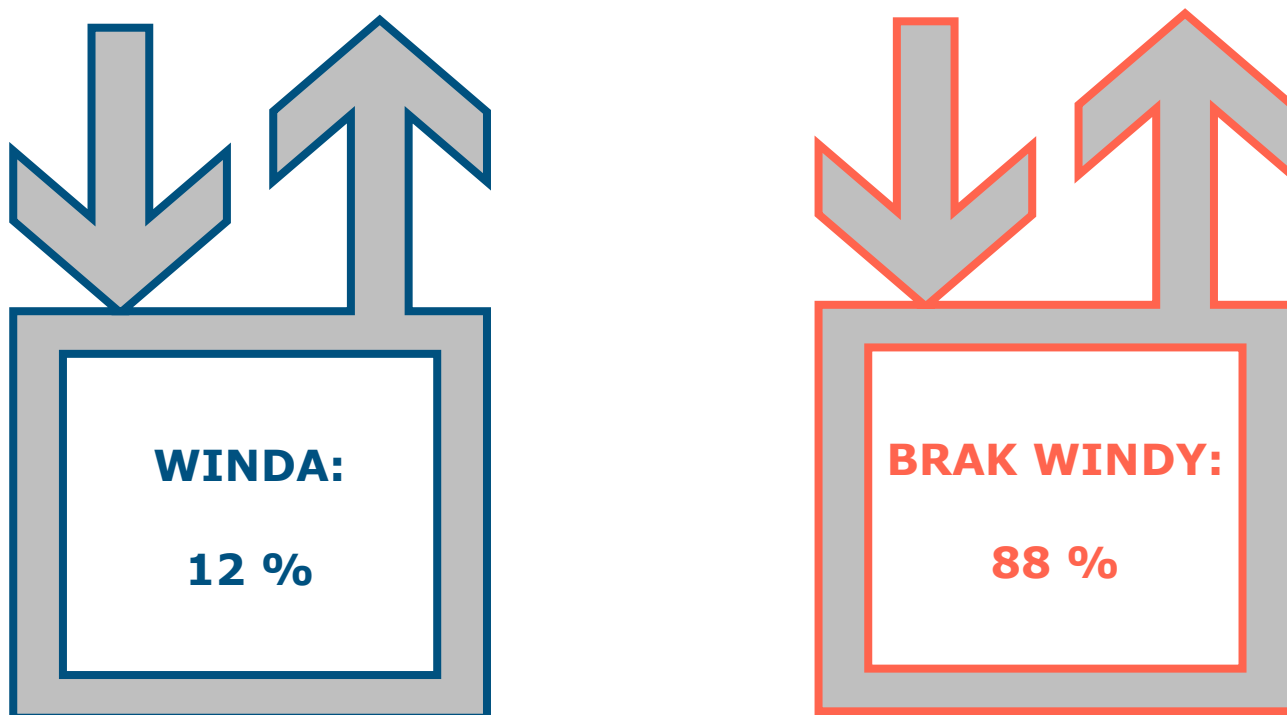


Jednym z najważniejszych komponentów dostosowanego obiektu użyteczności publicznej jest toaleta dla osób z niepełnosprawnością. Odpowiedniej szerokości drzwi wejściowe, wyłącznik światła na obniżonej wysokości (ewentualnie światło automatyczne), przestrzeń manewrowa wewnątrz WC, niezabudowana umywalka, bateria, którą można uruchomić niezależnie od stopnia niepełnosprawności (najlepiej automatyczna), lustro ustawiane pod odpowiednim kątem, miska ustępowa i dobrze zamontowane poręcze, spłuczka, czy kontrastowa kolorystyka – wszystkie te elementy stanowią o dostosowaniu, a w konsekwencji o pełnej dostępności. Jednak w badaniu jako kryterium dostępności przyjęto samą możliwość skorzystania z toalety: dostępne wejście, poręcze przy misce ustępowej, przestrzeń manewrową w WC, umywalkę. Wynik przeprowadzonego badania pokazuje [grafika](#).



Ostatnim badanym elementem w sekcji # obiekty użyteczności publicznej była winda. To składnik niezbędny w wielokondygnacyjnych budynkach, lecz – jak pokazuje wynik przeprowadzonego badania w ośmiu obiektach – dość rzadko występujący. Jego brak, to olbrzymi dyskomfort dla osób z niepełnosprawnością ruchową, dla seniorów, dla opiekunów z dziećmi itp. W efekcie jakość usług urzędu/szkoły/biblioteki itp. spada powodując, iż konieczne jest stosowanie rozwiązań alternatywnych, nie zawsze dobrych, nierzadko nikogo niezadawalających. Pomiar wypada na niekorzyść przebadanych instytucji, mieszczących się na kilku kondygnacjach lub na poziomie +1.

Przedstawia to  grafika.



W badaniu pominięto pętle indukcyjne, oznaczenia dotykowe (zarówno w ogólnym opisie, jak i w alfabecie Braille'a), możliwość wejścia do obiektu z psem przewodnikiem itp. Szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w Deklaracji dostępności, która jest zamieszczona na stronie [www.konin.pl](http://www.konin.pl/index.php/deklaracja-dostepnosci.html) (<http://www.konin.pl/index.php/deklaracja-dostepnosci.html>). Znajdują się tam pełne opisy obiektów, w których mieszczą się poszczególne wydziały Urzędu Miejskiego w Koninie. Podobne Deklaracje dostępności pojawiły się na stronach internetowych podmiotów publicznych, będących jednostkami



organizacyjnymi miasta oraz na stronach spółek miejskich. Jest to wymóg, wynikający z Ustawy o dostępności cyfrowej stron internetowych oraz aplikacji mobilnych podmiotów

Wytyczne projektowania bez barier – obiekty użyteczności publicznej:

- bariera przy wejściu
- drzwi wejściowe
- oznaczenia
- toalety
- winda

publicznych. We wspomnianej Deklaracji w sekcji „dostępność architektoniczna” zawarty jest opis dotyczący ułatwień dla osób ze szczególnymi potrzebami. Nie jest też tajemnicą, iż obiekty, w których znajduje się Urząd Miejski w Koninie są pod względem dostępności architektonicznej niedostatecznie dostosowane. Szczególnie mowa tu o budynku przy ulicy Wojska Polskiego i Urzędzie Stanu Cywilnego. Także obiekt, w którym mieszczą się miejskie spółki (PGKiM, MZK) przy ulicy M. Dąbrowskiej nie spełnia nawet podstawowych kryteriów dostępności. Mowa tu o barierach szczególnie uciążliwych dla osób z niepełnosprawnością ruchową. Są to przede schody/

wysoki stopień, wąskie drzwi z progiem przekraczającym 2 cm, brak oznaczeń, brak pętli indukcyjnej, brak dostosowanych toalet (często zamykanych na klucz) itd.

Jednak w określeniu ogólnej dostępności budynku (lub jej braku) posłużył w badaniu jeden decydujący czynnik – wejście do obiektu. Przedstawia to  grafika .

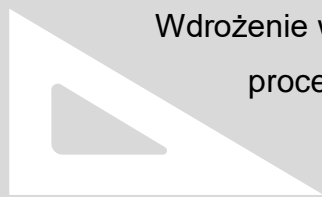


Obiekt dostępny – 50 %



Obiekt niedostępny – 50 %

5. Zakończenie

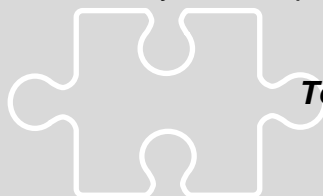


Wdrożenie w życie zasad projektowania uniwersalnego jest procesem. Jest to proces czasochłonny, ale widoczne efekty projektowania uniwersalnego zaczynają się pojawiać w miejskiej przestrzeni. Dostosowane przejścia dla pieszych, czy lepsze i przestronniejsze wiaty przystankowe są faktem. Ciągi piesze i pieszo-rowerowe także. Zdecydowanie najgorzej jest z obiektami użyteczności publicznej. Ich stare konstrukcje, zaprojektowane w innej epoce, która nie dostrzegała osób ze szczególnymi potrzebami, wymagają licznych nowych rozwiązań, najczęściej bardzo kosztownych. Jednak to właśnie uniwersalne projektowanie, które nie pomija żadnej osoby (niezależnie od wszystkich jego cech) jest koniecznością i z dzisiejszej perspektywy - czymś oczywistym. Jest też wymogiem naszych czasów.

Niestety, można także popełnić wiele błędów przy projektowaniu. By do tego nie doszło należy stosować obowiązujące *Standardy* i *Wytyczne*, bowiem to one w sposób przejrzysty i kompletny oferują prawidłowe rozwiązania, pokazują w jaki sposób zniwelować barierę, jak unikać błędów. Pomocne mogą okazać się tu dwie ustawy z 2019 roku: cyfrowa i dostępnościowa, które wkomponowują się (od strony prawnej) w idee projektowania uniwersalnego.



Ostatecznie działania te mają służyć niwelowaniu barier: architektonicznych, cyfrowych, komunikacyjno-informacyjnych. Wymaga to i będzie wymagać długiej pracy, niejednokrotnie sporych nakładów pieniężnych rozłożonych w czasie, ale dopiero skoordynowanie wszystkich tych zależnych od siebie czynników powinno przynieść oczekiwany efekt w postaci dostępności przestrzeni publicznej.



Tomasz Gilewski – Koordynator ds. dostępności UM w Koninie

wielkie podziękowania za pracę przy badaniu dostępności Starówki składam Panu Mirosławowi Jonasowi – byłemu pracownikowi Centrum Organizacji Pozarządowych w Koninie