



# **RAPORT Z REALIZACJI ZADANIA WITOMINO BEZ GRANIC**

**- weryfikacja dostępności dzielnicy  
Witomino – Radiostacja obszar 2  
do potrzeb osób z niepełnosprawnością**

**TERMIN REALIZACJI: 8.10.2015 – 31.12.2015**

**Fundacja Podróże bez Granic**

Jolanta Anna Urbańska

Marta Ostrowska

Projekt współfinansowany ze środków Gminy Miasta Gdynia.



SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ 1. METODOLOGIA .....	3
1. ZAŁOŻENIA PROJEKTÓW .....	3
2. OBSZAR PODLEGAJĄCY BADANIU .....	4
3. ZREALIZOWANE SPACERY .....	5
CZĘŚĆ 2. WNIOSKI.....	7
1. NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY .....	8
a) CIĄGI PIESZE I ICH WYPOSAŻENIE.....	8
b) MIEJSCA PARKINGOWE .....	24
c) BUDYNKI .....	27
d) TERENY REKREACYJNE .....	31
e) KOMUNIKACJA MIEJSKA .....	33
2. ELEMENTY CHARAKTERYSTYCZNE DLA BADANEGO OBSZARU .....	36
a) MIEJSCA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	36
b) POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA I OŚWIETLENIE .....	38
c) INNE KWESTIE WAŻNE DLA MIESZKAŃCÓW .....	39
d) FORMULARZ OCENY SPACERU – KOMPILACJA ODPOWIEDZI UCZESTNIKÓW .....	40
CZĘŚĆ 3. ZAŁĄCZNIKI .....	44
1. WZÓR KARTY ALERTU .....	44
2. WZÓR FORMULARZA OCENY SPACERU .....	46



## CZĘŚĆ 1. METODOLOGIA

### 1. ZAŁOŻENIA PROJEKTÓW

Projekt „Witomino bez Granic - weryfikacja dostępności dzielnicy Witomino – Radiostacja obszar 2 do potrzeb osób z niepełnosprawnością” był realizowany w okresie 8.10.2015 – 31.12.2015 przez Fundację Podróże bez Granic.

Celem projektu była integracja i aktywizacja społeczna osób z niepełnosprawnością, o różnym stopniu i rodzaju niepełnosprawności oraz przeprowadzenie przez nie weryfikacji dostępności dzielnicy Witomino Radiostacja obszar 2 wykorzystując model partycypacji społecznej.

Biorąc udział w integracyjno – badawczych spacerach osoby z niepełnosprawnością wraz z grupą wspierających ich asystentów miały obserwować, weryfikować i opisać dostępność przestrzeni miejskiej. Osoby z niepełnosprawnością brały udział w projekcie nie w charakterze wolontariuszy, ale ekspertów, którzy posiadają największą wiedzę odnośnie potrzeb i oczekiwać w zakresie dostępności i dostosowania przestrzeni do potrzeb osób o różnym rodzaju niepełnosprawności. Jak również z racji własnych ograniczeń posiadają bogate doświadczenie i najbardziej kompleksowy zasób informacji odnośnie barier występujących w przestrzeni publicznej.

W projekt zostało zaangażowanych w sumie 12 osób z niepełnosprawnością, w tym osoby poruszające się na wózkach aktywnych - samodzielnie, bez wsparcia asystenta, osoby poruszające się na wózkach manualnych - przy wsparciu asystenta, osoba poruszająca się na wózku elektrycznym, osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi korzystające z pomocy psów serwisowych, osoby poruszające się o kulach, osoby niedowidzące, osoba głęboko niedowidząca poruszająca się o lasce/ z psem przewodnikiem, osoba niedosłysząca, osoba z zaburzeniami zachowania, osoba z niepełnosprawnością sprzężoną łączącą słabe widzenie z niepełnosprawnością ruchową.

W sumie w ramach projektu zrealizowano 8 spacerów. Spacery odbyły się pomiędzy 10 października a 22 listopada 2015. Po zakończeniu każdego ze spacerów osoby spacerujące odpowiedzialne były za przygotowanie Formularza Oceny Spaceru opisującego każdy spacer oraz naniesienie zauważonych problemów na mapę [www.naprawmyto.pl](http://www.naprawmyto.pl).

Po zrealizowaniu wszystkich spacerów, na podstawie Formularzy oraz naniesionych na mapę alertów został opracowany niniejszy raport, którego celem jest uwidocznienie zgłoszonych potrzeb i problemów, aby były one sukcesywnie naprawiane i eliminowane zarówno na badanych obszarach, ale także w innych dzielnicach Gdyni. Ponadto, zebrane wnioski z realizowanych spacerów mają także posłużyć do zwiększenia dostosowania i dostępności przestrzeni publicznej do potrzeb różnych grup mieszkańców, zwiększanie jakości ich życia i satysfakcji z mieszkania na wskazanym obszarze.

Przygotowany w ramach projektów raport odpowiadać ma nie tylko na pytania odnośnie architektonicznego dostosowania dzielnicy, ale zbiera także opisane w Formularzach Oceny Spaceru potrzeby "miękkie" mieszkańców badanego obszaru o różnym stopniu i rodzaju niepełnosprawności.



## 2. OBSZAR PODLEGAJĄCY BADANIU

W ramach projektu „Witomino bez Granic – obszar 2” badaniu został poddany obszar dzielnicy Witomino Radiostacja znajdujący się w obrębie ulic:

- a) Małokackiej - od skrzyżowania z Rolniczą do początku terenów rekreacyjnych (do ul. Narcyzowej przy Rodzinnych Ogrodach Działkowych),
- b) Rolniczej - od skrzyżowania z Małokacką do linii granicznej obszarów zielonych,
- c) Narcyzowej - od skrzyżowania z Małokacką przy Rodzinnych Ogrodach Działkowych wzdłuż linii granicznej obszarów leśnych.

Weryfikacja objęła swoim zasięgiem wszystkie ulice wewnątrz wyznaczonych obszarów wraz z weryfikacją ulic granicznych włącznie – większość z ulic weryfikowana była więcej niż raz, przez różne grupy osób spacerujących, o różnych porach dnia.

Poniżej zamieszczamy mapy badanych obszarów, a także mapy zawierające wszystkie trasy zrealizowanych spacerów.

### MAPA



### 3. ZREALIZOWANE SPACERY

W ramach projektu, zgodnie z założeniami, zostało przeprowadzonych 8 spacerów, w tym 2 spacery moderowane przez mieszkańców dzielnicy, z których jeden zrealizowany po zmierzchu. Spacery zostały przeprowadzone w okresie od 10 października do 22 listopada.

Osoby z niepełnosprawnością spacerowały w zespołach 2-4 osobowych. W przypadku gdy zespoły spacerowały równolegle, osoby podzielone były w taki sposób, aby były one jak najbardziej zróżnicowane pod kątem niepełnosprawności tj. w każdym zespole była osoba poruszająca się na wózku/ o kulach i osoba z inną niepełnosprawnością (osoba niedowidząca/niedosłyszająca).

Każdej grupie towarzyszył asystent, który odpowiedzialny był za spisywanie obserwacji osób spacerujących, dokumentację fotograficzną, a także wsparcie osób z niepełnosprawnością w momencie, gdy było to niezbędne na przykład przy przemieszczaniu się lub pokonywaniu napotkanych barier architektonicznych.

W spacerach w sumie wzięło udział 12 osób z niepełnosprawnością, w tym

- 3 osoby poruszające się na wózkach - samodzielnie, bez wsparcia asystenta,
- 2 osoby poruszające się na wózku - przy wsparciu asystenta,
- 1 osoba poruszająca się na wózku elektrycznym,
- 2 osoby poruszające się o kulach,
- 1 osoba niedowidząca,
- 1 osoba głęboko niedowidząca poruszająca się o lasce/ z psem przewodnikiem,
- 1 osoba niedosłyszająca,
- 1 osoba z niepełnosprawnością sprzężoną łączącą słabe widzenie z niepełnosprawnością ruchową.

Dwóm osobom w wymienionej grupie towarzyszyły psy asystujące, które zgodnie z Ustawą o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, są definiowane jako narzędzie rehabilitacyjne służące podniesieniu poziomu samodzielności i niezależności życiowej osób z niepełnosprawnością, co w konsekwencji prowadzi do podniesienia jakości życia tychże osób. W tym kontekście dla skutecznego projektowania przestrzeni publicznej dostępnej dla wszystkich, w tym przyjaznej osobom z niepełnosprawnościami, niezbędne jest uwzględnienie specyficznych elementów dostosowania tej przestrzeni tak, aby stworzyć warunki optymalne dla maksymalnej efektywności pracy psów wspierających osoby z niepełnosprawnościami w każdym wymiarze ich aktywności społecznej, zawodowej, czy w rekreacji lub wypoczynku.

3 osoby z niepełnosprawnością stanowili przedstawiciele Fundacji: Jolanta Anna Urbańska – koordynator merytoryczny projektu, a także Grzegorz Wojak i Artur Labudda, którzy wzięli udział w spacerach w charakterze wolontariuszy. Dodatkowo, jednym z asystentów była Marta Ostrowska, koordynator finansowy projektu, biorąca udział w spacerach w charakterze wolontariusza. Podczas spacerów była ona odpowiedzialna za moderowanie spacerów, ale także za kompleksowe prowadzenie dokumentacji fotograficznej zadania.



Pozostałe osoby biorące udział w spacerach otrzymywały w ramach projektu wynagrodzenie, ze względu na czas jaki poświęciły spacerom i opracowywaniu wniosków, ale także fakt, iż występowali oni w charakterze ekspertów, których wiedza, doświadczenie i obserwacje były niezbędne i kluczowe do zebrania danych i opracowania niniejszych wniosków.

Wśród osób z niepełnosprawnością było 3 mieszkańców dzielnicy Witomino. Mieszkańcy dzielnicy mieli zgodnie z założeniem projektu nie tylko wskazywać bariery obserwowane w dzielnicy, ale przede wszystkim oprowadzić asystenta po dzielnicy zgodnie z trasami, którymi poruszają się na co dzień, prezentując miejsca lub szersze lokalizacje, które odwiedzają szczególnie często ponieważ są to miejsca z różnych powodów ważne, takie, które lubią lub których z jakiś powodów unikają. W ramach projektu zostały przeprowadzone 2 takie spacery w obszarze 2, w tym 1 po zmierzchu.

## ZESTAWIENIE SPACERÓW – OBSZAR 2

l.p	Data	Czas trwania spaceru	Asystent	Osoby z niepełnosprawnością			
1	11.10.2015	4	Katarzyna Gadowska	Anna Dobkowska	Tomasz Karpus + Agnieszka Pawlikowska (os. towarzysząca)		Adam Selka
2	11.10.2015	4	Zuzanna Malicka	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński	Magdalena Kokot	Agnieszka Pieszka
3	11.10.2015 – spacer moderowany przez mieszkańców	1,5	Marta Ostrowska	Anna Szwajewska – Kuczmyła	Piotr Rogalski		
4	31.10.2015	3	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński	Magdalena Kokot	Angelika Boniuszko
5	31.10.2015 – po zmroku – spacer moderowany przez mieszkańca	3	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński	Magdalena Kokot	Angelika Boniuszko
6	4.11.2015	3	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński		
7	14.11.2015	1,5	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Grzegorz Wojak	Artur Labudda	
8	21.11.2015	2	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński		





## CZĘŚĆ 2. WNIOSKI

Osiem odbytych spacerów badawczych, przeprowadzonych w różnych rejonach badanych obszarów, o różnych porach dnia oraz w różnych warunkach atmosferycznych, a przede wszystkim realizowanych przez ekspertów będących osobami o bardzo różnorodnym stopniu i rodzaju niepełnosprawności, pozwoliło na dostrzeżenie pilnej potrzeby przeprowadzenia gruntownej rewitalizacji niedoinwestowanej w wyniku czego niszczącej przestrzeni dzielnicy Witomino Radiostacja. Ze względu na niezliczoną ilość barier architektonicznych z którymi na terenie dzielnicy muszą się mierzyć osoby z niepełnosprawnościami dzielnica jest w wielu miejscach praktycznie niedostępna, a tym samym zakładana rewitalizacja musi ze szczególną starannością uwzględniać wytyczne projektowania uniwersalnego, aby stworzona została przestrzeń nie wykluczająca z aktywnego życia społecznego żadnego mieszkańca bez względu na rodzaj, czy stopień ewentualnych ograniczeń mobilności jakie posiada.

Nasze obserwacje dzielnicy prowadziliśmy zgodnie z kategoriami „alertów” umieszczanych na mapie, ale także w oparciu o opracowane i obowiązujące „Standardy dostępności dla miasta Gdyni.” oraz inne wytyczne projektowania uniwersalnego.

Poniżej przedstawiamy opis najważniejszych i najbardziej powszechnych problemów dzielnicy, wspólne dla obu obszarów, a następnie ważne elementy charakterystyczne dla każdego z badanych obszarów z osobna.



## 1. NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY

### a) CIĄGI PIESZE I ICH WYPOSAŻENIE

Parametry ciągów pieszych stanowią podstawę bezpiecznego i swobodnego przemieszczania się pieszych w przestrzeni publicznej. Ze względu na szczególne potrzeby w tym zakresie osób z niepełnosprawnością dla stworzenia przestrzeni przyjaznej i otwartej na wszystkich mieszkańców niezbędne jest zastosowanie ich określonych wymiarów. „Zalecana minimalna szerokość ciągu pieszego wolnego od przeszkód powinna wynosić min. 2,0 m, co pozwala na swobodne mijanie się dwóch osób na wózkach inwalidzkich lub dwóch osób z osobą na wózku. Dopuszcza się miejscowe przewężenia do szerokości: 1,5 m na długości max. 10 m, 1,2 m na długości max. 3,0 m oraz 1,0 m na długości max 0,5m.”<sup>1</sup>

Nie należy zapomnieć, iż do grona osób z ograniczeniami mobilności, dla których komfort przemieszczania się jest kwestią podstawową w kontekście dostępności przestrzeni publicznej, zalicza się znacznie szerszą grupę niż tylko osoby niepełnosprawne. Są to osoby starsze, osoby z okresowymi kontuzjami (złamaniami) osoby z wózkami dziecięcymi, kobiety w ciąży, osoby otyłe, osoby z dużymi ciężarami, czy niskiego wzrostu. Pokonywanie odległości może dla nich wszystkich stanowić trudność, dlatego „W przestrzeniach wymagających pokonywania znacznych odległości należy maksimum co 30 m zapewnić miejsca siedzące. Powinny one znajdować się w pobliżu ciągów komunikacyjnych, ale nie bezpośrednio na nich. Miejsca te powinny być umieszczone tak, żeby nogi osób korzystających z nich nie przeszkadzały osobom korzystającym z ciągów komunikacyjnych.”<sup>2</sup> Budując ciągi piesze ważne, by pamiętać, że „Spadek w poprzek ciągu pieszego nie może nigdy przekraczać 2%.” (...) Wszelkie przeszkody i elementy wyposażenia przestrzeni należy umieszczać poza główną przestrzenią komunikacyjną.

Najlepiej, jeżeli wszystkie elementy wyposażenia przestrzeni nie wykraczają poza jedną, ściśle określoną linię. W przestrzeni zewnętrznej może to być np. linia wyznaczona przez latarnie.”<sup>3</sup> Brak pochyłów powierzchni jest szczególnie istotny dla osób na wózkach inwalidzkich oraz osób niewidomych i słabowidzących w przypadku których nachylenie powierzchni powoduje trudności w utrzymaniu prostego toru jazdy lub chodu.

<sup>1</sup> Wysocki M. (2012), Standardy dostępności dla miasta Gdyni, Gdynia, s. 2-2/3

<sup>2</sup> Kowalski K. Projektowanie bez barier – wytyczne, Warszawa, s. 6

<sup>3</sup> Tamże





## OZNAKOWANIE

Aby przemieszczanie się w przestrzeni mogło dla osób z niepełnosprawnością być przede wszystkim bezpieczne, a zarazem komfortowe i jednocześnie sprawne (dynamiczne) niezbędne jest kompleksowe i dokładne wyposażenie ciągów pieszych w systemy specjalistycznego oznakowania. Rozwiązanie to jest wyjściem naprzeciw potrzebom w szczególności osób słabo widzących i niewidomych oraz z deficytami w zakresie orientacji przestrzennej. Taki system informacji fakturowej nosi nazwę Tactile Ground Surface Indicators, czyli TGSIs i stanowi kombinację faktur wyczuwalnych stopą lub końcówką białej laski przez osoby niewidome i słabowidzące<sup>4</sup> By rozwiązanie to w rzeczywisty sposób spełniało swoją funkcję musi być zgodne z bardzo szczegółowo określonymi wymogami.

System składa się z faktur typu:

- I. A - faktura kierunkowa – wyznaczająca kierunek poruszania się, w zależności od miejsca zastosowania są to:
  - wyniesione prążki (zalecane),
  - wyniesione wałki,
  - bruzdy (tylko do wewnątrz).
- II. B - faktura ostrzegawcza (bezpieczeństwa) – stosowana dla zasygnalizowania krawędzi, miejsc niebezpiecznych (zagrożenia), na przejściach dla pieszych, peronach, są to:
  - ścięte kopytki,
  - ścięte stożki.
- III. C - faktura uwagi i informacji – informuje o lokalizacji elementów wyposażenia przestrzeni i punktów orientacyjnych, na skrzyżowaniach ścieżek kierunkowych, wykorzystania na polu oczekiwania:
  - typu „sztruks”,
  - wyniesione kwadraty,
  - dowolna faktura kontrastująca z podstawową nawierzchnią chodnika i fakturą typu A i B,
  - pole oczekiwania.
- IV. Elementy dodatkowe – wyznaczające granice połączeń pomiędzy ciągami pieszo – rowerowymi, pieszymi w różnych kierunkach:
  - linia zatrzymania - pojedynczy wałek,
  - linia kierunkowa - dwa pełne wałki,
  - separator ruchu - przecięty wałek.

System informacji fakturowej na ciągach pieszych, stosuje się na przejściach przez jezdnie, w przejściach podziemnych, na kładkach pieszych, przystankach komunikacji miejskiej i peronach lub na szerokich ciągach pieszych (powyżej 4 metrów) oraz na placach miejskich, gdzie trudno zlokalizować punkty orientacyjne i krawędzie kierunkowe przydatne podczas poruszania się osobom z dysfunkcją wzroku.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Wysocki M. (2012), Standardy dostępności dla miasta Gdyni, Gdynia, s. 2 – 3/4

<sup>5</sup> Tamże

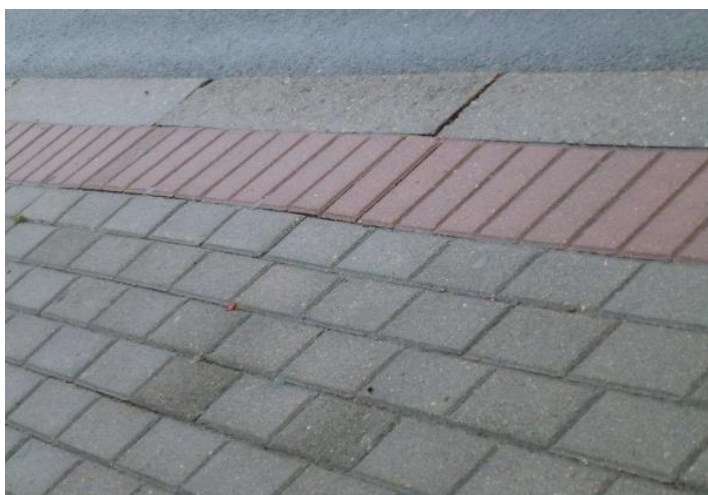


Dodatkową formą zasygnalizowania informacji przestrzennej, ułatwiającej bezpieczne i sprawne poruszanie się w przestrzeni publicznej jest oznakowanie kontrastowe. Kontrast rozumiany jako zastosowanie odmiennej barwy nawierzchni ciągu pieszego powinien być stosowany w połączeniu z zastosowaniem elementów fakturowych na w/w elementach infrastruktury ciągów pieszych oraz infrastruktury przestrzeni publicznej o szczególnie istotnym znaczeniu, takich jak przystanki komunikacji miejskiej i perony. Kolorami zalecanymi do oznaczeń kontrastowych są barwy żółta bądź biała. Postępowanie takie jest zgodne z zaleceniami ekspertów zgodnie z którymi „Dla lepszego rozpoznawania oznaczeń fakturowych przez osoby z krótkowzrocznością zaleca się stosowanie kontrastu barwnego z powierzchnią chodnika. Najlepszym do zastosowania jest kolor żółty ze względu na jego wyraźny kontrast w stosunku do standardowych materiałów używanych na powierzchniach ciągów pieszych oraz z uwagi na to, że jest kolorem najdłużej postrzeganym (rozpoznawalnym) przez osoby tracące wzrok.”<sup>6</sup>

Weryfikacja dzielnicy wskazuje, iż ze względu na powszechny zły stan ogólny nawierzchni ciągów komunikacyjnych, zarówno chodników jak i jezdni, zastosowanie fakturowych i kontrastowych form orientacji przestrzennej na chwilę obecną zostało prawidłowo zastosowane jedynie w nielicznych, niedawno remontowanych miejscach, przy głównych ciągach komunikacyjnych dzielnicy charakteryzujących się największym natężeniem ruchu samochodowo – pieszego. Jest to praktyka warta dostrzeżenia, jednak stanowi ona jedynie minimalny procent koniecznej zmiany, która powinna zostać dokonana.

Obok dobrych, godnych pochwalenia przykładów, w wielu miejscach badanych obszarów można było zaobserwować zastosowanie sygnalizacji fakturowo – kontrastowej która jest niefunkcjonalna z racji zastosowania materiałów o jedynie nieznacznej różnicy kolorów (ciemnografitowa i ciemnobordowa kostka betonowa), która dla osób z dysfunkcjami wzroku jest zbyt mało wyrazista, by stanowiła rzeczywisty kontrast.

Jednocześnie, zastosowanie faktury ostrzegawczej na samej krawężniach ciągów pieszych, o szerokości pojedynczej płytki, dodatkowo na krótkim odcinku, również nie spełnia swojej funkcji. Tak powierzchnia jest na tyle wąska, że może zostać zupełnie nie dostrzeżona dotykem przez osobę z dysfunkcją wzroku. W takiej sytuacji osoba niewidoma lub słabowidząca może przekroczyć różnicę nawierzchni zanim zdąży ją wyczuć.



<sup>6</sup> Wysocki M. (2012), *Standardy dostępności dla miasta Gdyni*, Gdynia, s. 7-3/4





Częstym błędem zauważonym podczas spacerów, jest oznakowanie fakturowe znajdujące się tylko po jednej stronie przejścia. Nawierzchnia jezdni z dużymi nierównościami.

W niektórych miejscach na badanym obszarze infrastruktura jest przygotowana tylko częściowo – brakuje obniżonego krawężnika, oznaczenia kontrastu istnieją, ale brak jest faktur (lub odwrotnie), lub też niezbędna jest renowacja już istniejących elementów (np. odmalowania).



Pasy wymagające odmalowania, brak oznaczeń fakturowych, kontrast nie spełniający wymogów projektowania uniwersalnego - umieszczony tylko po jednej stronie chodnika.





## PODJAZDY

Ze względu na to uwarunkowanie terenu, w dzielnicy Witomino - Radiostacja powszechne są schody i podjazdy, które z założenia ułatwiać powinny przemieszczanie się po dzielnicy. Niestety te elementy infrastruktury zamiast przyczynić się swobodnego przemieszczania się po niej, na przykład skracając trasy niezbędne do pokonania między konkretnymi lokalizacjami, stanowią główny problem dla osób z niepełnosprawnością i często całkowicie uniemożliwiają poruszanie się po badanym obszarze.

Z obserwacji poczynionych w trakcie odbytych spacerów wynika, iż praktycznie wszystkie, nawet nowo wybudowane podjazdy, nie spełniają norm dostępności i nie są możliwe do samodzielnego pokonania przez osoby poruszające się na wózku, natomiast bardzo duża ich część jest tak stroma, iż nie jest możliwa do pokonania nawet przy wsparciu asystenta, czy na wózku elektrycznym.

Ze względu na niespełniający norm podjazd lub jego całkowity brak, w wielu miejscach osoby poruszające się na wózkach nie mają możliwości np. dojścia do przystanku - dotyczy to przede wszystkim dojścia do przystanków przy ul. Rolniczej.

Wziąwszy pod uwagę wytyczne projektowania uniwersalnego podjazdu (w języku fachowym tzw. pochylnia) zbudowany w linii prostej przy różnicy wysokości do 15 cm mogą posiadać spadek do 15% (wg Rozporządzenia MI z 2004) przy czym zgodnie z zaleceniami zawartymi w Standardach dostępności dla miasta Gdyni w przypadku tras prowadzących do miejsc lub obiektów o szczególnym znaczeniu dla osób z niepełnosprawnością (np. ośrodki rehabilitacyjne, przychodnie itp.) rekomenduje się zastosowanie nachylenia podjazdu do 10%. Przy różnicach poziomu od 15 do 50 cm nachylenie podjazdu może wynosić max 8% przy braku zadaszona podjazdu i 10%, gdy pochylnia jest zadaszona, co zawarto zarówno w Gdynskich wytycznych jak i w innych pozycjach traktujących o projektowaniu uniwersalnym jak np. „Projektowanie bez barier – wytyczne”, autorstwa Kamila Kowalskiego, czy w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. lub Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. Jednocześnie wymienione dokumenty określają, że przy różnicach poziomu powyżej 50 cm nachylenie podjazdu zewnętrznego nie może przekroczyć 6% i 8% gdy jest on zadaszony. W przypadku podjazdów zbudowanych po łuku ich nachylenie może wynosić maksymalnie 5%<sup>7</sup>

Parametr w postaci szerokości napotykanym podjazdów również, daleko odbiega od wskazań określonych w projektowaniu uniwersalnym. Zgodnie z nim „Szerokość płaszczyzny ruchu pochylni przeznaczonej dla osób niepełnosprawnych musi wynosić 120 cm”<sup>8</sup>, o czym również mówią wszystkie w/w dokumenty. Jest to minimalna zalecana wartość, która jednak nie znajduje zastosowania w badanym obszarze o czym jednoznacznie świadczy zgromadzony materiał zdjęciowy. Jednocześnie nagminną praktyką konieczną wymagającą wyeliminowania, jest podzielenie podjazdów na dwa odrębne „tory jazdy” przedzielone schodami biegnącymi przez środek. Z pokonaniem takiej konstrukcji niejednokrotnie mają problem nawet osoby prowadzące małe, lekkie wózki dziecięce, a dla osób poruszających się na wózku jest to praktycznie niemożliwe i, nawet przy wsparciu asystenta, niebezpieczne - ze względu na

<sup>7</sup> Tamże, s. 7-2/4

<sup>8</sup> Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. – § 71 ust. 1



różny rozstaw kół wózków inwalidzkich, istnieje możliwość spadnięcia jednego z kół z podjazdu, co grozi upadkiem. W związku z tym wszystkie rozwiązania służące niwelowaniu różnicy poziomów powinny mieć powierzchnię jednolitego ciągu.

Poza zbyt małymi wymiarami oraz dużym stopniem nachylenia praktycznie żaden z podjazdów w badanym obszarze nie został wyposażony w odpowiednio skonstruowane niezbędne elementy dodatkowe zgodne z wytycznymi projektowania uniwersalnego:

- a) **Poręcze** – które powinny być równoległe do nawierzchni podjazdu i znajdować się po jego obu stronach na 2 wysokościach 75 i 90 cm. W ramach badanego obszaru można mówić wyłącznie o nielicznych podjazdach wyposażonych w poręcz jedynie z jednej strony lub w większości przypadków zupełnie jej nie posiadających. Natomiast dwie wysokości poręczy nie są rozwiązaniem w ogóle stosowanym. Możliwe jest napotkanie jedynie imitacji poręczy o różnej wysokości. Nie jest to jednak zabieg służący wsparciu osób z niepełnosprawnością, a działanie na rzecz walorów estetycznych budynku użyteczności publicznej. Zgodnie z wytycznymi projektowania uniwersalnego poręcze przy podjazdach powinny być wydłużone w stosunku do podjazdu na obu jego końcach o 30 cm, co w przypadku dzielnicy Witomino Radiostacja jest kwestią zupełnie nie wziętą pod uwagę. Jednocześnie by poręcze stanowiące ważny element dostosowania przestrzeni publicznej dla osób z trudnościami w poruszaniu się nie były zarazem zagrożeniem dla osób z dysfunkcjami wzroku niezbędne jest, by ich zakończenia były oznaczone kontrastową barwą (optymalnie żółtą) wyróżniającą je od otoczenia zwłaszcza jeśli poręcze wykraczają poza długość podjazdu.
- b) **Spoczniki** – w przypadku gdy długość podjazdu przekracza 9m wymagane jest wyposażenie go w płaską (nie ustawioną pod kątem) powierzchnię pozwalającą odpocząć podczas pokonywania różnicy poziomów (tzw. spocznik). Jego długość przy prostym biegu podjazdu to minimum 140 cm. Natomiast niektóre wytyczne mówią w tej kwestii nawet o 200 cm. Przy biegu łamanym (zmiana kierunku jazdy na podjeździe) powierzchnia spocznika powinna wynosić minimum 150 cm x 150 cm. Są też zalecenia, by w takich przypadkach powierzchnia wynosiła nawet 200 cm x 200 cm. W ramach przeprowadzonego monitoringu dzielnicy nigdzie nie napotkano na zastosowanie tak istotnego rozwiązania jakim jest spocznik, jako element niezbędny przy pokonywaniu znacznej różnicy poziomu. Sytuacja ta jest zresztą wynikiem budowania podjazdów krótszych niż 9 m. nawet przy dużej różnicy poziomów, co w efekcie prowadzi do stopnia ich nachylenia znacznie przekraczającego wytyczne
- c) **Krawężniki (cokoły)**– kolejny element stanowiący podstawę bezpiecznego poruszania się po podjazdach nie występujący w monitorowanej dzielnicy. By zapobiec sytuacji niekontrolowanego zsunięcia się wózka z bocznej krawędzi podjazdu według wskazań po bokach podjazdu należy stosować ograniczające krawężniki o minimalnej wysokości 7 cm, co jednak nie znalazło zastosowania w obrębie Witomina – Radiostacji.
- d) **Oznaczenia początku i końca podjazdu** – w tych miejscach podjazd powinien być wyposażony w przestrzeń ostrzegawczą – zabezpieczającą formie odmiennej faktury nawierzchni np. wypukłych guzków. Jednocześnie powinien on posiadać odmienną kolorystykę kontrastującą z pozostałą nawierzchnią. Kolorem optymalnego kontrastu jest żółty. Wymiar oznaczenia granic podjazdu powinien wynosić minimum 30 cm.





- e) **Nawierzchnie** - „materiały na nawierzchnię pochylni powinny być szorstkie i antypoślizgowe, nawet podczas opadów deszczu. Nie zaleca się stosowania pochylni i podestów z kratki ażurowych”<sup>9</sup>, ze względu na wysoki poziom ich śliskości podczas opadów oraz szczególną nieprzychylność tego rozwiązania dla psów, asystujących towarzyszących osobom z niepełnosprawnościami, zagrożonych na takich podjazdach ciężkimi kontuzjami łap (wyrwaniem pazurów oraz złamaniem palców wchodzących między kratki.)

## SCHODY

Zgromadzony materiał zdjęciowy, obok zobrazowania źle zaprojektowanych podjazdów dla wózków, pokazuje, iż równie poważnym problemem dzielnicy dla osób z niepełnosprawnością w zakresie swobodnego przemieszczania się po dzielnicy Witomino – Radiostacja jest też konstrukcja schodów występujących bardzo wielu punktach badanej przestrzeni. Kwestia ta jest również szczególnie istotna dla bezpiecznego przemieszczania się w przestrzeni publicznej przez osoby z dysfunkcją wzroku (słabowidzące i niewidome).

Wedle prawideł projektowania uniwersalnego modelowe schody powinny:

- a) Posiadać określoną **szerokość** (mierzoną między poręczami) – „Minimalna szerokość schodów zewnętrznych na ciągach pieszych powinna wynosić 120 cm (Rozporządzenie MTiGM 1999)”<sup>10</sup>, jednak w lokalizacjach o szczególnym znaczeniu dla osób z niepełnosprawnością (trasa do ośrodka rehabilitacji, przychodni) „...zaleca się schody o szerokości minimum 200 cm z poręczami po obu stronach biegu.”<sup>11</sup>
- b) Posiadać określoną **długość biegu** „Bieg schodowy powinien posiadać minimum 3 stopnie, a maksymalnie 10 stopni. Dłuższe biegi schodów powinny być podzielone spocznikami o długości min 1,5 m. O ile jest to możliwe na spocznikach schodów na terenach rekreacyjnych zaleca się umieszczenie miejsc odpoczynku, ale w taki sposób, by nie utrudniały ruchu pieszym (tzn. poza szerokością ciągu pieszego).”<sup>12</sup>
- c) Posiadać określoną **wysokość** i **głębokość** stopni jednakową dla wszystkich stopni w danym ciągu uschodów. „Maksymalna wysokość stopnia schodów zewnętrznych wynosi 15 cm, ale zaleca się, aby wysokość stopnia wynosiła 12 cm, która jest na tyle niska, że ułatwia to pokonywanie schodów przez osoby z reumatyzmem itp.”<sup>13</sup>
- d) Posiadać odpowiedni **profil stopni** – „Stopnie schodów powinny być wyprofilowane tak, aby zapobiegać zahaczaniu o nie tyłem buta przy schodzeniu oraz potykaniu się przy wchodzeniu.”<sup>14</sup>

<sup>9</sup> Wysocki M. (2012), *Standardy dostępności dla miasta Gdyni*, Gdynia, s. 7-2/4

<sup>10</sup> Wysocki M. (2012), *Standardy dostępności dla miasta Gdyni*, Gdynia, s. 7-3/4

<sup>11</sup> Tamże

<sup>12</sup> Tamże

<sup>13</sup> SuRaKu, 2008, karta 3

<sup>14</sup> Kowalski K. *Projektowanie bez barier – wytyczne*, Warszawa, s. 17



- e) Posiadać **oznakowanie ostrzegawcze na dole i u szczytu** – przestrzeń ostrzegawczą „należy wyróżnić przy pomocy kontrastowego koloru oraz zmiany w fakturze bądź sprężystości nawierzchni.”<sup>15</sup>, a jej zalecana szerokość to 60 – 80 cm przy usytuowaniu jej w odległości 50 cm od krawędzi pierwszego stopnia. Dodatkowo „Krawędzie stopni powinny kontrastować z kolorem posadzki pasem o szerokości min. 5 cm na całej szerokości stopni.”<sup>16</sup> Kontrastowy pas wyznaczający krawędź schodów powinien być widoczne zarówno ze szczytu jak i z dołu schodów.
- f) Być **wyposarzone w poręcze** – „Poręcze powinny być wysunięte poziomo na min. 30 cm przed pierwszym i ostatnim stopniem. Wydłużenie to pozwala osobom z niepełnosprawnością ruchową lub z zaburzeniami równowagi na wsparcie się na początku i końcu schodów (np. w celu przełożenia kuli do jednej ręki), a osobom niewidomym zorientować się, gdzie schody się kończą. Jeżeli końce poręczy schodów wchodzi w światło skrajni ciągu pieszego, ich końce powinny być zawinięte w dół i oznaczone kolorem kontrastowym do otoczenia”<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. – § 71 ust. 4

<sup>16</sup> Tamże

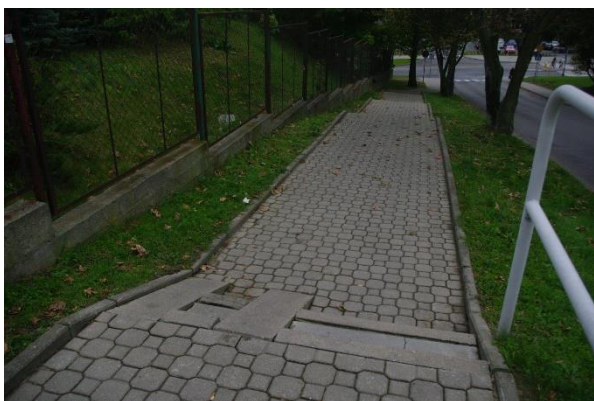
<sup>17</sup> Wysocki M. (2012), Standardy dostępności dla miasta Gdyni, Gdynia, s. 7-3/4



**Obszar Witomino – Radiostacja obszar 2** jest w całości dość płaski, ale jedną z największych barier na tym obszarze jest możliwość dojścia do przystanków autobusowych znajdujących się przy ul. Rolniczej z bloków przy ul. Konwaliowej:



Braki w umieszczaniu ostrzegawczych oznakowań kontrastowych i fakturowych, a także braki poręczy są nagminne nawet w najbardziej uczęszczanych i popularnych punktach dzielnicy.





## NAWIERZCHNIE

Stan techniczny nawierzchni ciągów pieszych na dużej powierzchni badanego obszaru wymaga gruntownej renowacji z uwzględnieniem inwestycji polegającej na budowie chodników, czy przejść zupełnie od początku.

W wielu miejscach, podczas spacerów badawczych, zaobserwowaliśmy znacznie uszkodzone chodniki – połamane płytki, naruszony asfalt, dziury łatanie tymczasowo, które sprawiają że powierzchnia jest tak nierówna, wypaczana i stanowi poważną barierę także dla osób sprawnych, ale przede wszystkim dla osób w starszym wieku, czy tym bardziej dla osób z niepełnosprawnością. Osoby poruszające się na wózkach mają poważne trudności w pokonaniu takich obszarów lub wcale nie są w stanie ich przebyć, natomiast dla osób poruszających się o kulach czy osób niewidomych stanowią zagrożenie potknięcia się lub/i upadku.

Projektując rozwiązania przyjazne dla osób z niepełnosprawnością należy wziąć pod uwagę, że „nawierzchnie chodników oraz ścieżek parkowych powinny odpowiadać wymaganiom wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnością oraz osób starszych, zapewniając im możliwość swobodnego poruszania się. Nawierzchnie ciągów pieszych powinny być twarde, równe i z powierzchnią antypoślizgową, która spełnia swoje cechy również w trudnych warunkach atmosferycznych. Nawierzchnie chodników powinny być tak zaprojektowane i wykonane z takich materiałów, aby wyeliminować ryzyko poślizgnięcia się lub potknięcia. Szczególną uwagę należy zwrócić na powierzchnie o nadmiernym nachyleniu i powierzchnie, na których pojawiać się mogą zastoje wody lub oblodzenie. (...) Zaleca się stosowanie kostki niefazowanej, a maksymalna dopuszczalna szerokość spoiny nie powinna przekraczać 5 mm.”<sup>18</sup> „Poprzeczne nachylenie ciągu pieszego nie powinno przekraczać 2,5 %”<sup>19</sup>



<sup>18</sup> Tamże s. 2 – 2/4

<sup>19</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.



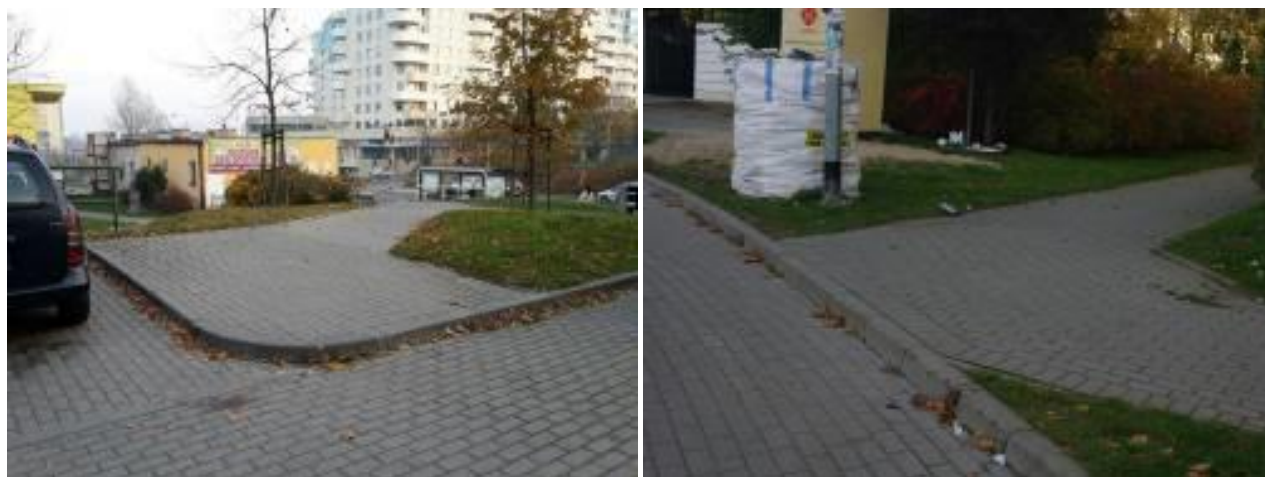
## OBNIŻONE KRAWĘZNIKI

W wielu miejscach na obu badanych obszarach brak jest obniżonych krawężników, które ułatwiałyby osobom z ograniczoną mobilnością przemieszczanie się po ciągach pieszych. Często jest sytuacja zniwelowania krawężnika jedynie po jednej stronie jezdni. Bywają też sytuacje w których obniżone krawężniki nie są usytuowane naprzeciw siebie po obu stronach jezdni. Doprowadza to stworzenia sytuacji zagrożenia w ruchu ponieważ osoba na wózku zjeżdżając na jezdnię po jednej stronie musi przejechać kilka metrów jezdnią by dotrzeć do obniżonego podjazdu po jej drugiej stronie. Tymczasem jak określają to przepisy projektowania uniwersalnego „Wszędzie, gdzie przystosowana droga komunikacji wymaga pokonania różnicy wysokości pomiędzy chodnikiem a jezdnią lub innej niewielkiej różnicy poziomów, należy zastosować rampę krawężnikową.”<sup>20</sup>

By rampa spełniała swoją funkcję:

- Nachylenie rampy krawężnikowej nie może przekraczać 5%.
- Dopuszczalna różnica wysokości pomiędzy brzegiem rampy a jezdnią nie może przekraczać 2 cm.
- Jeżeli z boku rampy krawężnikowej znajduje się chodnik, a nie zainstalowano barierek lub innych ograniczeń, należy zastosować również boczne nachylenie, nieprzekraczające 10%.
- Szerokość rampy krawężnikowej nie może być mniejsza niż 90 cm.

Ponadto, obniżone krawężniki powinny być zastosowane przy wejściach na ciągi piesze z parkingów i naprzeciwko wyjść z klatek, co umożliwia osobie z niepełnosprawnością dostanie się do samochodu – także ten aspekt jest często na badanych obszarach pomijany.



<sup>20</sup> Kowalski K. Projektowanie bez barier – wytyczne, Warszawa, s. 9





## PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

Ze względu na przecinanie się ze sobą komunikacji pieszej i samochodowej przejścia dla pieszych są strategicznymi punktami wymagającymi podjęcia szczególnych środków dla zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej, w szczególności zaś osób z niepełnosprawnością, w tym osób niewidomych/ niedowidzących oraz niesłyszących/ niedosłyszących, dla których ograniczania w odbiorze bodźców wzrokowych bądź słuchowych, niosą większe ryzyko wypadku.

Na terenie obu badanych obszarów, przejścia dla pieszych w zdecydowanej większości nie spełniają standardów dostępności. Jest to wynik:

- braku prawidłowego oznaczenia poziomego – fakturowego i kontrastowego lub oznaczenie wykonane połowicznie po jednej stronie przejścia bądź zawierającego tylko oznaczenia fakturowe lub tylko oznaczenia kontrastowe,
- krzywo, nieestetycznie zamontowanych oznaczeń fakturowych, które dodatkowo tworzą zagrożenie potknięcia się.
- braku obniżonych krawężników (ramp krawężnikowych) – w niektórych przypadkach również występujące po jednej stronie przejścia,
- wyeksploatowanej krzywej nawierzchni jezdni bądź chodnika łącznie z wypaczeniami oznaczeń fakturowych lub uszkodzonymi obniżeniami krawężnika,

Tymczasem:

- Dla przejść o dużym natężeniu ruchu pieszego i samochodowego należy stosować obniżenie chodnika na całej szerokości przejścia,
- wysokość krawężnika w miejscu obniżenia nie może być większa niż 2 cm,
- krawężniki powinien być wymalowany w kolorze kontrastowym (np. biały) na całej szerokości przejścia w odległości 50-60 cm od krawędzi jezdni należy zastosować fakturę ostrzegawczą o szerokości 60-80 cm,
- zaleca się obniżenie krawężnika na szerokości 100 cm do poziomu jezdni (dla przejazdu wózków),

Natomiast w przypadku przejść o małym natężeniu ruchu pieszego:

- z miejscowym obniżeniem chodnika na szerokości 1,0 metra,
- krawężnik w miejscu obniżenia powinien być na poziomie jezdni,
- obniżenia chodnika powinny być naprzeciw siebie po obu stronach przejścia,
- część przejścia, poza obniżeniem, powinna posiadać krawężnik o wys. 10 - 16 cm
- obniżony krawężnik powinien być wymalowany w kolorze kontrastowym (np. białym),
- jeżeli szerokość przejścia dla pieszych jest większa od 4 metrów, słupek oddzielający powinien być umieszczony na granicy między obniżeniem a krawężnikiem ,
- na całej szerokości przejścia w odległości 50-60 cm od krawędzi jezdni należy zastosować fakturę ostrzegawczą o szerokości 60-80 cm,



Z podniesieniem przejścia na całej szerokości przejścia (na tzw. spowalniaczach ruchu) - warunki wykonania jak dla przejścia z obniżeniem na całej szerokości chodnika.

„Przejście dla pieszych powinno być na całej szerokości prowadzone prostopadle do krawędzi chodnika i oznaczeń fakturowych bezpieczeństwa, aby osoby z zaburzeniami widzenia mogły prawidłowo zlokalizować kierunek przejścia przez jezdnię. Należy unikać wytyczania przejść dla pieszych na łukach jezdni. W przypadku prowadzenia przejścia dla pieszych w obrębie łuku jezdni należy bezwzględnie zastosować rozwiązania ułatwiające osobom z zaburzeniami widzenia obranie prawidłowego kierunku przekraczania jezdni.

Przy przejściu po łuku należy:

- zastosować na chodniku pasy fakturowe naprowadzające na przejście prostopadle do osi jezdni lub równoległe do osi przejścia, gdy jest prowadzone pod innym kątem w stosunku do osi jezdni,
- zastosować ograniczenia ze słupków, wyznaczając szerokość przejścia, która jest prostopadła do osi jezdni,
- słupki ograniczające bezpieczną szerokość przejścia powinny być w kontrastowym kolorze w stosunku do otoczenia i pozostałych słupków ograniczających,
- zaleca się, aby były podświetlane w nocy,
- słupki wyznaczające szerokość przejścia powinny posiadać schemat dotykowy organizacji przejścia,
- odległości pomiędzy słupkami min 1200 mm,
- przy dużym nasileniu ruchu samochodowego należy zastosować dodatkowe oznaczenia fakturowe prowadzące osobę z dysfunkcją wzroku wzdłuż całego przejścia dla pieszych, wykonane w sposób wyczuwalny fakturowo przez osobę niewidomą.

Wysepka na przejściu dla pieszych musi mieć minimum 2,5m szerokości. Przejście przez wysepkę powinno być równe z poziomem, a w razie konieczności posiadać rampy krawężnikową oraz posiadać oznakowanie fakturowe i kontrastowe.<sup>21</sup>

Dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnością wzrokową na przejściach dla pieszych konieczne jest stosowanie sygnalizacji dźwiękowej. „Według Standardów Dostępności sygnalizację dźwiękową należy instalować na wszystkich przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną.”<sup>22</sup>.

Istotnymi elementami często poważnie utrudniającymi osobom z niepełnosprawnością swobodne korzystanie z przejść dla pieszych jest jego wyposażenie dodatkowe włączniki sygnalizacji świetlnej – z ich zastosowaniem dla pieszych z niepełnosprawnością związanych jest kilka komplikacji:

- brak konsekwencji w usytuowaniu przycisku – osoby z dysfunkcjami wzroku nie wiedzą gdzie ich szukać żeby uruchomić sygnalizację,

<sup>21</sup> Wysocki M. (2012), Standardy dostępności dla miasta Gdyni, Gdynia, s. 5-2/4 i dalej

<sup>22</sup> Tamże s. 5 – 4/4



- różnorodne modele przycisków – osoby z dysfunkcjami wzroku nie wiedzą jak ich używać dotykowo - w którym miejscu na włączniku znajduje się ewentualny przycisk,
- usytuowanie włączników na różnych wysokościach, często za wysoko lub za daleko od chodnika, by osoby na z niepełnosprawnością ruchową mogły do nich dosięgnąć,

Dobra praktyka w tym względzie mówi „Przycisk uruchamiający sygnalizację świetlną powinien być umieszczony na wysokości 0,9-1,1 metra. Musi być dostępny dla osób poruszających się na wózkach, uwzględniając przy tym również warunki zimowe. Przycisk powinien być zlokalizowany po prawej stronie przejścia w odległości maks. 30 cm od przejścia. Przycisk powinien być wyraźnie wyczuwalny i zaopatrzony w sygnał świetlny. Na specjalnym poziomie dostępności przycisk dodatkowo powinien być wyposażony w sygnał dźwiękowy, ułatwiający jego odnalezienie przez osoby z dysfunkcją wzroku. Na poziomie podstawowym dostępności przycisk może mieć sygnał dźwiękowy, jeżeli uzna się to za konieczne.”<sup>23</sup> Są to bardzo jednoznaczne wytyczne dla konstruktorów i wykonawców.

Dodatkowym utrudnieniem na przejściach jest odwodnienie – przez zły projekt bądź wykonanie sygnalizacji, zjawiskiem nierzadko występującym na przejściach dla pieszych w miejscu łączenia jezdni z chodnikiem są stojące kałuże, a przy ujemnych temperaturach oblodzenia. W przypadku osób z niepełnosprawnością wzrokową powoduje to sytuacje wejścia w kałuże, które bywają głębokie. Natomiast osoby poruszające się na wózkach po przejechaniu przez głęboką kałużę mają mokre koła i ciągi wózka co powoduje zamoczenie całego ubrania kurtki, spodni itp. Natomiast oblodzenie krawędzi przejścia dla pieszych z oczywistych względów powoduje sytuacje zagrożenia i ograniczenia mobilności dla wszystkich użytkowników przejść tym bardziej dla osób z niepełnosprawnością. Dodatkową istotną kwestią dla bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnością jest by, „w szerokości przejścia nie (...) lokalizować kratki ściekowych.”<sup>24</sup>, co bywa stosowaną praktyką i powoduje zagrożenie utknięcia między kratkami laski osoby z dysfunkcją wzroku bądź koła wózka inwalidzkiego, czy dziecięcego

Przykłady źle wykonanych przejść dla pieszych:



<sup>23</sup> Wysocki M. (2012), Standardy dostępności dla miasta Gdyni, Gdynia, s. 5 – 4/4

<sup>24</sup> Tamże



Dobre przykłady przejść dla pieszych na badanym obszarze:





## ZIELEŃ PRZY ULICZNA

Rzadkim (zjawisko wystąpiło zaledwie kilka razy), ale ważnym elementem utrudniającym poruszanie się bywa zieleń przyuliczna. Może ona stanowić barierę dla osób poruszających się na wózkach, ale także stanowić element zagrożenia dla osób niewidomych, czy niedowidzących. W związku z tym dla zapewnienia bezpieczeństwa poruszania się dbałość o ład w zakresie wzrostu roślinności przyległej do ciągów komunikacyjnych jest bardzo istotna. Zasady dotyczące zagospodarowania terenów rekreacyjnych mówią, iż drzewa oraz krzewy „...należy przycinać w taki sposób, aby nie nachodziły na skrajnię ruchu pieszego. W przypadku drzew chronionych i rosnących w szerokości ciągu pieszego, należy dolną jego część zabezpieczyć w sposób umożliwiający bezpieczne ominięcie przez osobę poruszającą się z pomocą białej laski.”<sup>25</sup>

Co ważne dopilnowanie małych, ale tak ważnych szczegółów nie jest kwestią dużych nakładów finansowych, ale jest ważnym elementem dostępności, który nie powinien być bagatelizowany.



<sup>25</sup> Tamże s. 9 – 2/8



## b) MIEJSCA PARKINGOWE

Miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnością tzw. koperty choć są na badanym obszarze dość częste, bywają źle oznaczone lub umiejscowione. W tym zakresie można wyróżnić trzy rodzaje problemów występujących na badanym obszarze. Pierwszą grupą złych kopert są koperty zbyt wąskie, co nie pozwala na swobodne wsiadanie i wysiadanie. Otwarcie drzwi w pełnym zakresie nawet po jednej stronie pojazdu.



Wiele kopert na badanym obszarze nie posiada oznaczeń poziomych tj. namalowanej koperty.



Trzecim i ostatnim problemem kopert to brak możliwości wyjścia – niektóre miejsca parkingowe pomimo poprawnego oznaczenia często nie gwarantują możliwości bezpiecznego i łatwego przedostania się na chodnik ze względu na wysokie krawężniki lub brak obniżonego krawężnika przy wejściach do budynków.



Główne spostrzeżenie związane z miejscami parkingowymi dedykowanymi osobom z niepełnosprawnością na badanym obszarze dotyczy braku konsekwencji w zastosowaniu jednocześnie wszystkich parametrów decydujących o tym, że miejsce można uznać za w pełni zgodne z zasadami projektowania uniwersalnego, a tym samym w 100% odpowiadające potrzebom osób z niepełnosprawnością. Przy ogólnie znacznej liczbie miejsc parkingowych dedykowanych osobom z niepełnosprawnością w obrębie dzielnicy, warto zwrócić uwagę na ich poprawienie zgodnie z następującymi wytycznymi:

- Miejsce powinno być zlokalizowane maksymalnie 10m od głównego wejścia do miejsca przeznaczenia,
- Miejsce parkingowe powinno być miejscem skrajnym w ciągu miejsc postojowych,
- W obrębie osiedli mieszkaniowych na 50 mieszkań powinno być wyznaczone minimum 1 miejsce dla osób z niepełnosprawnością będących gośćmi stałych mieszkańców,
- Usytuowanie miejsca powinno wykluczać konieczność przemieszczania się po pasie ruchu pojazdów,
- Przy miejscu parkingowym powinien znajdować się krawężnik obniżony na długości minimum 1 m. Jednocześnie obniżenie nie może wprowadzać w błąd osób z dysfunkcjami wzroku które mogłyby sądzić że jest to obniżenie związane z obecnością przejścia dla pieszych.
- Chodnik między miejscem postojowym, a wejściem do budynku powinien być wolny od przeszkód.



Optymalne wymiary miejsc parkingowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnością ruchową:

- Minimalna szerokość: 3,6m.
- Minimalna długość: 5m.
- Długość miejsc równoległych 7m.<sup>26</sup>

Na badanych obszarach zdarzały się przykłady godne naśladowania:



Powyżej koperta o modelowych wymiarach – brak jedynie obniżonego krawężnika umożliwiającego swobodny wjazd wózkiem na chodnik.

<sup>26</sup> Tamże s. 8 – 2/2





### c) BUDYNKI

Dużym problemem zaobserwowanym na obu badanych obszarach są wejścia do budynków – dotyczy to zarówno sklepów i punktów usługowych, ale także wejść do budynków mieszkalnych. Wejścia do większości tych miejsc nie mają w ogóle podjazdów lub pojazdy, które nie spełniają żadnych norm projektowania uniwersalnego:

- Zbyt strome nachylenie,
- 2 biegi powierzchni podjazdu ze schodami pomiędzy lub jednolita śliska powierzchnia,
- Zbyt wąska powierzchnia podjazdu dodatkowo w zbyt małej odległości od ściany budynku,
- Brak poręczy, krawężników, antypoślizgowej nawierzchni,
- Zbyt mała powierzchnia na szczycie by możliwe było swobodne otwarcie drzwi przez osobę poruszającą się na wózku.
- Wąskie drzwi wejściowe
- Brak prawidłowych oznaczeń wejścia
- Elementy reklamowe, ozdobne, wyposażenia utrudniające dostęp do drzwi wejściowych

Ponadto, każdy podjazd jest inny i są one bardzo nieestetyczne.

Wskazania dotyczące podjazdów prowadzących do budynków są tożsame z opisanymi w części „PODJAZDY” ze szczególnym zwróceniem uwagi na dane odnoszące się do podjazdów zadaszonych, jeśli właśnie z tego rodzaju rozwiązaniami mamy do czynienia w przypadku dostępności zabudowań.

Jednym z zasadniczych elementów konstrukcji podjazdów prowadzących do budynków o którym należy bezwzględnie pamiętać są powierzchnie manewrowe znajdujące się u podstawy podjazdu oraz u jego szczytu, czyli przy drzwiach prowadzących do danego budynku, mieszkania, punktu handlowego lub usługowego. W związku z tym „Na końcu i na początku pochylni należy umieścić poziomą płaszczyznę ruchu o długości przynajmniej 1,5 m, znajdującą się poza polem otwierania drzwi”<sup>27</sup> Cała płaszczyzna spocznika musi być pozioma.

Szczegółowe zasady dotyczące konstrukcji schodów przedstawiono w części „SCHODY”. W przypadku weryfikowanych obszarów w praktyce okazywało, że schody prowadzących do różnych punktów użyteczności publicznej bądź budynków mieszkalnych posiadają w różnych lokalizacjach bardzo różne parametry, niejednokrotnie nie odpowiadające wytycznym zwłaszcza w przypadku małych punktów usługowych bądź handlowych. Dodatkowo zdarzało się, że poziom wyeksploatowania schodów był tak duży, że ze względu na zniszczenia (braki lub ukruszenie fragmentów stopni, odpadające kafle, zniszczenia poręczy) stanowiły one zagrożenie dla użytkowników.

O dostępności budynku w ogromnym stopniu decydują wymiary drzwi. Minimalny wymiar drzwi wejściowych do budynku powinien wynosić 90 cm szerokości oraz 200 cm wysokości (wymiarzy mierzone w świetle ościeżnicy). Natomiast maksymalna wysokość progu to 2 cm. „Wyjątkową sytuacją są drzwi wahadłowe dwuskrzydłowe, w których jedno skrzydło powinno mieć szerokość minimum 0,6 m, a

<sup>27</sup> Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. – § 71 ust. 2





szerokość obu skrzydeł powinna być jednakowa. W przypadku zastosowania drzwi obrotowych lub wahadłowych należy umieścić przy nich drzwi rozwierane lub rozsuwane, przystosowane do ruchu osób niepełnosprawnych. Drzwi takie nie powinny być zamknięte na klucz.”<sup>28</sup>

Obok wymiarów drzwi równie ważne jest ich prawidłowe oznakowanie, dlatego „Jeżeli wejście lub drzwi do pomieszczenia nie są przystosowane do poruszania się przez osoby niepełnosprawne, należy umieścić na nim oznaczenia kierunku, w którym znajduje się wejście dostępne”<sup>29</sup> O prawidłowym oznakowaniu drzwi decyduje również umieszczony na nich kontrast. W przypadku dużych przeszklonych powierzchni obecność kontrastu jest gwarantem bezpieczeństwa dla osób słabowidzących.

O dostępności punktów handlowo usługowych niejednokrotnie decyduje kwestia swobodnego dostępu do drzwi wejściowych, które bywają zastawiane elementami reklamowymi czy ozdobnymi. Uniemożliwia to przejazd na wózku lub przejście o kulach a dla osób z niepełnosprawnością wzrokową stanowi zagrożenie ze względu na „możliwość potknięcia się lub nawet przewrócenia.

W budynkach mieszkalny dodatkowe utrudnienie w dostępie dla osób z niepełnosprawnością stanowią czasami domofony które ze względu na zbyt wysokie usytuowanie bywają niedostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Natomiast jeśli są wyposażone w panel dotykowy są trudne w obsłudze dla osób z dysfunkcją wzroku. W takiej sytuacji istotne jest usytuowanie domofonu na wysokości 70 do 120 cm i panel wyposażony w tradycyjne przyciski.

---

<sup>28</sup> Kowalski K. Projektowanie bez barier – wytyczne, Warszawa, s. 32 i dalej

<sup>29</sup> Tamże



Na obszarze Witomino – Radiostacja obszar 2 znajduje się wiele sklepów, które nie są dostępne dla osób poruszających się na wózkach lub zrobione są podjazdy, które nie spełniają żadnych norm dostępności ani bezpieczeństwa – są strome, brakuje barierek i poręczy, a podłoże jest często bardzo śliskie.

Ponadto, każdy podjazd jest inny i są one bardzo nieestetyczne. Problem też dotyczy przede wszystkim ciągu handlowo-usługowego przy ulicy Narcyzowej powszechnie odwiedzanego przez mieszkańców.



Samo dojście do tego ciągu od strony ulicy Konwaliowej oraz od strony garaży znajdujących się na tyłach pasażu prowadzi po schodach:





Niektóre wejścia do sklepów i punktów usługowych, które znajdują się w suterenach są niebezpieczne dla osób niewidomych i niedowidzących ponieważ są nieoświetlone i łatwo do nich „wpaść”. Problem ten zgłaszany był w przypadku wejścia do sklepu elektrycznego, który znajduje się wciągu komunikacyjnym przy ul. Narcyzowej.



W obszarze 2 wejścia do większości klatek prowadzi po schodach. Utrudnieniem w wielu miejscach są także zbyt wysoko umieszczone domofony, aby mogła z nich korzystać osoba poruszająca się na wózkach, a także brak obniżonych krawężników na wysokości wyjść z klatek.



Niestety nawet na nowo wybudowanych częściach osiedla i w miejscach gdzie prowadzone są nowe inwestycje, zasady dostępności są całkowicie ignorowane – wejście do nowych bloków przy ul. Kieleckiej prowadzi po bardzo stromych schodach i jest pozbawione jakichkolwiek podjazdów, także dla rodziców z wózkami dziecięcymi.





## d) TERENY REKREACYJNE

Mimo ogólnego wrażenia jakie sprawia Witomino – Radiostacja ma ono przemyślany rozkład przestrzenny, dzięki czemu jest dzielnicą w której mimo obecności bardzo dużej ilości bloków nie ma poczucia ciasnoty i ścisku. Spora ilość małych i nieco większych zieleńców między zabudowaniami oraz bliskość terenów leśnych sprawiają, że jest to obszar o dużym potencjale rekreacyjnym, który jednak pozostaje niewykorzystany ze względu na zaniedbania i brak właściwego zagospodarowania terenów zielonych oraz większych i mniejszych placów i podwórek, które występują co kilka uliczek i z powodzeniem mogłyby posłużyć mieszkańcom jako miejsca wypoczynku i rekreacji.

Jednakże bez ich uporządkowania (wytyczenia alejek, zadbania o powierzchnie trawiaste, przycięcie roślinności) oraz zagwarantowania podstawowej infrastruktury (ławki, kosze na śmieci, stoliki, elementy placów zabaw dla dzieci jak piaskownice, huśtawki, zjeżdżalnie) są mało atrakcyjne dla mieszkańców, a czasem wręcz odstraszaają ze względu na obecność na nich grupek przesiadującej młodzieży lub osób pijących alkohol.

O dużym potencjale do wykorzystania świadczy atrakcyjność kilku już odremontowanych skwerów i dużych placów zabaw ze z nową kolorową infrastrukturą dla dzieci, która zwraca na siebie uwagę i zachęca do wypoczynku. Niestety w procesie przygotowania tych terenów pominięto aspekt, iż jego użytkownikami mogą także być osoby z niepełnosprawnością (dzieci z niepełnosprawnością, niepełnosprawni opiekunowie z dziećmi lub po prostu dorośli mieszkańcy z niepełnosprawnością) lub osoby starsze dla których również zastosowanie zasad projektowania uniwersalnego mogłoby uczynić te miejsca znacznie bardziej przyjaznymi.

Elementami które powodują, że miejsc tych nie można uznać za dostępne dla osób z ograniczeniami mobilności są:

- Usytuowanie w zagłębieniu terenu które powodują że do miejsca rekreacji z każdej strony prowadzą schody bez obecności podjazdów odpowiadających wskazaniom projektowania uniwersalnego.
- Brak dbałości o stan roślinności, która rosnąc zupełnie swobodnie może stanowić zagrożenie dla osób z dysfunkcjami wzroku.
- Trawiaste podłoże uniemożliwiające korzystanie z miejsca rekreacji dla osób poruszających się na wózkach oraz w niektórych miejscach brak utwardzonych nawierzchni ścieżek pozwalających dotrzeć np. do ławek i placów zabaw.
- Zupełne pominięcie stosowania oznaczeń fakturowych czy kontrastowych umożliwiających swobodne korzystanie z terenów rekreacyjnych osobom z dysfunkcją wzroku.
- Brak zastosowania tworzyw sztucznych jako podłoża placów zabaw, co umożliwiłoby swobodne poruszanie się po placach zabaw na wózku inwalidzkim lub opiekunom z wózkami dziecięcymi. Występującymi podłożami są podłoża piaszczyste, żwirowe lub trawiaste.
- Brak infrastruktury placów zabaw dostosowanej do potrzeb dzieci z niepełnosprawnością lub niepełnosprawnych opiekunów dzieci.
- Ławki i miejsca odpoczynku na terenach zielonych zupełnie nie uwzględniające zasad projektowania uniwersalnego, w tym np. nie gwarantujące przestrzeni do zaparkowania wózka



inwalidzkiego w sąsiedztwie ławki. Ponadto, montowane są ławki bez oparcia lub/i podłokietników, co nie ułatwia przesiadanie się z wózka lub korzystanie z takich ławek osobom z dysfunkcją wzroku. .

- Lokalizacja ławek w zagłębieniu co utrudnia siadanie, wstawanie lub przesiadanie się z wózka, a także zagraża potknięciem się.



Grząskie, trawiaste, piaseczyste podłoże na terenie rekreacyjnym, dodatkowo pozbawionym utwardzonych ścieżek przesądza o braku jego dostępności dla osób z niepełnosprawnością.



Ławka w zagłębieniu terenu, zagraża przewrnięciem się lub potknięciem się podczas wstawania z niej. Sąsiadujący krawężnik oraz bardzo niskie usytuowanie uniemożliwiają podjechanie wózkiem i bezpieczne przesiadanie się.



Częstym problemem także nowo powstałej infrastruktury jest brak możliwości dojścia do urządzeń rekreacyjnych.



## e) KOMUNIKACJA MIEJSKA

Ze względu na usytuowanie badanych obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie centralnych dzielnic miasta oraz gęstą sieć połączeń autobusowych komunikacja miejska stanowi mocną stronę weryfikowanej przestrzeni.

Niestety, nie można tego powiedzieć o infrastrukturze przystanków, które są ważnym aspektem dostępności dzielnicy zważywszy, że komunikacja miejska stanowi często jedyną formę komunikacji, z której osoby niepełnosprawne mogą korzystać samodzielnie.

W związku z tym „Przystanki komunikacji miejskiej należy lokalizować jak najbliżej miejsc, które mają obsługiwać, w sposób umożliwiający dojście do niego w ciągu 10 minut. (...) Na dojeździe do przystanku należy unikać różnicowania poziomów, gdyż stanowi to problem dla wielu użytkowników, w tym tych, którzy przewożą cokolwiek ciężkiego oraz opiekujących się dziećmi, osób starszych i niepełnosprawnych.”<sup>30</sup> Sprostanie ostatniemu z wymienionych wymogów dostępności komunikacji stanowi szczególne wyzwanie ze względu na ogólną sporą ilość wzniesień na terenie badanych obszarów.

Jednym z najważniejszych aspektów decydujących o możliwości korzystania z komunikacji przez osoby z niepełnosprawnością jest łatwość wsiadania do autobusów. „W tym celu należy projektować zatoki autobusowe o długości zapewniającej zatrzymanie się autobusu, równoległe do peronu przystanku i konstruowanie krawędzi peronu z krawężników naprowadzających”<sup>31</sup>

Choć krawężniki naprowadzające nie są w dzielnicy Witomino – Radiostacja stosowane, stan większości ze zweryfikowanych zatok autobusowych jest w tym względzie dobry. Posiadają one nową nawierzchnię peronu z kostki betonowej. Wysokość i wyprofilowanie peronu umożliwia kierowcy bliskie podjechanie do krawężnika, a tym samym swobodne wejście do autobusu lub wjechanie wózkami. Jedynym elementem który w sporadycznych przypadkach utrudnia kierowcy właściwy sposób podjechania na przystanek są wypaczenia nawierzchni zatok autobusowych. Powoduje to, że ustawienie podłogi autobusu względem przystanku jest nierówne lub różnica poziomu między przystankiem, a autobusem bywa zbyt duża, co utrudnia wsiadanie zarówno osobom z niepełnosprawnością, osobom starszym, dzieciom, czy opiekunom dzieci w wózkach.

Elementem stanowiącym niedogodność dla wszystkich potencjalnych pasażerów komunikacji miejskiej na Witominie jest nie rzadki brak wiat przystankowych. Natomiast tam gdzie wiaty przystankowe występują posiadają one spore braki w zakresie projektowania uniwersalnego.

Błędami występującymi na wszystkich przystankach są:

- a) nieczytelne rozkłady jazdy:
  - mało przejrzysta forma graficzna rozkładu



<sup>30</sup> Wysocki M. (2012), Standardy dostępności dla miasta Gdyni, Gdynia, s. 6 – 1/4

<sup>31</sup> Tamże





- druk małym drukiem – stanowi to barierę nawet dla osób z niewielką wadą wzroku. Rozkłady są całkowicie nieczytelne dla osób starszych i z niedowidzeniem, a także po zmroku.
- gabloty z rozkładami sytuowane są tak wysoko, że z poziomu wózka inwalidzkiego nie ma możliwości przeczytania treści rozkładu.

b) brak ławek pozwalających odpocząć osobom starszym lub z trudnościami w chodzeniu lub dłuższym staniu lub ławki nie odpowiadające wskazaniom projektowania uniwersalnego. Istniejące ławki są często zbyt niskie aby osoba niepełnosprawna ruchowo mogła na nich swobodnie usiąść i wstać – ławki nie posiadają podłokietników, o które można się wesprzeć przy wstawaniu.



c) Informacja o nazwie przystanku zamontowana wyłącznie wewnątrz wiaty i widoczna tylko na samym przystanku lub z autobusu podczas gdy powinna być również widoczna od strony kierunku ruchu pieszych.

Pozytywnymi elementami konstrukcji i wyposażenia wiat (tych, które występują) są ich wymiary, które pozwalają ustawić się pod zadaszeniem obok ławki osobom na wózkach inwalidzkich. Odległość wiaty od krawędzi peronu pozwala na swobodną komunikację w sąsiedztwie wiaty osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Tafle szkła z którego wykonane są wiaty posiadają pasy stanowiące kontrast szczególnie przydatny dla osób z dysfunkcją wzroku. Jest to skuteczna forma zabezpieczenia przed „wpadnięciem” na przeszkloną wiatę.

Pomimo dostępności przystanków dla osób poruszających się na wózkach, praktycznie żadne przystanki nie spełniają norm projektowania uniwersalnego pod kątem dostosowania do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących – dotyczy to prawidłowo zainstalowanego systemu informacji fakturowo-kontrasotowej na nawierzchni peronu. Brak także informacji dźwiękowej o numerze i kierunku najeżdżających autobusach lub trolejbusach.

Zasady projektowania uniwersalnego mówią też, że „Informacja o odjazdach środków komunikacji miejskiej powinna być (...) dostępna zarówno w wersji wizualnej jak i akustycznej w zależności od rangi przystanku, jako punktu orientacji przestrzennej. Informacja dotykowa powinna być ograniczona do minimum i dotyczyć tylko nazwy przystanku, numeracji linii i schematu najbliższej okolicy przystanku.”<sup>32</sup>

Ponadto, przystanki nie są oświetlone, co mogłoby pomóc zarówno w korzystaniu z rozkładów jazdy, zwiększałoby poczucie bezpieczeństwa, ale także pozwalałoby na łatwe zlokalizowanie przystanków po zmroku, zwłaszcza osobom niezamieszkującym danej dzielnicy i niewiedzącym dokładnie gdzie ulokowane są przystanki.

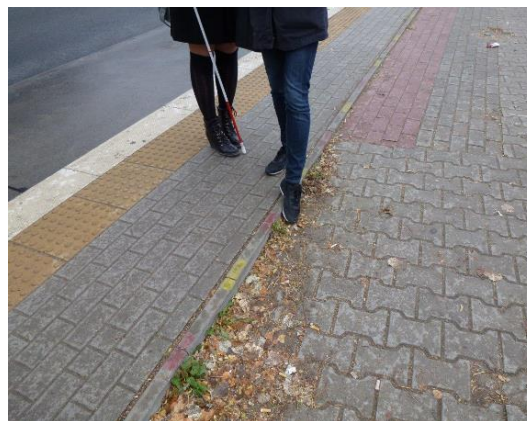
<sup>32</sup> Tamże s. 6 – 2/4



Obok przykład właściwie przygotowanej informacji kontrastowo - fakturowej, za którą jednak znajduje się nieoznaczony próg zagrażający potknięciem się.

Stan ten jest daleki od zaleceń projektowania uniwersalnego mówiących:

- Nawierzchnia powinna być twarda i antypoślizgowa nawet, gdy jest mokra,
- Maksymalne dopuszczalne odchylenia od poziomu powinno wynosić 5 mm,
- Powinny być stosowane płytki i kostka niefazowana,
- Maksymalna dopuszczalna szerokość spoin to 5 mm.
- Dopuszczalne nachylenie poprzeczne strefy przystankowej wynosi 2%, a maksymalne nachylenie podłużne 3%.



Wykończenie krawędzi peronu komunikacji miejskiej powinno zawierać następujące elementy:

- pas ostrzegawczy z faktury bezpieczeństwa szerokości 30 lub 40 cm w odległości 80 cm od krawędzi peronu,
- pas ostrzegawczy powinien być prowadzony na całej długości peronu
- oznaczenie kontrastowe krawędzi peronu (zalecany kolor żółty) o szerokości 7,0 lub 10,0 cm na całej długości peronu
- wyznaczenie miejsca oczekiwania na przystanku poprzez zastosowanie faktury i koloru kontrastowego względem podstawowej nawierzchni przystanku<sup>33</sup>

**Pozytywny przykład przystanku komunikacji miejskiej:**



<sup>33</sup> Tamże s. 6 – 3/4



## 2. MIEJSCA CHARAKTERYSTYCZNE DLA BADANEGO OBSZARU

W tej i następnym sekcji przedstawimy problemy charakterystyczne i unikalne dla badanego z obszaru z uwzględnieniem wrażeń osób spacerujących opisanych w formularzach oceny spacerów wypełnianym po każdym z nich, a także ważne kwestie zgłoszone przez mieszkańców moderujących spacery.

### a) MIEJSCA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

#### PRZYCHODNIA

Na terenie badanego obszaru znajduje się Przychodnia Lekarska przy ul. Konwaliowej 2. Niestety nie jest na dostępną dla osób poruszających się na wózkach - prowadzą do niej schody, a podjazdy nie spełniają żadnych norm projektowania uniwersalnego – osoba poruszająca się na wózku nie jest w stanie pokonać ich samodzielnie, a nawet pokonanie ich z asystentem może być ryzykowne, ze względu na stromą i potencjalnie śliską powierzchnię.



#### SZKOŁY

Na badanym terenie znajduje się I Akademijskie Liceum Ogólnokształcące przy ul. Narcyzowej 6 – wejścia do szkoły jest dostępne dzięki podjazdom. Nie ma jednak żadnych udogodnień dla osób niewidomych czy niedowidzących. Niedostępne jest natomiast boisko przyszkolne, do którego z każdej strony prowadzą schody.





## KOŚCIÓŁ

Na badanym obszarze znajduje się Parafia rzymskokatolicka pw. Św. Maksymiliana Marii Kolbe przy ulicy Konwaliowej 13. Wejście na cały teren kościoła jest dostępne, a przed kościołem znajdują się miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnością. Bardzo niedostępne jest jednak dojście do kościoła wzdłuż ul. Konwaliowej od ulicy Małokackiej – prowadzą tam liczne, schody, bez właściwych podjazdów, a miejsce to po zmierzchu jest całkowicie nieoświetlone.



## BIBLIOTEKA MIEJSKA – FILIA NR. 1

Na badanym obszarze znajduje się siedziba biblioteki miejskiej – filia nr 1 przy ul. Narcyzowej 1. Miejsce to jest jednak całkowicie niedostępne dla osób poruszających się na wózku – aby wejść do budynku należy pokonać jeden stopień, ale sama biblioteka znajduje się jednak na pierwszym piętrze, bez windy. W tym samym budynku znajduje się także Osiedlowy Klub Kultury SM „Bałtyk” oraz Rada Osiedla Witomino SM „Bałtyk”.



## b) POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA i OŚWIETLENIE

Obszar odbierany był przez osoby spacerujące jako bezpieczny, choć mieszkańcy wskazali kilka miejsc uznawanych za niebezpieczne:

- okolice garaży za ciągiem handlowym przy ul. Narcyzowej, zwłaszcza po zmierzchu – ostatnia linia garaży nie jest oświetlona,
- obszary przylegające do lasu na końcu ul. Narcyzowej po zmierzchu - teren jest nieoświetlony i uczęszczany przez osoby spożywające alkohol,
- Skwer 50-lecia SM „Bałtyk” po zmierzchu – również miejsce odwiedzane przez osoby spożywające alkohol - mieszkańcy udający się do bloków po drugie skweru wolą iść dookoła przez ulicę Konwaliową i Narcyzową niż przechodzić przez skwer.

Jeśli chodzi o oświetlenie, osoby spacerujące oceniły, iż obszar był dobrze oświetlony, jedynymi okolicami, które wymagałyby dodatkowego doświetlenia są wspomniane wyżej garaże, okolice bloków przylegających do granicy lasu, skwer 50-lecia SM „Bałtyk”, a także okolice kościoła – przejście przy ul. Konwaliowej, od ul. Małokackiej, które również jest całkowicie nieoświetlone.



### c) INNE KWESTIE WAŻNE DLA MIESZKAŃCÓW

Kwestią na którą zwrócili mieszkańcy prowadząc spacer po obszarze 2 był teren rekreacyjny usytuowany za sklepem LIDL. Nie jest to obszar, który należy do badanego obszaru, jednakże znajduje się on przy jego bezpośredniej granicy. Teren ten jest świeżo przebudowany – posadzone są nowe klomby i ustawione ławki, z których mieszkańcy korzystają, zwłaszcza na wiosnę i latem, odpoczywają i opalają się. Teren jest duży i ładny, jednakże, pomimo iż jest to nowa inwestycja, jest on całkowicie niedostępny dla osób poruszających się na wózkach – z każdej strony prowadzą do niego strome schody, wyposażone co prawda w podjazdy, ale są one zbyt strome, aby możliwe było ich pokonanie na wózku, nawet przy wsparciu asystenta. Nie jest to także możliwe dla osób poruszających się na wózkach elektrycznych i może być niebezpieczne dla rodziców z wózkami dziecięcymi, ze względu na znaczną pochyłość.

Jest to niestety jeden z przykładów pokazujących że podczas realizacji zupełnie nowych inwestycji kwestie dostępności dla osób z niepełno sprawnościami są całkowicie ignorowane - realizowane rozwiązania spełniają być może wymogi prawne, ale ignorują całkowicie praktyczny wymiar i cel ich zastosowania, przez co nie służą osobom dla których zostały zaprojektowane i zamiast zwiększać dostępność dzielnicy zwiększają jedynie poziom wykluczenia osób z niepełnosprawnością z przestrzeni miejskiej.





## d) FORMULARZ OCENY SPACERU – KOMPILACJA ODPOWIEDZI UCZESTNIKÓW

DOSTĘPNOŚĆ I POŁĄCZENIA
<p><b>1. Czy łatwo można było dotrzeć do miejsca startu i miejsca zakończenia spaceru komunikacją miejską? Dlaczego?</b></p> <p>Osoby korzystające z komunikacji miejskiej odpowiedziały, iż brak było problemów, na trasie z Centrum Gdyni kursuje dużo autobusów, także w niedziele. Komunikacja jest sprawna i punktualna.</p> <p>Rozkłady jazdy są jednak na przystankach nieczytelne, zwłaszcza po zmroku. Bardzo funkcjonalne są wyświetlacze Systemu Informacji Pasażerskiej.</p>
<p><b>2. Jak oceniasz dostępność połączeń komunikacji miejskiej na trasie spaceru?</b></p> <p>Osoby korzystające z komunikacji miejskiej dobrze oceniły dostępność połączeń – przystanki umieszczone są blisko siebie, łatwo więc znaleźć przystanek najbliższy miejsca zamieszkania. Do samego osiedla trzeba jednak dojść na piechotę.</p> <p>Przystanki nie są oświetlone, co mogłoby pomóc zarówno w korzystaniu z rozkładów jazdy, zwiększałoby poczucie bezpieczeństwa po zmroku, ale także pozwalałoby na łatwe zlokalizowanie przystanków po zmroku, zwłaszcza osobom niezamieszkującym danej dzielnicy i niewiedzącym dokładnie gdzie ulokowane są przystanki.</p> <p>Łatwy dojazd samochodem bezpośrednio pod bloki mieszkalne.</p>
<p><b>3. Jak oceniasz ogólny komfort i możliwość poruszania się po trasie spaceru?</b></p> <p>Ocena komfortu różniła się w zależności od posiadanego stopnia z niepełnosprawnością. Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trudne usytuowanie dzielnicy – duża liczba podejść pod górę, stromizn o dużym nachyleniu – konieczność pomagania osobom poruszającym się na wózkach,</li> <li>• dla osób poruszających się na wózkach, poruszanie się było znacznie utrudnione ze względu na znaczną ilość barier,</li> <li>• przy ulicach Strażackiej i Zielnej brak chodników lub chodniki w bardzo złym stanie,,</li> <li>• także w innych częściach dzielnicy chodniki są krzywe, uszkodzone,</li> <li>• brak oznaczeń dzielnicy pod kątem osób niewidomych/ niedowidzących, w tym przejść dla pieszych, przejść między budynkami, etc,</li> <li>• niepokój i obawa o bezpieczeństwo w związku z niedoświetleniem ciągów pieszych.</li> </ul>
<p><b>4. Jak oceniasz oznakowanie dzielnicy?</b></p> <p>Oznakowanie bloków zostało ocenione dobrze – są wyraźne numery bloków na każdym z nich, czasem jednak trudno jest zidentyfikować przy jakiej ulicy się znajdują (dotyczy to przede wszystkim rejonu ul. PCK).</p>



Brak odpowiedniego oznakowania dzielnicy dla osób niewidomych – brak oznaczeń ostrzegawczych faktury i kontrasty na krawędzi schodów, krawężników, przystanków.

Po zapadnięciu zmroku istniejące oznakowanie jest niefunkcjonalne i niewidoczne – brak doświetlenia.

**Dobry przykład oznakowania budynków:**



## KOMFORT I WIZERUNEK

### 1. Co najbardziej podobało Ci się na trasie spaceru?

Osoby spacerujące przede wszystkim zwrócili uwagę na:

- miłą atmosferę podczas spaceru,
- piękne okolice ul. Zielnej: dużo zieleni, trawy i drzew, cichy, przyjemny rejon,
- duża liczna przystanków komunikacji miejskiej,
- dużo sklepów,
- widoczne zmiany w dzielnicy na przestrzeni lat,
- zadbana, czysta okolica, odnowione bloki,
- wyraźna i dobrze działająca sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych.

### 2. Co najmniej podobało Ci się na trasie spaceru?

Osoby spacerujące przede wszystkim zwrócili uwagę na:

- Długi czas oczekiwania na światła na przejściach dla pieszych, krótki czas przejścia utrudnia poruszanie się osobom z ograniczoną mobilnością i znacznie spowalnia spacer,
- dużo barier na osób poruszających się na wózkach – krzywe chodniki, dziury w chodnikach, brak podjazdów dla wózka lub niefunkcjonalny podjazd,
- brak koszy na śmieci,
- brak oznaczeń dla osób niewidomych i niedowidzących,
- zaciemnienie w sąsiedztwie budynków wielorodzinnych przy ul. Konwaliowej 7.



### 3. Które miejsce uważasz za najbardziej niebezpieczne? Dlaczego?

Osoby spacerujące przede wszystkim zwrócili uwagę na:

- Wąskie, dziurawe, chodniki, czasem ich brak, konieczność chodzenia po ulicy - problem dotyczy obszarów ul. Zielnej, Witomińskiej i Bursztynowej, oraz całej długości ul. Strażackiej – trudność w poruszaniu się nawet dla osoby sprawnej,
- dojście do osiedla przy ul. Widnej od strony ul. Rolniczej jest niemożliwe bez pomocy osób trzecich, a nawet przy wsparciu jest ryzykowne i może być niebezpieczne – droga komunikacyjna prowadzi schodami które są wąskiej, łamane, bez podjazdu dla osób poruszających się na wózku,
- okolice sklepu na ul. Konwaliowej naprzeciwko kościoła – schody, bardzo nieregularne, wysokie, nieoznaczone, na końcu 70 cm, niezabezpieczony barierką spadek bardzo niebezpieczny dla osób niewidomych,
- ciąg pieszy przy blokach ul. Konwaliowej 7 i 9, a także wzdłuż ulicy na wysokości parafii - po zapadnięciu zmroku brak tam oświetlenia, chodnik i schody są całkowicie niedostępne dla osób poruszających się na wózkach ( konieczność poruszania się po ulicy), są też niebezpieczne dla sprawnych pieszych ze względu na śliską powierzchnię, w okresie jesiennym pokryta mokrymi liśćmi,
- ciągi pieszce wokół pawilonów handlowo-usługowych przy ul. Narcyzowej – zdeformowana powierzchnia, liczne strome schody dookoła ograniczające dojście osobom poruszającym się na wózkach od tyłów pawilonów. Niebezpieczne jest także przejście na końcu pasażu do znajdującego się na tyłach szewca - skręcając wzdłuż budynku na jego tyły, łatwo wpaść w dół po stromych schodach prowadzących do punktu usługowego (problem zilustrowany na zdjęciach w części II). Wejścia do sklepów i punktów usługowych są po schodach, przy części z nich rozmieszczone są pochylnie, niejednolite jeśli chodzi o parametry techniczne i estetyczne, a także materiały z jakich są wykonane.
- okolice lasu na końcu ulicy Narcyzowej – brak oświetlenia po zmroku.

### 4. Które miejsce uważasz za takie, gdzie chciałbyś/chciałabyś spędzić swój wolny czas? Dlaczego?

Osoby spacerujące przede wszystkim zwrócili uwagę na:

- ulicę Zielną - cisza, spokój, dużo zieleni, miły klimat, brak uciążliwych samochodów,
- tereny Zielone między blokami na lewo od Konwaliowej – choć brak tam ławeczek i śmietników,
- plac zabaw przy przedszkolu,
- okolica ul. Narcyzowej z placem zabaw i siłownią

Jedna osoba nie wskazała żadnego miejsca gdzie czułaby się bezpiecznie ze względu na brak dostatecznego oświetlenia i brak dostępnych miejsc rekreacyjnych.





**5. Jak oceniasz swoje ogólne poczucie bezpieczeństwa w trakcie spaceru? Uzasadnij.**

Osoby spacerujące dobrze ocenili poczucie bezpieczeństwa w trakcie spacerów, także ze względu na możliwość wspierania się i ostrzegania o napotykanym barierach.

**6. Jak oceniasz ogólną atrakcyjność miejsc na trasie spaceru?**

Osoby spacerujące oceniały spacer w następujący sposób:

- trasa była dość łatwa, ciekawa, nie było większych uciążliwości, atrakcyjny był w szczególności odcinek drogi wzdłuż ul. Zielnej i Bursztynowej,
- ładna okolica, ale dostępność trasy dla osób poruszających się na wózkach jest bardzo niska,
- cicho, spokojnie, dużo zieleni, za mało ławeczek i śmietników,
- widać dużo poprawionych/ odnowionych chodników,
- dużo sklepów i miejsc usługowych,
- brak miejsc przeznaczonych dla młodzieży w ramach których mogliby rozwijać swoje pasje, talenty i zainteresowania.



## CZĘŚĆ 3. ZAŁĄCZNIKI

### 1. WZÓR KARTY ALERTU

ADRES:	NUMER ALERTU:
USTERKA/ ESTETYKA/ INWESTYCJE	
OPIS:	

KATEGORIA:

BUDYNKI	DOSTĘPNOŚĆ BUDYNKU - <i>czy istnieje możliwość dostania się do budynku użyteczności publicznej</i>
	INFORMACJA
	SWOBODA PORUSZANIA SIĘ - <i>czy możliwe jest poruszania się wokół budynku użyteczności publicznej – jeśli istnieje taka potrzeba i umożliwione jest to osobom pełosprawnym</i>
DROGI	JEZDNI
	CHODNIKI
	ŚCIEŻKI ROWEROWE
	OBIEKTY INŻYNIERSKIE I URZĄDZENIA
	INFORMACJA MIEJSKA
	OŚWIETLENIE ULICZNE
	ZIELEŃ PRZYULICZNA - <i>Dotyczy roślinności wzdłuż ulic i chodników, które stanowią z jakiegoś względu barierę</i>
	URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO - <i>Dotyczy słupków, znaków, progów zwalniających</i>



	MIEJSCA PARKINGOWE - Ocena miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych
TERENY REKREACJI WSZYSTKIE KATEGORIE DOTYCZĄ PARKÓW, BOISK, PLACÓW ZABAW ITP.	INFORMACJA MIEJSKA - Brak tablic informacyjnych, odpowiednich znaków, zdewastowane znaki
	ZIELEŃ MIEJSKA
	URZĄDZENIA/ MAŁA ARCHITEKTURA
	CIĄGI PIESZE
	NIWELACJA POZIOMÓW
	OŚWIETLENIA
PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	SYGNALIZACJA
	OZNAKOWANIE PIONOWE
	OZNAKOWANIE POZIOME
	URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO - Dotyczy słupków, znaków, progów zwalniających
	BARIERY
PRZYSTANKI	INFORMACJA - czy możliwe jest uzyskanie informacji dot. komunikacji miejskiej przez osobę niepełnosprawną
	OŚWIETLENIE
	WIATA I INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA
Inne	(wpisz po drugiej stronie)





## 2. WZÓR FORMULARZA OCENY SPACERU

### FORMULARZ OCENY SPACERU

**DATA SPACERU:**

**TRASA SPACERU:**

**PORA DNIA:**

**WARUNKI POGODOWE:**

**OCENIAJĄCY:**

**WIEK:**                      **PŁEĆ:**

**RODZAJ NIEPEŁNOSPRAWNOŚCI:**

**CZY JESTEŚ MIESZKAŃCEM DZIELNICY?:      CZY MIESZKASZ NA TRASIE SPACERU?:**

<b>DOSTĘPNOŚĆ I POŁĄCZENIA</b>
1. Czy łatwo można było dotrzeć do miejsca startu i miejsca zakończenia spaceru komunikacją miejską? Dlaczego?
2. Jak oceniasz dostępność połączeń komunikacji miejskiej na trasie spaceru?
3. Jak oceniasz ogólny komfort i możliwość poruszania się po trasie spaceru?
4. Jak oceniasz oznakowanie dzielnicy?
5. Czy masz inne komentarze dotyczące dostępności miejsc na trasie spaceru?



### KOMFORT I WIZERUNEK

6. Co najbardziej podobało Ci się na trasie spaceru?

7. Co najmniej podobało Ci się na trasie spaceru?

8. Które miejsce uważasz za najbardziej niebezpieczne? Dlaczego?

9. Które miejsce uważasz za takie, gdzie chciałbyś/chciałabyś spędzić swój wolny czas? Dlaczego?

10. Jak oceniasz swoje ogólne poczucie bezpieczeństwa w trakcie spaceru? Uzasadnij.

11. Jak oceniasz ogólną atrakcyjność miejsc na trasie spaceru?

**DODATKOWE KOMENTARZE POJAWIAJĄCE SIĘ PODCZAS SPACERU:**

