



RAPORT Z REALIZACJI ZADANIA WITOMINO BEZ GRANIC

**- weryfikacja dostępności dzielnicy
Witomino – Radiostacja obszar 1
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	25
c) BUDYNKI	28
d) TERENY REKREACYJNE	32
e) KOMUNIKACJA MIEJSKA	34
2. WAŻNE PUNKTY DZIELNICY WITOMINO RADIOSTACJA obszar 1	37
a) MIEJSCA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	37
b) POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA I OŚWIETLENIE	40
c) INNE KWESTIE WAŻNE DLA MIESZKAŃCÓW	41
d) FORMULARZ OCENY SPACERU – KOMPILACJA ODPOWIEDZI UCZESTNIKÓW	42
CZĘŚĆ 3. ZAŁĄCZNIKI	46
1. WZÓR KARTY ALERTU	46
2. WZÓR FORMULARZA OCENY SPACERU	48



CZĘŚĆ 1. METODOLOGIA

1. ZAŁOŻENIA PROJEKTÓW

Projekt „Witomino bez Granic - weryfikacja dostępności dzielnicy Witomino – Radiostacja obszar 1 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 1 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 13 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.

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 na obszarze 1 mają także posłużyć do przygotowania lokalnego programu rewitalizacji, który uwzględnić ma także zwiększenie dostosowanie 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 1” badaniu został poddany obszar dzielnicy Witomino Radiostacja znajdujący się w obrębie ulic:

- a) Chwarznieńskiej od linii granicznej obszarów leśnych do skrzyżowania z ul. Rolniczą,
- b) Rolniczej - od skrzyżowania z Chwarznieńską do linii granicznej obszarów leśnych,
- c) Linia graniczna obszarów leśnych na końcu ulic: Nauczycielskiej, Pogodnej, Widnej.

Weryfikacja objęła swoim zasięgiem wszystkie ulice wewnątrz wyznaczonych obszarów wraz z weryfikacją ulic granicznych łącznie – 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 3 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 13 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 zaburzeniami zachowania,
- 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 4 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 3 takie spacer, w tym 1 po zmierzchu.

ZESTAWIENIE SPACERÓW – OBSZAR 1

l.p	Data	Czas trwania spaceru (h)	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 Pleszka
3	11.10.2015 – spacer moderowany przez mieszkańców	1,5	Marta Ostrowska	Anna Szwajewska – Kuczmyła	Jakub Kuczmyła	Piotr Rogalski	
4	11.10.2015 – spacer moderowany przez mieszkańców	1,5	Marta Ostrowska	Anna Szwajewska – Kuczmyła	Piotr Rogalski		
5	31.10.2015	3	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński	Magdalena Kokot	Angelika Boniuszko
6	31.10.2015 – po zmroku – spacer moderowany przez mieszkańca	3	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Łukasz Wilczyński	Magdalena Kokot	Angelika Boniuszko
7	14.11.2015	1,5	Marta Ostrowska	Anna Urbańska	Grzegorz Wojak	Artur Labudda	
8	21.11.2015	3	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 niszczonej 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.”¹

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.”² 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.”³ 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.

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

² Kowalski K. Projektowanie bez barier – wytyczne, Warszawa, s. 6

³ 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 słabowidzące⁴ 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.⁵

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

⁵ Tamże

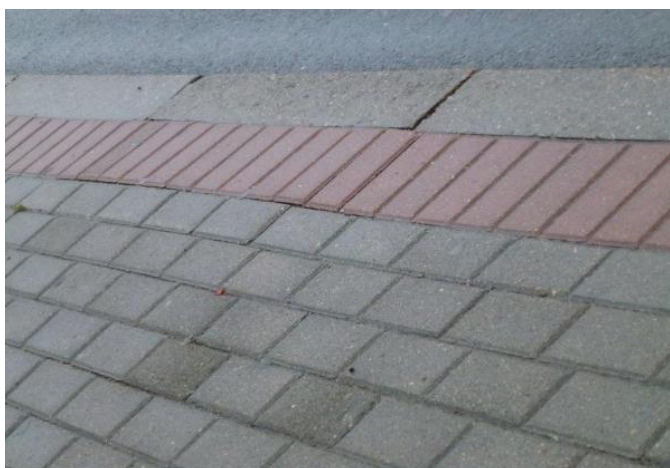


Dodatkową formą zasygnalizowania informacji przestrzennej, ułatwiającej bezpieczne i sprawne poruszanie się w przestrzeni publicznej jest oznakowanie kontrastowe. Kontrast rozumiany jako zastosowanie odmiennej barwy nawierzchni ciągu pieszego powinien być stosowany w połączeniu z zastosowaniem elementów 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.”⁶

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.



⁶ 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, na obszarze 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 zadaszenia 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%⁷

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”⁸, 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

⁷ Tamże, s. 7-2/4

⁸ 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 zsunęcia 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”⁹, 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** (mierzona między poręczami) – „Minimalna szerokość schodów zewnętrznych na ciągach pieszych powinna wynosić 120 cm (Rozporządzenie MTiGM 1999)”¹⁰, 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.”¹¹
- 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).”¹²
- 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.”¹³
- 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.”¹⁴

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

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

¹¹ Tamże

¹² Tamże

¹³ SuRaKu, 2008, karta 3

¹⁴ 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.”¹⁵, 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.”¹⁶ Kontrastowy pas wyznaczający krawędź schodów powinien być widoczny 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”¹⁷

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

¹⁶ Tamże

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



Witomino – Radiostacja obszar 1 jest trudnym obszarem jeśli chodzi o poruszanie się przez osoby o ograniczonej mobilności ze względu na różnice poziomów zarówno na całej trasie ul. Chwarzenieńskiej, jak i usytuowanie budynków poniżej tej ulicy, co w naturalny sposób sprzyja powstawaniu wielu barier.

Zdajemy sobie sprawę, iż błędy i bariery istniejące na tym obszarze są wynikiem zaniedbań z przeszłości, gdy kwestia dostępności nie była traktowana priorytetowo, jednakże na badanym obszarze można zauważyć wiele nowych/ wyremontowanych pojazdów/ schodów, które także nie respektują istniejących już Standardów dostępności, co powinno być niedopuszczalne i wykluczane na etapie opracowania takich projektów. Dotyczy to właściwie wszystkich elementów: schodów, podjazdów, przejść dla pieszych czy wejść do budynków zaobserwowanych na badanym obszarze. Co więcej, ilość zaobserwowanych błędnie wykonanych nowych schodów i podjazdów wskazuje na to, iż obowiązujące standardy stosowane są bez jakiegokolwiek zrozumienia po co są robione i czemu/ komu mają w praktyce służyć, co w czynie je całkowicie нефункциональными.

Jednym z największych problemów. tego obszaru jest brak możliwości przejścia przejścia wzdłuż głównej ulicy jaką jest ulica Chwarzenieńskiej, ze względu na bardzo strome schody przy ul. Nauczucielskiej, które zmuszają osobę o ograniczonej mobilności do obejścia tego fragmentu przez całą ulicę Uczniowską.



Nie ma również możliwości przejścia drugą stroną ulicy – aby przejść również należy pokonać schody:



Liczne schody z podjazdami niespełniającymi norm uniemożliwiają osobom poruszającym się na wózkach dojeżdżać do przystanków, przede wszystkim znajdujących się wzdłuż ulicy Rolniczej.



W obrębie dzielnicy nie odnotowano schodów, które swoją konstrukcją choć w części odpowiadały, by powyższym wytycznym. W pojedynczych przypadkach zastosowane zostały jedynie cząstkowe rozwiązania.



Tu przykład schodów prowadzących do piekarni na rogu ulic Chwarznieńskiej i Widnej. Zarówno parametry schodów jak i podjazdu w najmniejszym stopniu nie są adekwatne do zasad projektowania uniwersalnego.

Brak także kontrastowych i fakturowych stref ostrzegawczych zarówno u podstawy jak i na szczycie schodów, które w tym miejscu bezpośrednio łączą się z chodnikiem. Taka sytuacja powoduje, że osoba z dysfunkcją wzroku nie zdając sobie sprawy, że schody łączą się z chodnikiem może z nich spaść. Poręcze mimo kontrastowego koloru są bez użyteczne ze względu na montaż poniżej pierwszego stopnia – aby złapać poręcz trzeba się mocno pochylić, co również zagraża upadkiem.



NAWIERZCHNIE

Stan techniczny nawierzchni ciągów pieszych na dużej powierzchni obu badanych obszarów 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, powypaczana 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.”¹⁸ „Poprzeczne nachylenie ciągu pieszego nie powinno przekraczać 2,5 %”¹⁹



¹⁸ Tamże s. 2 – 2/4

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.



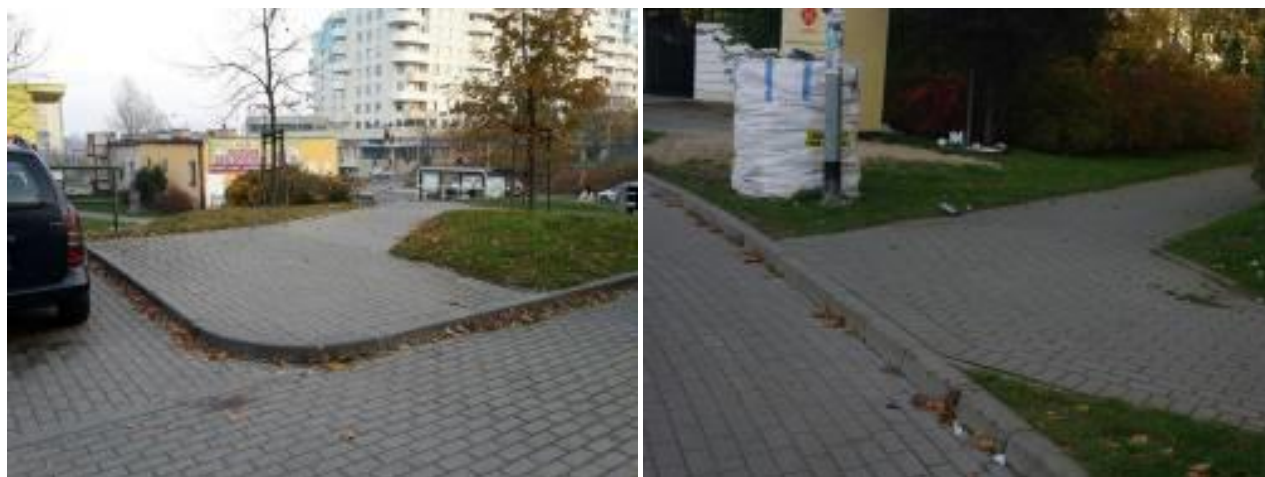
OBNIŻONE KRAWĘZNIKI

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.”²⁰

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.



²⁰ Kowalski K. Projektowanie bez barier – wytyczne, Warszawa, s. 9



PRZEJSCIA 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.²¹

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.”²² W przypadku weryfikowanych obszarów zastosowanie takiego rozwiązania ma miejsce jedynie na największym skrzyżowaniu głównej arterii komunikacyjnej obszaru 1 ulic Małokackiej i Chwarznieńskiej oraz Rolniczej i Wielkokackiej.

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:

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

²² Tamże s. 5 – 4/4



- brak konsekwencji w usytuowaniu przycisku – osoby z dysfunkcjami wzroku nie wiedzą gdzie ich szukać żeby uruchomić sygnalizację,
- 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.”²³ 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.”²⁴, 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:



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

²⁴ Tamże



Dobre przykłady przejść dla pieszych na badanym obszarze:



ZIELEŃ PRZYULICZNA

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.”²⁵

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



²⁵ 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.²⁶

Na badanych obszarach zdarzały się przykłady godne naśladowania:



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

²⁶ 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 sliska 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”²⁷ 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

²⁷ 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.”²⁸

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”²⁹ 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 mieszkalnych 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.

²⁸ Kowalski K. Projektowanie bez barier – wytyczne, Warszawa, s. 32 i dalej

²⁹ Tamże



Typowym przykładem braku dostępności jest także wejście do marketu Biedronka, do którego do którego z jednej strony prowadzą schody, a z drugiej podjazd niespełniający żadnych norm i będący niebezpieczny ze względu na jego przekrwienie w stosunku do podłoża co grozi przewróceniem się na bok osoby poruszającej się na wózku.



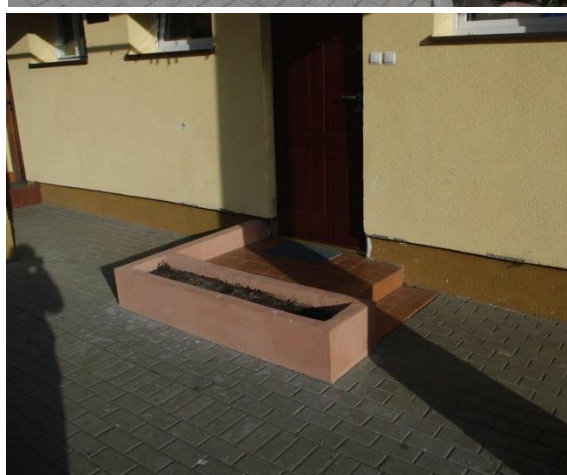
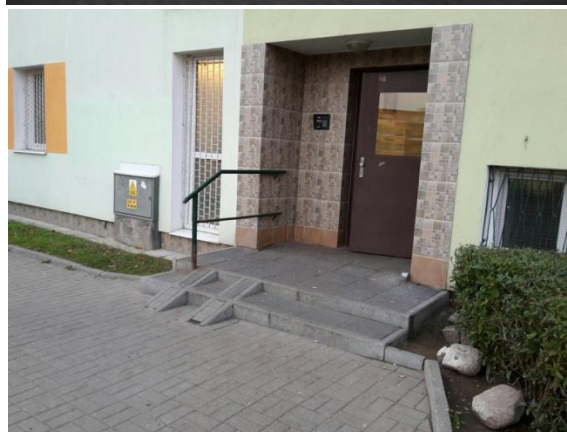
Wejścia do pozostałych sklepów tym uczęszczanym ciągu:



Wejścia do innych sklepów i miejsc na badanym obszarze często wyposażone są w podjazdy ale nie spełniają one ani żadnych norm dostępności ani bezpieczeństwa – są strome, brakuje barierek i poręczy, a podłoże jest często bardzo śliskie.



Poważnym problemem są także wejścia do budynków mieszkalnych – niemal wszystkie ciągi komunikacyjne wewnątrz ulic Windej, Chwarznieńskiej, Nauczycielskiej i Pogodnej ułożone są ze stosunkowo nowej nawierzchni, mimo to do większości wejść do klatek budynków wielorodzinnych prowadzą schody bez jakichkolwiek pochylni, a istniejące podjazdy nie spełniają norm, są niebezpieczne, a także są nieestetyczne.



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 umożliwiałoby 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 ułatwiająca 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 przewruceniem się lub potknięciem się podczas wstawania z niej. Sąsiadujący krawężnik oraz bardzo niskie usytuowanie uniemożliwiają podjechanie wóckiem i bezpieczne przesiadanie się.



Częstym problemem także nowo powstałej infrastruktury jest brak możliwości dojsca 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 dojściach 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.”³⁰ 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”³¹

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



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

³¹ 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.”³²

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.

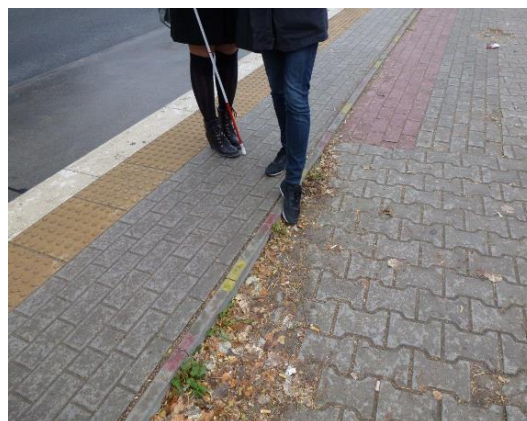
³² Tamże s. 6 – 2/4



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 przystanku³³

Pozytywny przykład przystanku komunikacji miejskiej:



³³ Tamże s. 6 – 3/4



2. MIEJSCA CHARAKTERYSTYCZNE DLA BADANEGO OBSZARU

W tej sekcji przedstawimy problemy charakterystyczne i unikalne dla badanego 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

KOMISARIAT POLICJI

Na badanym obszarze znajduje się komisariat policji przy ul. Chwarznieńskiej 4, który jednak jest całkowicie niedostępny dla osób poruszających się na wózkach – zarówno jeśli chodzi o samo wejście, które prowadzi po stromych wąskich schodkach, jak przestrzeń dookoła – zarówno dojście z przystanku jak i z parkingu znajdującego się przed komisariatem prowadzą schody, bez podjazdu, który funkcjonalny by był dla osób poruszających się na wózkach. Dojście jest niewygodne także dla osób sprawnych, co pokazuje, wydeptana ścieżka prowadząca wzdłuż miejsc parkingowych omijająca schody.



PRZYCHODNIA

Na badanym obszarze znajduje się Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Za Falochronem” znajdujący się przy ul. Chwarznieńskiej 136/138 będący placówką specjalistyczną prowadzącą zakład rehabilitacji. Niestety wejście do tego budynku jest nie tylko niedostępne zgodnie ze standardami projektowania uniwersalnego, ale ze względu na postępującą degradację staje się niebezpieczne.



SZKOŁY i PRZEDSZKOLA

Na badanym terenie znajduje się Szkoła Podstawowa nr 35 przy ulicy Uczniowskiej 1, I Społeczna Szkoła Podstawowa im. Dzieci Zjednoczonej Europy przy ul. Strażackiej 15, a także Przedszkole nr 13 przy ul. Widnej 15. Wejścia do szkół i przedszkola są dostępne dzięki podjazdom. Nie ma jednak żadnych udogodnień dla osób niewidomych czy niedowidzących.



Zdjęcia powyżej:

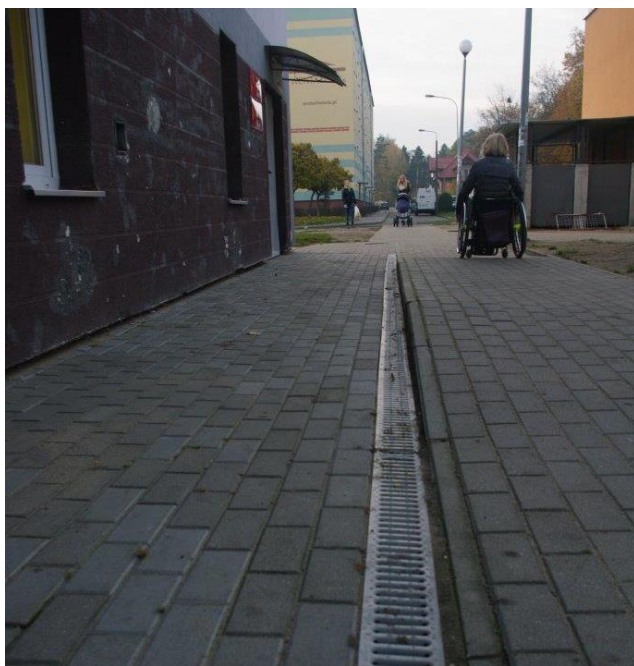
1. Wejście do SP nr 35,
2. Wejście do I Społecznej SP.

Zdjęcie obok: wejście do Przedszkola nr 13.



ŚWIETLICA SOCJALNA „VITAVA”, MIEJSKI KLUB SENIORA „WITOMINO”, MIEJSKI I DZIELNICOWY OŚRODEK POMOCY SPOŁECZNEJ

Na badanym terenie obszarze znajduje się świetlica socjoterapeutyczna Vitava oraz Miejski Klub Seniora „Witomino”, a także Miejski i Dzielnicowy Ośrodek Pomocy Społecznej, znajdujące się przy ul. Widnej 8. Wejścia do powyższych miejsc są dostępne dla osób z niepełnosprawnością.



Przed samym wejściem do MOPS/ DOPS (zdjęcie obok) jest jednak bardzo niebezpieczny element dla osób niewidomych/ niedowidzących o osobę z ograniczoną mobilnością – chodnik podzielony jest na dwie ścieżki, z czego jedna jest nieco wyższa (na zdjęciu – część po prawej), co nie jest oznaczone i jest widoczne tylko pod odpowiednim kątem. W pozostałych przypadkach niesie ze sobą duże ryzyko upadku.



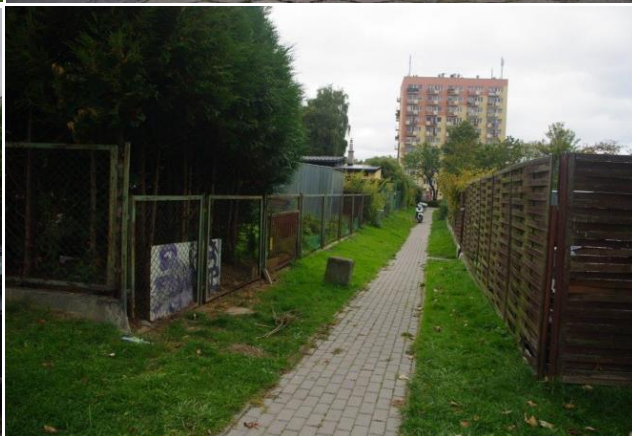
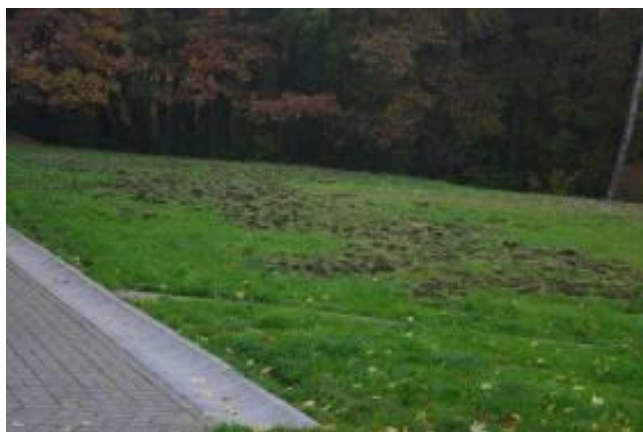
b) POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA I OŚWIETLENIE

Badany obszar był generalnie dobrze oświetlony – jedyne miejsc, które wymagają znacznie większej uwagi w tym względzie to obszary sąsiadujące z lasem. Zwłaszcza bloki przy ul. Uczniowskiej 27/29 a także dojście do lasu od ul. Sosnowej.

Miejsca wskazane przez mieszkańców jako niebezpieczne to garaże znajdujące się przy ulicy Uczniowska 29/31, a także cały ciąg garaży wzdłuż ul. Uczniowskiej i ciemne przejścia do ulicy Chwarzenieńskiej na wysokości bloków nr. 12 – 20.

Jako miejsce gdzie gromadzą się ludzie wzbudzający niepokój mieszkańcy wskazali także okolice komisariatu - okolice budynku przy ul.

Zgłaszanym problemem jest też fakt, iż okolica jest narażona na częste wizyty dzików, które wychodzą z lasów w poszukiwaniu pożywienia.



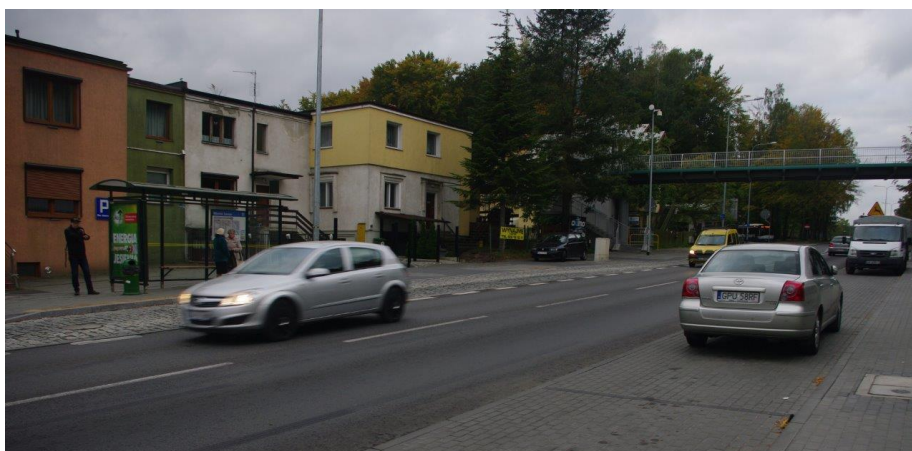
c) INNE KWESTIE WAŻNE DLA MIESZKAŃCÓW

Tematem, który budzi bardzo wiele emocji i kontrowersji wśród mieszkańców jest kwestia nowo wybudowanej kładki przez ulicę Chwarznieńską, której zadaniem jest zwiększenie płynności ruchu na tej ulicy, ale jednocześnie zmusza mieszkańców do znacznego wydłużenia drogi aby przejść przez ulicę do przystanku, przez co trasa, która dotąd zajmowała nie więcej niż minutę, obecnie pokonywana jest w co najmniej 5-10 minut.

Aby dojść do kładki, z której w dużej mierze korzystają osoby przyjeżdżające na rehabilitację, należy podejść pod górę. Schody znajdują się „od drugiej strony” co oznacza że należy pokonać dodatkowe metry, aby się na nie wspiąć.

Zimą kładka jest śliska – jest pokryta gładkim betonem, nie ma na niej żadnej struktury czy oznaczeń fakturowych dla osób niewidomych.

Według relacji mieszkańców, winda często się psuje i zdarzało się, że uwięzione w niej były osoby, które ze względu na to, iż nie ma przeszklonych ścian, nie mogły wezwać pomocy osób postronnych.



Zdjęcie z lewej obrazuje w jak dużym stopniu wydłużyła się trasa dojścia mieszkańców i klientów przychodni do przystanku znajdującego się po drugiej stronie ulicy.



d) FORMULARZ OCENY SPACERU – KOMPILACJA ODPOWIEDZI UCZESTNIKÓW

DOSTĘPNOŚĆ I POŁĄCZENIA
<p>1. Czy łatwo można było dotrzeć do miejsca startu i miejsca zakończenia spaceru komunikacją miejską? Dlaczego?</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>Kursujące na tych trasach autobusy są dostosowane w manualne platformy najazdowe, choć zdarza się iż kierowcy są opieszali w ich otwieraniu dla osób poruszających się na wózkach manualnych.</p> <p>Dla osób z niepełnosprawnością wzrokową barierę stanowi brak informacji głosowej o numerze i kierunku docelowym podjeżdżającego do przystanku autobusu lub trolejbusu. Mogłyby być one emitowane za pośrednictwem nagłośnienia zewnętrznego, zainstalowanego w najnowszych autobusach i trolejbusach.</p> <p>Brak dojazdu do dalszych części dzielnicy pod lasem (koniec ul. Nauczycielskiej).</p>
<p>2. Jak oceniasz dostępność połączeń komunikacji miejskiej na trasie spaceru?</p> <p>Osoby korzystające z komunikacji miejskiej dobrze oceniły dostępność połączeń – przystanki umieszczone są blisko siebie, choć do skrajnych części dzielnicy konieczne jest dojście na piechotę, co stanowi już duże dystanse i może być ograniczeniem dla osób z ograniczoną mobilnością.</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>Wiele peronów nie jest zmodernizowanych – charakteryzują się często niewystarczającą szerokością, niepełną infrastrukturą (brak wiat) oraz nieregularnym obrzeżem drogowym, co utrudnia odpowiednie podjechanie autobusom do krawędzi peronu, a tym samym możliwość prawidłowego otwarcia platform najazdowych czy wykonanie „przyklęku” aby łatwiej było wsiąść osobom o ograniczonej mobilności. Brak oznaczeń fakturowo-kontrastowych peronów.</p>
<p>3. Jak oceniasz ogólny komfort i możliwość poruszania się po trasie spaceru?</p> <p>Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim uwagę na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dużą ilość chodników, które powinny być wyremontowane, zwłaszcza wzdłuż ulicy Chwarznieńskiej. Do remontu kwalifikuje się także cała ulica Strażacka i jej okolice,



- Dużą liczbę stromych schodów nie spełniających norm, brak dostępności dla wielu uczestników grupy, co zmusza do omijania barier i wydłuża trasę przejścia osobom o ograniczonej mobilności.
- Widoczne wykonane w ostatnich latach remonty i inwestycje – w tych miejscach łatwiej się poruszać, nie brakuje jednak nowych miejsc w których rozwiązania nie spełniają standardów dostępności i są całkowicie niefunkcjonalne dla osób poruszających się na wózkach - dotyczy to przede wszystkim schodów z niewielką liczbą stopni, które można by łatwo zniwelować, a także niefunkcjonalnych podjazdów przy stromych schodach. Omijanie tych przejść przez osoby o ograniczonej mobilności jest bardzo czasochłonne, męczące i irytujące,
- Brak oznaczeń fakturowych i kontrastowych przy przejściach dla pieszych, co gwarantuje komfort osobom niedowidzącym,
- Niebezpieczne przejście przy komisariacie – chodnik przy samym komisariacie ma schody, alternatywą jest przejście wzdłuż parkingu przez komisariatem, na skraju ulicy Chwarznieńskiej, za zaparkowanymi samochodami, co jest bardzo niebezpieczne.

4. Jak oceniasz oznakowanie dzielnicy?

Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim uwagę na:

- Odnowione elewacje budynków są oznaczone w wyraźny sposób, ważnym elementem jest jednak oznaczanie bloku nie tylko numerem ale nazwą ulicy, a na klatkach powinny zostać umieszczone widoczne numery samych klatek,
- Na obszarze 1 oznakowanie dzielnicy jest dużo mniej widocznie i czytelne niż na obszarze 2, ale tam gdzie są odnowione elewacje, numery na blokach są czytelne,
- Mało czytelne tabliczki z nazwami ulic,
- Konieczność wyraźniejszego oznaczenia nazw ulic na blokach – ze względu na przebieg ulic czasem ciężko zorientować się do której ulicy należy blok.
- Brak oznakowań kierujących do miejsc użyteczności publicznej (komisariat, przychodnia, szkoły) – brak zintegrowanego systemu informacji o dobrej czytelności.

KOMFORT I WIZERUNEK

1. Co najbardziej podobało Ci się na trasie spaceru?

Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim uwagę na:

- Dostosowanie wejścia do przedszkola,
- Dużo zieleni, odnowione budynki, zadbana okolica, świeże powietrze,
- Dużo liczba placów zabaw, choć nie wszystkie są ogrodzone i dostosowane,
- Wiaty na większości przystanków,
- ul. Strażacka – piękna, kameralna okolica,
- Miłe towarzystwo i atmosfera panująca podczas spaceru.



2. Co najmniej podobało Ci się na trasie spaceru?

Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim uwagę na:

- Liczne strome schody, podjazdy niefunkcjonalne, w tym skrzyżowanie ulic Chwarznieńskiej i Nauczycielskiej – strome schody uniemożliwiające przejście osobom na wózkach,
- Nierówne, uszkodzone chodniki, dziury w chodnikach - nawierzchnia na znacznej części obszaru bardzo uszkodzona,
- Duża liczba lokali handlowo-usługowych do których wejście jest utrudnione lub niemożliwe dla osób poruszających się na wózku, przykładem są pawilony handlowe przy ul. Nauczycielskiej 4, Widnej 4 lub gmach sieci Biedronka przy ul. Widnej 3.
- Niemal wszystkie ciągi komunikacyjne wewnątrz ulic Widnej, Chwarznieńskiej, Nauczycielskiej i Pogodnej ułożone są ze stosunkowo nowej nawierzchni, mimo to do większości wejść do klatek budynków wielorodzinnych prowadzą schody bez jakichkolwiek pochylni.
- Brak dostępności do komisariatu przez osoby poruszające się na wózku,
- Brak wyraźnych oznaczeń ulic,
- Mało ławek, często są bardzo niskiej i poza linią chodnika/ poniżej linii chodnika, brak koszy na śmieci,
- Skrzyżowanie ul. Pogodnej i Nauczycielskiej,
- Właściciele psów, którzy po nich nie sprzątajają,
- Wystająca poza obręb posesji rynna.

3. Które miejsce uważasz za najbardziej niebezpieczne? Dlaczego?

Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim uwagę na:

- Schody terenowe łączące przejście dla pieszych przez ulicę Chwarznieńską z ciągiem pieszym prowadzącym do komisariatu – prócz schodów nie istnieje w tym miejscu pochylnia, schody także nie spełniają norm dostępności.
- Schody terenowe przy skrzyżowaniu ulic Chwarznieńskiej i Nauczycielskiej – wysokie, wyposażone w pochylnię nie spełniającą norm, brak możliwości przejścia,
- Schody terenowe prowadzące do posesji nr 10/1, 10/2, 10/3 i 10/4 przy ul. Nauczycielskiej – prowadząc bezpośrednio na jezdnię, stwarzając niebezpieczeństwo potrącenia,
- Droga przy ul. Nauczycielskiej na wysokości szkoły nr 35 – brak odpowiedniego oznakowania, brak chodnika,
- Wejścia do sklepów i punktów usługowych przy ul. Widnej róg Chwarznieńskiej - nieregularne schody, strome, prowizoryczne podjazdy, bardzo zły stan techniczny schodów i podjazdów.
- Przejście przez ulicę w okolicach kładki przez ul. Chwarznieńską – ze względu na ilość czasu i długość drogi, którą trzeba „nadłożyć” aby przejść przez kładkę, ludzie przechodzą przez ulicę, co skutkuje większą liczbą wypadków,
- Brak możliwości wejścia do komisariatu, brak dostępnego przejścia na tym odcinku ul. Chwarznieńskiej.



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

Wszystkie osoby spacerujące, jaki miejsce gdzie chciałyby spędzać czas, wskazały plac zabaw mieszczący się na skrzyżowaniu ul. Nauczycielskiej i Uczniowskiej – nowy, bogato wyposażony w infrastrukturę, także dostępną dla dzieci z niepełnosprawnością, wyposażony w ławeczki i śmietniki. Niedostosowana jest jedynie powierzchnia żwirowa placu, która utrudnia/uniemożliwia poruszanie się osobom na wózkach.

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

Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim na to, iż ze względu na istniejące bariery architektoniczne, często osoba poruszająca się na wózku (zwłaszcza elektrycznym) musi poruszać się po ulicy, co jest bardzo niebezpieczne, także biorąc pod uwagę natężenie ruchu.

6. Jak oceniasz ogólną atrakcyjność miejsc na trasie spaceru?

Osoby spacerujące zwracały przede wszystkim uwagę na:

- Duże zróżnicowanie dzielnicy – dostępne obiekty i tereny użyteczności publicznej, choć są one znacznie zdegradowane,
- Cicho, spokojnie, dużo zieleni, choć brakuje ławeczek i śmietników.



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	JEZDNIE
	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?:

DOSTĘPNOŚĆ I POŁĄCZENIA
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:

