

ADAM PIOTR ZAJĄC

Uniwersytet Warszawski

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI ARCHITEKTONICZNEJ PRZESTRZENI MIEJSKIEJ. MIĘDZY NORMAMI PROJEKTOWANIA A DOŚWIADCZENIEM UŻYTKOWNIKÓW

Abstract: Improving Accessibility of Urban Space. Between Design Standards and Users' Experience. The aim of the paper is to analyze selected international standards, consistent with universal design theory, and proposal of user opinion in designing process. Although users opinions can be important supplement for educated designers, existing constraints impede mutual understanding. Paper analyzes conditions for using standards and user experience in designing public space. Eventually, solutions are suggested for compromising these two approaches.

Keywords: Accessibility, architectural barriers, design standards, persons with disabilities, universal design.

Wstęp

Poprawa dostępności architektonicznej przestrzeni publicznej oraz budynków stała się we współczesnym świecie istotnym wyzwaniem dla projektantów. Jest to również istotny cel dla zarządców infrastruktury i obiektów, którzy decydują o procesach modernizacyjnych i ich zakresie. W dobie starzejącego się społeczeństwa oraz rosnącej wiedzy o potrzebach osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zapewnienie równego dostępu do ważnych instytucji publicznych (np. edukacja, służba zdrowia, ale także miejsca pracy) powinno być jednym z głównych celów prowadzonych działań inwestycyjnych. Niestety, mimo znacznych środków finansowych przeznaczonych na nowe realizacje, często nie udaje się zapewnić pełnej dostępności dla możliwie szerokiego grona użytkowników [por. *Społeczny raport ...2015*]. Stąd częste postulaty włączania w proces projektowania reprezentantów osób z niepełnosprawnościami¹ na

¹ W pracy będą wykorzystane zamiennie terminy, *osoba o ograniczonej możliwości poruszania się* oraz *osoba o ograniczonej mobilności*, kierując się określeniami wprowadzonymi przez cytowane w opracowaniu

jak najwcześniejszym etapie, co ma zapobiec tworzeniu przestrzeni niedostępnych dla niektórych osób.

Słusznym postulatem nie towarzyszą jednak jednoznaczne wytyczne oraz zasady określające, w jaki sposób należy współpracować ze środowiskiem osób z niepełnosprawnością. Jako podstawowe wytyczne dla uniwersalnego projektowania traktowane jest 7 wytycznych uniwersalnego projektowania, stworzonych przez Uniwersytet Stanowy w Karolinie Północnej [*The Principles...* 1997]. Obowiązujące w Polsce przepisy w tym zakresie są daleko mniej wyczerpujące i restrykcyjne niż np. amerykańskie wytyczne *ADA Standards for Accessible Design* [2010], liczące ponad 270 stron i składające się z dokładnie zwymiarowanych schematów, dotyczących konkretnych rozwiązań. Jednak nawet najbardziej wyczerpujące przepisy nie uwalniają od problemów z ich interpretacją [por. Mazumdar, Geis 2011]. Należy zauważyć, że użytkownikom określonych rozwiązań (np. osobom niewidomym w przypadku oznaczeń dotykowych) łatwiej jest zrecenzować rozwiązania istniejące niż określić wytyczne dla projektowanych obiektów. Tym samym nie można odejść od stworzenia jednoznacznych wytycznych, które byłyby praktyczną pomocą dla projektantów.

Celem opracowania jest analiza uwarunkowań dotyczących norm projektowania przestrzeni pod kątem osób o ograniczonej mobilności oraz angażowania użytkowników w procesy projektowania. Wskazane zostaną najważniejsze sprzeczności pomiędzy tymi podejściami oraz zaproponowane sposoby na ich efektywne uzgodnienie.

1. Obowiązujące w Polsce przepisy prawne

Podstawowym dokumentem w Polsce mówiącym o obowiązku dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, jest ustawa *Prawo budowlane* (Dz.U. 2016 nr 0 poz. 290). W art. 5. ustawy, ust 2, pkt. 4 określono wymóg dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, w szczególności zaś poruszających się na wózkach inwalidzkich. Niestety, Ustawodawca nie zdefiniował pojęcia *osoby niepełnosprawnej*, co prowadzi często do sytuacji, gdy zaplanowanie dostępności dla osób poruszających się właśnie na wózkach traktowane jest jako całkowite rozwiązanie problemu dostępności. Tymczasem, grupa ta jest zdecydowanie bardziej zróżnicowana i liczna, dlatego też wymagania związane ze środowiskiem są bardziej rozbudowane.

Jednym z rodzajów dokumentów wykonawczych do ustawy są rozporządzenia ministra właściwego do spraw infrastruktury lub transportu, dotyczące dróg publicznych (Dz.U. 2016 nr 0 poz. 124), obiektów inżynierskich (Dz. U. 2000 Nr 63 poz. 735, z późn. zm.), budowli kolejowych (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987, z późn. zm.), budowli metra (Dz.U. 2011 nr 144 poz. 859) oraz budynków (Dz.U. 2015 nr 0 poz. 1422).

cowaniu publikacje. Termin *osoba niepełnosprawna* oznacza osobę z jednym lub kilkoma rodzajami niepełnosprawności, zgodnie z klasyfikacją GUS.

Należy zauważyć, że przepisy w większości przypadków były wielokrotnie nowelizowane (choć nie wszystkie doczekały się tekstu ujednoliconego), co jeszcze pogłębiło występujące od początku różnice dotyczące takich elementów infrastruktury, jak nachylenie, szerokość i wyposażenie pochylni, schody oraz oznaczenia dotykowe czy też wymagania dla poręczy oraz wymiary miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych [por. także Kowalski 2013]. Warto zaznaczyć, że normy odzwierciedlają postrzeganie problemu dostępności przez konkretne społeczności i mogą być zmienne w czasie [Iwarsson, Stahl 2003: 64], co wpływa na odmienny sposób wykonania poszczególnych obiektów i ich dostępność (np. przejścia podziemne). To co obecnie uważane jest za niedostępne, w przeszłości było zaprojektowane jako dostępne, zaś w przyszłości może wymagać kolejnych dostosowań, które będą związane z rozwojem technologii lub zmianą przepisów w tym zakresie.

Kształt rozporządzeń dotyczących warunków technicznych jest obiektem wielu debat oraz krytyki ze strony użytkowników infrastruktury. Często nie jest to bezpośrednie odwołanie do wytycznych, ale krytyka rozwiązań zgodnych z tymi przepisami. Wśród głównych postulatów dla zmiany polskich przepisów wykonawczych można wymienić:

- Uwzględnienie szerszej definicji osób niepełnosprawnych – projektowane rozwiązania powinny uwzględniać możliwie najszersze *spectrum* użytkowników (więcej informacji w dalszej części tekstu).
- Rozszerzenie i uszczegółowienie przepisów m.in. o rozwiązania dla opiekunów dzieci oraz osoby starsze i niewidome.
- Zachowanie spójności pomiędzy poszczególnymi rozporządzeniami. Należy ujednolicić istniejące zapisy i odpowiednio uszczegółowić lub nawet rozważyć stworzenie jednolitego katalogu rozwiązań dla projektantów, co byłoby odejściem od regulacji obszarowych (np. drogi publiczne, obiekty kolejowe) na rzecz regulacji dziedzinowej (dostępność, podobnie jak standardy ADA[2010] lub normy ISO).
- Uzyskanie spójności przepisów polskich z zagranicznymi wytycznymi. Polskie wytyczne nie powinny blokować stosowania bardziej wymagających przepisów międzynarodowych. Optymalnym rozwiązaniem wydaje się dostosowanie polskich zapisów do europejskich i najważniejszych międzynarodowych standardów projektowania bez barier (por. np. *Normy ISO 2011, 2012*).
- Przejrzystość. Polskie przepisy wykonawcze charakteryzują się pewną liczbą dobrze znanych nieścisłości, co w przypadku planowania dostępności utrudnia powstanie spójnego, minimalnego standardu projektowania. Ważną wskazówką dla projektantów jest także umieszczenie zapisów dotyczących wymiarów na schematach poglądowych, których w chwili obecnej brakuje [por. Goldsmith 2000; *ADA 2010*; normy ISO].
- Uwzględnienie rozwiązań minimalnych oraz rozwiązań rekomendowanych. Ze względu na wysokie koszty dostosowania istniejącej infrastruktury do

współczesnych rozwiązań, należy rozważyć wprowadzenie standardu minimum oraz rozwiązań optymalnych, rekomendowanych przede wszystkim dla nowych inwestycji. Obecne przepisy wykonawcze pozwalają na złagodzenie niektórych wymagań technicznych w przypadku przebudowy (np. skrajnia pionowa ruchu pieszego w rozporządzeniach dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2016 nr 0 poz. 124) i obiektów inżynierskich (Dz. U. 2000 Nr 63 poz. 735, z późn. zm.)).

- Uwzględnienie zróżnicowania polskich samorządów, w tym wielkości miast i różnic wysokościowych. Dla miast położonych w obszarach górskich lub innym trudnym terenie należy rozważyć wprowadzenie odstępstw od niektórych przepisów (np. maksymalne nachylenie chodników).
- Rozwiązania dla obszarów i obiektów historycznych. Należy rozważyć stworzenie katalogu dobrych praktyk lub wytycznych dla adaptowania przestrzeni i obiektów znajdujących się pod opieką konserwatorską.

Niewątpliwie od uchwalenia pierwszej wersji przepisów zmienił się również sposób postrzegania osób z niepełnosprawnością w polskim społeczeństwie. Jak zauważyła Kuryłowicz [2005: 13-15], można wyróżnić 3 sposoby postrzegania problematyki dostępności w II połowie XX w.: od tworzenia rozwiązań przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych, przez dostosowywanie świata sprawnych do potrzeb niepełnosprawnej mniejszości, aż do rozwoju idei projektowania uniwersalnego. Polskie przepisy, dotyczące warunków technicznych reprezentują niewątpliwie II stopień w tej kategoryzacji: zapewniają dostępność obiektów, są to jednak nadal w większości rozwiązania przeznaczone dla osób z niepełnosprawnością, posiadające również ograniczoną funkcjonalność dla innych użytkowników. Przykładem mogą być wąskie pochylnie przeznaczone dla ruchu osób poruszających się na wózkach.

Przepisy prawne nie zawsze zatem zapewniają najlepszy możliwy poziom dostosowania obiektów, co więcej, często powodują duże trudności związane z brakiem przystosowania istniejącej infrastruktury do obecnych standardów projektowych (np. instalacja wind lub pochylni w przejściach podziemnych). Zarządcy publiczni, uciekając przed wysokimi kosztami przebudowy, ograniczają się do działań remontowych, utrzymujących obecny, niekorzystny stan. Niestety żadne polskie przepisy dotyczące warunków technicznych nie zawierały nawet odległego horyzontu czasowego dla ich wprowadzenia dla całej infrastruktury.

2. Rosnące znaczenie przepisów międzynarodowych

W celu lepszego zrozumienia zmiany, jaka dokonana się w projektowaniu rozwiązań dla osób niepełnosprawnych, warto odwołać się do ratyfikowanej przez Polskę *Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych* (Dz.U. 2012 poz. 1169). W art. 2 wprowadzono definicję projektowania uniwersalnego, które odnosi się nie tylko do sfery architektonicznej, ale również dotyczy usług i polityki publicznej:

Uniwersalne projektowanie oznacza projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. „Uniwersalne projektowanie” nie wyklucza pomocy technicznych dla szczególnych grup osób niepełnosprawnych, jeżeli jest to potrzebne.

Zapisy Konwencji nie dostarczają konkretnych informacji dotyczącej wymiarów szpaczek czy szerokości ciągów pieszych. Istotne jest jednak osadzenie problemu niepełnosprawności w kontekście praw człowieka i przeciwdziałaniu wykluczeniu przez likwidację barier architektonicznych i kulturowych. Konwencja w art. 9 podkreśla konieczność dążenia do samodzielnego funkcjonowania i pełnego dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, informacji i komunikacji, a także innych urządzeń i usług. Artykuł 9 nakłada również obowiązek opracowania, ogłoszenia i monitorowania wdrażania minimalnych standardów i wytycznych w sprawie dostępności urządzeń i usług i w tym kontekście należy spojrzeć również na opisane wcześniej braki w polskich przepisach wykonawczych.

Należy zauważyć, że Konwencja ONZ nie jest jedynym dokumentem międzynarodowym obowiązującym w Polsce, który dotyczy dostępności. Równie duże znaczenie ma wzrastająca liczba regulacji UE, spośród których można wymienić kolejowe przepisy TSI PRM [Rozporządzenie KE nr 1300/2014] oraz rozporządzenie dotyczące obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się w transporcie autokarowym [Rozporządzenie PE 181/2011]. Zapisy tych rozporządzeń już obecnie oddziałują na praktykę projektową w przypadku nowych i modernizowanych dworców kolejowych i autobusowych. Dodatkowo określają one prawa pasażerów i obowiązki przewoźników oraz zarządców infrastruktury, które mają uczynić podróżowanie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się łatwiejszym.

Nieco innym rodzajem szczegółowych wytycznych, z których mogą korzystać projektanci w celu planowania dostępności, są mało popularne w Polsce normy ISO. Norma ISO 21542:2011 dotyczy dostępności budynków i przestrzeni (ang. *Building construction – accessibility and usability of the built environment*), zaś norma ISO 23599:2012 zawiera schematy tworzenia oznaczeń dotykowych dla osób niewidomych (ang. *Assistive products for blind and vision-impaired persons – Tactile walking surface indicators*), które zostały przyjęte nie tylko przez wiele państw europejskich, ale także inne kraje rozwinięte. Nie są znane w chwili obecnej plany wprowadzenia ww. norm przez Polski Komitet Normalizacyjny jako obowiązujących w Polsce. Tym samym wiele miast w Polsce (np. Gdynia, Poznań, Warszawa) dąży do stworzenia własnych standardów dostępności, które niestety nie muszą być ze sobą spójne.

3. Możliwości kształtowania środowiska przez użytkowników

Wraz z rosnącymi oczekiwaniami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia rozwiązań uniwersalnie dostępnych, coraz większe znaczenie zyskuje udział mieszkańców w kształtowaniu środowiska, w którym na co dzień funkcjonują. Służą temu rozwijające się metody konsultacji społecznych oraz rosnący dostęp mieszkańców do danych i projektów od wczesnego etapu projektowania. Co istotne, należy pamiętać, że proces konsultacji społecznych powinien służyć nie tylko odpowiedniemu poinformowaniu zainteresowanych, ale także uzyskaniu informacji zwrotnej od użytkowników. Nie może jednak zastąpić odpowiedzialności projektanta za własną pracę i zgodność z przepisami.

W kontekście planowania dostępności, częstym problemem jest odpowiedź na pytanie z kim i w jaki sposób konsultować duże projekty infrastrukturalne. Postulat ten pojawia się najczęściej wraz z wezwaniem do współpracy ze środowiskiem osób niepełnosprawnych przy wprowadzaniu rozwiązań dla osób o ograniczonej mobilności [*Społeczny raport...* 2015: 13]. Znane są jednak przypadki (np. pierwszy etap przebudowy Bulwarów Wiślanych w stolicy), kiedy rozwiązania ocenione przez środowisko osób niepełnosprawnych pozytywnie, spotkały się potem z negatywnym przyjęciem i krytyką ze strony innych grup użytkowników. Aktualne pozostaje zatem pytanie o zakres konsultacji społecznych oraz wiedzę i kompetencje osób w nie zaangażowanych.

Niestety większość organizacji uczestniczących w procesach konsultacyjnych specjalizuje się w jednym rodzaju niepełnosprawności. Przy braku wystarczającej wiedzy projektantów na temat idei uniwersalnego projektowania prowadzi to nader często do sytuacji, gdy końcowe rozwiązania powstają z myślą o jednej grupie użytkowników z ograniczoną mobilnością. Jednocześnie często wymaga się od uczestników procesów konsultacyjnych wiedzy fachowej, bez oferowania w zamian adekwatnego wynagrodzenia. To wszystko sprawia, że grono osób specjalizujących się w tematyce projektowania uniwersalnego jest w dalszym ciągu zbyt wąskie, a wiele nowych rozwiązań jest wdrażanych bez odpowiedniego testowania, gdyż brakuje możliwości czasowych, organizacyjnych i niekiedy także finansowych do testowania prototypów.

Do głównych problemów z włączaniem użytkowników o ograniczonej mobilności w proces projektowania przestrzeni można zaliczyć:

- niewielką liczbę organizacji pozarządowych reprezentujących środowisko, specjalizujących się w projektowaniu uniwersalnym;
- brak sprawdzonych i rozpowszechnionych metod konsultacyjnych, dotyczących etapu projektowego;
- brak wiedzy projektantów, w jaki sposób informować i konsultować projekty;
- zbyt wysokie oczekiwania wobec uczestników konsultacji;
- brak wiedzy użytkowników odnośnie do specyfiki projektowania przestrzeni;
- nieokreślony zakres konsultacji (rzeczy, które podlegają zmianom).

4. Problemy z definiowaniem osób o ograniczonej mobilności

Mając na uwadze powyższe trudności, warto jednoznacznie określić, kogo zalicza się do kategorii użytkowników i użytkowniczek o ograniczonej mobilności. Błaszak i Przybylski [2010: 71] zwrócili uwagę, że sam piktogram osoby niepełnosprawnej, przedstawiający osobę poruszającą się na wózku, istotnie ogranicza pojmowanie niepełnosprawności, gdyż z wózka korzysta zaledwie kilka procent osób, które mają problemy z poruszaniem się. Kowalski [2013: 76], powołując się na publikację irlandzkiego Państwowego Urzędu ds. Niepełnosprawności (ang. *National Disability Authority*) [*Building for Everyone* 2002], wymienia siedem największych grup użytkowników o ograniczonej możliwości poruszania się:

- osoby poruszające się na wózkach,
- inne osoby z niepełnosprawnościami ruchu (w tym kobiety w ciąży i osoby niepełnosprawne czasowo),
- osoby z dysfunkcjami słuchu,
- osoby z dysfunkcjami wzroku,
- osoby niskie i dzieci,
- osoby wysokie,
- osoby starsze.

Najbardziej szczegółowo grupę osób o ograniczonej możliwości poruszania się scharakteryzowano w przepisach TSI PRM 2008 [*Decyzja Komisji* 2007: 84]:

Termin „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza wszystkie osoby, które mają trudności w korzystaniu z pociągów i związanej z nimi infrastruktury. Termin ten obejmuje następujące kategorie:

- osoby na wózkach inwalidzkich [...]
- inne osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osoby cierpiące na upośledzenie kończyn;
- osoby mające trudności z chodzeniem;
- osoby z dziećmi;
- osoby z ciężkim lub nieporęcznym bagażem;
- osoby starsze;
- kobiety w ciąży;
- osoby niedowidzące;
- osoby niewidzące;
- osoby niedosłyszące i osoby głuche;
- osoby z upośledzeniem w zakresie komunikacji, osoby cierpiące na trudności w komunikacji;
- osoby z upośledzeniem funkcji czuciowych, upośledzeniem psychicznym lub intelektualnym);
- osoby niskiego wzrostu (w tym dzieci).

Upośledzenia mogą mieć charakter trwały lub tymczasowy, mogą być widoczne lub ukryte.

W obecnie obowiązującej wersji przepisów TSI PRM [Rozporządzenie KE 2014: 118], przyjęto zdecydowanie prostszą definicję, oddającą jednak sens z poprzednio cytowanej wersji. Wykluczono także osoby podróżujące z dużym bagażem: *Osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie — w konfrontacji z różnymi barierami — pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której możliwość poruszania się przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku. Transport przedmiotów ponadwymiarowych (na przykład rowerów i bagażu o dużych rozmiarach) nie jest przedmiotem niniejszej TSI.*

W tym kontekście warto spojrzeć także na oficjalne statystyki dotyczące udziału osób z różnymi niepełnosprawnościami w populacji. Zgodnie z szacunkami WHO [World Report... 2011: 27], opartymi na badaniu *World Health Survey*, jako osoby z niepełnosprawnościami można określić 15,6% populacji świata. Niewiele niższą wartość, 15,3%, [ibidem 2011: 289] mają szacunki oparte na innym badaniu tej samej instytucji *The Global Burden of Disease*. Co istotne, w tej grupie zauważalnie nadreprezentowani są obywatele państw rozwijających się oraz kobiety. Warto spojrzeć także na dane GUS ze Spisu Powszechnego z 2011 r. W Polsce liczbę osób niepełnosprawnych szacuje się na ok. 12,2% ludności w przypadku osób cierpiących na problemy ze zdrowiem (osoby niepełnosprawne biologicznie) oraz ok. 8,1% w przypadku osób posiadających orzeczenie (osoby niepełnosprawne prawnie). Wśród osób niepełnosprawnych przeważają mieszkańcy miast: stanowiąc 63% tej grupy wobec 37% osób zamieszkujących obszary wiejskie.

Należy podkreślić, że powyższe wyniki odnoszą się jedynie do części osób, które zalicza się, zgodnie z przyjętą wcześniej definicją, do osób o ograniczonej mobilności. Próbuąc oszacować tę grupę, należałoby oszacować liczbę osób zaliczających się do takich kategorii, jak osoby starsze, kobiety w ciąży czy też osoby niskiego wzrostu, a także osoby niepełnosprawne czasowo (np. na skutek choroby lub wypadku). Powyższe dane prowadzą jednak do dwóch istotnych wniosków. Po pierwsze, liczba użytkowników infrastruktury, zaliczających się do kategorii osób o ograniczonej zdolności poruszania się stanowi znaczna część społeczeństwa, a w przypadku niektórych kategorii (np. kobiety w ciąży, osoby starsze), trudności tego typu mogą dotknąć każdego w określonym momencie życia. Po drugie, wśród osób zaliczonych przez GUS do grona osób niepełnosprawnych, widzimy zdecydowaną nadreprezentację żyjących na terenach miejskich, co tłumaczyć można lepszą infrastrukturą oraz dostępem do wszelkiego rodzaju usług. Oznacza to jednak również, że właśnie na terenie zurbanizowanym problem dostępności architektonicznej nabiera szczególnego znaczenia.

5. (Pozorne) sprzeczności między normami a codziennym doświadczeniem

W dyskusji na temat stosowania norm i wykorzystania doświadczenia użytkowników warto spojrzeć na problem dostępności również w kontekście językowym. Iwarsson i Stahl [2003, s. 60] łączą dostępność (ang. *accessibility*) z użytecznością (ang. *usability*), mówiąc o działaniu, jakim w tym przypadku jest projektowanie środowiska przez koncentrację na potrzebach użytkownika. Bez dostępności nie można mówić o użyteczności przedmiotu [*ibidem*: 62]. Główną różnicą pozostaje zorientowanie na spełnienie kryteriów formalnych w przypadku dostępności, zaś w przypadku użyteczności – na rozpoznaniu potrzeb użytkownika (i np. odpowiedniej adaptacji budynku mieszkalnego do indywidualnych potrzeb). Oba konstrukty przewidują jednak pewne zróżnicowanie użytkowników i przeznaczonych dla nich rozwiązań. Z kolei koncepcja uniwersalnego projektowania, doceniając zróżnicowanie, dąży do stworzenia jednego, możliwego do wykorzystania przez szerokie grono odbiorców, rozwiązania. Zatem zróżnicowanie użytkowników jest tylko jedną z wytycznych, którą otrzymuje projektant.

Przynajmniej w teorii, uniwersalne projektowanie ma zatem zdecydowanie większe ambicje niż dostępność czy też użyteczność. Można uznać, że mimo wskazanych sprzeczności, nie można w planowaniu dostępności obiektów dla wszystkich obiektów odejść zarówno od jasnych wytycznych, jak i zaangażowania użytkowników. Te dwa podejścia powinny iść ze sobą w parze.

Obecna praktyka projektowa istotnie utrudnia lub wręcz uniemożliwia odwołanie się do idei projektowania uniwersalnego w wielu realizacjach. W procesie projektowym etap planowania rozwiązań dla osób sprawnych często oddzielony jest od etapu dla osób niepełnosprawnych, co uniemożliwia zastosowanie tej idei od początku [Błaszak, Przybylski 2010: 50] W podobnym tonie o ograniczeniach obecnej praktyki piszą Steinfeld i Maisel [2012: 177]. Autorzy wskazują ponadto, że uniwersalne projektowanie nie może być w pełni efektywne bez zaangażowania w proces projektowy przyszłych użytkowników, którzy mogą ocenić proponowane rozwiązania. Steinfeld i Maisel zauważyli, że zanim opracowano pierwsze standardy i normy dla projektowania uniwersalnego, ich autorzy musieli zidentyfikować problemy i znaleźć dla nich rozwiązania, co nie byłoby możliwe bez wsparcia osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Służyły temu także prowadzone badania użyteczności, gdzie testowane były różnego rodzaju przedmioty, które miały poprawić dostępność przestrzeni. Ponadto w budowaniu świadomości projektantów w dalszym ciągu nie do przecenienia pozostaje rola użytkowników.

W obliczu powyższych informacji, można wymienić główne rozbieżności między podejściem opartym na stosowaniu norm a podejściem odwołującym się do doświadczenia użytkowników. Występujące różnice opisano w tab. 1.

Tabela 1

Różnice między normami a doświadczeniem użytkowników

Podjęcie oparte na normach	Podjęcie oparte na doświadczeniu użytkowników
Koncentracja na cechach (np. wymiarach) przedmiotu	Koncentracja na opiniach użytkowników
Nacisk na ogólną funkcjonalność	Nacisk na odpowiednie detale
Dążenie do uniwersalnych rozwiązań	Dążenie do dostosowania do sytuacji
Podjęcie dedukcyjne (od ogółu do szczegółu)	Podjęcie indukcyjne (od szczegółu do ogółu)
Popularne wśród projektantów	Popularne wśród użytkowników.

Źródło: Opracowanie własne.

6. Możliwości łączenia podejść

Mimo opisanych wyżej rozbieżności, ważnym postulatem pozostaje łączenie obu sposobów planowania dostępności. Można stwierdzić, że projektowanie zgodne z duchem uniwersalnego projektowania musi uwzględniać zarówno wytyczne w formie norm, jak i zaleceń uzyskanych od użytkowników.

W przypadku tworzenia nowych produktów, ich użytkownicy z reguły są zaangażowani w proces ich powstawania. Dzięki np. wywiadom indywidualnym oraz grupowym możliwe jest stworzenie listy wymagań, którym powinien odpowiadać nowy przedmiot. Kolejne testy prototypów umożliwiają zaś zebranie uwag i dopracowanie detali. Takie podejście nie jest jednak wciąż popularne w architekturze. W przypadku idei uniwersalnego projektowania, celem prototypowania powinno być zaś poszerzenie grupy odbiorców (użytkowników), przez np. dodanie dodatkowych elementów wyposażenia. Aby to osiągnąć testy muszą przewidywać możliwie duże zróżnicowanie testerów: osoby o różnym wieku, wzroście i wadze, ale także różnych kompetencjach, zarobkach oraz pochodzeniu.

Jak zauważają Steinfeld i Maisel [2012: 180], testowanie prototypów nie jest popularne w architekturze, także ze względu na koszty. W przypadku jednak tworzenia rozwiązań powtarzalnych, jak pokoje hotelowe czy toalety, jest możliwe przeprowadzenie takich badań, z możliwie szerokim włączeniem w nie użytkowników. Istotne jest, że koszt popełnionych ewentualnie błędów będzie wyższy z powodu ich powielenia w większej skali (np. wiele pokoiów z jednakową aranżacją).

Należy zwrócić uwagę, że powyższe generalne zalecenia powinny przybrać postać zestandaryzowanych procedur, dzięki którym uwzględnianie dodatkowych głosów i wytycznych nie będzie wpływało negatywnie na proces inwestycyjny. Konsultacje społeczne wymagają czasu oraz uwzględnienia możliwości wprowadzenia zmian do projektu. Docelowo tematyka dostępności ma szansę dotrzeć do szerszego grona projektantów i użytkowników wraz z popularyzacją i powstaniem środowiska osób, które będą dysponowały podobnym zasobem wiedzy, łączącym normy i opinie odbiorców.

Przyczyni się to nie tylko do lepszego zrozumienia wzajemnych potrzeb i ograniczeń, ale również umożliwi budowanie porozumień i nawiązywanie współpracy. W tym zakresie można wyróżnić, odwołując się do przykładu Warszawy, następujące propozycje działań:

- Tworzenie platform dyskusyjno-konsultacyjnych, które umożliwią regularne spotkania i wymianę informacji między zainteresowanymi osobami i podmiotami (np. Komisja Dialogu Społecznego ds. Osób Niepełnosprawnych).
- Konsultowanie projektów inwestycyjnych z osobami z niepełnosprawnością na etapie projektowym. W przypadku wprowadzenia nowych rozwiązań o charakterze powszechnym, testowanie prototypów rozwiązań (np. testy oznaczeń dotykowych w przestrzeni ulicznej).
- Testowanie nowej infrastruktury w celu nie tylko sprawdzenia opinii użytkowników, ale także lepszego poinformowania o nowych funkcjonalnościach.
- Informowanie i edukowanie użytkowników o istniejących standardach i uwarunkowaniach prawnych, mających wpływ na projektowanie przestrzeni.
- Opracowanie listy miejsc problemowych dla użytkowników, która będzie dla władz miasta informacją o niezbędnych do podjęcia działaniach.
- Szkolenie projektantów oraz urzędników w zakresie potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Popularyzacja dobrych praktyk, wraz ze schematami konstrukcyjnymi.

Podsumowanie

W opracowaniu zaprezentowano główne uwarunkowania dotyczące projektowania przestrzeni publicznych oraz oceniono możliwości związane ze stosowaniem standardów i włączaniem w proces projektowy użytkowników. Wskazano również pojawiające się sprzeczności w obu podejściach oraz zaproponowano sposoby na łączenie podejść w projektowaniu przestrzeni publicznych.

Należy pamiętać, że idea projektowania uniwersalnego wykracza w rzeczywistości daleko poza obszar architektury i projektowania przemysłowego. Chociaż przestrzeń bez barier ułatwia włączenie społeczne, to muszą jej towarzyszyć również zmiany w politykach publicznych i funkcjonowaniu usług [Steinfeld, Maisel 2012: 131], które umożliwią niwelowanie barier w codziennym funkcjonowaniu osób o ograniczonej mobilności. Tym samym ogólnodostępna infrastruktura nie jest celem, a jedynie jednym ze środków niezbędnych do osiągnięcia większej inkluzywności w zakresie współużytkowania przestrzeni publicznych.

Wraz z ewolucją wytycznych dla projektantów zauważalne są coraz większe problemy z adaptacją istniejących obiektów do współczesnych wymagań. To co kiedyś spełniało wymagania, dzisiaj musi zostać ponownie dostosowane do obecnych warunków. Nowością jest niewątpliwie zdecydowanie większa koncentracja na użytkowniku i jego potrzebach. Nie ma jednak pewności, że współczesne formy przestrzenne zosta-

ną w przyszłości uznane za spełniające wszystkie wymagania, co jest dobrze widoczne na przykładzie zmieniających się norm bezpieczeństwa.

Odwoływanie się do opinii użytkowników pozwala w większości przypadków ustrzec się przed błędami, które będą utrudniać korzystanie z określonych przedmiotów lub obiektów. Nie zawsze wiadomo jednak kto, w jakim zakresie oraz na podstawie jakich przesłanek ma decydować o kształcie określonej przestrzeni i zastosowanych rozwiązaniach. W jaki sposób zapewnić reprezentatywność tego rodzaju konsultacji społecznych, przy ograniczonym czasie i środkach?

Dlatego istotne jest, aby projektowania uniwersalnego nie postrzegać jedynie w kategoriach sposobu kształtowania środowiska, ale także jako platformę do budowania porozumienia między użytkownikami a projektantami. Projektowanie uniwersalne, jako nowa idea w Polsce wymaga prowadzenia działań edukacyjnych, które obejmą wszystkie grupy społeczne. Ze względu na duże znaczenie uwarunkowań społecznych, samo zaostrzenie przepisów, chociaż niezbędne, może okazać się niewystarczające.

Należy także pamiętać o budowaniu dialogu pomiędzy zarządzającymi przestrzenią, projektantami i użytkownikami, co można zaliczyć do niezbędnych działań. Służyć temu celowi mogą zarówno ciała doradcze, jak i wzajemne szkolenia oraz zbiorowe publikacje problemowe. Nie mniej istotne jest także testowanie i upowszechnianie nowych rozwiązań, co wymaga jednak czynnego zaangażowania środowiska naukowego i odpowiednich badań, a także szerszego wykorzystania zagranicznych wzorców. Za każdym razem warto jednak sprawdzić, czy opracowane w innym kontekście kulturowym innowacyjne rozwiązania techniczne pasują do polskich warunków oraz oczekiwań użytkowników. Na koniec należy wspomnieć także o możliwościach budowania interdyscyplinarnych zespołów, które pozwolą na osiągnięcie synergii dzięki zaangażowaniu przedstawicieli z różnych środowisk, działających dotychczas na ogół osobno. Efektem końcowym powinno być powstanie jednoznacznych wytycznych, które będą wspólne dla projektantów i użytkowników, zaangażowanych w proces ich powstawania oraz późniejsze konsultowanie projektów.

Literatura

ADA Standards for Accessible Design, 2010, United States Department of Justice, Washington, [https://www.ada.gov/regs2010/2010ADASTandards/2010ADASTandards_prt.pdf, dostęp 01/10/2016].

Błaszak M., Przybylski Ł., 2010, *Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalnego projektowania*. Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.

Building for Everyone. Inclusion, Access and Use, 2002, National Disability Authority, Dublin.

Goldsmith S., 2000, *Universal Design. A Manual of Practical Guidance for Architects*. Architectural Press, Oxford.

- Iwarsson S., Stahl A., 2003, *Accessibility, Usability and Universal Design – Positioning and Definition of Concepts Describing Person-environment Relationships*. Disability and Rehabilitation, 25: 2, 57-66.
- Kowalski K., 2013, *Planowanie dostępności – polskie uwarunkowania prawne i praktyka*, [w:] *Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania*. Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Warszawa.
- Kuryłowicz E., 2005, *Projektowanie uniwersalne. Uwarunkowania architektoniczne kształtowania otoczenia wybudowanego przyjaznego dla osób niepełnosprawnych*. Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Warszawa.
- Norma ISO 21542, 2011, *Building Construction – Accessibility and Usability of the Built Environment*, International Organization for Standardization, Geneva.
- Norma ISO 23599, 2012, *Assistive Products for Blind and Vision-impaired Persons – Tactile Walking Surface Indicators*. International Organization for Standardization, Geneva.
- Mazumdar S., Geis G., 2011, *The ADA And Accessibility: Interpretations In U.S. Courts*, [w:] *Universal Design Handbook*, W. Preiser, K. H. Smith. McGraw-Hill, Nowy Jork.
- Preiser W., Smith K. H., 2011, *Universal Design Handbook*. McGraw-Hill, New York.
- Słasny K., 2014, *Osoby niepełnosprawne w świetle Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. – wybrane aspekty*. Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania, Nr II/2014(11), Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Warszawa.
- Spółeczny raport alternatywny z realizacji Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami w Polsce*, 2015, Fundacja KSK, Warszawa.
- Steinfeld E., Maisel J. L., 2012, *Universal Design. Creating Inclusive Environments*. Hoboken, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.
- The Principles Of Universal Design*, 1997, Version 2.0 – 4/1/97, North Carolina State University, Center for Universal Design.
- World Report On Disability*, 2011, World Health Organization, Geneva.

Dokumenty prawne

- Decyzja Komisji Europejskiej nr 2008/164/WE z 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.*
- Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, Organizacja Narodów Zjednoczonych, Nowy Jork (Dz.U. 2012 poz. 1169).*
- Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.*

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 17 lipca 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 nr 0 poz. 1422).*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 grudnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 nr 0 poz. 124).*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz.U. 2011 nr 144 poz. 859).*
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 Nr 63 poz. 735, z późn. zm.).*
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987, z późn. zm.).*
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.*
- Ustawa Prawo budowlane (Dz.U. 2016 nr 0 poz. 290).*