Zrealizowano dzięki wsparciu
Gminy Miasta Toruń

KONSULTACJE SPOŁECZNE
Wpływamy na Toruń

archipelag inicjatyw

Dostępność w świetle przepisów prawnych polskich i europejskich

Etapy powstawania ekspertyzy

Przestrzeń publiczna i projektowanie uniwersalne – dla wszystkich

Rodzaje niepełnosprawności i kluczowe problemy architektoniczne na terenie zespołu staromiejskiego

1.Postulaty

Dostępność w świetle przepisów prawnych w Polsce i na świecie

- **Konstytucja Rzeczpospolitej Polskiej** oraz Karta Praw Osób Niepełnosprawnych odnoszą się w swoich zapisach do przeciwdziałania dyskryminacji w dostępie do życia publicznego. Zapis Konstytucji, iż „wszyscy obywatele mają równe prawa" (art. 30, 32, 69 / Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483), w sposób definitywny nie pomija nikogo i nie daje podstaw do dyskryminacji kogokolwiek. Przyjęta w 1997 r. w Sejmie **Kartę Praw Osób Niepełnosprawnych** podkreśla, że osoby niepełnosprawne „mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji" (Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 r. – § 1 / M.P. z 1997 r. Nr 50, poz. 475).
- Podstawowym dokumentem w zakresie kształtowania przestrzeni wolnej od barier jest **Prawo budowlane**, w którym art. 5 pkt 4 formułuje wymóg zapewnienia warunków do korzystania z obiektów przez osoby niepełnosprawne. Przepis ten określa, że każdy obiekt budowlany powinien zapewnić „niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich" (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity – Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118).
- Zapis art. 5 Prawa budowlanego jest uszczegółowiony w przepisach wykonawczych Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.
- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej** informuje w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- **Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych** (Dz. U. z2010 r. Nr 214, poz. 1407 ze zm.) Ustawa stanowi, że rehabilitacja społeczna, mająca na celu umożliwienie osobom niepełnosprawnym uczestnictwo wżyciu społecznym, realizowana jest m.in. przez likwidację barier w komunikowaniu się, w tym w szczególności barier architektonicznych i transportowych (art. 9).

Dostępność w świetle przepisów prawnych w Polsce i na świecie

- **Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych** przyjęte podczas 48 sesji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych w dniu 20 grudnia 1993 (Rezolucja 48/96), których polityczny i moralny fundament Zasad stanowi Międzynarodowa Ustawa o Prawach Człowieka, w skład której wchodzą: Powszechna Deklaracja Praw Człowieka, Międzynarodowy Pakt Praw Ekonomicznych, Społecznych i Kulturalnych i Międzynarodowy Pakt Praw Cywilnych i Politycznych, Konwencja Praw Dziecka oraz Konwencja na temat Eliminacji Wszelkich Form Dyskryminacji Kobiet, jak również Światowy Program Działań na rzecz Osób Niepełnosprawnych.
- Zasada 5 – Dostępność postuluje inicjowanie programów działań zmierzających do usuwania przeszkód utrudniających uczestnictwo i poruszanie się w środowisku fizycznym. Działania te powinny uwzględniać stanowienie prawa zapewniającego dostępność m.in.: we własnych mieszkaniach, obiektach użyteczności publicznej, komunikacji miejskiej i innych środkach transportu, na ulicach i innych miejscach środowiska zewnętrznego. Wymagania dotyczące dostępności powinny być uwzględnione już w początkowej fazie projektowania i kreowania środowiska fizycznego, wraz z zapewnieniem osobom profesjonalnie zajmującym się projektowaniem odpowiedniej informacji dotyczącej polityki w zakresie niepełnosprawności.
- Standardy i normy dostępności, już w momencie ich tworzenia, powinny być konsultowane z organizacjami osób niepełnosprawnych. Organizacje te powinny, również na własnym terenie, brać udział w początkowej fazie planowania obiektów użyteczności publicznej, celem zapewnienia maksymalnie łatwego dostępu do nich.
- **Konwencja o prawach osób z niepełnosprawnością** przyjęta 13 grudnia 2006 roku przez Zgromadzenie Ogólne ONZ (Rezolucja ONZ 61/106), ratyfikowana przez Polskę 6 września 2012 roku.
- Artykuł 9. Konwencji ONZ zobowiązuje państwa, które ratyfikują Konwencję, do zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu do środowiska fizycznego na równi z innymi osobami. Dokument określa działania, jakie powinny podjąć państwa członkowskie w zakresie udostępnienia środowiska fizycznego, transportu, informacji i komunikacji międzyludzkiej, w tym szeroko rozumianych technologii informatycznych oraz wszelkich usług oferowanych całemu społeczeństwu, zarówno przez podmioty publiczne, jaki prywatne.
- Konwencja zaleca, aby poszczególne państwa podjęły stosowne kroki, m.in. w celu: rozwoju i wdrażania standardów i wytycznych dotyczących udogodnień i usług oferowanych całemu społeczeństwu; dopilnowania wszystkich usługodawców, aby brali pod uwagę potrzeby osób z różną niepełnosprawnością; zapewnienia szkoleń dla wszystkich zainteresowanych w kwestiach związanych z dostępnością; zapewnienia w budynkach czytelnych oznaczeń dla osób o różnej percepcji i ograniczeniach w mobilności oraz promocji wszelkich rozwiązań technicznych i projektowych, zapewniających osobom z niepełnosprawnością lepszy dostęp do informacji i środowiska fizycznego (Rez. ONZ nr 61/06 2006, Art. 9).
- **Ustawia o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami** obowiązująca w Polsce od 20 września 2019

Dostępność

to zapewnienie osobom z niepełnosprawnością dostępu do środowiska fizycznego, transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych (TIK) oraz pozostałych obiektów i usług na równych prawach z innymi osobami

Etapy powstawania ekspertyzy

Etapy powstawania ekspertyzy

SPACERY BADAWCZE
(4 SPACERY Z GRUPĄ EKSPERTÓW)

SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI
(8 SPOTKAŃ W MAŁYCH GRUPACH)

ANKIETA
(UWAGI KIEROWANE
TELEFONICZNIE LUB MAILOWO)

Przestrzeń publiczna

- miejsce, do którego w równym stopniu mają prawo dostępu wszyscy obywatele;
- element przestrzeni miejskiej, który dzięki rodzajowi urządzenia oraz jego lokalizacji w strukturze urbanistycznej – jest skierowany na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów między osobami uczestniczącymi w życiu społecznym oraz na inne potrzeby społeczne.

Projektowanie uniwersalne

Projektowanie uniwersalne odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi, w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów, środowisk, programów i usług, i nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób z niepełnosprawnościami

(art. 2 Konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnością)

Bariery i utrudnienia

to przeszkody lub ograniczenia architektoniczne, cyfrowe lub informacyjno-komunikacyjne, które uniemożliwiają lub utrudniają osobom ze szczególnymi potrzebami udział w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami.

Najczęściej zauważalne problemy

Niefunkcjonalne ciągi piesze/ chodniki	Wysokie krawężniki	Samochody zastawiające chodniki/ rowery przypięte po stronie chodnika	Śliskie nawierzchnie płyt pamiątkowych
Ogródki gastronomiczne na ciągach pieszych	Wybity/wybrakowany/ wyboisty bruk/ ubytki w nawierzchni	Niedostępność wielu miejsc zabytkowych	-Osiadanie, zapadanie się nawierzchni przy studzienkach
Szerokie kratki umieszczone blisko ciągu pieszego	Kratki przy budynkach ułożone równolegle do chodnika	-Brak barierek przy wejściach do budynków użyteczności publicznej lub błędny montaż	Zbyt mała liczba ławek lub miejsc do krótkiego odpoczynku

Ograniczenia w mobilności

Ograniczenia w percepcji

Ograniczenia w mobilności

to fizyczne ograniczenie uniemożliwiające lub utrudniające prawidłowe poruszanie się. Ograniczeń mobilności doświadczają: osoby niepełnosprawne ruchowo (m.in. poruszające się o kulach ortopedycznych, na wózkach czy balkonikach inwalidzkich), osoby starsze z problemami w chodzeniu, osoby otyłe, niskiego wzrostu, czasowo kontuzjowane, osoby z ciężkim lub dużym bagażem, osoby prowadzące wózek dziecięcy lub poruszające się z małymi dziećmi, kobiety w ciąży itp.

Ograniczenia w percepcji

to zaburzenie w funkcjonowaniu jednego lub wielu receptorów zmysłów człowieka, utrudniające postrzeganie otoczenia i samodzielne poruszanie się. Ograniczenia w percepcji doświadczają: osoby niewidome, słabowidzące, głuche, niedosłyszące, z zaburzeniami węchu, a także osoby z niepełnosprawnością intelektualną

Osoby z dysfunkcją wzroku

Uwzględnienie wymagań osób z wadami wzroku polega z jednej strony na konsekwentnym stosowaniu zrozumiałej informacji i ostrzeganiu o zagrożeniach - niebezpieczeństwach, z drugiej zaś na wytyczaniu bezpiecznych dróg i eliminacji przeszkód znajdujących się na nich.

Sygnalizacje akustyczne / dźwiękowe / dotykowe

→*W Toruniu nie jest stosowany odrębny sygnał dźwiękowy zezwalający na przejście przez torowisko tramwajowe.*

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury (Sygnalizatory akustyczne dla pieszych 3.3.5.2.106) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wskazuje, że: „(…) sygnał dźwiękowy zezwalający na przejście przez jezdnię powinien być różny od sygnału dźwiękowego zezwalającego na przejście przez torowisko tramwajowe”.

- W Poznaniu zaczęto instalować przyciski przy sygnalizacjach świetlnych posiadające wiele funkcji. Gdy wciśniemy przycisk – słychać jednorazowy dźwięk informujący o tym, że system działa. W przypadku awarii świateł słychać informację dźwiękową „awaria”. Z boku przycisku znajduje się wypukła mapka skrzyżowania czy przejścia, która informuje, ile jest pasów/wysepek na jezdni, a także z której strony poruszają się samochody. Oprócz sygnałów dźwiękowych – gdy zaświeci się zielone światło – w przycisku znajduje się też wibracja (pomocna przy kilkuetapowym przejściu z wysepkami, gdy włączonych jest kilka sygnałów dźwiękowych jednocześnie na całej długości przejścia – potrafi być to mylące). Poza tym, pod obudową znajduje się przycisk, po wciśnięciu którego wydłuża się czas zielonego światła – funkcja pomocna także dla osób z ograniczeniami ruchu czy osób starszych.

→ W Toruniu brakuje przycisków z informacją w postaci wibracji

→ Dobrym przykładem jest także funkcja wydłużająca czas zielonego światła (odpowiednio skonfigurowana z pozostałymi syglalizacjami)

→ Brak informacja dźwiękowej w przypadku awarii

Fakturowe oznaczenia nawierzchni - ścieżki dotykowe

FON to rodzaj identyfikacji miejsc i korytarzy poruszania się, składający się z kombinacji faktur, które są możliwe do wykrycia przez osoby z dysfunkcjami wzroku. Zadaniem informacji fakturowej jest zwiększenie orientacji przestrzennej oraz kierowanie osoby z ograniczeniami percepcji wzrokowej do bezpiecznych miejsc pokonywania przeszkód. System fakturowy należy projektować tak, aby przekaz informacji był jednoznaczny i pozwalał osobom z niepełnosprawnością wzroku na samodzielne poruszanie się w przestrzeni publicznej.

→ *W Toruniu niezbędne jest powstanie dokumentu dotyczącego „standaryzacji montażu systemu fakturowych oznaczeń nawierzchniowych w Gminie Miasta Toruń”, co ujednolici zasady montażu płyt fakturowych dla osób niewidomych, podczas modernizacji dróg we wszystkich obszarach miasta.*

- Brak informacji o możliwości wejścia na przystanek

- Nieuzasadniona zmiana kierunku (prowadząca uczestnika ruchu na ruchliwą ulicę)

Brak informacji o przejsciu przez ścieżkę rowerową

Ścieżka dotykowa prowadzi pieszego na drzewo lub – z drugiej strony – na ścieżkę rowerową.

Brak informacji o możliwości zmiany kierunku

Brak separatorów pomiędzy chodnikiem, a ścieżką rowerową

Postulaty

1. Dokonanie zmian w nieprawidłowym / niekonsekwentnym ułożeniu systemu fakturowego oznaczenia nawierzchni.

2. Zbyt mała liczba miejsc / zabytków opisana w alfabecie Breille’a. Propozycja stworzenia map tyflograficznych zabytków zespołu staromiejskiego.

Postulaty

3. Nawierzchnie chodnika „zlewają się” w swojej fakturze z nawierzchnią jezdni przy przejściach dla pieszych, co znacznie utrudnia odróżnienie chodnika od ulicy przy całkowicie obniżonym krawężniku.

Postulaty

4. Wprowadzenie możliwości wypożyczania rowerów miejskich typu „tandem”, który służy turystyce osób niewidomych wraz z pełnosprawnym „pilotem”.

Osoby z dysfunkcją słuchu

Problem osób Głuchych w przestrzeni zespołu staromiejskiego polega przede wszystkim na braku zrozumiałej informacji przestrzennej. Pośrednią przyczyną są bariery w komunikowaniu się, czyli ograniczenia uniemożliwiające lub utrudniające osobie Głuchej swobodne porozumiewanie się i/lub przekazywanie informacji.

Problemy dnia codziennego

- Przeszkody związane z poznawaniem przedmiotów i zjawisk (brak odbioru dźwięków z otoczenia);
- realizacja działań praktycznych (brak oceny funkcjonowania urządzeń mechanicznych, np. dzwonek do drzwi);
- doświadczanie przeżyć estetycznych (muzyka);
- orientacja przestrzenna i poruszanie się (brak odbioru dźwięków ostrzegawczych i zachowania równowagi w ciemności)

Kultura Głuchych

Głusi Polacy to specyficzna mniejszość językowa rozproszona po całej Polsce. Ta grupa kulturowa posiada własny język, historię, wartości, normy, system znaczeń. Zarówno słyszący, jak i niesłyszący członkowie utożsamiający się z tą grupą przez wielu autorów artykułów **opisywani są wielką literą, jako Głusi**, w odróżnieniu od określenia medycznego – głusi – równoznacznego z osobą niesłyszącą i nieutożsamiającą się z kulturą.

Komunikacja

Fundamentem kultury głuchych jest polski język migowy (PJM). Jest to język pełnowartościowy, naturalny, za którego pomocą komunikują się osoby głuche. Posiada on specyficzną strukturę, jest językiem wizualno-przestrzennym i w odróżnieniu od systemu językowo-migowego (SJM) nie opiera się na zasadach języka polskiego – gramatyka jest tu zupełnie różna

Postulaty

1. Stworzenie folderu turystycznego (lub mapki) z kodami QR zawierającymi filmy dotyczące toruńskich zabytków, ciekawych szlaków, słynnych osób związanych z Toruniem i miejsc turystycznych. Kody QR powinny być także zlokalizowane przy miejscach docelowych. Foldery mogą być dostępne w Punktach Informacji Turystycznej w Toruniu.

2. Stworzenie strony internetowej, na której dostępne będą filmiki informacyjne w języku migowym.

Postulaty

3. Kierunkowe tabliczki odsyłające do danego miejsca.

4. Tablice informacyjne znajdujące się przed zabytkami powinny być przygotowane w tekście łatwym do czytania (choć należy pamiętać, że nie jest to dostosowanie dla wszystkich Głuchych) lub z kodem QR odsyłającym do opisu w języku migowym. Jednocześnie tabliczki informacyjne przed obiektami zabytkowymi powinny posiadać zapis w języku braille'a (dla osób niedowidzących i niewidomych). Przed tablicami powinna być zamontowana fakturowa ścieżka (FON) dla osób z dysfunkcją wzroku, celem ułatwienia odnalezienia tablicy.

Postulaty

5. Dzwonki przy drzwiach do wejść instytucji publicznych powinny być wyposażone w światełko, które informuje, że dzwonek działa.

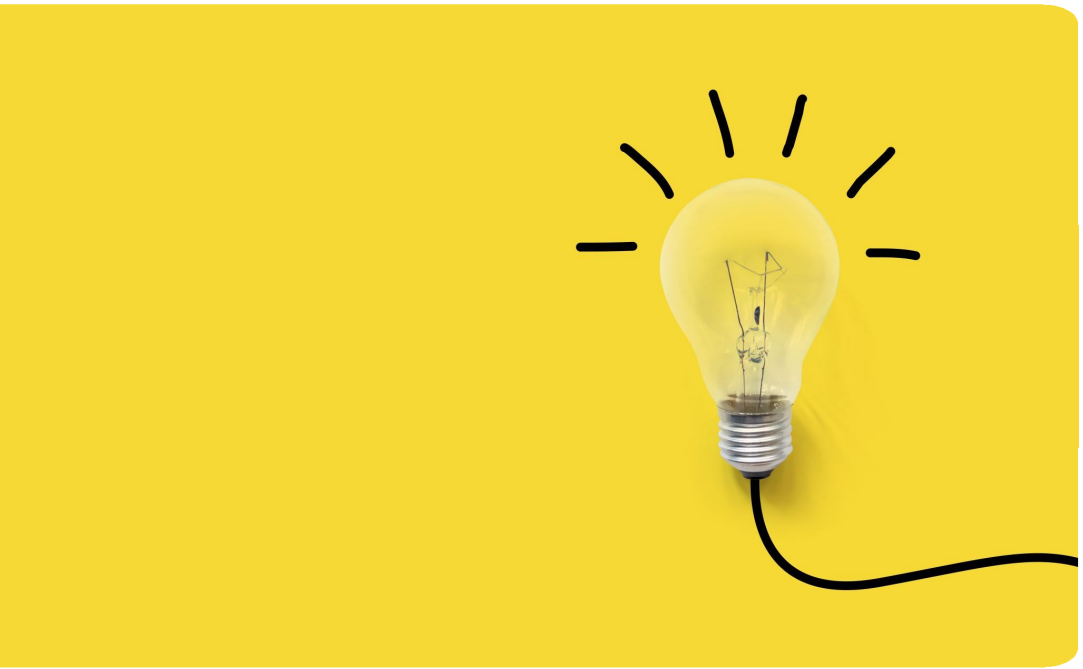
6. Rowery miejskie (i inne sprzęty rekreacyjnego użytku) powinny dysponować instrukcją obsługi w języku migowym (np. z wykorzystaniem kodu QR, gdzie film wyświetla się na telefonie komórkowym). Instrukcja w przekazie tekstowym często nie jest zrozumiała dla osób Głuchych.

Postulaty

7. Kierowcy samochodów nie przestrzegają zasad panujących w strefach, gdzie pieszy ma pierwszeństwo, co wiąże się z używaniem klaksonu (często za plecami osoby Głuchej). Potrzeby kierowców nie mogą pogarszać jakości funkcjonowania mieszkańców i turystów.

8. Rowerzyści oraz użytkownicy innych pojazdów rekreacyjnych nie stosują się do zasad ruchu drogowego, co generować może sytuacje niebezpieczne.

9. Aplikacje pomocnicze typu DEAF HELP 112 służące do przyjmowania zgłoszeń alarmowych od osób głuchych i słabosłyszących.



Ograniczenia w mobilności - ograniczenia ruchowe

Przy remontach i modernizacji przestrzeni publicznej założenia projektu powinny być poddane konsultacji i przesłane do zaopiniowania np. Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych w Toruniu oraz Radzie Seniorów Miasta Torunia.

1. Niefunkcjonalne ciągi piesze, wysokie krawężniki. Krawężnik przy chodniku, na szerokości przejścia dla pieszych, powinien być obniżony do 0,02 m. Jest to kompromis pomiędzy osobami niedowidzącymi/ niewidomymi poruszającymi się przy pomocy „białej laski”, dla których każdy krawężnik, bądź zmiana faktury nawierzchni stanowi informację np. o zakończeniu ciągu pieszego i pomiędzy osobami poruszającymi się na wózkach inwalidzkich, dla których krawężnik wysokości 2 cm. nie powinien stanowić przeszkody (dot. także ciężkich wózków elektrycznych).

2. Na szerokości przejścia dla pieszych nie należy montować kratek ściekowych, włazów do studzienek itp.

3. Samochody parkujące na chodnikach. Zaleca się uniemożliwienie parkowania samochodów na chodnikach poprzez stawianie m.in. odblaskowych separatorów, zielonych „szykan”, nasadzeń, donic z roślinami, przysiadaków, parkletów, stojaków na rowery (w sposób funkcjonalny dla rowerzystów i pieszych) czy innego rodzaju małej architektury. Przy projektowaniu miejsc parkingowych nawis samochodu powinien znajdować się poza strefą ruchu pieszego.

4. Znajdujące się na szerokości chodnika lub ciągów pieszych wszelkie elementy stałe, obiekty komunalne, stojaki na rowery czy inne elementy małej architektury należy umieszczać poza chodnikiem lub ciągiem komunikacyjnym zapewniając do nich nieograniczony dostęp. Zalecenie to dotyczy wszystkich chodników i ciągów pieszych w przestrzeni publicznej, w tym również na terenach rekreacyjnych.

5. Wszystkie elementy małej architektury powinny mieć zaokrąglone krawędzie.

6. Należy dążyć do minimalizowania ilości przeszkód na chodniku lub ciągu komunikacyjnego, na przykład poprzez zebranie kilku informacji na jednym słupku lub montaż znaków w szeregu na drążku poprzecznym.

7. Zaleca się stosowanie oznakowania przeszkody, na przykład wokół drzew, słupów w fakturze innej niż faktura chodnika, w formie powierzchni wypukłej lub na przykład podwyższonego krawężnika.

8. Zaleca się montaż włazów o fakturze gładkiej/ granitowej, która będzie stanowiła częściową ciągłość granitowego ciągu pieszego.

9. Z miejsca postojowego należy zapewnić osobie poruszającej się
na wózku, wjazd na chodnik bez konieczności jazdy po pasie ruchu pojazdów. Krawężniki przy miejscach postojowych powinny być obniżone na odcinku min. 1,0 m, w taki sposób, aby osoby z dysfunkcjami wzroku nie pomyliły obniżenia z przejściem dla pieszych.

10. Skrajnia piesza powinna być wolna od przeszkód. Gałęzie drzew należy przycinać w taki sposób, aby nie nachodziły na obszar ruchu pieszych. W przypadku drzew rosnących w szerokości ciągu pieszego należy dolną jego część zabezpieczyć w taki sposób, aby umożliwić swobodne i bezpieczne przejście pieszym – w szczególności osobom poruszającym się za pomocą białej laski.

11. Ogródki gastronomiczne wyposażone są w podjazdy, jednak ilość stolików znajdujących się w ogródku nie pozwala często na użytkowanie przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim (jest zbyt ciasno). W dalszym ciągu problemem są ogródki umiejscowione na części chodnika. Dobrym rozwiązaniem wykorzystywanym w Polsce (także w Toruniu) jest stawianie stolików bezpośrednio na nawierzchni (o ile jej powierzchnia jest optymalnie gładka). Ogródki nie powinny zastawiać chodnika, zwłaszcza o równej nawierzchni.

12. Toalety miejskie nie spełniają oczekiwań użytkowników lub są wyłączone z użytkowania. Dobrym krokiem jest udostępnianie toalet przez restauratorów toruńskiej starówki osobom z niepełnosprawnościami, jednak i w tym przypadku, nie wszystkie toalety są technicznie dla niepełnosprawnych w pełni dostępne.

13. Brak barierek przy wejściach do niektórych budynków użyteczności publicznej lub niefunkcjonalny montaż.

14. Niewygodny bruk stanowiący poważną barierę w dostępie do wielu miejsc starówki.

15. Niewystarczająca ilość ławek oraz koszy na śmieci.

16. Śliskie nawierzchnie płyt pamiątkowych przy ul. Podmurnej, ul. Szerokiej (herby miast partnerskich oraz Pierniki Gwiazd), ul. Żeglarskiej (herby cechów). Proponuje się regularne pokrywanie nawierzchni płyt farbą antypoślizgową zewnętrzną, wysokiej jakości.

Mała architektura

OGRODY
KRAKOWIAN
OGRÓD ZAKRĘCONY

Agencja Gazeta

Zrealizowano dzięki wsparciu
Gminy Miasta Toruń

KONSULTACJE SPOŁECZNE
Wpływamy na Toruń

archipelag inicjatyw