

Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna 42: 103–113
2018

Małgorzata Donderowicz-Wronkowska, Patryk Kaczmarek

*Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej
e-mail: akngp.amu@gmail.com*

Poznańska Mapa Barrier – dobre praktyki w badaniu dostępności przestrzeni

Zarys treści: Idea dostosowywania przestrzeni publicznych do potrzeb wszystkich użytkowników jest coraz bardziej popularna w polskich miastach. Aby poprawnie kształtować te przestrzenie, należy skupić szczególną uwagę na diagnozie występujących w nich problemów. Jest to szczególnie ważne, jeśli wziąć pod uwagę postępujący proces starzenia się społeczeństwa oraz fakt, że około 12% naszego społeczeństwa to osoby z niepełnościami.

Inwentaryzacja to jeden ze sposobów pozwalających na identyfikację barier występujących w przestrzeniach publicznych. Przykładem działań wykorzystujących tę metodę jest prowadzony od 2014 r. przez Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej przy współpracy ze Stowarzyszeniem Inwestycje dla Poznania projekt naukowo-badawczy Poznańska Mapa Barrier. Jego głównym założeniem jest określenie poziomu dostępności poznańskich przestrzeni publicznych i jednocześnie wskazanie obszarów dysfunkcyjnych. Prowadzone badania uwzględniają szczególne potrzeby grup o ograniczonej mobilności, np. osób z niepełnościami czy osób starszych. Efekty prac nad projektem przyczyniły się do zwrócenia uwagi na problem dostępności przestrzennej wśród ich użytkowników.

Celem pracy jest przedstawienie Poznańskiej Mapy Barrier jako dobrej praktyki w planowaniu przestrzennym miast mającej na celu poprawę dostępności oraz jakości przestrzeni publicznych.

Słowa kluczowe: dostępność przestrzeni, projektowanie uniwersalne, niepełnosprawność, dobre praktyki, przestrzeń publiczna

Wprowadzenie

Przestrzeń publiczna to ważna część każdego miasta (Liszewski 2001). Jest tworzona, użytkowana, a także zmieniana przez jej użytkowników, dzięki czemu stanowi odbicie ludzkich potrzeb (Staszewska 2012). Różnorodność grup społecznych w miastach powoduje, że współczesne przestrzenie publiczne powinny spełniać szereg wymogów, które czynią je atrakcyjnymi (Wantuch-Matla 2016).

Jedną z nich jest dostępność, czyli równoprawny dostęp wszystkich użytkowników do przestrzeni publicznych bez względu na wiek czy mobilność (Connell i in., 1997, Wysocki 2009, 2010). Przez ostatnie lata działania na rzecz dostosowywania ogólnodostępnych obszarów polskich miast są coraz bardziej zauważalne. Tego typu prace powinny być oparte na dogłębnie przeprowadzonej diagnozie stanu przestrzeni publicznych polskich miast, która wskaże obszary problemowe wymagające interwencji. Należy pamiętać, że przestrzenie publiczne nie zawierają się jedynie między budynkami. Do przestrzeni publicznych zaliczamy także wnętrza obiektów użyteczności publicznej, takich jak poczta, biblioteka miejska, sąd, szkoły, budynki opieki zdrowotnej czy różnego rodzaju urzędy (Rozporządzenie... 2002).

Jednym z działań, które prowadzone są z myślą o rozpoznawaniu niekorzystnych warunków panujących w przestrzeni publicznej, jest Poznańska Mapa Barrier (Ciesiołka i in. 2017) stworzona przez Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej w Poznaniu (AKNPG). W niniejszej pracy przedstawiono podstawy teoretyczne powyższego projektu, jego genezę, a także główne cele. Omówiono też dotychczasowe działania oraz ich wyniki. Praca składa się z dwóch części, które prezentują wyżej wymienione aspekty. Są to (1) podstawy teoretyczne, które leżą u fundamentów projektu, oraz (2) studium przypadku Poznańskiej Mapy Barrier.

Podstawy teoretyczne

W przestrzeni publicznej istnieje wiele barier ograniczających jej dostępność. Za takie bariery przyjmuje się przeszkody głównie uniemożliwiające bądź utrudniające przemieszczanie się oraz takie, które negatywnie wpływają na powstawanie określonych relacji w przestrzeni. Zgodnie z Wantuch-Matla (2016) i Wysockim (2009, 2010) wyodrębnić można kilka ich kategorii: bariery przestrzenne, komunikacyjne, związane z czasem, psychologiczne, architektoniczne oraz instytucjonalne. W projekcie Poznańska Mapa Barrier przedmiotem analiz stały się przede wszystkim bariery architektoniczne, które w bezpośredni sposób ograniczają dostępność przestrzeni publicznych. Zalicza się do nich wszelkiego rodzaju przeszkody, które na przykład poprzez rozmieszczenie czy stan techniczny utrudniają poruszanie się w danej przestrzeni.

Uwzględnienie potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni publicznych jest jednym z najistotniejszych aspektów projektu, dlatego opiera się on w znacznej części na założeniach projektowania uniwersalnego. Projektowanie uniwersalne polega na „projektowaniu produktów i środowiska, które mogą być użytkowane przez wszystkich ludzi, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania” (Connell i in. 1997). Twórcą tej definicji jest Ronald Mace, który w 1997 r. sformułował siedem zasad filozofii projektowania uniwersalnego. Wyszczególnione zostały:

1. Użyteczność dla osób o różnej niepełnosprawności (ang. *Equitable Use*).
2. Elastyczność w użytkowaniu (ang. *Flexibility in Use*).

3. Proste i intuicyjne użytkowanie (ang. *Simple and Intuitive*).
4. Czytelna informacja (ang. *Perceptible Information*).
5. Tolerancja dla błędów (ang. *Tolerance for Error*).
6. Wygodne użytkowanie bez wysiłku (ang. *Low Physical Effort*).
7. Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania (ang. *Size and Space for Approach and Use*).

Powyższe zasady stanowiły podstawę do dyskusji nad klasyfikacją poszczególnych barier w przestrzeni miejskiej, gdyż ich stosowanie znacznie poprawia funkcjonalność przestrzeni.

Planiści i projektanci coraz częściej zwracają uwagę na fakt, że projektowanie dla wszystkich zmniejsza zjawisko wykluczenia społecznego ze względu na ograniczenia mobilności. Niestety w polskim prawie nadal brakuje zapisów związanych z koniecznością uwzględniania zasad projektowania uniwersalnego, dlatego też należy tak kierować wszelkimi działaniami polityki przestrzennej, by skutecznie ograniczać bariery pojawiające się w przestrzeni i zapewnić równoprawny dostęp wszystkim jej użytkownikom (Wysocki 2009).

Poznańska Mapa Barrier – studium przypadku

Geneza i cel projektu

Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej przy współpracy ze Stowarzyszeniem Inwestycje dla Poznania (IdP) rozpoczęło pracę nad Poznańską Mapą Barrier w grudniu 2014 r. Projekt ten powstał na wzór Warszawskiej Mapy Barrier stworzonej przez Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM). Najważniejszym elementem na początku projektu była klasyfikacja poszczególnych barier oraz opracowanie strategii działania. W oparciu o wytyczne projektowania uniwersalnego i „Standardów dostępności dla miasta Gdyni”, konsultacje z osobami z niepełnosprawnościami oraz spacerzy badawcze studenci wraz z członkami Stowarzyszenia IdP podczas licznych dyskusji opracowali kategorie barier, jakie uwzględnione zostaną podczas przeprowadzania inwentaryzacji.

Projekt ma za zadanie wskazać dysfunkcyjne, pod względem dostępności, przestrzenie publiczne oraz rozwiązania zidentyfikowanych problemów. Nadrzędnym celem projektu jest poprawa dostępności oraz jakości przestrzeni publicznych, w taki sposób, by zapewnić wszystkim ich użytkownikom równoprawny dostęp i tym samym uniknąć wykluczenia społecznego. Ponadto wyniki projektu mają za zadanie zwrócić uwagę na fakt, że wygląd, funkcjonalność i dostępność przestrzeni nie jest zależna jedynie od władz samorządowych i projektantów, ale także od jej użytkowników. Podnoszenie świadomości społecznej stanowi bardzo ważny czynnik w poprawie dostępności przestrzeni publicznych i przeciwdziałaniu wykluczeniu społecznemu. Zarówno władze, architekci, urbaniści, jak i mieszkańcy powinni zdawać sobie sprawę, że dostępność przestrzeni publicznych często warunkuje aktywność nie tylko osób z niepełnosprawnością, ale także osób z czasowo ograniczoną mobilnością, osób starszych, rodziców z dziećmi czy nawet

osób podróżujących. Samo podniesienie świadomości społecznej i zwrócenie uwagi na problemy związane z dostępnością przestrzeni publicznych powodującą wykluczenie pewnych grup społecznych nie przyniesie wystarczających efektów, dlatego projekt ma w przyszłości skłonić poznańską społeczność do czynnego uczestnictwa w jego ciągłej rozbudowie. Ogólnodostępna aplikacja, dzięki której mieszkańcy samodzielnie będą mogli przesyłać znalezione w przestrzeni miejskiej bariery, pozwoli walczyć z nimi na bieżąco i skróci proces naprawczy. Mapa stanie się wtedy gotowym narzędziem i platformą, za pomocą której mieszkańcy wskazywać będą bariery ograniczające dostępność do danych przestrzeni publicznych.

Kategorie barier i dotychczasowe działania

Poznańska Mapa Barier funkcjonuje już kilka lat, dlatego możliwa jest prezentacja dotychczasowych działań podjętych w ramach projektu. Na szczególną uwagę zasługują wyodrębnione bariery architektoniczno-przestrzenne oraz postępy prac w ramach poszczególnych etapów projektu, które zostaną przedstawione w niniejszej części artykułu.

W założeniach badawczych przyjęto pracę w dobrych warunkach atmosferycznych – brak opadów, pokrywy śnieżnej czy wody zalegającej w zagłębieniach nawierzchni. Podstawą prac w projekcie, oprócz aspektów teoretycznych, jest podział barier obecnych w mieście na 7 głównych kategorii oraz 1 dodatkową (por. ryc. 1). Klasyfikacja powstała dzięki współpracy AKNGP ze stowarzyszeniem Inwestycje dla Poznania i była konieczna do prawidłowej realizacji celów projektu. Dzięki identyfikacji barier i przypisaniu ich do konkretnej kategorii możliwe jest wyciągnięcie kompleksowych wniosków oraz bardziej przejrzysta prezentacja wyników badań.

Pierwszą kategorią barier jest „przeszkoda na drodze”. Przez to pojęcie rozumie się wszelkie elementy infrastruktury technicznej, utrudniające przejście chodnikiem, które mogłyby zostać zlokalizowane w innych miejscach, nie tracąc przy tym na funkcjonalności. Przykładowymi barierami należącymi do tej kategorii mogą być latarnie, hydranty czy znaki drogowe zlokalizowane na osi chodnika, które utrudniają przejście.



Ryc. 1. Kategorie barier przyjęte w projekcie Poznańskiej Mapy Barier

Źródło: opracowanie własne.

Druga kategoria to „nieodpowiednia nawierzchnia”, która oznacza bariery w postaci nierównych, wybrakowanych chodników, a także nawierzchnie o niejednorodnej strukturze złożonej z kilku rodzajów materiałów utrudniających poruszanie się. Do kategorii „nieodpowiedniej nawierzchni” zaliczane są także znaczące braki w ciągłości chodników.

Kolejna kategoria to „niedostosowane schody”, oznaczająca schody pozbawione poręczy, podjazdów dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz rodziców z wózkami dziecięcymi. „Niedostosowane schody” uniemożliwiają także ich wykorzystanie ze względu na zły stan techniczny stopni.

„Nieodpowiednia kładka” to kategoria oznaczająca pochylnie o nieodpowiedniej długości lub kącie nachylenia, a także złym stanie technicznym czy braku poręczy, które uniemożliwiają wejście do budynku lub poruszanie się po przestrzeni publicznej.

Piątą kategorią jest „nieodpowiednie przejście dla pieszych”. Przykładami barrier klasyfikowanych w ramach tej grupy są: brak sygnalizacji dźwiękowej przy jednoczesnym występowaniu sygnalizacji świetlnej, brak wypustek przy krawędziach chodników oraz zły stan nawierzchni przejścia dla pieszych (przestrzeń jezdni).

Bariery w kategorii „nieodpowiedni przystanek” oznaczają brak wypustek ostrzegających przed zbliżaniem się do krawędzi platformy.

Ostatnią podstawową kategorią jest grupa barrier sklasyfikowanych jako „inne”. Znajdują się w niej nietypowe bariery, które ciężko przypisać do wyżej wymienionych grup. Po każdej inwentaryzacji lub aktualizacji kategoria „inne” poddawana jest wnikliwej analizie.

Kategorią dodatkową, która została utworzona w ramach pierwszej aktualizacji Poznańskiej Mapy Barrier, jest grupa „usunięte bariery”.

Premiera Poznańskiej Mapy Barrier odbyła się podczas Międzynarodowych Targów Budownictwa i Architektury BUDMA 2015 w Poznaniu. W latach 2014–2015 prowadzono badania na obszarze ograniczonym I ramą komunikacyjną (por. ryc. 2). Na terenie pierwszego etapu prac o powierzchni 260 ha zinwentaryzowane zostały 364 bariery w 6 kategoriach przez 13 uczestników projektu. Stary Rynek w Poznaniu został wyłączony z obszaru opracowania, ponieważ został uznany za całkowicie niedostępny dla większości użytkowników. Gęstość przeszkód wyniosła wówczas ponad 133 bariery na km². Najczęściej spotykaną kategorią była „nieodpowiednia nawierzchnia” (40%), następnie „nieodpowiednie przejście dla pieszych” (29%), „przeszkoda na drodze” (18,5%), „niedostosowane schody” (12%), „nieodpowiedni przystanek” (0,5%). Nie napotkano wówczas żadnej nieodpowiedniej kładki (Karczewicz 2016).

Podsumowanie działań pierwszego etapu stanowił raport przygotowany i opublikowany w lutym 2017 r. zawierający dane statystyczne opracowane na podstawie wyników badań. Ponadto dokument zawierał uwzględnione w fazie koncepcyjnej projektu podstawy teoretyczne. Został on zaprezentowany podczas spotkań z mediami lokalnymi oraz przekazany prezydentowi miasta Poznania.

W październiku 2017 r. zakończono kolejny etap badań na obszarze ograniczonym II ramą komunikacyjną i obejmujący ulice i chodniki będące w administracji



Ryc. 2. Ramy komunikacyjne miasta Poznania

Źródło: <http://www.gloswielkopolski.pl/artukul/373386,poznan-drogowcy-dostali-ponad-150-mln-z-1-dofinansowania-ii-rama-domknieta,id,t.html> (dostęp: 15.01.2018).

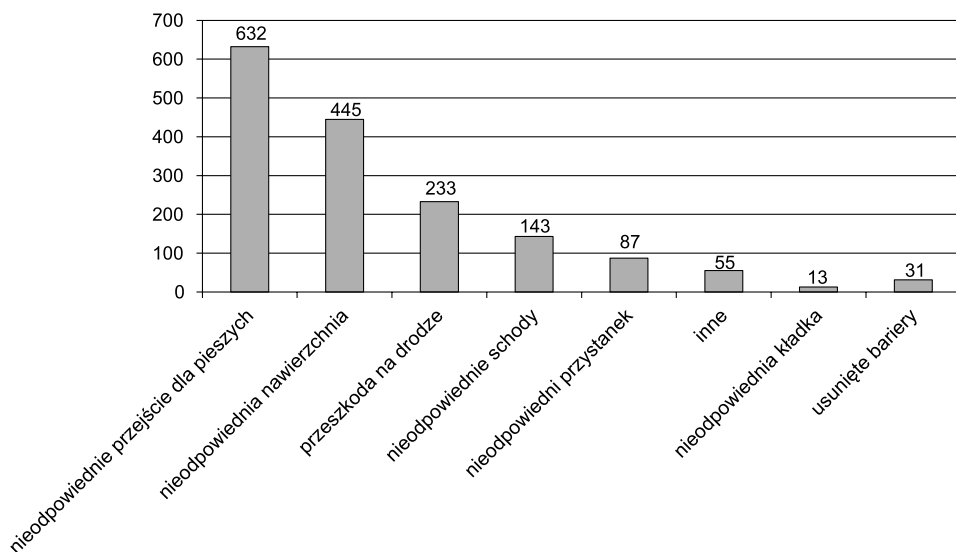
Zarządu Dróg Miejskich. W pracach brało udział 32 członków AKNGP, którzy łącznie oznaczyli 1608 barier różnych kategorii (por. ryc. 3). Przy powierzchni badawczej wynoszącej 23,6 km² daje to wynik ponad 68 barier na km².

Najczęściej występującą barierą jest „nieodpowiednie przejście dla pieszych”. Grupy dokonujące inwentaryzacji napotkały takie bariery 632 razy, co stanowi 39,3% wszystkich barier. Głównym utrudnieniem jest niewłaściwe oznaczenie krawędzi przejścia dla pieszych. Ponad 70% przejść dla pieszych nie miało płyt ostrzegawczych lub były one w złym stanie technicznym. Kolejnym problemem były krawężniki; wątpliwości budziła wysokość, mogąca utrudniać zjazd z chodnika, oraz ich stan techniczny.

Trzecią pod względem częstotliwości występowania barierą jest „nieodpowiednia nawierzchnia”. Zinwentaryzowano 445 barier należących do tej kategorii, co przekłada się na 27,7% wszystkich barier. Większość ma postać złego stanu technicznego nawierzchni. Stwierdzono również występowanie niejednorodnych nawierzchni o różnym rodzaju materiału nawet na krótkim odcinku chodnika.

„Przeszkoda na drodze” została zidentyfikowana 233 razy. W tej kategorii prawie 45% stanowiły przeszkody w postaci infrastruktury ulicznej, takiej jak hydranty, lampy uliczne itp. Istotnym odnotowanym problemem są przewężenia chodnika.

Na mapie znajdują się 143 punkty oznaczające miejsca utrudnień w postaci „nieodpowiednich schodów”. Udziałem 8,9% w liczbie wszystkich barier odznacza się czwarta najczęściej występująca kategoria. W 65% przeszkód stwierdzono brak podjazdu ułatwiającego pokonanie wysokości osobom z niepełnosprawnościami lub opiekunom z dziećmi. Problemem jest też brak właściwego oznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia w biegu schodów. Prócz tych przeszkód



Ryc. 3. Liczba barier według kategorii. Stan na 30 listopada 2017 r.

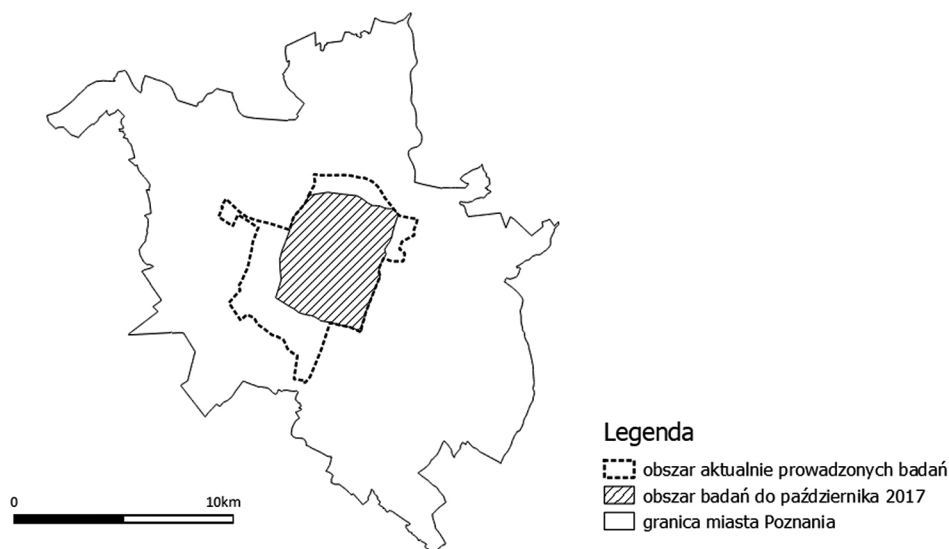
Źródło: opracowanie własne.

należy wymienić kwestię stanu technicznego, czyli zły stan techniczny stopni oraz poręczy.

Na obszarze inwentaryzacji zlokalizowano 87 przeszkód z kategorii „nieodpowiedni przystanek”. W ponad 95% przypadków stwierdzono brak wypustek wyznaczających krawędź przystanku. Następnie pojawiają się problemy związane z nierównością nawierzchni przystanku oraz zbyt wysoko zawieszony tabliczki przystankowe.

Do kategorii „inne” przynależą 55 barier, które stanowią 3,4% wszystkich barier. Do tej grupy zaliczono wszystkie bariery, których nie udało się przypisać do „innych”, a które jednocześnie podczas inwentaryzacji uznane zostały za znacząco utrudniające korzystanie z przestrzeni. W kategorii „inne” 76% przypadków dotyczy braku przejścia dla pieszych, zmuszającego pieszych do nadrabiania drogi wokół skrzyżowania. Kolejnym znaczącym problemem były niewłaściwe miejsca do parkowania dla osób z niepełnosprawnościami stanowiące 16% barier z tej kategorii. W tym przypadku kwestiami, które odnotowano, były nieodpowiednia nawierzchnia tych miejsc oraz zbyt mała ich wielkość utrudniająca bezpieczne korzystanie. Zdiagnozowano także 13 barier, które zakwalifikowano do kategorii „nieodpowiednia kładka”. Jako przeszkody pojawiły się tutaj głównie zły stan techniczny (42%) oraz zbyt strome podjazdy i brak poręczy (po 25%), tylko w jednym przypadku problemem była nawierzchnia niezapewniająca przyczepności.

Podczas aktualizacji stanu obszaru, które odbywają się w ramach każdego etapu badań, stwierdzono usunięcie 31 barier, które zostały wcześniej zinwentaryzowane. Największe zmiany zaszły w zakresie nawierzchni – usunięto 17 utrudnień („nieodpowiednia nawierzchnia”), następnie najwięcej ubyło barier należących do kategorii „przeszkoda na drodze” – 5. Kolejne są ograniczenia z kategorii



Ryc. 4. Obszary badań Poznańskiej Mapy Barrier

Źródło: opracowanie własne.

„nieodpowiednie przejście dla pieszych” oraz „nieodpowiednie schody”, po 4 bariery każda. Ponadto stwierdzono poprawę dostępności jednego przystanku autobusowego.

Dane zebrane z 2017 r. w porównaniu do danych wyjściowych z 2014 r. pokazują zmniejszenie gęstości nagromadzenia barier z 133 na km^2 do 68 na km^2 przy jednoczesnym zwiększeniu obszaru badań (z 2,6 km^2 do 23,6 km^2). Zmieniła się również kategoria najczęściej występujących barier z „nieodpowiedniej nawierzchnia” na „nieodpowiednie przejście dla pieszych”. Znikome znaczenie mają usunięte bariery. Na każdą usuniętą przeszkodę przypada ponad 51 nieusuniętych.

Dotychczas odbyły się trzy pełne edycje badań przestrzeni poznańskich ulic. W każdej edycji studenci w cyklu dwóch faz gromadzili dane dotyczące przestrzeni miasta. Pierwsza faza to inwentaryzacja, podczas której studenci lokalizują bariery przestrzenne według wcześniej ustalonych kryteriów na obszarach, które dotychczas nie wchodziły w przestrzenny zakres projektu. W drugiej fazie badający powracają na wcześniej zinwentaryzowane tereny, aby zaktualizować stan dostępności przestrzeni. Każda edycja wiąże się z coraz większym obszarem badań. Aktualnie prowadzone są prace, które wykraczają poza II ramę komunikacyjną (por. ryc. 4).

Planowane dalsze działania

Dotychczasowe doświadczenia płynące z realizacji projektu dostarczają bardzo cennych informacji na temat jego funkcjonowania. Monitoring działań prowadzony na bieżąco umożliwia ciągłe korygowanie i udoskonalanie procedur. Wyciągane

wnioski z jednej strony pozwalają na sprawniejszą inwentaryzację, a z drugiej wytyczają niejako drogę, którą należy podążać, w celu nieustannego rozwoju projektu. W niniejszej części przedstawiono planowane działania w ramach projektu Poznańskiej Mapy Barrier.

Przede wszystkim należy nieustannie dążyć do uszczegółowienia zasad, którymi kierują się uczestnicy projektu podczas identyfikacji barrier. Przewidziana jest więc kontynuacja warsztatów podnoszących kompetencje uczestników projektu. Szczególnie pomocna będzie kategoria „inne”, w której znajdują się bariery, które ciężko zakwalifikować do innych grup, oraz doświadczenia zdobyte przez studentów podczas inwentaryzacji. Również wskazana będzie zmiana wskaźnika natężenia barrier; z bariery na km², na barierę na km długości badanych ulic.

Kolejnym krokiem w kierunku rozwoju projektu będzie stworzenie aplikacji na urządzenia mobilne, która ułatwi dodawanie punktów przez uczestników. Umieszczenie aplikacji na oddzielnej, dedykowanej platformie pozwoli w lepszy sposób badać zinwentaryzowane bariery. Aplikacja może się stać świetnym przyczynkiem do uspołecznienia projektu, ponieważ umożliwi lokalnej społeczności partycypację w pracach nad mapą. Obecnie katalogowaniem przeszkód zajmują się tylko studenci Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej, którzy badają z góry określone przestrzenie Poznania, a codzienni użytkownicy miasta mogą docierać w nowe części miasta w sposób ciągły, kontrolując stan dostępności przestrzeni. Bariery wskazane przez mieszkańców Poznania podlegałyby weryfikacji przez członków AKNGP i po zatwierdzeniu byłyby dodawane do mapy.

W związku z faktem, że projekt ma charakter naukowo-badawczy, szczególny nacisk położono na dalsze rozszerzanie wiedzy studentów oraz popularyzację wśród mieszkańców tematyki dostępności przestrzeni. W ramach tych zamierzeń planowane jest zorganizowanie otwartych spotkań dla mieszkańców. Przedmiotem dyskusji zespołu badawczego będzie zasięg przestrzenny projektu, a organizacja tego typu wydarzeń mogłaby zostać przeprowadzona we współpracy z organizacjami społecznymi.

Do połowy 2019 r. zaplanowano objęcie inwentaryzacją całego obszaru miasta. Zostanie to wykonane w dwóch edycjach, które odbędą się kolejno w latach 2018 i 2019. Od drugiej połowy 2019 r. Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej skupi się na monitorowaniu zmian, jednakże nie można wykluczyć rozszerzenia obszaru badań na teren metropolii Poznań. W drugiej połowie 2018 r. zostanie przygotowany szczegółowy raport z wykonania projektu, który zostanie przedstawiony instytucjom samorządowym z prośbą o interwencję w miejscach, które najbardziej utrudniają korzystanie z przestrzeni miasta Poznania.

Działania na rzecz rozwoju Poznańskiej Mapy Barrier są niezbędne. Ma to związek z rozszerzającym się zasięgiem przestrzennym projektu oraz chęcią popularyzacji problemu dostępności przestrzeni publicznych w Poznaniu. Należy szukać nowych rozwiązań pozwalających na objęcie opracowaniem jak najrozleglejszego obszaru przy jednoczesnym zachowaniu lub podniesieniu dotychczasowej jakości projektu, a także włączenie lokalnej społeczności w projekt, co może skutkować zwiększeniem wrażliwości na otaczającą nas przestrzeń.

Podsumowanie

Poznańska Mapa Barrier to projekt naukowo-badawczy, który powstał z inicjatywy Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej UAM we współpracy ze stowarzyszeniem Inwestycje dla Poznania. Dostarcza dużej ilości cennych informacji na temat dostępności poznańskich przestrzeni publicznych oraz występujących w nich barier architektoniczno-przestrzennych. Mimo że jest to inicjatywa studencka, działania w ramach projektu są zauważane przez przedstawicieli miasta oraz lokalną społeczność. Efekty badań mogą być wykorzystane przez urzędników do ulepszenia przestrzeni publicznych w Poznaniu, co w rezultacie może poprawić warunki użytkowania tychże przestrzeni.

Bardzo ważny dla losów projektu jest jego ciągły rozwój, który wraz z rozszerzeniem zasięgu przestrzennego wymaga coraz większych nakładów pracy oraz nowych rozwiązań technicznych, nieustannie poszukiwanych przez koordynatorów i uczestników projektu. Wsparcie merytoryczne pracowników Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM także jest kluczowe dla rozwoju projektu. Badania są konsekwentnie realizowane według ściśle określonego planu, który zakłada poszerzanie projektu pod względem rozwiązań technicznych. Jednym z nich jest planowane włączenie lokalnej społeczności, które wydaje się bardzo dobrym pomysłem. Udział mieszkańców w lokalizowaniu barier bardzo usprawni prace i może przyczynić się do zwiększenia świadomości społecznej z zakresu planowania uniwersalnego czy dostępności przestrzeni publicznych. Poznańska Mapa Barrier niewątpliwie jest projektem potrzebnym i kryje w sobie ogromny potencjał, który może posłużyć do poprawy przestrzeni stolicy województwa wielkopolskiego.

Literatura

- Ciesiołka P, Donderowicz M., Głównyński M., Wronkowski A. 2017. Działalność Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. *Biuletyn KPZK PAN*, 266: 179–195.
- Connell B., Jones M., Mace R. i in. 1997. *The National Institute on Disability and Rehabilitation Research*. U.S. Department of Education, The Center for Universal Design.
- Donderowicz M., Kaczmarek P. 2017. Poznańska Mapa Barrier, Raport z badań grudzień 2014 – maj 2016 (http://akngp.home.amu.edu.pl/wp-content/uploads/2017/03/Raport_PMB.pdf; dostęp: 5.01.2018).
- Karczewicz M. 2016. Poznańska Mapa Barrier – w poszukiwaniu przestrzeni dostępnej dla wszystkich. [W:] J. Leśny, J. Nyckowiak (red.), *Badania i rozwój młodych naukowców w Polsce – architektura w przestrzeni*. Młodzi Naukowcy, Poznań.
- Liszewski S. 2001. *Przestrzeń miasta postsocjalistycznego*. Program badań. [W:] B. Korus (red.), *Człowiek i przestrzeń*. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002 nr 75, poz. 690).
- Staszewska S. 2012. *Człowiek w przestrzeni miejskiej*. [W:] J.J. Parysek (red.), *Kształtowanie przestrzeni miejskiej*. Aspekty teoretyczne i praktyczne, Poznań–Kalisz, s. 80–103.

- Wantuch-Matla D. 2016. *Przestrzeń publiczna 2.0. Miasto u progu XXI wieku*. Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Wysocki M. 2009. *Dostępna przestrzeń publiczna*. Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, Kraków.
- Wysocki M. 2010. *Społeczne uwarunkowania dostępności przestrzeni publicznej*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

Poznan's Map of Barriers – good practices in the study of the availability of space

Abstract: The idea of adapting public spaces to the needs of all users is becoming more and more popular in Polish cities. To properly shape these spaces, special attention should be paid to the diagnosis of problems in them. This is particularly important considering the progressive aging of society and the fact that around 12% of our society are people with disabilities.

Inventory is one of the ways to identify barriers in public spaces. An example of activities using this method is conducted since 2014 by the Academic Scientific Circle of Spatial Management in cooperation with association "Inwestycje dla Poznania", a scientific and research project "Poznan's Map of Barriers". Its main assumption is to determine the level of accessibility of Poznań public spaces and simultaneous indication of dysfunctional areas. The conducted research takes into account especially the needs of groups with limited mobility, for example people with disabilities or elderly people. The effects of work on the project have contributed to drawing attention to the problem of spatial availability among their users.

The aim of the work is to present the Poznan's Barriers Map as a good practice in spatial planning of cities aimed at improving the accessibility and quality of public spaces.

Key words: availability of space, universal design, disability, good practices, public space