



Współczesne projektowanie musi uwzględniać równocześnie potrzeby niepełnosprawnych i ludzi zdrowych, których sprawność ograniczona jest czasową niedyspozycją. Te wymagania spełnia projektowanie uniwersalne propagowane przez Center of Universal Design Uniwersytetu Północnej Karoliny (USA). O powstaniu tej idei i jej założeniach rozmawiamy z **dr. inż. arch. Markiem Wysockim** z Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej.

- Które z państw może uchodzić za wzorcowe we wdrożeniu idei tego projektowania?

- Na pewno, co wspomniałem, prekursorem projektowania uniwersalnego są Stany Zjednoczone. Podobnie, poprzez pierwszą ustawę antydyskryminacyjną, są one prekursorami w regulacjach prawnych w tym zakresie. Drugim państwem jest Wielka Brytania. Faktycznie, uchwalenie ustaw antydyskryminacyjnych przez te państwa było krokiem milowym. Na ich bowiem podstawie osoby niepełnosprawne, czujące się dyskryminowane przez zarządców przestrzeni, mogły domagać się zadośćuczynienia i domagać się odszkodowań. To właśnie zwróciło uwagę na to, że mamy do czynienia z poważnym problemem i należy respektować prawa osób niepełnosprawnych.

Inne państwa poszły śladem Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii,

uwzględniając w swoim prawodawstwie potrzeby osób niepełnosprawnych, choć w swoich regulacjach nie poszły tak daleko. Francja na przykład w 2007 roku uchwaliła przepisy, zgodnie z którymi architekt może być karany za niedostosowanie obiektu do potrzeb niepełnosprawnych.

Obecnie problemem naszych projektantów jest to, że – zgodnie z art. 5 ustawy Prawo budowlane – zwraca się uwagę na potrzeby głównie osób poruszających się na wózkach, nie zauważa się natomiast problemu osób niewidomych i niedosłyszących. Trudno w przestrzeni publicznej zobaczyć rozwiązania właśnie im dedykowane, choć trzeba zaznaczyć, że z roku na rok jest ich coraz więcej.

- Czy w praktyce projektowej można pogodzić problemy osób o odmiennych niepełnosprawnościach? Jak uczelnie przygotowują projektantów do „projektowania dla wszystkich”?

- Mamy określone uwarunkowania prawne, a więc ustawę Prawo budowlane i rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, a w dziedzinie dróg odpowiednie rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. Analizowałem oba rozporządzenia i stwierdzam, że one nie są kompatybilne. W niektórych zakresach inaczej odnoszą się one do potrzeb osób niepełnosprawnych, nawet wręcz odmiennie opisują jak przestrzeń powinna być dla nich dostosowana.

A jak uczą uczelnie? Dam przykład prof. Ewy Kuryłowicz z Politechniki Warszawskiej. Od 1995 roku na PW są organizowane warsztaty, na których symulacyjnie wskazuje się potrzeby osób niepełnosprawnych, a więc studenci poruszają się na wózkach inwalidzkich pokonując trasy w gmachu Wydziału Architektury, chodzą z przestłoniętymi oczami opaską.

Takie warsztaty prowadziłem w 1995 roku w ramach zorganizowanej przeze mnie na Politechnice Gdańskiej pierwszej konferencji, podczas której mówiliśmy o projektowaniu dla osób niepełnosprawnych. Wówczas jeszcze nie posługiwano się powszechnie pojęciem projektowania uniwersalnego - konferencja była zatytułowana „Projektowanie przestrzeni wspólnej” akcentując w ten sposób kontekst przestrzeni mającej służyć wszystkim. Od 2004 roku organizuję natomiast systematycznie warsztaty „Miasta bez barier – pokonać schody i obojętność”. Odbývają się one co roku w innym mieście województwa pomorskiego. Uczestniczy w nim od 50 do 100 studentów. Są to zajęcia pozaprogramowe kierowane przede wszystkim do studentów pierwszego roku. Celem tych warsztatów jest uświadomienie im potrzeby projektowania uniwersalnego. Na tych zajęciach studenci również jeżdżą na wózkach, chodzą z przewiazanymi oczami i muszą załatwiać sprawy na przykład w urzędach.

W swojej praktyce miałem możliwość poznać prof. Michała Ozimina – Polaka mieszkającego w Irlandii, będącego prekursorem wdrażania tam projektowania

uniwersalnego. W wielu naszych rozmowach wskazywał mi, że należy dbać o to, by rozwiązania pod kątem niepełnosprawnych zaczęły funkcjonować jako systemowe, a nie jako odrębne zmiany w poszczególnych obiektach. Dlatego w Polsce warto wprowadzić system oceny projektowania uniwersalnego. Ja wskazuję na powołanie instytucji Access Officera, który ma gwarantować, że obiekty finansowane ze środków publicznych będą dostępne dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Access Officer odpowiedzialny byłby za kontrolę dostępności na każdym etapie procesu inwestycyjnego - projektu i realizacji.

- Na ile drogi/ulice będące zasadniczym elementem dostępności rzeczywiście dają osobom niepełnosprawnym szansę wyjścia do społeczeństwa?

- W tym przypadku ścierają się potrzeby dwóch grup osób niepełnosprawnych: z jednej strony są to osoby poruszające się na wózkach, z drugiej – niewidomi. Osoby na wózkach oczekują, by na ich trasach nie było żadnych progów, z kolei niewidomi ich potrzebują jako informacji kiedy schodzą z chodnika na jezdnię, a więc minimalny próg wynikający z przepisów rozporządzenia w tym przypadku ma swoje znaczenie. Niestety, w polskich przepisach nie ma precyzyjnie określonych zasad oznaczeń fakturowych dla osób niewidomych. W swojej publikacji pt. „Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni”, próbuję określić pewien standard sprawdzający się w przypadku niewidomych i akceptowalny przez pozostałych użytkowników przestrzeni. To nie oznacza, że w przestrzeni musimy montować wszędzie i za wszelką cenę oznaczenia fakturowe, wynikające z normy ISO. Musimy nauczyć się korzystać z zasad projektowania uniwersalnego tak, by dawać sygnał niewidomym jeszcze innymi sposobami, na przykład poprzez różnice fakturowe używanych materiałów. Specjalne oznaczenia fakturowe powinny być stosowane tylko w miejscach, gdzie osoby niewidome i słabowidzące czują zagrożenie. Przy montażu specjalnych oznaczeń fakturowych chodzi o to, by zapewnić im bezpieczne warunki w – jak ja to nazywam – strefach transferu pomiędzy przestrzeniami, czyli na przejściach przez jezdnie, w obrębie skrzyżowań czy na przystankach komunikacji zbiorowej. Dworzec, lotnisko, port to też strefy transferu, które powinny być brane pod uwagę w stosowaniu oznaczeń dla niewidomych.

Rozmawiała: AS