

Krystian Koliński¹, Zuzanna Nowak²

¹ Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
kolin@amu.edu.pl

📄 <https://orcid.org/0000-0003-1547-0147>

² Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej
zuzanna.nowak51@gmail.com

Projektowanie uniwersalne w procesie rewitalizacji. Przykład odnowy ulicy św. Marcin w Poznaniu z perspektywy Poznańskiej Mapy Barrier

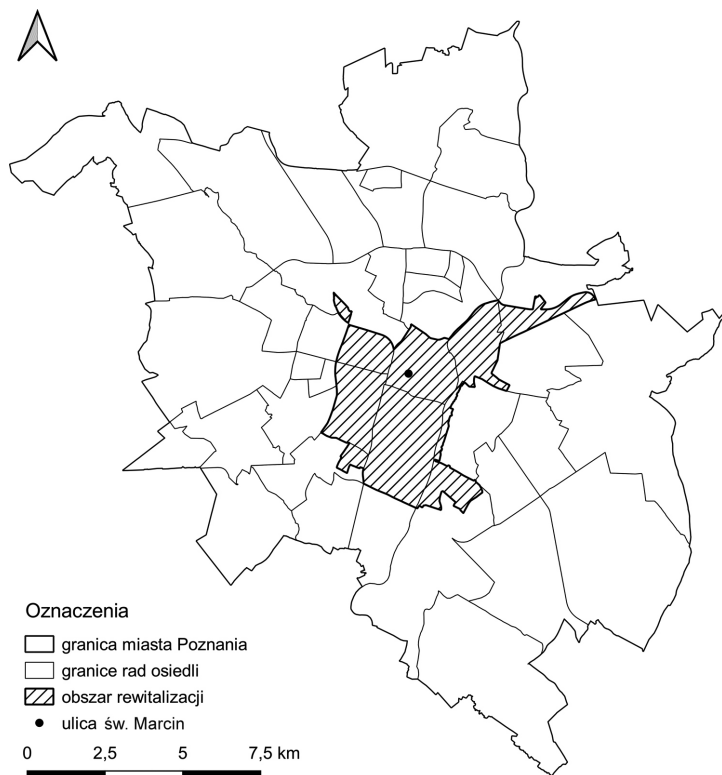
Zarys treści: Ulica św. Marcin w Poznaniu stanowiła niegdyś jedno z ważniejszych miejsc na mapie Poznania, które tętniło życiem. Aby przywrócić dawny charakter przestrzeni, ulicę objęto projektem rewitalizacyjnym Centrum I, którego celem była rewaloryzacja przestrzeni publicznej, odnowa infrastruktury technicznej oraz uspokojenie ruchu samochodowego. Po zakończeniu prac remontowych i oddaniu części ulicy św. Marcin do użytku pojawiło się wiele opinii użytkowników badanej przestrzeni, mówiących, że jest ona wciąż niedostępna ze względu na obecność barier architektoniczno-urbanistycznych. Celem artykułu jest przedstawienie, jak działania rewitalizacyjne wpłynęły na poziom dostępności przestrzeni ulicy św. Marcin w Poznaniu. Autorzy odpowiedzą na pytanie, czy projekt rewitalizacyjny został stworzony i zrealizowany z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego.

Słowa kluczowe: projektowanie uniwersalne, rewitalizacja, przestrzeń publiczna, Poznańska Mapa Barrier

Wprowadzenie

Miasta, w celu podnoszenia atrakcyjności, starają się wzmocnić i ulepszyć swoją ofertę, która w przypadku elementów przestrzeni miejskiej nie tylko obejmuje jej funkcjonalność, ale też unikatową urodę, niepowtarzalną tożsamość oraz zdolność do tworzenia wysokiej jakości warunków zamieszkania, pracy czy wypoczynku. Jakość oraz atrakcyjność przestrzeni publicznych w centrach miast

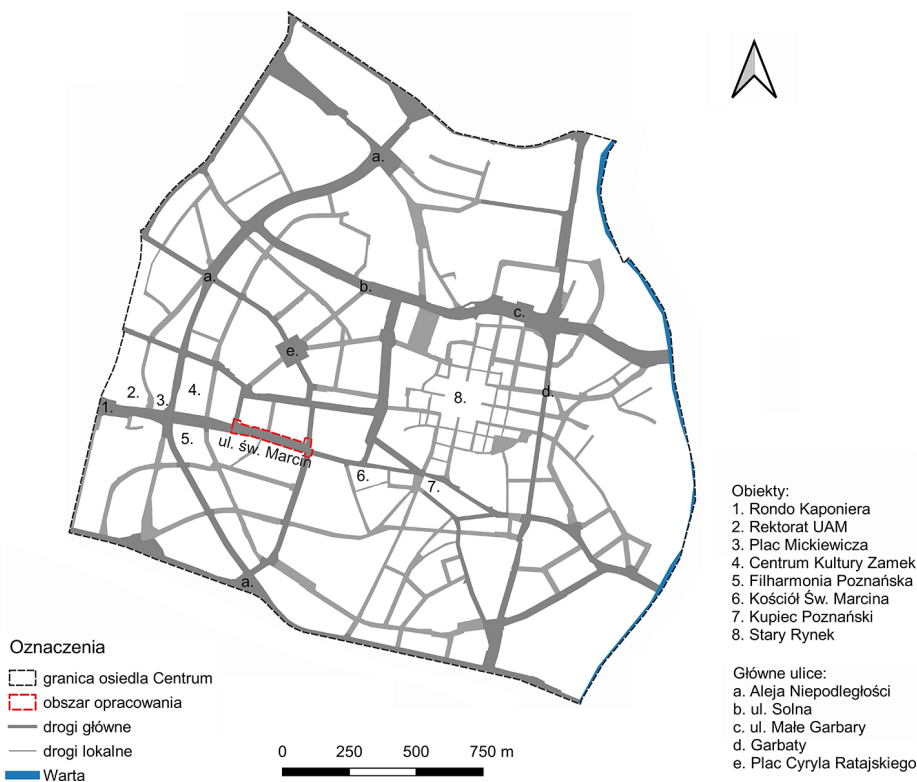
w dużym stopniu wpływa na ich odbiór przez użytkowników – zarówno osób spoza miasta, które na ich podstawie tworzą obraz miasta, jak i samych mieszkańców, którzy z daną przestrzenią się identyfikują. Władze lokalne, podejmując decyzje o rewitalizacji stref centralnych miast (w tym zlokalizowanej tam przestrzeni publicznej), zmierzają do podniesienia ich jakości. Niezależnie od wielkości miast władze podejmują działania mające na celu wytworzenie lub przywrócenie miastu oraz jego mieszkańcom przestrzeni, które poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenu mają zachęcać do aktywności jej użytkowników. Takie działania pozytywnie wpływają na jakość życia lokalnej społeczności oraz prestiż i wizerunek miasta, jednak aby zostały one spełnione, wymagane jest, żeby potencjalni użytkownicy chcieli z takich miejskich przestrzeni korzystać (Bierwiazczonek 2018). Zdaniem Kostrzewskiej (2017) jakość przestrzeni publicznej – jej architektura, wyposażenie, design, a także poziom dostępności i otwartość na różne potrzeby mieszkańców – bezpośrednio wpływa na liczbę użytkowników oraz na jakość życia w mieście. Przestrzeń publiczna jest przedmiotem procesów projektowania, tworzenia, budowy i rewitalizacji (Kostrzewska 2017). Również w Poznaniu władze podjęły decyzję o przeprowadzeniu działań rewitalizacyjnych w 2017 r., uchwalając gminny program rewitalizacji (ryc. 1).



Ryc. 1. Zakres przestrzenny gminnego programu rewitalizacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Gminnego Programu Rewitalizacji dla miasta Poznania”.

Autorzy postanowili się skupić na jednej z większych inwestycji z Gminnego Programu Rewitalizacji – Projekcie Centrum, a dokładniej rzecz ujmując, na zakończonej w 2019 rewitalizacji części ulicy św. Marcin (ryc. 2).



Ryc. 2. Położenie ul. św. Marcin w granicach osiedla Centrum w Poznaniu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na sip.geopoz.pl.

Ulica św. Marcin jest jedną z najstarszych ulic i najważniejszych arterii obecnego Poznania. Życie ulicy przeplatane było okresami prosperity i upadku. Obecnie jesteśmy niestety świadkami tego drugiego procesu (Szumigała 2017). Św. Marcin prezentuje wysokie walory urbanistyczne i kulturowe w przestrzeni miasta. Ulica stanowi swojego rodzaju połączenie komunikacyjne Starego Miasta z częścią zachodnią XIX-wiecznego centrum Poznania, gdzie zlokalizowane są Międzynarodowe Targi Poznańskie, stare Zoo i rondo Kaponiera. Ulica św. Marcin skupia na swoim obszarze i w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejsze i najbardziej rozpoznawalne miejsca w Poznaniu. Na zachodnim końcu zlokalizowane jest rondo Kaponiera, przy którym stoi Hotel Merkur oraz charakterystyczny wieżowiec Bałtyk. Wzdłuż ulicy zlokalizowany jest również plac Mickiewicza, który należy do największych tego typu przestrzeni w Poznaniu i zajmuje obszar przy skrzyżowaniu z aleją Niepodległości, która jest fragmentem Ringu Stübgena. Plac Mickiewicza po swojej wschodniej stronie ma Zamek Cesarski – obecnie Centrum

Kultury Zamek wraz z kinem Pałacowym, Teatrem Lalki i Aktora „Marcinek”. Od zachodniej strony placu Mickiewicza usytuowany jest Rektorat Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu z Aulą Uniwersytecką, a po przeciwnej stronie Aula Nova i Akademia Muzyczna im. Ignacego Jana Paderewskiego oraz, idąc nieco dalej, Filharmonia Poznańska im. Tadeusza Szeligowskiego, dawny budynek Ziemstwa Kredytowego. Dalej na wschód natrafiamy na dawny budynek filii Biblioteki Raczyńskich, Hotel Lech (dawny Residenz), Hotel Wielkopolski (dawny Reichshof) i budynek Poczty Polskiej. Ulica kończy się około 200 m za kościołem pw. św. Marcina (od którego wzięła swoją nazwę), a na jej krańcu znajduje się Kupiec Poznański.

Prace rewitalizacyjne na ulicy prowadzone były od września 2017 r. do końca marca 2019 r., obejmowały przebudowę ul. św. Marcin na odcinku od ul. Gwarnej do ul. Ratajczaka. Właśnie taki zakres przestrzenny przyjęli autorzy, natomiast zakres czasowy badań to lata 2016–2020.

Pierwszymi działaniami, jakie podjęło miasto Poznań, było opracowanie przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta „Raportu z badań ulicy Święty Marcin” na przełomie lat 2014–2015. Następnie zostały przeprowadzone konsultacje społeczne, w których wzięły udział różne grupy interesariuszy. Miasto Poznań wskazuje na dwie grupy: właściciele nieruchomości i przedsiębiorców oraz mieszkańców i przechodniów. Pierwsza grupa badanych zwraca uwagę, że warunkiem większej atrakcyjności poznańskiej strefy śródmiejskiej jest (1) jej większa różnorodność, (2) mniejszy chaos wizualny, (3) większa liczba terenów zielonych o przeznaczeniu rekreacyjno-wypoczynkowym. Właściciele nieruchomości oraz przedsiębiorcy podkreślają, że centrum ma być w przyszłości przede wszystkim miejscem przyciągającym turystów – ma być tą częścią Poznania, która stanowi o jego turystycznej atrakcyjności. Centrum miasta widziane jest przez nich jako to miejsce, w którym życie kulturalno-artystyczne jest szczególnie intensywne. Podkreślają, że istotnym czynnikiem, dzięki któremu atrakcyjność centrum ma szansę się zwiększyć, jest poprawa jego dostępności dla kierowców. W praktyce oznacza to zwiększenie liczby miejsc parkingowych (Raport z badania... 2015a). Druga grupa osób, która wzięła udział w badaniu, to mieszkańcy i przechodnie. Większość wniosków, jakie można wysnuć na podstawie tego badania, pokrywa się z wnioskami z badania obejmującego właścicieli, najemców i zarządców śródmiejskich nieruchomości. Występują również różnice. Przejawiają się one choćby w nastawieniu do kierowców. Badani mieszkańcy i przechodnie są znacznie większymi zwolennikami centrum miasta coraz bardziej otwartego na potrzeby pieszych, rowerzystów i użytkowników komunikacji publicznej (nawet jeśli miałoby to naruszać interesy kierowców). Grupa ta jest także wewnątrz siebie podzielona, największe różnice zauważalne są w podziale ze względu na wiek. Młodszy respondenci są bardziej skłonni myśleć o centrum jako o „zagłębiu rozrywkowym”, natomiast osoby starsze widziałyby centrum raczej jako strefę atrakcji turystycznych.

Efektom konsultacji społecznych oraz działań rewitalizacyjnych była wymiana nawierzchni, budowa nowego torowiska tramwajowego, a także modernizacja infrastruktury podziemnej. Ponadto poszerzono chodniki oraz wprowadzono zieleń. Efektami, które zostały założone w procesie rewitalizacji, miały być: szeroka

i nowoczesna aleja spacerowa, która jest przyjazna pieszym oraz zachęca do spotykania się i wypoczynku na jej obszarze.

Celem artykułu jest przedstawienie, jak działania rewitalizacyjne wpłynęły na poziom dostępności do przestrzeni ulicy św. Marcin w Poznaniu oraz jak zostały wdrożone zasady projektowania uniwersalnego, których przestrzeganie jest konieczne zgodnie z ustawą z 9 października 2015 r. o rewitalizacji. Zdaniem autorów przestrzenne rezultaty działań rewitalizacyjnych powinny umożliwić swobodne korzystanie z przestrzeni wszystkim grupom społecznym. Art. 3 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji mówi: (1) Przygotowanie, koordynowanie i tworzenie warunków do prowadzenia rewitalizacji, a także jej prowadzenie w zakresie właściwości gminy, stanowią jej zadania własne. (2) Zadania, o których mowa w ust. 1, gmina realizuje: z uwzględnieniem zasad uniwersalnego projektowania.

Zasady uniwersalnego projektowania określone są w Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, która została sporządzona w Nowym Jorku 13 grudnia 2006 r. Projektowanie uniwersalne 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.

Projektowanie uniwersalne ukierunkowane jest przede wszystkim na praktyczne działania mające na celu kształtowanie dostępnej dla wszystkich przestrzeni publicznej i prywatnej (Steinfeld, Maisel 2012, Hamraie 2017, Kopeva i in. 2018, Sirel, Sirel 2018). Definicja oraz stworzone zasady dają możliwość podjęcia różnorodnych działań zgodnych z założeniami koncepcji. Wdrażanie zasad projektowania uniwersalnego obserwuje się na wielu poziomach – od jednostkowych, oddolnych działań, aż po obszerne strategie obejmujące całe miasta (Story i in. 1998, Iwarsson, Ståhl 2003, Preiser, Smith 2011). W zależności od skali czy rodzaju podejmowanych działań koncepcja może być różnorodnie rozumiana, a jej zasady interpretowane przez pryzmat specyficznych aspektów i uwarunkowań przestrzennych, społecznych, kulturowych czy ekonomicznych. Koncepcja projektowania uniwersalnego przeszła przez lata proces ewolucji. Na początku była ona przedstawiana jedynie za pomocą ogólnych przykładów, które miały obrazować określone aspekty koncepcji. Nie istniały wtedy żadne wytyczne oraz kryteria, które pozwalałyby konkretnie określić cechy środowiska i usług projektowanych przez człowieka (Hansen 1959). Koncepcja zwracała uwagę na dość ogólnie pojęty problem dostępności do różnego rodzaju dóbr. Przyczyniło się to do wprowadzenia zapisów w niektórych dokumentach na poziomie krajowym w Stanach Zjednoczonych, co uznać można za pierwsze formalne, lecz bardzo ogólne, zasady tej koncepcji (Preiser, Smith 2011). Przeważnie było one ograniczone do minimalnych wymagań co do różnego rodzaju przestrzeni, podnosząc nieznacznie poziom dostępności. Zauważono konieczność stworzenia zbioru zasad, które w sposób kompleksowy oraz uniwersalny będzie można stosować we wszystkich środowiskach. Takie podejście sprawiło, że łatwiej można maksymalizować ich użyteczność dla jak największej liczby osób (Preiser, Smith 2011, Lid 2014).

- W 1997 r. Bettye i in. (1997) opracowali 7 zasad projektowania uniwersalnego:
1. **Użyteczność dla osób o różnej sprawności** (ang. *Equitable Use*) – projekt musi być użyteczny i dostępny dla osób o różnych umiejętnościach i różnym stopniu sprawności. W miarę możliwości powinny zostać zapewnione takie same lub równoważne sposoby wykorzystania oraz warunki bezpieczeństwa i prywatności. Należy stanowczo unikać segregowania lub stygmatyzacji użytkowników (Story 2011).
 2. **Elastyczność w użytkowaniu** (*Flexibility in Use*) – projekt musi uwzględniać szeroki zakres indywidualnych preferencji i umiejętności. Powinien zostać zapewniony wybór metod użytkowania oraz dostęp dla osób o różnych preferencjach wykorzystania. Należy położyć nacisk na ułatwienie dostępności, precyzji oraz tempa użytkowania (Story 2011).
 3. **Proste i intuicyjne użytkowanie** (*Simple and Intuitiv Use*) – projekt musi być łatwy do zrozumienia i intuicyjny, niezależnie od doświadczenia, wiedzy, umiejętności i poziomu koncentracji użytkownika. W miarę możliwości należy wyeliminować nadmierną złożoność oraz zapewnić łatwość użytkowania dla osób o różnym poziomie umiejętności czytania, pisania czy poruszania się. Ważna jest także czytelność projektu oraz obecność podpowiedzi i wskazówek dotyczących użytkowania (Story 2011).
 4. **Czytelna informacja** (*Perceptible Information*) – projekt musi zapewniać skuteczne i czytelne przekazywanie informacji użytkownikowi bez względu na otaczające go warunki i zdolności sensoryczne. Należy zmaksymalizować czytelność istotnych informacji zgodnie z potrzebami i zdolnościami sensorycznymi użytkownika. Ważna jest także zgodność z urządzeniami i technikami wykorzystywanymi przez użytkowników (Story 2011).
 5. **Tolerancja dla błędów** (*Tolerance for Error*) – projekt musi minimalizować zagrożenia i negatywne konsekwencje przypadkowych i niezamierzonych zdarzeń oraz działań. Należy zapewnić prawidłowe rozmieszczenie elementów najczęściej używanych oraz usunąć lub odizolować niebezpieczne, zbędne elementy. Ważne jest także odpowiednie ostrzeżenie przed potencjalnymi niebezpieczeństwami oraz stosowanie niezawodnych funkcji i narzędzi. Należy ponadto ostrzegać przed zagrożeniami i błędami oraz sytuacjami wymagającymi czujności (Story 2011).
 6. **Wygodne użytkowanie bez wysiłku** (*Low Physical Effort*) – projekt powinien zapewniać możliwość użytkowania przy najmniejszym możliwym wysiłku każdego użytkownika. Należy podjąć starania, aby użytkownik mógł poruszać się komfortowo, a użytkowanie nie sprawiało mu problemów ze względu na potrzebę podjęcia dużego wysiłku. Należy umożliwić użytkownikowi zachowanie komfortowej pozycji oraz zminimalizować sytuacje wymagające ciągłego wysiłku (Story 2011).
 7. **Wymiary i przestrzeń sprzyjające napływowi i użytkowaniu** (*Size and Space for Approach and Use*) – projekt musi zapewniać odpowiedni rozmiar i przestrzeń użytkowania niezależnie od wielkości ciała, postawy i mobilności użytkownika. Należy zapewnić dobrą widoczność ważnych elementów niezależnie od

pozycji użytkownika, wygodny dostęp do wszystkich elementów oraz odpowiednią przestrzeń do ich wykorzystania (Story 2011).

Planując przestrzeń publiczną i/lub prowadząc w nich prace rewitalizacyjne współcześnie, należy pamiętać nie tylko o osobach z niepełnosprawnościami, ale również o osobach starszych, które z racji swojego wieku mają ograniczoną mobilność. Jak podkreśla Parysek (2012), coraz częściej w obliczu współczesnych problemów rozwojowych miast europejskich wymienia się niekorzystną sytuację demograficzną, objawiającą się starzeniem się społeczeństwa. W dyskusji publicznej w Polsce coraz częściej podnoszone jest przekonanie, że starość stanowi równie ważny etap życia człowieka, jak każdy poprzedni, a poznanie i analiza procesów starzenia się na wszystkich płaszczyznach życia przyczyni się do pogłębienia ogólnej wiedzy o człowieku oraz pozwoli na przygotowanie różnych sfer życia społeczno-gospodarczego na przyjęcie stale rosnącej populacji osób starszych (Adamczyk 2017). Trzeba też pamiętać o rodzicach, którzy często korzystają z wózków dla swoich dzieci, a nierówna nawierzchnia bądź uskoki, za wysokie krawężniki czy brak windy znacznie ograniczają swobodę poruszania się.

Coraz częściej będziemy się spotykać z problemami niedostępnych przestrzeni, co będzie skutkowało wykluczeniem niektórych użytkowników (Nowak i in. 2019). W związku z tym działania kształtujące naszą przestrzeń należy prowadzić tak, by nie sprawiała ona problemów użytkownikom.

Metody i materiały

Podczas badań zastosowano metody badawcze i narzędzia wykorzystywane w projekcie Poznańska Mapa Barrier, takie jak: inwentaryzacja badanego obszaru w celu identyfikacji wyszczególnionych barier architektoniczno-urbanistycznych oraz cyfryzacja informacji poprzez rejestrację zbadanych miejsc w *google.maps* z uwzględnieniem wypracowanych schematów (tj. podział barier na odpowiednie kategorie, sposób dodawania punktów na mapę oraz dodawania zdjęć). W badaniu wykorzystano podział barier stosowany w projekcie, który dokładnie obrazuje różnorodność problematyki niedostępności przestrzeni miejskiej (Donderowicz-Wronkowska, Kaczmarek 2018):

- niedostosowane schody – są to schody, pozbawione poręczy, wypustek ostrzegawczych przy krawędzi oraz odpowiednich podjazdów przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami czy rodziców z wózkami dziecięcymi, których stan techniczny nie pozwala na bezpieczne użytkowanie;
- nieodpowiedni przystanek – to taki przystanek, który nie ma wypustek ostrzegawczych wzdłuż krawędzi platformy lub wypustki te są w złym stanie technicznym oraz utrudniony jest dostęp do informacji (np. zbyt wysoko zawieszony rozkład jazdy);
- nieodpowiednia kładka – pochylnia, której zły stan techniczny bądź parametry, takie jak kąt nachylenia czy nieodpowiednia długość, utrudniają/uniemożliwiają poruszanie się w przestrzeni publicznej lub wejście do budynku użyteczności publicznej;

- nieodpowiednia nawierzchnia – to taki chodnik, który jest nierówny, niejednolity, mający liczne ubytki w nawierzchni;
- nieodpowiednie przejście dla pieszych – przejście dla pieszych, które jest w złym stanie technicznym, nie ma sygnalizacji dźwiękowej mimo występowania sygnalizacji świetlnej oraz wypustek ostrzegawczych przy krawędzi chodnika;
- przeszkoda na drodze – to elementy infrastruktury technicznej, których umieszczenie utrudnia bądź uniemożliwia przejście chodnikiem; do najczęstszych elementów występujących w tej kategorii bariery należą: latarnia, hydrant, znak drogowy, słupki ostrzegawcze oraz źle zorganizowany remont lub budowa;
- inne – do tej kategorii należą wszystkie bariery, które nie spełniają kryteriów barier wyżej wymienionych. Są to najczęściej nieodpowiednie miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami bądź brak przejścia dla pieszych.

Badania nad przestrzenią w Poznańskiej Mapy Barier dzielą się na dwa etapy: „inwentaryzacja” i „aktualizacja”. Badany obszar podlegał inwentaryzacji oraz aktualizacji. Inwentaryzację przeprowadzono w 2016 r., natomiast aktualizacja miała miejsce już po zakończeniu prac rewitalizacyjnych wiosną roku 2020. Inwentaryzacja polegała na zbadaniu obszaru pod kątem barier architektonicznych, ich sklasyfikowaniu, naniesieniu na mapę oraz sporządzeniu dokumentacji fotograficznej. Aktualizacja polega na weryfikacji barier, sprawdzeniu, czy sklasyfikowane podczas inwentaryzacji bariery zostały usunięte, odnotowaniu tego na mapie oraz sporządzeniu fotografii. Podczas aktualizacji należy odnotować nowe bariery, jeśli takie powstały. Postępuje się wtedy zgodnie ze schematem opisanym w procesie inwentaryzacji.

Rezultaty

Badania nad omawianą częścią ulicy św. Marcin zaczęto przed przystąpieniem miasta do prac rewitalizacyjnych. Wtedy to przeprowadzono inwentaryzację występujących tam barier zgodnie z metodami przyjętymi w projekcie Poznańska Mapa Barier. Zidentyfikowano następujące bariery:

- 6 barier z kategorii „Nieodpowiednie przejście dla pieszych” (ryc. 3) (wśród tych barier wyszczególniono: brak sygnalizacji dźwiękowej; nierówności nawierzchni na przejściu; zły stan techniczny wypustek oraz brak sygnalizacji dźwiękowej; brak wypustek przy krawędziach chodników; nawierzchnię utrudniającą przejście);
- 1 bariera z kategorii „Nieodpowiednia kładka” (ryc. 4) (była to kładka zbyt krótka oraz o nieodpowiednim kącie nachylenia).

Siedem barier, które wystąpiły przed pracami rewitalizacyjnymi, wpływało niekorzystnie na wygodę użytkownika przestrzeni publicznej. Przejścia dla pieszych, które utrudniały swobodne przedostanie się na drugą stronę jezdni, były głównymi barierami negatywnie oddziałującymi na poczucie wygody osób z nich korzystających.



Ryc. 3. Przykład bariery z kategorii „Nieodpowiednie przejście dla pieszych”
Źródło: Poznańska Mapa Barier.



Ryc. 4. Przykład bariery z kategorii „Nieodpowiednia kładka”
Źródło: Poznańska Mapa Barier.

Kierując się zapisami ustawy o rewitalizacji, która podkreśla, że rewitalizację należy prowadzić z uwzględnieniem zasad uniwersalnego projektowania, autorzy postanowili sprawdzić, czy po zakończeniu prac bariery na tym terenie zostały zlikwidowane. W tym celu ponownie udali się na obszar badań, aby przeprowadzić aktualizację (zgodnie z założeniami Poznańskiej Mapy Barier). Aktualizacja z wiosny 2020 r. wykazała, że na terenie opracowania występuje osiem barier (ryc. 5). Utrudnienia nie są tymi samymi barierami, które występowały wcześniej, lecz są efektem prac rewitalizacyjnych.

Dokonując klasyfikacji występujących barier, zidentyfikowano:

- 4 bariery z kategorii „Nieodpowiednie przejście dla pieszych”,
- 2 bariery z kategorii „Przeszkoda na drodze”,
- 2 bariery z kategorii „Niedostosowane schody”.

Zinwentaryzowane bariery sklasyfikowane w kategorii „Nieodpowiednie przejście dla pieszych” to miejsca, które stanowią największe zagrożenie dla użytkowników badanej przestrzeni. Zagrożenie to wynika z faktu, że cały ten obszar stanowi zgodnie z zasadami ruchu drogowego strefę zamieszkania, czyli taką, po której pieszy może poruszać się po całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdami. Niestety ciężko o przełożenie zapisów prawnych na życie codzienne tej ulicy. Trudno sobie wyobrazić, że pieszy pójdzie tą częścią św. Marcina, która przeznaczona jest dla ruchu samochodowego i tramwajowego. Właśnie to ciągi piesze przecinane są ulicami, po których poruszają się samochody oraz tramwaje, co powoduje, że obszary te uznawane są za bariery, ponieważ mogłyby



Ryc. 5. Bariery występujące w zrewitalizowanej części ulicy św. Marcina
 Źródło: opracowanie własne.

być użytkowane przez wszystkich uczestników, ale są użytkowane głównie przez samochody i tramwaje, przez co ruch pieszy ogranicza się tylko do zewnętrznych stron ulicy. Fakt, że ruch pieszy został „zepchnięty” do krawędzi ulicy, podkreśla ją linie naprowadzające osoby z dysfunkcjami wzroku, które sugerują, że osoby te powinny chodzić właśnie w tych częściach św. Marcina, oraz okoliczność, że linie te kończą się w momencie zbliżania się do części ulicy wykorzystywanej głównie przez pojazdy. Powodami, które sprawiły, że miejsca uważane za przejścia dla pieszych znajdujące się na obszarze opracowania zostały uznane za bariery architektoniczno-urbanistyczne, są to przede wszystkim brak kontrastowych pasów wypustek o odpowiedniej długości wzdłuż krawędzi jezdni oraz w jednym przypadku zły stan techniczny nawierzchni na przejściu (ryc. 6). Podczas inwentaryzacji wykazano, że wypustki mające za zadanie informowanie o zbliżaniu się do przejścia dla pieszych osób słabo widzących bądź niewidomych są koloru jasnoszarego, który nie tworzy kontrastu dla nawierzchni znajdującej się dookoła. Dodatkowo istniejące wypustki nie odpowiadają szerokości całego przejścia dla pieszych, a jedynie części, stwarzając w ten sposób zagrożenie dla pieszego (ryc. 7). Jedno z inwentaryzowanych przejść we wschodniej części obszaru opracowania, będące jednocześnie jego granicą charakteryzuje się złym stanem technicznym

nawierzchni – szczególnie bezpośrednio przy torach tramwajowych. Taka bariera może stanowić duży problem dla osób niedowidzących (potknięcia się), osób poruszających się na wózku inwalidzkim (możliwość „utknięcia” wózkiem na torach), a także dla rodziców prowadzących wózki z dziećmi.



Ryc. 6. Nieodpowiednie przejście dla pieszych na zrewitalizowanej części ulicy św. Marcin

Źródło: zasoby własne autorów.



Ryc. 7. Nieodpowiednie przejście dla pieszych na zrewitalizowanej części ulicy św. Marcin

Źródło: zasoby własne autorów.

Kolejne zinwentaryzowane bariery sklasyfikowano w ramach kategorii „Przeszkoda na drodze”. Wśród nich znalazła się uszkodzona studzienka kanalizacyjna (ryc. 8), której pokrywa ma ubytek, przez co stwarza zagrożenie szczególnie dla osób słabo widzących bądź niewidomych, które poruszają się przy użyciu białej laski wzdłuż płytek znajdujących się obok wytyczających ciąg pieszy. Drugą przeszkodą na drodze jest wcześniej wspomniany układ płytek, który w zachodniej części obszaru opracowania prowadzi użytkownika wprost na ścianę, na której znajduje się grafika przedstawiająca założenie projektowe odnowy ulicy



Ryc. 8. Przeszkoda na drodze w zrewitalizowanej części ulicy św. Marcin

Źródło: zasoby własne autorów.



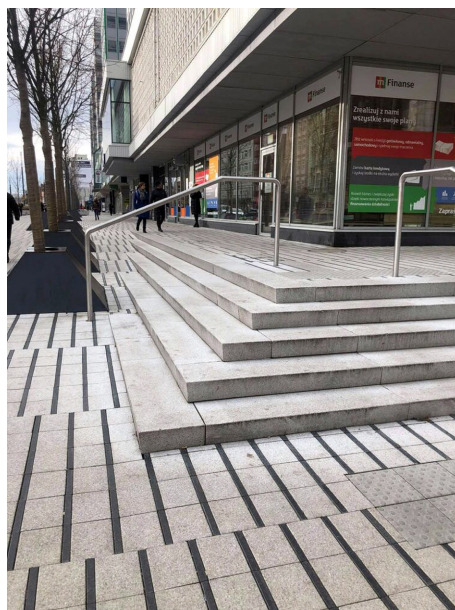
Ryc. 9. Przeszkoda na drodze w zrewitalizowanej części ulicy św. Marcin
Źródło: zasoby własne autorów.

św. Marcin (ryc. 9). Osoba poruszająca się wzdłuż linii naprowadzających zostanie wprowadzona w błąd i sytuację bez wyjścia, gdyż nie ma żadnej alternatywy w postaci innych linii, z których mogłaby skorzystać, aby móc kontynuować wędrowkę. Nawet jeśli taki był zamysł autorów, że szlak ten ma prowadzić wprost na ściankę z infografiką, trzeba uznać to za złe rozwiązanie z co najmniej dwóch względów. Po pierwsze osoba nie jest poinformowana, że porusza się „ślepą uliczką”, która prowadzi donikąd, a po drugie, na ściance przedstawiającej założenia projektowe nie ma informacji napisanych alfabetem Braille’a, tak więc osoba, która niedowidzi, będzie miała problemy z jej odczytaniem.

Ostatnia grupa zinwentaryzowanych barier mieści się w kategorii „Niedostosowane schody”. Na



Ryc. 10. Niedostosowane schody w zrewitalizowanej części ulicy św. Marcin
Źródło: zasoby własne autorów.



Ryc. 11. Niedostosowane schody w zrewitalizowanej części ulicy św. Marcin
Źródło: zasoby własne autorów.

obszarze opracowania schody znajdują się we wschodniej części, przy skrzyżowaniu ulic św. Marcin oraz Franciszka Ratajczaka. Podczas inwentaryzacji zostały one uznane za bariery architektoniczno-urbanistyczne ze względu na brak barwnego oznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia, wypustek wzdłuż całej długości stopni oraz podjazdu dla wózków (ryc. 10, 11).

Należy podkreślić, że zgodnie z założeniami inwestycji, powiodło się dostosowanie przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Świadczy o tym brak wśród sklasyfikowanych barier przystanków komunikacji publicznej.

Podsumowując wyniki przeprowadzonej aktualizacji, wykazano, że mimo przeprowadzonych działań z zakresu rewitalizacji liczba barier na obszarze opracowania nie zmniejszyła się, a wręcz odwrotnie.

Dyskusja

Zazwyczaj działania rewitalizacyjne odnoszą się do przemian zdegradowanych terenów w trzech obszarach: rozwoju gospodarczego (np. nowe miejsca pracy), rozwoju społecznego (zapobieganie patologiom społecznym) i rozwoju infrastrukturalno-przestrzennego (zachowanie dziedzictwa kulturowego przez remonty, modernizację i konserwację zabytkowych obiektów i przestrzeni publicznej oraz poprawę środowiska naturalnego) (Strzelecka 2011). Autorzy skupili się na ostatnim ze wspomnianych obszarów, ponieważ to z nim stricte połączone jest planowanie uniwersalne.

Jak zauważono, działania rewitalizacyjne podjęte na poznańskiej ulicy św. Marcin nie wyeliminowały całkowicie barier przestrzennych, przez co można domniemać, że nie były prowadzone z uwzględnieniem zasad planowania uniwersalnego. Stawasz (2017) podkreśla, że ludzie w naturalny sposób chcą mieć w swoim otoczeniu oraz tam, gdzie się znajdują, dostęp do udogodnień, takich chociażby jak możliwość swobodnego i szybkiego przemieszczania się lub wysoki poziom usług publicznych. Można pokusić się o stwierdzenie, że poprzez istniejące bariery na ulicy św. Marcin niektóre z grup społecznych mają utrudnione korzystanie lub mogą być całkowicie wykluczone z korzystania ze zrewitalizowanej ulicy. Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji podkreśla, że realizacja zadań rewitalizacyjnych powinna przebiegać w sposób zapobiegający wykluczeniu mieszkańców obszaru rewitalizacji z możliwości korzystania z pozytywnych efektów tego procesu, a także z uwzględnieniem zasad uniwersalnego projektowania. Oba te zadania się zazębiają. Jeśli podczas prac zostaną wzięte pod uwagę zasady projektowania uniwersalnego, wtedy każda z osób będzie mogła korzystać z „pozytywnych efektów” rewitalizacji oraz żadna nie zostanie wykluczona.

Aby podkreślić brak uwzględnienia zasad projektowania uniwersalnego w trakcie przeprowadzania inwestycji, autorzy zwracają uwagę na jeszcze jeden problem. Można łatwo dostrzec, że podczas realizacji inwestycji na ulicy św. Marcin ważniejszym aspektem był odpowiedni design, dobranie kolorystyczne materiałów niż umożliwienie wszystkim grupom społecznym równego i bezpiecznego korzystania z nowo powstałej infrastruktury. Ważniejsze okazało się, żeby

wypustki oznaczające koniec chodnika i zbliżanie się przechodnia do jezdni były w odcieniach dopasowanych do reszty infrastruktury niż wygodne korzystanie z tej części ulicy przez społeczeństwo. Podobna sytuacja występuje przy schodach. Jak już wspomniano, zostały one uznane za barierę, gdyż nie mają m.in. kontrastujących z resztą powierzchni zakończeń, które są istotną informacją o końcu lub początku schodów dla osób z dysfunkcjami wzroku.

Wiszniewski (2016) podkreśla, że publiczna przestrzeń miejska, jaką niewątpliwie jest św. Marcin, należy do najbardziej istotnych elementów struktury przestrzennej miasta i jego systemu społecznego. Wspólnym elementem obszarów publicznych jest ogólnodostępność jako główna cecha określająca istotny charakter takiego miejsca. Należy pamiętać o tym, że uwzględnianie potrzeb wszystkich grup podczas projektowania przestrzeni jest konieczne. Projektując taką przestrzeń z myślą o potrzebach niepełnosprawnego czy nie w pełni sprawnego użytkownika, projektujemy odpowiednie środowisko dla całej populacji, zgodnie z ideą „projektując dla niepełnosprawnych, projektujemy dla wszystkich”. Kwestia ta skłoniła autorów do stwierdzenia, że „projektowanie dostępności przestrzeni publicznej powinno prowadzić do podniesienia funkcjonalności przestrzeni nie tylko na poziomie potrzeb fizycznych, ale również potrzeb psychologicznych i emocjonalnych” (Wysocki, Charłampowicz 2010, s. 21). Autorzy uważają, że nie chodzi tylko o tworzenie przestrzeni fizycznie dostępnych, ale także sprzyjających włączaniu osób z niepełnosprawnościami i o postrzeganie ich na równi z innymi (Kubicki 2017).

Literatura

- Adamczyk M.D. 2017. Starzenie się społeczeństwa polskiego wyzwaniem dla zrównoważonego rozwoju. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Organizacja i Zarządzanie*, 106: 105–113.
- Bettye R.C., Jones M., Mace R., Mueller J., Mullick A., Ostroff E., Sanford J., Steinfeld E., Story M., Vanderheiden G. 1997. *The Principles of universal design*. The Center for Universal Design NC State University.
- Bierwiaczonek K. 2018. Miejskie przestrzenie publiczne i ich społeczne znaczenia – próba systematyzacji. *Przegląd Socjologiczny*, 67.
- Donderowicz M., Kaczmarek P. 2018. Poznańska Mapa Barrier – dobre praktyki w badaniu dostępności przestrzeni. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 42: 103–113.
- Gminny Program Rewitalizacji dla miasta Poznania.
- Hamraie A. 2017. *Building access: Universal design and the politics of disability*. University of Minnesota Press.
- Hansen W.G. 1959. How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2): 73–76.
- Iwarsson S., Ståhl A. 2003. Accessibility, usability and universal design – positioning and definition of concepts describing person-environment relationships. *Disability and Rehabilitation*, 25(2): 57–66.
- Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych.
- Kopeva A., Ivanova O., Zaitseva T. 2018. Application of Universal Design principles for the adaptation of urban green recreational facilities for low-mobility groups (Vladivostok case-study). *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (MSE)* 463, 1.
- Kostrzewska M. 2017. *Activating Public Space: How to Promote Physical Activity in Urban Environment*. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 245.

- Kubicki P. 2017. Polityka publiczna wobec osób z niepełnosprawnościami. Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Lid I.M. 2014. Universal design and disability: An interdisciplinary perspective. *Disability and Rehabilitation*, 36(16): 1344–1349.
- Nowak Z., Kaczmarek P., Koliński K., 2019. Rondo Kaponiera z perspektywy Poznańskiej Mapy Barrier. [W:] W. Truszkowski. Uwarunkowania budowy biogospodarki i zrównoważonego rozwoju w Polsce. Wydawnictwo Katedry Agrotechnologii, Zarządzania Produkcją Rolniczą i Agrobiznesu, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie.
- Parysek J. 2012. Współczesne miasta i problemy ich funkcjonowania i rozwoju. [W:] J. Parysek (red.), *Kształtowanie przestrzeni miejskiej: aspekty teoretyczne i praktyczne*. UAM, Poznań, s. 9–57.
- Preiser W.F.E., Smith K.H. 2011. *Universal Design Handbook*. 2nd ed. McGraw Hill, London.
- Raport z badania dla właścicieli nieruchomości i przedsiębiorców 2015a.
- Raport z badania dla mieszkańców i przechodniów 2015b.
- Sirel A., Sirel O.Ü. 2018. Universal Design – Approach for the Participation of the Disabled in Urban Life. *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 12: 11–21.
- Steinfeld E., Maisel J. 2012. *Universal design: Creating inclusive environments*. John Wiley & Sons.
- Story M.F. 2001. *Principles of universal design*. Universal design handbook. McGraw Hill, London.
- Story M.F., Mueller J.L., Mace R.L. 1998. The universal design file: Designing for people of all ages and abilities.
- Szumigała P. 2017. Ulica Święty Marcin – doświadczenia poznańskie. *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki PAN*, 4: 83–110.
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji.
- Wysocki M., Charłampowicz R. 2010. Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych: pozawzrokowa percepcja przestrzeni. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

Universal design in the revitalization process. Example of the renovation of św. Marcin's street in Poznań from the perspective of the “Poznańska Mapa Barrier”.

Abstract: Św. Marcin street in Poznań used to be one of the most important places in city, which was full of life. In order to restore the old character of the space, the street was include in the “Centrum I” revitalization project, the aim of which was to revitalize public space, renew the technical infrastructure and calm down car traffic. After completion of renovation works and handing over part of św. Marcin street a many opinions of the users of the space under study appeared, saying that it is still inaccessible due to the presence of architectural-urbanistic barrier.

The aim of the lecture is to present how the revitalisation measures have influenced the level of accessibility to the space of św. Marcin street in Poznań. The authors will answer the question whether the revitalization project was created and implemented taking into the principles of universal design.

Key words: universal design, revitalization, public space, Poznańska Mapa Barrier