

PAULINA TOTA

Politechnika Krakowska

PLAŻE DOSTĘPNE DLA WSZYSTKICH: IDEA I PRAKTYKA UDOSTĘPNIANIA PRZESTRZENI REKREACYJNYCH WSZYSTKIM UŻYTKOWNIKOM

Abstract: Accessible Beaches: the Idea and Practice of Universal Designed Recreational Areas. The issue of adjusting spaces to disabled people's needs is strongly not new – the beginnings of universal design are going down to 1980s, when the idea has been realising on the first time. However, concern of accessible space organisation is still not enough considered in some countries of European countries, for that matter in Poland. Universal design is often finding less important than form or function and is looking upon as necessary but unsightly addition to project. People with disability are still minority of our society so their needs are ignored regularly, even though their laws are undisputed.

Sandy beaches and seaside recreational areas – as the public spaces – must become places of fully adaptation and accessibility for all users' needs. This confidence has become the beginning of "Beaches Assessible for All" project, which has been accomplished in ten seaside boroughs by the *Machina Fotografika* foundation. The author have the honour and pleasure to realise the project, and this experience has been an inspiration for an article.

The paper aims to introduce the basic principles of the accessibility of beaches and water-side recreational areas as well as an analysis both of accessible beaches design and proceedings being leaded presently in our country – especially those made during the project.

Keywords: Accessibility, city beaches, design for all, recreational areas, seaside areas, universal design.

Wstęp

Niemal truizmem stało się współcześnie stwierdzenie, że liczba osób z niepełnosprawnością w społeczeństwie systematycznie wzrasta. Demografowie są zgodni, że w chwili obecnej na świecie żyje nawet ponad 500 mln osób z ograniczonymi możliwościami percepcyjnymi i ruchowymi. Z kolei w Polsce, podczas ostatnich

badań statystycznych stanu zdrowia ludności naszego kraju¹ szacowano, że problem ten dotyczy blisko 8 mln obywateli, co stanowi 20% populacji [*Stan zdrowia...* 2016: 106-108; *Podstawowe informacje...* 2015: 1].

Charakterystyczną cechą współczesnej cywilizacji jest także wzrost długości życia ludności, a co za tym idzie – starzenie się społeczeństw. Mediana wieku wzrasta systematycznie we wszystkich krajach świata: w 2000 r. w krajach rozwiniętych wynosiła ona 32 lata, a w krajach rozwijających się – 25 lat. Demografowie prognozują, że w 2030 r. najwyższą medianę odnotują Włochy, gdzie połowa populacji osiągnie wiek powyżej 52 lat; w 2060 r. natomiast – Słowacja i Polska, z medianą równą 54 lata [*Raport...* 2012: 21-22].

Biorąc pod uwagę przytoczone dane można być niemal pewnym, że główną cechą wspólną obecnego i kolejnych pokoleń będą więc różnorodne ograniczenia w kwestiach mobilności i percepcji, wynikające zarówno z występowania samej niepełnosprawności, jak i wzrostu średniej długości życia. Stąd też przekonanie, że współczesne przestrzenie publiczne, poza wszelkimi innymi aspektami, muszą przede wszystkim stać się obszarami w pełni dostosowanymi i dostępnymi dla każdego z użytkowników, niezależnie od wieku czy stopnia sprawności.

Mogłoby się wydawać, że kwestia dostępności terenów rekreacyjnych, w tym także obszarów nadmorskich i plaż, jest zagadnieniem mało istotnym – zwłaszcza w kontekście braków w tym zakresie w budynkach użyteczności publicznej czy przestrzeniach śródmiejskich. Tymczasem przecież możliwość pełnego, samodzielnego i bezpiecznego uczestniczenia we wszystkich aspektach życia, w tym również rekreacji czy sporcie, jest oczywistym prawem każdego człowieka, niezależnie od jego ewentualnych ograniczeń. Co więcej, aktywny wypoczynek w terenach otwartych wspomaga rehabilitację fizyczną i psychiczną osób z niepełnosprawnością, skutkując nie tylko wyćwiczeniem poprawnej postawy, wytrzymałości czy zdolności orientacji w sferze własnego ciała i otoczeniu, ale także – umożliwiając kontakty społeczne i poprawiając ogólną jakość życia [Nowak 1997: 5].

W tym kontekście oczywiste jest więc, że plaże i nadmorskie tereny rekreacyjne powinny stać się miejscami w pełni dostępnymi dla wszystkich grup użytkowników. Takie przeświadczenie stało się główną wytyczną dla projektu *Plaże dostępne dla wszystkich*, realizowanego przez fundację *Machina Fotografika* w dziesięciu nadmorskich gminach², który stał się inspiracją dla prezentowanego tekstu, a który autorka miała zaszczyt i przyjemność współrealizować przez niemal rok, od sierpnia 2015 do kwietnia 2016 r.

Celem prezentowanej pracy jest zarówno analiza czynników wpływających na dostępność przestrzeni rekreacyjnych – w tym przede wszystkim terenów nadwod-

¹ Badania prowadzone w 2014 r., opublikowane w 2016.

² W projekcie wzięły udział gminy: Choczewo, Gdańsk, Gdynia, Jastarnia, Kołobrzeg, Krynica Morska, Łeba, Międzyzdroje, Rewal i Władysławowo.

nych – a także przybliżenie wytycznych realizacyjnych dla tworzenia dostępnych plaż, wypracowanych w ramach wspomnianego wcześniej projektu *Plaże dostępne dla wszystkich*.

1. Dyskusja o dostępności miejskiej przestrzeni publicznej

Jakość przestrzeni stała się współcześnie jednym z głównych kryteriów wartościowania miasta i poszczególnych jego obszarów – przy czym, co ważne, oceny wystawiane są nie tylko przez specjalistów, ale przede wszystkim codziennych użytkowników. Niedawne badania [Kiziniwicz 2012: 1] prowadzone w krajach Europy Zachodniej wykazały, że aż 85% mieszkańców ma świadomość bezpośredniego wpływu jakości przestrzeni publicznej na samopoczucie osób w nich przebywających i potencjalny rozwój ich możliwości.

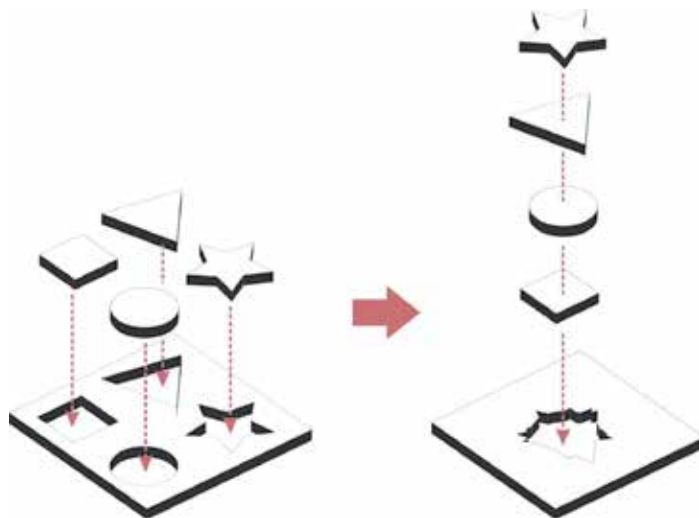
Na świecie już od dawna ważne ośrodki miejskie rywalizują między sobą o najwyższą pozycję w rankingu jakości otoczenia, a jednym z elementów ją budujących jest dostępność miejskich przestrzeni publicznych i ich dostosowanie do potrzeb wszystkich użytkowników. Co istotne, jeśli jednak, mimo pozornych cech dobrego układu, pewne grono odbiorców (osoby starsze, osoby z niepełnosprawnością, rodzice z małymi dziećmi itp.) nie korzysta z niej wcale, oznacza to, że dany obszar nie jest w pełni dostosowany, co może powodować docelowo nawet wykluczenie poszczególnych grup użytkowników, stając się przejawem dyskryminacji w przestrzeni miasta.

W pełni dostępna przestrzeń publiczna powinna odpowiadać na potrzeby wszystkich użytkowników, wprowadzając rozwiązania przyjazne dla maksymalnie szerokiej grupy osób i spełniające wytyczne *projektowania uniwersalnego (projektowania dla wszystkich)*. Jego główną zasadą jest *projektowanie produktów oraz otoczenia tak, aby były one dostępne dla wszystkich ludzi, w największym możliwym stopniu, bez potrzeby adaptacji bądź wyspecjalizowanego projektowania*³. Według głównych założeń jest to rodzaj strategicznego podejścia do planowania i projektowania (zarówno przedmiotów i produktów, jak i architektury i jej otoczenia), mający na celu promowanie społeczeństwa włączającego wszystkich obywateli przy zapewnieniu im pełnej równości. W sposób bezpośredni na sformułowanie jego wytycznych wpłynęło przyjęcie przez WHO nowego, integracyjnego modelu niepełnosprawności⁴.

³ Taka definicja stworzona została przez Rona Mace'a, a rozwinięta przez centrum Universal Design przy North Carolina State University [*Raport tematyczny...* 2007: 7].

⁴ Model ten został przyjęty przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) w 2001 r. W latach wcześniejszych środowisko nauk medycznych wypracowało wiele definicji, które, choć różniły się od siebie, bazowały zawsze na tym samym podstawowym przekonaniu, że osoba niepełnosprawna to osoba chora, wymagająca leczenia i rehabilitacji, w ramach których powinna zostać nauczona, w jaki sposób funkcjonować w społeczeństwie ludzi zdrowych. W takim ujęciu osoba z niepełnosprawnością ma więc ograniczoną sprawność, a dodatkowo, ze względu na własne braki, nie jest w pełni zintegrowana ze społeczeństwem. Co niezwykle istotne, charakterystyczne dla tego typu rozumienia pojęcia *niepełnosprawności*

Warte podkreślenia jest również, że projektowanie uniwersalne nie jest ani stylem, ani tym bardziej stylizacją w znaczeniu architektonicznym – jest natomiast swoistą filozofią tworzenia, która u początku każdego projektu i w jego centrum umieszcza użytkownika (nie mając na myśli człowieka idealnego ani statystycznego, ale każdą grupę wiekową czy społeczną), biorąc za główne założenie zasadę (wynikającą z systemowego modelu rozumienia niepełnosprawności), że każdy jest sprawny, a upośledzającą rolę odgrywa niedostosowane środowisko zewnętrzne.



Ryc. 1. Schemat ilustrujący różnicę między projektowaniem „udostępnier” (po lewej) i projektowaniem uniwersalnym (po prawej)

Źródło: Opracowanie własne.

Co istotne, projektowanie uniwersalne w sposób precyzyjny określa także zakres użytkowników, którzy mogą być uważani za osoby z niepełnosprawnością. Są to osoby z dysfunkcjami: sensoryczną, ruchową, intelektualną, komunikacji czy też funkcjonowania społecznego, ale także: osoby starsze, osoby otyłe, osoby niskiego wzrostu, dzieci, kobiety w ciąży, osoby z małymi dziećmi (z wózkiem), osoby z obciążeniem (np. bagaż, zakupy), oraz osoby z innych krajów (nieznające języka). Jak można więc

jest jego wartościowanie: sam fakt posiadania dysfunkcji jest już negatywny, wynika bowiem z jakiegoś niedoboru lub anomalii.

Nowy, systemowy (integracyjny) model rozumienia niepełnosprawności zakłada z kolei, że niepełnosprawność sama w sobie właściwie nie istnieje, nie może więc być wartościowana – ani negatywnie, ani pozytywnie. Według WHO nie jest ona bowiem przyrodzoną cechą danej osoby, ale wynikową wzajemnego oddziaływania jednostki i przestrzeni, co w praktyce oznacza, że niepełnosprawność jako zjawisko pojawia się w momencie, gdy osoba z pewnymi ograniczeniami lub dysfunkcjami napotyka w swoim otoczeniu barierę, której nie może sama pokonać. Stąd też wniosek, że w środowisku bez barier nie ma osób z niepełnosprawnością [Kuryłowicz *et al.* 2005: 153; Błaszak, Przybylski 2010: 13-14].

zauważyć, podstawową zasadą projektowania uniwersalnego jest przekonanie, że każdy człowiek na pewnym etapie życia jest lub będzie osobą nie w pełni sprawną – stąd też konieczność takiej organizacji przestrzeni, która nie będzie generować barier, ale zapewni dostęp do wszystkich form aktywności każdemu jej użytkownikowi.

2. Dostępna przestrzeń publiczna

Jak już wspomniano, tematyka związana z przystosowaniem przestrzeni do potrzeb osób z różnego typu dysfunkcjami nie jest zagadnieniem nowym – jego początki w takim kształcie, jaki znamy obecnie, sięgają połowy lat 80. XX w., kiedy to po raz pierwszy zaczęto realizować ideę projektowania z uwzględnieniem różnych potrzeb użytkowników, bez rozdziału na osoby pełno- i niepełnosprawne. Mimo to jednak wciąż – nie tylko w Polsce, ale i w wielu innych krajach europejskich – nie zostały wypracowane kompleksowe zasady dobrej organizacji przestrzeni.

Dostępność przestrzeni czy obiektów architektonicznych ciągle nie jest traktowana jako jedna z podstawowych składowych projektu, przegrywając często z formą czy kompozycją i stając się jedynie koniecznym dodatkiem w postaci ukrywanych, brzydkich pochylni, podnośników lub oznaczeń fakturowych. Osoby z ograniczonymi możliwościami percepcyjnymi i ruchowymi stanowią mniejszość w naszym społeczeństwie, dlatego też ich potrzeby pomijane są często w procesie projektowym – choć przecież ich prawo do równego korzystania z dostosowanej przestrzeni jest niezaprzeczalne.

Przeźren dostępna dla wszystkich użytkowników, a więc zaprojektowana uniwersalnie, to przede wszystkim obszar łatwy w zrozumieniu i orientacji oraz bezpieczny w poruszaniu się i eksploracji. Jej kształtowanie opiera się na czterech głównych kryteriach, warunkujących wprowadzanie pewnych powtarzalnych zasad w przestrzeni. Są to: zasada osiągalności (*reach*), rozpoznawalności (*perceive*), dostępności (*enter*) i użyteczności (*use*) [Ostrowska 1991: 219-225; Sienkiewicz 2004: 50-51].

Osiągalność w zakresie projektowania urbanistycznego to graniczna odległość niepowodująca zmęczenia, czyli maksymalny dystans ok. 1000 m. W takiej też odległości powinny być umiejscawiane parkingi, przystanki i inne węzły komunikacji prywatnej i zbiorowej, by umożliwić dostęp do nich również osobom z niepełnosprawnością. Umieszczenie ich zbyt daleko może powodować brak możliwości skorzystania z nich wskutek zbyt dużego wysiłku, jaki musi włożyć osoba z niepełnosprawnością w pokonanie danej odległości [*ibidem*].

Rozpoznawalność dotyczy przede wszystkim logicznego i zrozumiałego oznaczenia przestrzeni, stref i urządzeń w nich występujących, dostosowanego dla różnych grup użytkowników, w tym osób niewidomych i słabowidzących, osób z ograniczeniami percepcyjnymi i mentalnymi, a także tych, którzy nie znają języka danego kraju [*ibidem*].

Kolejnym kryterium oceny jakości przestrzeni jest jej dostępność, tzn. – możliwość dojścia i dojazdu do konkretnego, zamierzonego celu. Dotyczy ona przede wszystkim

układu ciągów komunikacyjnych w przestrzeni, który pozwoliłby zarówno na bezproblemowy przejazd wózka inwalidzkiego czy dziecięcego, jak i na przejście osoby niewidomej. Realizacja dostępności polega przede wszystkim na wprowadzaniu pochylni zamiast stopni, niwelacji różnic wysokości terenu, obniżania krawężników czy też wyposażania przejść dla pieszych w sygnalizację świetlną i dźwiękową [*ibidem*].

Z dostępnością łączy się bezpośrednio czwarty element – użyteczność, czyli możliwość wykorzystania przestrzeni przez użytkownika. Użyteczność wynika bezpośrednio z funkcjonalności, a oznacza m.in. zapewnienie odpowiedniej szerokości przejść i przejazdów, montaż urządzeń na odpowiednich wysokościach oraz przystosowanie konkretnych obiektów lub pomieszczeń (np. toalet) [*ibidem*].

3. Dostępne plaże w pięciu krokach – wytyczne realizacji

Realizacja dostępności terenów rekreacyjnych – w tym także plaż i obszarów nadwodnych – wynika bezpośrednio z wymienionych wcześniej zasad i polega w głównej mierze na stworzeniu miejsca bezpiecznego oraz łatwego w zrozumieniu, orientacji i korzystaniu. Na pełną dostępność tych obszarów składa się pięć elementów, w których obrębie konieczne są działania, zmierzające do przystosowania ich do potrzeb wszystkich użytkowników – są to kolejno: (1) strefa dojścia do plaży, (2) strefa wejściowa, (3) teren plaży, (4) infrastruktura oraz (5) informacja [Tota 2016: 9].

Dostępność strefy dojścia na plażę obejmuje przede wszystkim przystosowanie w ramach transportu prywatnego i zbiorowego. Są to więc w głównej mierze dostępne przystanki komunikacji publicznej, wyposażone w platformę z wiatą, tablicą z rozkładem jazdy wraz z oznaczeniem pojazdów niskopodłogowych, planem komunikacji i mapą najbliższej okolicy, umieszczonymi w miejscu, które pozwoli na skorzystanie z nich i uzyskanie informacji wszystkim użytkownikom (również osobom poruszającym się na wózku, niskiego wzrostu, a także osobom z niepełnosprawnością wzroku – w tym przypadku celowe jest umieszczenie informacji głosowej oraz rozkładów jazdy i innych informacji tekstowych w formie dostępnej dla osób słabo widzących, a platformy przystankowe i ich najbliższa okolica powinny być wyposażone w system oznaczeń fakturowych). Równie istotne jest także wyposażenie przystanku komunikacji publicznej w platformę lub podnośnik, umożliwiające samodzielne wejście i wyjście z pojazdu, oraz dostosowanie samego pojazdu – powinien on posiadać wydzielone miejsce dla wózka inwalidzkiego i dziecięcego oraz informację głosową [Wysocki 2012, rozdz. 6].

Miejsca postojowe, szczególnie te dedykowane osobom z niepełnosprawnością, powinny być usytuowane w odległości maksymalnie 10 m od wejścia na plażę. Jeśli jest to niemożliwe, należy zapewnić możliwość czasowego zatrzymania pojazdu na czas wysiadania i wypakowania wózka lub też przewidzieć inną możliwość transportu, ułatwiającą osobom z ograniczeniami mobilności i percepcji dostanie się do terenów rekreacyjnych. Zaleca się także, by oprócz miejsc postojowych dla osób z niepełno-

sprawnością przewidzieć miejsca uprzywilejowane dla osób z małymi dziećmi – tzw. miejsca rodzinne [*ibidem*, rozdz. 9].

Co ważne, efektywność i rzeczywista dostępność przystanków komunikacji publicznej oraz parkingów samochodowych zależy także w dużej mierze od ich lokalizacji i stanu ciągów pieszych prowadzących do nich. Dostępne ciągi piesze prowadzące od przystanku lub parkingu do wejścia na plażę – również przez tereny zieleni – powinny być całkowicie wolne od przeszkód (straganów, reklam, koszy na śmieci, ławek) na szerokości minimum 200 cm, z wyraźnym rozdzieleniem strefy przejścia od strefy urządzeń towarzyszących. Istotne jest również, by droga dla rowerów była odpowiednio odseparowana od ciągu pieszego i nie pozwalała na kolizję.

Ciągi piesze również powinny być wolne od różnic wysokości, a w miejscach, w których jest to niemożliwe, powinny być stosowane pochylnie lub dźwigi osobowe. W razie potrzeby ciągi te powinny być również wyposażone w system oznaczeń fakturowych w poziomie chodnika, a także – w przypadku przejść dla pieszych – system informacji dźwiękowej i wibracyjnej [Tota 2016: 12].



Fot. 1. Przykład dostępnego dojścia do terenów nabrzeżnych: utwardzony pas, wygodny dla przejazdu i przejścia (Barcelona)

Źródło: Archiwum własne P. Tota (fot. 1-3).

W każdej lokalizacji przynajmniej jedno wejście na plażę miejską powinno być w pełni przystosowane do potrzeb wszystkich użytkowników, w tym również osób z niepełnosprawnością. Dostępna strefa wejściowa na plażę musi obejmować przede wszystkim schody i pochylnie o odpowiednich parametrach, nawierzchni i oznakowaniu, a także w pełni przystosowane punkty widokowe i czytelną informację.



Fot. 2. Przykład dostępnego wejścia na plażę: West Palm Beach, USA

Należy pamiętać, że dla osób poruszających się na wózkach oraz tych z wózkami pochylnia stanowi podstawowy element niwelujący różnice wysokości, powinna więc znajdować się jak najbliżej głównego ciągu pieszego prowadzącego do wejścia na plażę i być przy tym wyraźnie oznaczona. Przy jej projektowaniu i umieszczeniu w przestrzeni należy stosować podstawowe parametry, określone w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (Dz.U. 2015 poz. 1422).

W miejscach, gdzie w obrębie plaż i terenów rekreacyjnych występują schody zewnętrzne, powinna istnieć również alternatywa w postaci pochylni lub dźwigów. Mimo to należy pamiętać, by obydwa rozwiązania występowały wspólnie, bowiem część użytkowników woli wybierać schody zamiast pochylni: niejednokrotnie są one bardziej komfortowe dla osób z niepełnosprawnością wzroku lub z niektórymi ograniczeniami mobilności. Należy również pamiętać o tym, że różnego typu podnośniki stanowią alternatywę dla pokonywania biegu schodów jedynie w miejscach, gdzie zastosowanie innych rozwiązań (w pierwszej kolejności – pochylni, w drugiej – dźwigów osobowych) jest niemożliwe. Są one bowiem urządzeniami zapewniającymi jedynie minimalny poziom dostępności.

Podstawowe wytyczne dla schodów zewnętrznych, w tym parametry stopni, spoczników i balustrad, reguluje *Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych*, przy czym pamiętać należy również o umieszczeniu oznaczeń fakturowych i kontrastu kolorystycznego, a także oznaczeń w Braille’u na poręczach, które mogą być pomocne dla osób z dysfunkcją wzroku.

Równie istotną kwestią są także dostępne punkty widokowe – takie, na które możliwy jest wjazd wózka dziecięcego lub inwalidzkiego i które wyposażone są w miejscowo obniżone barierki, a także, w miarę możliwości, plan dotykowy, przeznaczony dla osób niewidomych i słabowidzących.

Dostępność w obrębie plaży to przede wszystkim możliwość poruszania się po niej oraz wejście i wjazd do wody. Służą temu przede wszystkim różnego rodzaju maty i pomosty plażowe – stałe lub czasowe – a także wózki plażowe, przeznaczone do poruszania się zarówno po piasku, jak i umożliwiające wjazd do wody. Pomosty

stałe powinny być nie węższe niż 180 cm i wykonane z desek ryflowanych, zabezpieczonych krawężnikiem o wysokości 5-7 cm. Podczas projektowania, wykonywania i oznaczania tych elementów należy pamiętać, że rozwiązania te w większości stanowią przykład projektowania uniwersalnego – maty czy pomosty służą bowiem tak samo osobom poruszającym się na wózku, jak i rodzicom z małymi dziećmi, osobom starszym czy rowerzystom.



Fot. 3. Przykład plaży dostępnej dla wszystkich użytkowników: plaża del Bogatell, Barcelona

Równie istotnym elementem są także dostępne meble miejskie i mała architektura: ławki z oparciami i podłokietnikami, ustawione – co niezwykle ważne – poza ciągiem pieszym i z towarzyszącą im osłoną przeciwsłoneczną (zadaszeniem, parasolem) oraz utwardzonym miejscem obok (przeznaczonym dla wózka inwalidzkiego, dziecięcego lub roweru). Istotne jest także, by, jeśli to tylko możliwe, ławki miały siedziska na różnych wysokościach, tak by zwiększyć ich komfort użytkowania. Kosze na śmieci, kwietniki, stojaki na rowery i inne elementy powinny być oznaczone kontrastowym kolorem i zawsze umieszczane poza ciągiem pieszym.

Infrastruktura jest jednym z najważniejszych elementów budujących dostępność terenów rekreacyjnych. Wszystkie obiekty, takie jak toalety, prysznic, przebieralnie, restauracje czy bary powinny być czytelnie oznaczone i w pełni dostosowane do potrzeb wszystkich użytkowników, a przy tym – w pełni korespondować z ich potrzebami. Toalety i przebieralnie powinny mieć odpowiednie wymiary i przestrzeń manewrową, niezbędną dla użytkowników wózków, a także być wyposażone w pochwyty i poręcze oraz sygnalizację alarmową. Powinny być także czytelnie oznaczone i opisane, również w Braille’u. Zarówno w toalecie, jak i przebieralni powinien znajdować się również przewijak, przy czym warto, w ramach planowania pełnej dostępności, przynajmniej jedną z toalet lub przebieralni wyposażyć także w przewijak dla osób

dorosłych (pamiętać należy bowiem, że również dorosłe osoby z niepełnosprawnością niejednokrotnie potrzebują tego rodzaju wyposażenia). W przypadku zewnętrznych pryszniców zlokalizowanych przy plaży lub w jej obrębie należy pamiętać o zapewnieniu możliwości dojazdu wózkami (przez utwardzenie terenu) a także – możliwości wyboru skorzystania z prysznicy na siedząco lub na stojąco, w zależności od preferencji danej osoby.

Istotne jest też, by większe obiekty – takie jak place zabaw czy siłownie zewnętrzne, które są lokalizowane jako część infrastruktury terenów rekreacyjnych i plaż, zawsze dostosowane były do potrzeb dzieci i opiekunów również o obniżonej mobilności. Co więcej, place zabaw muszą być wykonywane zgodnie z normą PN-EN 1176 i poddane kontroli w celu oceny ich zgodności z przepisami.

Zlokalizowane w obrębie plaż i terenów rekreacyjnych obiekty gastronomiczne również powinny być w pełni przystosowane do potrzeb wszystkich użytkowników. Podstawową kwestią jest możliwość bezpiecznego wejścia i wjazdu wózkami, a także zapewnienie wygodnej przestrzeni manewrowej wewnątrz i komfortowej możliwości obsługi: lada barowa powinna być obniżona przynajmniej na fragmencie, a stoliki – mieć możliwość podjechania do nich wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi. Oczywiście jest także konieczność pełnej dostępności toalet, znajdujących się w obrębie lokalu.

Ostatnim, choć oczywiście nie najmniej ważnym, elementem budowania dostępności plaż i terenów rekreacyjnych jest czytelna i logiczna informacja. W jej skład wchodzi: dostępny serwis internetowy z informacjami na temat dostępności, komunikacji, lokalizacji i stanu wejść na plażę i infrastruktury towarzyszącej (np. wypożyczalni wózków plażowych, obiektów gastronomicznych, placów zabaw); dostępna tablica informacyjna przy najbliższym przystanku komunikacji publicznej oraz na parkingu, wyposażona w wypukłą mapę dotykową, przedstawiającą aktualną lokalizację, dostępne wejścia i toalety; dostępna tablica z numerem wejścia i innymi niezbędnymi oznaczeniami (kolorami, symbolami) oraz mapą najbliższej okolicy, zlokalizowaną przy każdym wejściu, a także – wyraźne kierunkowskazy, prowadzące do wejść oraz infrastruktury towarzyszącej (toalet, przebieralni, stanowisk ratowniczych). Warto pamiętać także, że każda informacja przedstawiana w terenach rekreacyjnych powinna być redagowana przynajmniej dla kilku zmysłów: należy więc stosować zarówno informację tekstową, graficzną, jak i dźwiękową. Co niezwykle istotne – wszystkie komunikaty i informacje powinny być też maksymalnie uproszczone i przedstawiane w taki sposób, który będzie logiczny i zrozumiały również dla dzieci, osób z problemami percepcyjnymi czy też nieznających języka danego kraju.

4. Projekt *Plaże dostępne dla wszystkich*

Wytyczne dotyczące dostępności plaż, jak przedstawiono wcześniej, obejmują zagadnienia związane z dość dużą liczbą różnorodnych elementów, począwszy od komunikacji publicznej i strefy parkowania, przez infrastrukturę plażową i towarzyszącą, na

czytelnej i logicznej informacji kończąc. Przybliżenie tych wszystkich zagadnień, idei i roli projektowania uniwersalnego oraz rzecznictwa na rzecz osób z niepełnosprawnością, a przede wszystkim – szersza promocja tematyki związanej z dostępnością polskich plaż stały się więc celem projektu *Wspólne rozmowy – plaże dostępne dla wszystkich*, realizowanego w dziesięciu nadmorskich gminach w latach 2015 i 2016, będącego częścią dłuższego, pięcioletniego już projektu *440 km po zmianę*⁵.

Projekt został zrealizowany przez krakowską Fundację *Machina Fotografika* wraz z partnerami samorządowymi: Urzędem Miasta Gdyni i Urzędem Miasta Krynicy Morskiej, a także – przede wszystkim – z mieszkankami i mieszkańcami Wybrzeża. W trakcie jego trwania w każdej ze zgłoszonych gmin przeprowadzono konsultacje społeczne z udziałem ich mieszkańców i przy wsparciu zespołu specjalistów: osób z niepełnosprawnością oraz architektów i specjalistów do spraw dostępności. Zainicjowano również powstanie dziesięciu Klubów Doradczych, oraz przeprowadzono szkolenia dla ich członków z zakresu projektowania uniwersalnego i przestrzeni dostępnej, rzecznictwa na rzecz osób z niepełnosprawnościami – moderacja i facylitacja spotkań, budowania przekazu i kontaktów z mediami oraz pracy eksperta do spraw dostępności. Współcześnie oczywista wydaje się rola partycypacji społecznej jako narzędzia kształtowania miasta i jego przestrzeni. Dlatego też projekt *Plaże dostępne dla wszystkich* oparty został na zasadach współdecyzyjności wszystkich mieszkańców i użytkowników przestrzeni. Dzięki przeprowadzonym szkoleniom członkowie Klubów nabyli kompetencje, umożliwiające im dalsze pilotowanie, doradzanie, wpieranie i monitorowanie samorządów w zakresie zmian, mających na celu poprawę dostępności przestrzeni publicznych i terenów rekreacyjnych gmin.

Wymiernym efektem przeprowadzonego projektu stały się też szczegółowe rekomendacje architektoniczne, opracowane dla każdej z gmin i obejmujące dokładne wytyczne modernizacji konkretnych plaż i poszczególnych ich elementów⁶, a także – dziesięć filmów edukacyjno-instruktażowych, które w przystępny sposób prezentują rozwiązania zwiększające dostępność terenów rekreacyjnych⁷. Podsumowaniem projektu była konferencja, która odbyła się w Gdyni, a także – publikacja pt. *Plaże dostępne dla wszystkich* – wydrukowana w 1000 egzemplarzy i dostępna on-line – oraz sesja zdjęciowa pt. *Części wspólne. Znajdź podobieństwa. Więcej nas łączy. Plaże dostępne*, która znalazła się w prestiżowym konkursie *Lensculture Emerging Talent Awards 2016*.

⁵ Strona internetowa projektu: [<http://440km.pl>].

⁶ Wszystkie rekomendacje dostępne są na stronie [<http://440km.pl/dostepne-plaze/>].

⁷ Filmy dostępne są w serwisie YouTube: [https://www.youtube.com/channel/UCi7R0yx6CgjTT-tRCVbeZZag/videos?sort=dd&view=0&shelf_id=0].

Podsumowanie

Oczywiste jest, że liczba rozwiązań architektonicznych i przestrzennych dla przestrzeni miejskich jest nieograniczona, a jedyną granicę stanowią dla nich wyobraźnia projektantów i zrozumienie ze strony osób odpowiedzialnych za zarządzanie miastem. Kwestią zasadniczą staje się więc nie tyle wprowadzanie konkretnych rozwiązań, ile zmiana ogólnego sposobu myślenia.

Współcześnie szczególnie istotne wydaje się być kształtowanie przestrzeni zgodnie z ideą projektowania dla wszystkich z jednoczesnym uświadomieniem zarówno władz lokalnych, jak i projektantów, że przepisy regulujące te zagadnienia nie mają za zadanie utrudniać przejścia przez procedurę budowlaną, ale ułatwić wszystkim użytkownikom funkcjonowanie w środowisku życia. Dostępna przestrzeń publiczna poprawia bowiem jakość życia wszystkich mieszkańców, nie tylko tych z niepełnosprawnością, ale przede wszystkim jest wyrazem szacunku dla ogółu jej użytkowników. Tereny rekreacyjne – w tym obszary nadwodne i plaże – stanowią szczególnie rodzaj przestrzeni publicznych: miejsc opcjonalnych kontaktów społecznych i jako takie powinny być szczególnie dostępne dla wszystkich użytkowników.

Ponieważ europejskie i polskie przestrzenie publiczne, mimo licznych zmian, wciąż często pozostają całkowicie niedostępne lub też niewystarczająco przystosowane do potrzeb wszystkich grup użytkowników, nadal istotne wydaje się przypominanie projektantom i inwestorom o konieczności stosowania wytycznych projektowania uniwersalnego. Głównym celem przedstawionego projektu *Plaże dostępne dla wszystkich* było więc przede wszystkim podnoszenie świadomości aktywistów, mieszkańców i decydentów poszczególnych gmin: informacja i edukacja w zakresie projektowania, wykonywania i utrzymywania dostępnych przestrzeni publicznych i terenów rekreacyjnych. Podstawowym założeniem była popularyzacja idei i zachęcanie lokalnych społeczności do samodzielnego tworzenia otoczenia bezpiecznego i maksymalnie dostępnego dla wszystkich użytkowników i użytkowniczek. Twórcy i pomysłodawcy projektu byli bowiem przekonani, że największą skuteczność odnoszą działania procedowane przez samych mieszkańców. Istotne jest więc, że projekt – poza wymienionymi wcześniej rezultatami – odniósł duży sukces w tym właśnie zakresie: przestrzenie publiczne i nadwodne tereny rekreacyjne poszczególnych gmin od czasu jego zakończenia przechodzą proces zmian, prowadzących do zwiększania ich dostępności.

Literatura

- Błaszak M., Przybylski Ł., 2010, *Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalnego projektowania*. Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kiziniewicz A., 2012, *Nasze wspólne dobro, nasza przestrzeń publiczna*. C.H. Beck Nieruchomości, [<http://czasopisma.beck.pl/nieruchomosci/artkul/nasze-wspolne-dobro-nasza-przestrzen-publiczna/>. dostęp 01/2013].

- Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych* (Dz.U. 2012 poz. 1169), Internetowy System Aktów Prawnych, [<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20120001169>].
- Kuryłowicz E., Johnni P., Thuresson C., 2005, *Projektowanie uniwersalne. Sztokholm miasto dla wszystkich. Uwarunkowania architektoniczne kształtowania otoczenia wybudowanego przyjaznego dla osób niepełnosprawnych. Wytyczne tworzenia dostępnego i funkcjonalnego otoczenia zewnętrznego*. Integracja, Warszawa.
- Nowak Z., 1997, *Wymagania, ukierunkowania oraz zasady kształtowania terenów rekreacji i sportu w dostosowaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych*. Materiały pomocnicze. Centralny Ośrodek Badawczo-Projektowy Budownictwa Ogólnego, Warszawa.
- Ostrowska M., 1991, *Człowiek a rzeczywistość przestrzenna*. Autorska Oficyna Wydawnicza Nauka i Życie, Szczecin.
- Plaże dostępne dla wszystkich*, 2016, [<http://440km.pl/wp-content/uploads/2015/06/Publikacja-pdf.pdf>].
- Pluta K., 2012, *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*. Oficyna Wyd. PW, Warszawa.
- Podstawowe informacje o rozwoju demograficzny Polski do 2014 roku*, 2015, GUS, Warszawa.
- Raport na temat sytuacji osób starszych w Polsce*, 2012, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa.
- Raport tematyczny: Projektowanie uniwersalne. Objasnienie koncepcji*, 2007, [w:] *Stockholm – the City for Everyone. Twelve Years of the Project of Easy Access*, The Norwegian Ministry of Environment, 2010, Sztokholm.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1422)*, Internetowy System Aktów Prawnych, [<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20150001422>].
- Sienkiewicz T., 2004, *Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie*. Wyd. Polihymnia, Lublin.
- Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*, 2016, GUS.
- Tota P., 2016, *Plaże dostępne dla wszystkich. Dobre praktyki – rekomendacje*. Materiały podsumowujące projekt „Plaże dostępne dla wszystkich”.
- Wysocki M., 2012, *Standardy dostępności dla miasta Gdyni*, [<http://www.zdiz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf?06e7392270e935c30781fc986ac74569=4615b97ccee756300b7421c9daeb92b0>].