

Streszczenie wykładu wygłoszonego podczas posiedzenia

Komisji Architektury i Urbanistyki Oddziału Polskiej Akademii Nauk we Wrocławiu

w czwartek 15 czerwca 2023 r. o godz. 17.30
w siedzibie Oddziału Polskiej Akademii Nauk we Wrocławiu.

Prelegentka:

Dr inż. arch. ANNA MIŚNIAKIEWICZ, Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej

Tytuł wykładu:

Przestrzeń publiczna przyjazna seniorom – zalecenia

Spółeczeństwo polskie należy do grupy najszybciej starzejących się społeczeństw europejskich. Obecnie co czwarta osoba ma ponad 60 lat, przy czym liczba ta stale rośnie, wynosząc w 2021 roku 9,7 mln, czyli poziom 25,7%. Należy przy tym pamiętać, że dane te opierają się na Narodowym Spisie Powszechnym Ludności i Mieszkań z 2021 roku, kiedy to populacja osób starszych została znacząco pomniejszona na skutek epidemii COVID-19, będącej przyczyną wielu zgonów osób starszych w Polsce.

W Europie zachodniej rozwinęły się bardzo dobrze modele opieki nad seniorami, Polacy jednak niechętnie przenoszą się do domów opieki – ponad 90% seniorów chciałoby pozostać we własnych mieszkaniach. „Większość osób starych nie chce opuszczać swojego miejsca zamieszkania”.

Samodzielność wymaga odpowiednio zaprojektowanych mieszkań i przestrzeni publicznej, zapewniającej komfort autonomicznego życia, i tym samym międzypokoleniową integrację. Samodzielność, wynikająca z użytkowania własnego mieszkania, pozwala między innymi na zachowanie dobrej kondycji na starość. Integracja i pozostanie na starość w znajomym otoczeniu może być czynnikiem wpływającym pozytywnie na stereotypy i postawy społeczne wobec osób w podeszłym wieku, środowisko jednak musi przyjąć interakcję przestrzeni z jej użytkownikami.

Zapewnianiem dobrostanu mieszkańcom zajmuje się m.in. zespół Jana Gehla, który proponuje zmiany mające na celu pobudzenie życia publicznego, ale również udostępnienie przestrzeni dla wszystkich mieszkańców. Badaczki Libby Burton i Lynne Mitchell w programie „Ulice dla życia” postawiły za cel zwiększenie dobrostanu i jakości życia mieszkańców poprzez dopasowanie infrastruktury ulic do potrzeb użytkowników (konceptcja zostanie przedstawiona w dalszej części). *Project for Public Spaces* – zespół Freda Kenta, określił 4 kluczowe cechy dla oceny jakości przestrzeni, w oparciu o prospołeczne kryteria projektowania, są to: dostępność i połączenia, funkcje i działania, komfort i wizerunek oraz wartość społeczna. Anna Januchta-Szostak w ujęciu multidyscyplinarnym określiła 6 kluczowych cech dobrej przestrzeni publicznej: integracyjność, dostępność, edukacyjność, komfort i bezpieczeństwo, wizerunek miejsc, atrakcyjność funkcjonalna. Natomiast Towarzystwo Urbanistów Polskich uchwaliło w 2009 roku Kartę Przestrzeni Publicznej, w której określono osiem zasad mających na celu wskazanie prawidłowego kształtowania przestrzeni publicznej.

Z obszerniejszych opracowań dotyczących planowania miast warto wymienić raporty opracowane przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) – *Ageing in Cities, Ageing, housing and urban development*, w których dokonano analizy tendencji w starzejących się społeczeństwach i rozwoju miast. Podobnie w publikacji *Shaping Ageing Cities* zespół składający się z kilku instytucji definiuje metodyki badania starzenia się w miastach europejskich, na podstawie analizy (ang. *case studies*) 10 europejskich miast (Rys. 1)



Rys. 1. Obszary tematyczne związane z życiem w mieście przyjaznym starzeniu (oprac. własne na podst. Żakowska M. (red.), *Miasta przyjazne starzeniu: Przewodnik*, Fundacja Res Publica im. Henryka Krzeczowskiego, 2014

Pod koniec lat 90. XX wieku Światowa Organizacja Zdrowia zaczęła propagować koncepcję aktywnego starzenia się, przygotowała wykaz działań i warunków niezbędnych do pozytywnego przebiegu starzenia. W 2002 roku wydała dokument *Active Ageing. A Policy Framework*, w którym wskazano między innymi istotność zdrowego stylu życia na każdym jego etapie; wprowadzenie aktywności fizycznej, zdrowej diety, rezygnacja z używek i rozsądne zażywanie leków może mieć znaczący wpływ na podniesienie jakości życia, zapobieganie wielochorobowości, poprawę sprawności i samodzielności.

Najważniejszą kwestią warunkującą dobre samopoczucie jest dla osoby starszej zachowanie niezależności. Koncepcja miasta zwartego, bliska dostępność usług w okolicy powoduje, że dłużej można pozostać samodzielnym, osoby starsze poruszają się głównie w odległości ok. 500 m od miejsca zamieszkania.

ZALECENIA DLA PRZESTRZENI PRZYJAZNEJ SENIOROM TERENY ZIELENI

- bliskość terenów zielonych – równomierna lokalizacja w skali miasta
- obecność toalet, kawiarni, altanek dających schronienie
- duża ilość miejsc siedzących, zlokalizowanych poza ścieżką spacerową w sposób umożliwiający łatwy dostęp
- przy ławkach powinno znajdować się miejsce do zaparkowania wózka inwalidzkiego (min. wymiary: 90x140 cm)
- nawierzchnia miejsc odpoczynku powinna różnić się kolorystycznie i fakturowo od głównego ciągu i być od niego oddzielona fakturową linią kierującą
- alejki pozbawione przeszkód, o równej i twardej nawierzchni (np. ustabilizowany miął kamienny, tartan, deski ryflowane)
- brak krawędzi i wysokich krawężników, szczególnie pomiędzy różnymi typami nawierzchni
- teren powinien być dobrze utrzymany i czysty

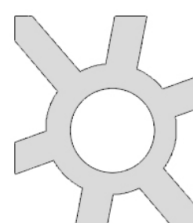
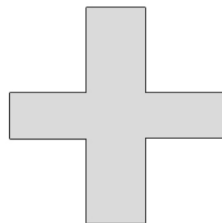
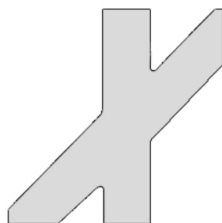
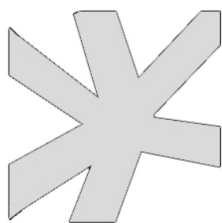
- Ścieżki parkowe powinny być widoczne na tle zieleni, najlepiej z nią kontrastując, natomiast elementy małej architektury powinny mieć wyraźny kolor, najlepiej kontrastujący z barwą nawierzchni.
- dobre oświetlenie, rozmieszczone równomiernie, umieszczone po jednej stronie ścieżki, w odległości 1 m od drogi (główne szlaki 10 lux, ścieżki boczne 5 lux, skrzyżowania szlaków 15 lux, pochylnie 30 lux, schody 50 lux)
- niskie schody z wydłużonymi spocznikami są wygodniejsze od typowych schodów czy podjazdów o równomiernym spadku (Rys. 2-3)
- wyznaczone trasy powinny łączyć się w pętle, być czytelnie oznaczone, aby łatwo odnaleźć drogę wyjścia (Rys. 4-5)
- przy wejściach powinny znajdować się tablice informacyjne z mapą i historią miejsca
- teren powinien być dobrze utrzymany i czysty
- możliwość obserwowania i/lub dokarmiania zwierząt
- wydzielony wybieg dla psów
- preferencje do uporządkowanej, zaprojektowanej zieleni, dużej ilości gatunków nasadzeń o różnym czasie kwitnienia, o różnorodności kolorystycznej, roślinność piętrowa
- nie powinno się stosować roślin alergizujących, kolczastych i trujących, rośliny o intensywnym zapachu powinny znajdować się w oddzielnej części parku
- parki powinny być atrakcyjne dla wszystkich grup społecznych i oferować różne formy aktywności, np. place zabaw, boiska, siłownie, pawilony kawiarniane
- atrakcje, jak zbiornik wodny lub punkty widokowe
- w miarę możliwości należy tworzyć parki sensoryczne stymulujące doznania wizualne, węchowe oraz dedykowane niedowidzącym doznania dotykowe.



Rys.2 Mniej wygodne dla os. starszych - Podejście o niewielkim nachyleniu, Bastion Ceglarski we Wrocławiu (zdz. autor)



Rys.3 Wygodne dla os. starszych - Schody terenowe w parku Stanisława Tołpy we Wrocławiu (zdz. autor)



Rys.4 Układy komunikacyjne utrudniające orientację osobom z niepełnosprawnością wzroku, (oprac. własne na podst.: Kowalski K., *Włącznik projektowanie..., op.cit.*)

Rys.5 Układy komunikacyjne ułatwiające orientację osobom z niepełnosprawnością wzroku, (oprac. własne na podst.: Kowalski K., *Włącznik projektowanie..., op.cit.*)

CHODNIKI I ULICE

Korzystaniu z ulic sprzyja również ich wygląd, jeśli fasady budynków są urozmaicone, posiadają mnóstwo otworów i zlokalizowane są w nich liczne funkcje to sprzyjają spokojnemu korzystaniu z tych przestrzeni. Ulice z jednolitymi fasadami, pozbawionymi różnorodności architektonicznej i otworów, pogarszają samopoczucie przechodniów, sprawiają, że ludzie szybko mijają te miejsca lub nawet omijają je całkowicie. Elementy psychologiczne ulicy wpływają na całe społeczeństwo, jednak osoby starsze są szczególnie wrażliwe na ich odbiór.

Puste i długie ulice uniemożliwiają im korzystanie z dalszych usług, niewielka ilość miejsc znajdujących się w zasięgu spaceru wpływa na możliwości fizyczne – osłabienie i spowolnienie, co więcej osoby takie nawiązują mniej kontaktów towarzyskich i rzadziej angażują się społecznie.

O oddziaływaniu elementów struktury przestrzennej na człowieka pisał już w 1984 roku Kazimierz Wejchert, współczesne badania opierają się już w dużej mierze o psychologię i kognitywistkę. Seniorzy mieszkający w okolicach z dominującymi długimi, martwymi fasadami starzeją się szybciej niż ich rówieśnicy z bardziej urozmaiconych architektonicznie miejscach.

Badania Urban Realities Lab prowadzone przez Colina Ellarda z Uniwersytetu Waterloo, przeprowadzone w Nowym Jorku, Berlinie i Bombaju w latach 2011-2013, dowiodły iż ich uczestnicy mieli znacznie bardziej pozytywne odczucia tam gdzie fasady były nieregularne, z dużą ilością drzwi oraz okien. Badania prowadzone w Nowym Jorku odbyły się we współpracy z Laboratorium BMW Gugenheim¹.

Zalecenia:

- minimalna szerokość chodników 2 m (pozwalająca na swobodne wyminięcie dwóch osób poruszających się na wózkach)
- miejscowe przewężenie nie powinny być mniejsze niż 1,5 m na długości max. 10 m lub 1,2 m na długości max. 3 m lub 1,0 m na długości max. 0,5 m.
- elementy małej architektury (meble miejskie) nie powinny zawęźać szerokości chodników
- należy unikać utrudnień na ciągach pieszych (stupy, znaki drogowe, itp.), ewentualne przeszkody powinny znajdować się w strefie wyróżniającej się poprzez zmianę faktury i kolorystyki nawierzchni chodnika (pole uwagi)
- zakaz parkowania na chodnikach
- chodnik powinien być znacząco oddzielony od ścieżki rowerowej, najlepiej, jeśli ścieżka rowerowa jest minimalnie oddzielona od chodnika (najkorzystniej pasem zieleni lub zmianą faktury – pas min. 30 cm, uniesienie nawierzchni – garb, niewielka różnica wysokości – ścieżka powyżej, ćwierćwałek oznaczający granicę)

¹ Laboratorium BMW Gugenheim prowadząc badania w Nowym Jorku odkryło, że ludzie szybciej przechodzą koło długich, martwych fasad, co więcej wprawiają one ludzi w przygnębienie. Badanie odbyło się w 2006 roku na East Houston Street na Dolnym Manhatanie, w formie spacerów psychologicznych. – Montgomery Ch., *Miasto Szczęśliwe, op.cit.*, s.227

- oznakowanie chodników powinno być skonsultowane z użytkownikami
- nawierzchnia chodników powinna być wykonana z gładkich materiałów (najlepiej duże płyty chodnikowe, asfalt, niefazowane kostki betonowe, najgorzej kostka brukowa typu „kocie łby”), nawierzchnia powinna być nieśliska, minimalizująca możliwość upadku, twarda
- faktura i kolorystyka nie mogą sprawiać różnic wysokości, kolorystyka i faktura powinny podkreślać główne kierunki poruszania się oraz obszary funkcji (fakturowa nawierzchnia wzdłuż ciągu pieszego podkreśla główny kierunek, natomiast fakturowe nawierzchnie umieszczone w poprzek ciągu komunikacyjnego dezorientują- Rys.8-9)
- należy stosować System Oznaczeń Nawierzchniowych (Rys. 7, Rys. 9), ułatwiający przemieszczanie się osobom z obniżoną funkcjonalnością wzroku, przynajmniej przy przejściach dla pieszych (Międzynarodowa norma ISO/23599-2012 lub ISO/21542-2011)



Rys.6 Nierówna nawierzchnia chodnika znacząco utrudnia lub uniemożliwia korzystanie z niego, ul. Dworcowa. Wrocław (zdj. autor)



Rys.7 . Chodnik z płyt granitowych, po bokach pola uwagi z kostki granitowej, mała architektura (ławki, kosze) odsunięta za pole uwagi, chodnik oddzielony od drogi pasem zieleni. Ulica Jana Ewangelisty Purkyniego, Wrocław, realizacja 2014 rok (zdj. autor)



Rys.8 Brak podkreślenia głównych kierunków, pasy kolorystyczne nie wyznaczają obszarów funkcji, nie podkreślają kierunków poruszania, przestrzeń może dezorientować. Skrzyżowanie ulic: Ładnej, Szczytnickiej i Reja; Wrocław, realizacja 2016 rok (zdj. autor)



Rys.9 System FON - będący kombinacją faktur wyczuwalnych pod stopą lub końcówką laski, faktury kierunkowe prowadzące do przejść dla pieszych oraz faktura uwagi (informacji) na rozwidleniu faktur kierunkowych. Plac przez dworcem głównym PKP, Wrocław, realizacja 2012 rok (zdj. autor).

PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

- przy przejściach formalnych i nieformalnych powinny znajdować się obniżone krawężniki poprzedzone polami uwagi - fakturowymi i kolorystycznymi
- przejścia dla pieszych powinny być dobrze oświetlone i wyposażone w sygnalizację świetlną
- sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych powinna mieć ustawiony czas wystarczająco długi na powolne przejście (prędkość chodzenia na przejściu wynosi 0,7- 0,9 m/s, osoby powyżej 80 r.ż. ok. 0,5 m/s)

- przejścia dla pieszych powinny być tak zlokalizowane, aby maksymalnie skracać trasy przejścia między ważnymi obiektami/ punktami/ przystankami komunikacji w mieście
- przejścia powinny znajdować się na poziomie jezdni, niezalecane są kładki i przejścia podziemne
- Należy minimalizować różnice pomiędzy rodzajami przejść, na wszystkich powinny panować takie same zasady

KOMUNIKACJA MIEJSKA

W Polsce nie wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej są dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a co za tym idzie również osób starszych. Wymogom dostępności odpowiada 80,2% autobusów miejskich oraz 32,1% tramwajów. W ramach raportu *Realizacja Polityki Senioralnej na Poziomie Miast* przyjrano się lokalnym transportom publicznym. Okazało się, iż najczęściej pojawiającym się problemem jest kwestia nieczytelności rozkładów jazdy. Problem ten dotyczy nie tylko tablic przystankowych, ale również nowych elektronicznych tablic. /Dane Głównego Urzędu Statystycznego z 2017 roku – Transport – wyniki działalności w 2017 r., Informacje statystyczne, Warszawa, Szczecin 2018/

Włoscy naukowcy, którzy badali mieszkańców Turynu (głównie starszych) wywnioskowali, że transport publiczny działa jak antydepresanty – dobra komunikacja publiczna i zwarta struktura miasta wpływają na lepsze samopoczucie. Dobrej jakości transport skraca fizyczną odległość między ludźmi, pozwalając na pielęgnowanie więzi interpersonalnych oraz prowadzenie aktywnego trybu życia, ważnych zwłaszcza dla kobiet i osób starszych.

Zalecenia:

- lokalizacja w tkance miasta powinna umożliwiać dojście piesze do przystanku w 10 minut
- przystanki powinny być widoczne, łatwo rozpoznawalne i posiadać czytelne tablice z nazwą przystanku (Rys. 10)
- przystanek powinien być zadaszony (o ile to możliwe), zadaszanie nie powinno ograniczać widoczności na podjeżdżające pojazdy (najlepiej, jeśli wiata jest przeszklona)
- należy zapewnić miejsce do siedzenia z podłokietnikiem, miejsce dla osoby poruszającej się na wózku, warto zainstalować tzw. przysiadki (ławki do oparcia się na stojąco)
- platforma przystankowa powinna być zrównana z poziomem podłogi pojazdu oraz być oznaczona kontrastowo i fakturowo
- od najbliższych przejść dla pieszych do przystanku powinien doprowadzać fakturowy system
- od najbliższych przejść dla pieszych do przystanku powinien doprowadzać fakturowy system informacyjny – nawierzchnie kierunkowe, bezpieczeństwa i uwagi
- przystanek powinien posiadać schemat linii komunikacji zbiorowej oraz mapę okolicy z zaznaczonymi punktami orientacyjnymi i najważniejszymi obiektami



Rys. 10. Projekt wiaty przystanku ogólnodostępnego (autorzy: Borzymiński M., Cabalska A., Łakomska A.). Powierzchnia przystanku podzielona na strefy dla sprawnych i niepełnosprawnych; zastąpienie

reklam czytelnymi gablotami informacyjnymi, duże i podświetlane trasy i numery autobusów (źródło: Rzeczoznawcy, Fundacja CULTUREshock, źródło internetowe: <http://cultureshock.pl/pl/projekty/rzeczoznawcy/>)

ŁAWKI

Grupa psychologów pod kierownictwem Hieronymusa C. Borsta, badająca środowisko miejskie, wykazała, że obecność ławek wpływa korzystnie na atrakcyjność terenu jako potencjalnego miejsca spaceru. Powodem tej zależności są miłe skojarzenia z miejscami, w których zazwyczaj są lokowane siedziska, jak parki i ogrody. Badania wskazały również o wiele prostszą przyczynę tej zależności, ławki umożliwiają seniorom aktywność, samodzielność i poczucie kontroli. Wiele osób nie jest w stanie pokonywać licznych stopni na schodach czy chodzić bez odpoczynku dłużej niż 10 minut

W badaniach przeprowadzonych przez OPENspace na grupie 572 seniorów, 99% powiedziało, że duża liczba miejsc do siedzenia w parku jest dla nich istotna, natomiast 95% chciałoby mieć możliwość odpoczynku w drodze do parku. Ławki stanowią ponadto elementy aktywizujące społecznie, są miejscem spotkań, nawiązywania kontaktów oraz dają możliwość uczestnictwa w życiu społecznym poprzez obserwację.

Zalecenia:

- ławki powinny mieć wysokie siedzisko (np. 55 cm zamiast 45 cm, zaleca się 50-70 cm), wysokie oparcie oraz podłokietniki
- jedna strona ławki powinna być wolna od podłokietników, aby można było przesiąść się z wózka na ławkę, można umieścić podłokietnik pośrodku ławki
- nie powinny posiadać ostrych elementów
- jedna strona ławki powinna być wolna od podłokietników, aby można było przesiąść się z wózka na ławkę, można umieścić podłokietnik pośrodku ławki
- nie powinny posiadać ostrych elementów
- siedzisko powinno być wygodne i nie nagrzewające się lub niewychładzające (np. drewniane), robić przyjemne wrażenie i być łatwe w utrzymaniu
- ławki powinny być odsunięte od ciągu pieszego lub znajdować się w zatoczkach ławkowych o równej, twardej nawierzchni (możliwość podjechania wózkiem inwalidzkim)
- nie powinny być umieszczane bezpośrednio pod oknami mieszkań
- zagęszczenie ławek powinno wynosić 100-200 metrów (w terenie o dużym nachyleniu oraz miejscach natężonego ruchu gęściej, nawet co 50 metrów)
- dobrze jest wprowadzać tzw. ławki przysiadaki²
- warto stawiać ławki w miejscach kameralnych, cichych, z dala od hałasu i zanieczyszczonego powietrza, z ładnym widokiem, nie więcej niż po 2-3 ławki
- ustawienie ławek powinno sprzyjać kontaktom społecznym – najlepsze jest ustawienie pod kątem 90 stopni lub naprzeciw siebie
- ławki powinny znajdować się zarówno w cieniu jak i słońcu, w miejscach z ładnym widokiem
- warto stawiać stoły piknikowe, unikając jednak, aby ławki były połączone ze stołem (konieczność podnoszenia nóg)
- ławki powinny być również dostępne w sklepach i lokalach usługowych

WNIOSKI

Przestrzeń miejska ma istotny wpływ na jakość i częstotliwość aktywności społecznych osób starszych, wzory zachowani i aktywne uczestnictwo w przestrzeni publicznej.

² ławki do krótkiego odpoczynku, tzw. przysiadaki, ułatwiające osobom starszym pokonywanie większych dystansów w mieście. Gdynia, realizacja 2017 rok (źródło: *W Gdyni pojawiły się nowe meble miejskie- przysiadaki*, źródło internetowe: <http://www.seniorplus.gdynia.pl/aktualnosci-aktualnosci/Nowe-meble-miejskie.html>)

Integracja społeczna seniorów następuje w wyniku podjęcia wcześniejszych działań na rzecz integracji fizycznej, polegającej na wspólnym korzystaniu z terenów miejskich, dzięki ich dostępności i braku bądź likwidacji barier architektonicznych.

Bibliografia

Ageing in Cities. Policy Highlights, Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD), OECD Publishing, Paris, 2015; *Ageing, housing and urban development*, Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD), OECD, 2003

Brown Sc., Mason C.A., Perrino T., Lombard J., Martinez F. et al., *Built Environment and Physical Functioning in Hispanic Elders: The Role of "Eyes on the Street"*, "Environmental Health Perspectives", 2008, vol. 116, no. 10, s. 1300-1307

Design for Aging: An Architect's Guide, The American Institute of Architects. AIA Press, 1985; - Carstens D.Y., *Site Planning and Design for the Elderly: Issues, Guidelines and Alternatives*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1985

Ellard C., *Psychogeography: exploring the brain's reactions to urban design*, UD/MH Journal of Urban Design and Mental Health, 9/22/2015, <https://www.urbandesignmentalhealth.com/blog/psychogeography-exploring-the-brains-reactions-to-urban-design>

Konferencja *New Aging Polska*, Politechnika Warszawska, 2017, źródło internetowe: <http://mrs.poznan.pl/pierwsza-w-polsce-konferencja-o-projektowaniu-architektonicznym-dla-seniorow-zapowiedz/>
Kotliński D., *Polacy najszybciej starzejącym się społeczeństwem UE. Dla firm to ogromna szansa*, źródło internetowe: <https://innpoland.pl/117301,polacy-najszybciej-starzejacym-sie-spoleczenstwem-ue-dla-firm-to-ogromna-szansa> [dostęp: 20.06.2018]

Making transport accessible for passengers and pedestrians, Guidance, Departament for Transport, UK, 2005, s. 10, wersja elektroniczna: <https://www.gov.uk/government/publications/inclusive-mobility>

Melis G., Gelormino E., Marra G., Ferracin E., Costa G., *The Effects of the Urban Built Environment on Mental Health: A Cohort Study in a Large Northern Italian City*, "The Impacts of the Built Environment on Public Health", "International Journal of Environmental Research Public Health", 2015, vol. 12, no. 11, s. 14898- 14915.

Miśniakiewicz Anna: Rola przestrzeni miejskiej w społecznej aktywizacji środowiska senioralnego./ [The role of urban space in the social activation of seniors](#), 287 s, Open Access, Wydział Architektury Politechnika Wrocławska, Wrocław 2020, <https://www.dbc.wroc.pl/publication/148568>

Richard L., Gauvin L., Gosselin C., Laforest S., *Staying Connected: Naighbourhood Correlates of Social Participation Among Older Adults Living in an Urban Environment in Montreal, Qubec*, Health Promotion International, 2008, s. 46-57

Shaping Ageing Cities, Arup, Help Age International, Intel, Systematica, 2015