

Jacek Szoltysek

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

DEMOGRAFICZNE ZMIANY W STRUKTURZE MIESZKAŃCÓW MIAST A KONCEPCJA MIASTA PRZYJAZNEGO SENIOROM – TŁO LOGISTYCZNE

1. Logistyka miasta w koncepcji logistyki społecznej

„Miasto jest systemem złożonym z dwóch organicznie powiązanych, współdziałających na zasadzie sprzężeń zwrotnych, lecz autonomicznych podsystemów – urbanistycznego i społecznego”¹. Przez podsystem urbanistyczny A. Wallis rozumie elementy materialne stworzone przez człowieka oraz elementy naturalne budujące strukturę przestrzenną miasta, natomiast podsystem społeczny to zbiorowość użytkowników miasta. Kształt i struktura miasta wyznacza rozmieszczenie w przestrzeni funkcji, oddziałuje na zachowania społeczne, lecz nie moduluje ich w sposób jednoznaczny. Oba podsystemy są kształtowane na drodze historii i tradycji, oba mogą podlegać przemianom, jednak wolniej z nich ewoluje podsystem urbanistyczny. Z tego powodu konieczne są mechanizmy regulujące, które opierają się na dwóch procesach: poznania i wartościowania miasta. Na podstawie tych procesów użytkownik miasta podejmuje decyzje o swoich zachowaniach przestrzennych, tj. o sposobie użytkowania oraz kształtowania miasta.

Przestrzeń ma dla miasta kapitalne znaczenie; wydaje się, że jest immanentną cechą miasta – jakkolwiek pojmowanego. Jacek Wódz zauważa, że w świadomości indywidualnej oraz w interakcjach społecznych powstaje obraz przestrzeni dwojakiego rodzaju. Pierwszym z nich jest obraz przestrzeni fizycznej, faktycznie istniejącej, zawierający realne budynki i przedmioty. Drugim natomiast jest obraz przestrzeni wyimaginowanej, istniejącej tylko w umyśle ob-

¹ A. Wallis, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1990, s. 45.

serwatora. W procesie percepcji przestrzeni realnie istniejącej wytwarza się intencjonalny jej obraz, zawierający treści o charakterze symbolicznym². Tak miasto pojmują również autor tego artykułu. Przestrzeń miasta stwarza konieczność przemieszczania się; jest to w istocie przestrzeń publiczna, należąca zarówno do wszystkich, jak i do nikogo. „Miasto to wspólna przestrzeń, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, jednocześnie zakładając obowiązek wzajemnej solidarności”³. Definicja zawiera w sobie określenie przestrzeni jako obszarów miasta spełniających podstawowe potrzeby mieszkańców. Chodzi o obiekty użyteczności publicznej, takie jak ulice, parki, skwery, w których każdy może spędzać czas w dowolny, ale też dozwolony sposób.

Sposób zorganizowania przestrzeni ma ogromny wpływ na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi. Tworzenie więzi i relacji międzyludzkich to właściwie kluczowe zadanie dobrze zorganizowanych miejsc użyteczności publicznej. Miejsca, które pozytywnie wpływają na kontakty międzyludzkie, to tzw. przestrzeń do społeczna. Stwarza ona wrażenie bezpieczeństwa i sprawia, że ludzie chętnie w niej przebywają, a to z kolei pozwala na nawiązywanie nowych, pozytywnych relacji. Obiekt spełnia więc swoje zadanie⁴. Warto też pamiętać, że każdy człowiek jest obecny w jakiejś przestrzeni, przebywa w świecie pewnych wartości wpisanych w przestrzeń, jest zatem dopuszczony, a innymi słowy ma prawo do uczestnictwa w określonych wartościach. Takie prawo, jak zauważył F. Znaniecki, jest składnikiem roli społecznej i co za tym idzie, wchodzi ono w status społeczny danego człowieka. W wyjątkowo zróżnicowanej grupie mieszkańców miast wykształca się współzawodnictwo oraz formalna kontrola. Gęsto zaludnione miasto, w którym spotykają się wielorakie typy ludzkie staje się miejscem, gdzie brakuje sztywnych podziałów w strukturze społecznej. Wielość postaw, mnogość kontaktów, duża liczba pełnionych przez mieszkańców ról społecznych i statusów prowadzi do złamania sztywnych podziałów stratyfikacyjnych. Ponadto brak niezmiennych układów odniesienia do grup społecznych, a także brak silnej przynależności społecznej sprzyja indywidualnej ruchliwości przestrzennej mieszkańców miasta. Ten aspekt socjologiczny dotyczący ruchliwości przestrzennej użytkowników miast można wzmocnić również aspektami natury logistycznej. Przemieszczanie się

² J. Wódz, *Społeczna rola przestrzeni – wprowadzenie do rozważań socjologicznych nad przestrzenią*, [w:] *Przestrzeń znacząca*, red. J. Wódz, Studia Socjologiczne, Śląski Instytut Naukowy, Katowice 1989, s. 19-23.

³ Taką definicję zaproponowano w dokumencie: *The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City*, cz. I, par. 1.1.

⁴ M. Honkisz, *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?* Figeneration.pl/przestrzen-miasta-jak-wplywa-na-czlowieka (dostęp 20.04.2013).

w przestrzeni miasta, związane z dążeniem do zaspokajania potrzeb związanych z dotarciem do oddalonego od miejsca przebywania zasobu, może być utrudniane bądź wręcz uniemożliwiane⁵. Taką przeszkodą jest wszechobecna w miastach kongestia, jak również bezmyślnie tworzone przeszkody fizyczne, utrudniające przemieszczanie osobom o mniejszej sprawności fizycznej, czy też bezmyślność twórców prawa (w tym lokalnego). Stąd, w nawiązaniu do znanej zależności pomiędzy stopniem zadowolenia mieszkańców (czy szerzej – użytkowników miast) a szansami rozwojowymi tychże miast, kongestia jest rozpoznawana jako jedna z barier rozwojowych współczesnych miast. Likwidowaniem m.in. tej bariery zajmuje się już od ponad 15 lat logistyka miejska, zwana też logistyką miasta. Jako koncepcja wyrosła ona na podstawie ogólnej teorii logistyki i początkowo dotyczyła rozwiązywania problemów, z jakimi borykano się w zakresie dostaw ładunków w centrach miast japońskich.

Takie spojrzenie prezentują również autorzy niemieccy W. Allemeyer i M. Holzhey, postrzegając ideę logistyki miejskiej w następujący sposób: „Logistyka miejska polega na zmianie kryteriów optymalizacji przewozów w miejskim transporcie lokalnym. Dotychczas oparte na trasach indywidualnych przewoźników potoki przewozów mają być zastąpione przez zorientowany na klienta, skoordynowany pomiędzy przedsiębiorstwami lokalny system logistyczny, który byłby szczególnie uwrażliwiony na potrzeby takich stref jak centra miast. Aby taki system mógł przyczynić się do złagodzenia uciążliwości transportu, przewoźnicy powinni połączyć swoje nie w pełni wykorzystane potencjały przewozowe i następnie udostępnić je łącznie na potrzeby danego obszaru”⁶. Nurt transportowy był reprezentowany również przez szkołę japońską w logistyce miejskiej: „Logistyka miejska to proces całkowitej optymalizacji działań logistycznych i transportowych realizowanych przez przedsiębiorstwa prywatne w obszarach miejskich, uwzględniając środowisko transportowe, jego przeciążenie, oraz konsumpcję energetyczną w warunkach gospodarki rynkowej” oraz: „Logistyka miejska to proces optymalizacji czynności przedsiębiorstw prywatnych w zakresie logistyki i transportu na obszarach miejskich, wspomagany przez nowoczesne systemy informacyjne, uwzględniający środowisko transportowe, kongestię, bezpieczeństwo i oszczędne zużywanie energii w ramach gospodarki rynkowej”⁷. Ten grzech pierworodny logistyki miasta zo-

⁵ Więcej w: J. Szoltysek, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.

⁶ W. Allemeyer, M. Holzhey, *Logistyka miejska w świetle polityki ekologicznej i transportowej*, [w:] *Wspólna Europa – ekonomiczne dylematy transportu i ekologii*, red. H. Brdulak, SGH, Warszawa 1997, s. 167.

⁷ E. Taniguchi, R.G. Thompson, T. Yamada, R. van Duin, *City Logistics – Network Modeling and Intelligent Transport Systems*, Pergamon 2001, s. 2.

stał też wzmocniony poprzez stanowisko organizacji Institut for City Logistics: „Logistyka miejska kieruje się technikami i projektami, które angażując (zazwyczaj) agencje publiczne są skierowane na redukcję całkowitej ilości tras samochodów dostawczych w obszarach zurbanizowanych oraz/lub łagodzenie ich negatywnych wpływów”⁸. Takie rozumienie logistyki miasta zakładało priorytetyzację celów, zgodną z filozofią logistyki biznesowej. Równoległe lub nieco później pojawiło się kompleksowe spojrzenie na zadania stojące przed logistyką miasta. Dostrzeżono on wieloaspektowość i złożoność przemieszczeń, realizowanych w miastach.

Zdaniem S. Krawczyka logistyka miejska oznacza planowanie, koordynację i sterowanie procesami logistycznymi na obszarach miejskich. Specyfiką logistyki miejskiej jest to, że cele określone przez podmioty uczestniczące w procesach oraz technologia realizacji procesu muszą uwzględniać operacyjne, rynkowe, infrastrukturalne, prawne wymagania i ograniczenia stawiane przez środowisko miasta, w tym przez miasto jako jednostkę zbiorową⁹. Autorzy kolejnych koncepcji rozszerzają obszar zainteresowań logistyki zwrotnej również o przewozy osób – jedni proponują objęcie transportu zbiorowego osób procesami zarządczymi, inni włączają w zarządzanie także przewozy osobowe samochodami komunikacji indywidualnej czy wręcz – jak autor tego artykułu – wszelkie przemieszczenia osób i ładunków w miastach. Przykładowo K. Grzelec i O. Wyszomirski proponują, by „logistyka miejska sprowadzała się do sterowania przepływami wszelkich zasobów w obrębie miasta pomiędzy jego subsystemami”¹⁰. E. Gołębska (i współpracownicy) podaje następującą definicję logistyki miejskiej: „Logistyka miejska zajmuje się przede wszystkim logicznym porządkowaniem czasowo-przestrzennym przepływu przez śródmieście różnych rodzajowo i natężeniowo strumieni ruchu samochodowego indywidualnego osobowego, dostawczego, wywozowego i nierzadko również tranzytowego oraz środków transportu zbiorowego autobusowego i tramwajowego, w nielicznych przypadkach trolejbusowego, operującego na sieci ulicznej. Logistyka miejska dostarcza założeń dla optymalizacji systemu miasta pod kątem planowania, sterowania i nadzorowania wszelkich uwarunkowanych istotnie ruchowo, przebiegających w tym systemie procesów w wymiarze ekonomicznym, ekologicznym, technologicznym i socjalnym”¹¹.

⁸ *Short Course on City Logistics*, Rensselaer, Institut for City Logistics, Spotkanie 18.10.2002 r.

⁹ S. Krawczyk, *Logistyka w zarządzaniu miastem*, [w:] *Logistyka a infrastruktura miejska*, I Konferencja Naukowo-Techniczna, Wrocław 2004, s. 47.

¹⁰ K. Grzelec, O. Wyszomirski, *Transport miejski w aglomeracji gdańskiej jako system logistyczny*, „Logistyka” 2002, nr 6.

¹¹ E. Gołębska, P. Czajka, D. Tomaszewska, *Logistyka miejska XXI wieku*, „Eurologistics” 2001, nr 3, s. 65-71.

W projektach Unii Europejskiej można było spotkać definicję logistyki miejskiej, zgodnie z którą jej zakres jest związany z międzymiastowymi i międzynarodowymi łańcuchami logistycznymi: „Logistyka miejska zajmuje się procesami i operacjami logistycznymi w przestrzeni miasta, uwzględniając operacyjne, rynkowe, infrastrukturalne i prawne charakterystyki środowiska miasta. Logistyka miejska tworzy integralną część międzymiastowych i międzynarodowych łańcuchów logistycznych”¹². W 2005 roku autor zaproponował swoją definicję logistyki miasta, która po latach uległa pewnej niewielkiej modyfikacji: „Logistyka miasta to ogół procesów kształtowania przepływów osób, ładunków i informacji wewnątrz systemu logistycznego miasta, zgodnie z potrzebami i celami rozwojowymi miasta z poszanowaniem ochrony środowiska naturalnego, uwzględniając, że miasto jest organizacją społeczną, której nadrzędnym celem jest zaspokajanie potrzeb swoich użytkowników”¹³.

Kształtowanie przepływów następuje w drodze zarządzania, zmierzającego do nadania przepływom takich parametrów, które pozwalają na osiągnięcie zakładanych celów, realizując przede wszystkim cele społeczne, w drugiej kolejności – ekologiczne, zaś w ostatniej – ekonomiczne. Gdy uda się zrealizować wszystkie wymienione cele równocześnie i bez straty dla którejś z grup celów, wówczas zarządzanie logistyczne w mieście, realizowane w ramach logistyki miasta, należy uznać za najbardziej skuteczne. Ta konstatacja prowadzi do stwierdzenia, że kształtowanie przepływów w miastach nie służy partykularnym celom poszczególnych podmiotów, gospodarujących na terenie miasta, lecz dobru ogólnemu, wynikającemu z przyjętej strategii rozwoju miasta. Dlatego myślenie zarządcze w tym obszarze musi znaleźć silne usytuowanie w koncepcji logistyki społecznej¹⁴, nazwanej tak z racji dominujących w zarządczych decyzjach logistycznych pierwiastków społecznych. To podejście całkowicie zmieniło postrzeganie zasad i celów logistyki miasta, szczególnie w aspekcie logistycznego wsparcia procesów wyrównywania szans różnych grup społecznych w miastach.

2. Tło demograficzne logistyki miasta przyjaznego seniorom

Na początku tej części artykułu autor chciałby wytłumaczyć pewną złożoność podmiotu obserwacji, jakim jest senior. W wielu dokumentach przy wymaganiach, jakie powinny być spełniane dla zapewnienia dobrostanu seniorów, po-

¹² *Comparative Survey on Urban Freight, Logistics and Land Use Planning Systems in Europe*. Contract No EVK4-CT-2001-00078, 27.09.2002, www.cityfreight.org.

¹³ J. Szołtysek, *Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2005, s. 105.

¹⁴ Tematyka logistyki społecznej jest omówiona w artykule *Koncepcja logistyki społecznej na tle paradygmatu logistyki*, zamieszczonym w niniejszym wydaniu.

jawiają się równolegle rozważania na temat osób niepełnosprawnych. Często też, w obiegowych poglądach, senior to osoba niepełnosprawna. Takiego znaku równości pomiędzy tymi dwoma niezależnymi pojęciami nie wolno stawiać. Jednocześnie istnieje wiele przesłanek, by o obu grupach mówić równolegle i łącznie. Po pierwsze dlatego, że część seniorów (tym większa, im seniorzy są starsi), to osoby niepełnosprawne. Po drugie, łączne traktowanie obu grup może sprzyjać większej skuteczności zabiegów o realizację zadań zapewniających wdrażanie pożądanых zmian w mieście – o tym w dalszej części rozważań. Po trzecie wreszcie – systemy finansowania części zadań preferują jedną lub drugą grupę społeczności – a mogą służyć obu. Głównym podmiotem rozważań są jednak seniorzy i miasto.

Starość jest przez socjologów i polityków społecznych traktowana jako problem społeczny. Jeśli przyjąć, że problem społeczny to taki stan społeczny, który jest społecznie niepożądany, niezależnie od tego, z jakich powstał przyczyn i czy środowisko, w którym się pojawił, jest zdolne do samodzielnego rozwiązania tego problemu, to w pewnym sensie starość może być zaklasyfikowana jako problem społeczny. Pojawia się wyrażenie „w pewnym sensie”, bowiem nie spełnia wszystkich kryteriów definiujących inne problemy społeczne, takie jak: bezdomność, alkoholizm, narkomania, bezrobocie, samotne macierzyństwo, przestępczość itd. Socjologowie, ujmujący starość w kategorii problemu społecznego, widzą pewne towarzyszące jej cechy, znamiona jako „obciążenia” dla innych członków społeczeństwa, jako ciężar, który musi wziąć na swoje barki młodsza część społeczeństwa. Według autora ujmowanie starości jako problemu społecznego i stawianie go na równi z innymi nie jest w pełni uprawnione¹⁵.

Proces starzenia się populacji w perspektywie ekonomicznej postrzegany jest głównie w kategoriach problemów dla wzrostu gospodarczego i obciążenia kosztami utrzymania osób starszych oraz zaspokajania ich specyficznych potrzeb ze środków publicznych. Ukazywane jest z jednej strony zmniejszanie się dopływu młodych zasobów pracy do rynku pracy jako konsekwencja zmniejszania się dzietności, a z drugiej – konieczność odpowiedniego zabezpieczenia materialnego znacznie większych ilościowo „nieprodukcyjnych” grup ludności, posiadających kosztowne potrzeby zdrowotne i rehabilitacyjne. W pierwszym przypadku stawia się pytanie, jak rekompensować ograniczenie działania tego kluczowego czynnika wzrostu, jakim jest siła robocza, a w drugim – jak bilansować transfery społeczne, aby zachować równowagę finansów publicznych

¹⁵ A. Kotlarska-Michalska, *Starość w aspekcie socjologicznym*, Roczniki Socjologii Rodziny, XII, Adam Mickiewicz University Press, Poznań 2000, s. 149.

ogólnie oraz w przekroju międzygeneracyjnym. Na to jednostronne postrzeganie problemu współczesnej zmiany demograficznej używa się nawet terminu „demografia apokaliptyczna”¹⁶.

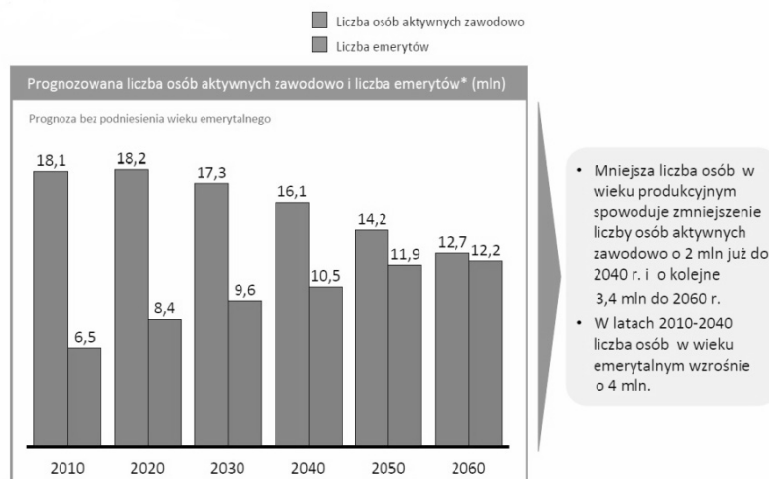
Starzenie się społeczności miast jest obecnie faktem nie tylko konstatowanym, ale też wywołującym wiele pytań o miejsce seniorów w społecznościach. Gdy więcej niż 7% populacji ukończy 65. rok życia, społeczeństwo zyskuje miano starego. Dotyczy to w równej mierze Polski – już w 1995 roku było takich osób ponad 10%, dziś stanowią około 16%, z czego 1/3 to ludzie ponad 75-letni. Odsetek ludności w wieku 65 i więcej lat w Polsce będzie systematycznie wzrastał. W 2035 roku ma on wynieść 23,2, przy czym w miastach będzie się kształtował na nieco wyższym poziomie (24,3) niż na wsi (21,7). Przez cały okres, którego dotyczy prognoza, odsetek starszej ludności mieszkającej w miastach będzie wyższy niż na wsi. Jeszcze bardziej spektakularnie będą przebiegały zmiany odsetka ludności w wieku 80 i więcej lat, który w latach 2010-2035 zwiększy się ponad dwukrotnie – z 3,5 do 7,2. W 2010 roku wyniósł on 3,4 w miastach i 3,6 na wsi. Oczekuje się, że do 2035 roku udział osób w tej kategorii wieku w miastach wzrośnie więcej niż dwa razy – do 8,1%, podczas gdy na wsi, gdzie proces demograficznego starzenia się ludności został zapoczątkowany wcześniej, osiągnie wartość 5,8%¹⁷. Oznacza to również, że w perspektywie demograficznej można oczekiwać zwiększającej się grupy seniorów wśród użytkowników miasta. Jednocześnie trzeba na ten pozytywny z punktu widzenia społecznego proces spojrzeć w kontekście struktury demograficznej mieszkańców miast. Zauważalna jest nie tylko tendencja wzrostowa liczby seniorów, a więc w istocie osób w wieku poprodukcyjnym, ale też towarzysząca temu zjawisku tendencja spadkowa liczby osób aktywnych zawodowo. Wskaźnik potencjalnego wsparcia (definiowany jako liczba osób w wieku 15-64 lat przypadająca na 1 osobę w wieku 65+) spadnie z 12 (w latach 50. XX wieku) do 3 w 2035 roku. Ta sytuacja radykalnie pociąga za sobą konsekwencje ekonomiczne, także te związane z systemem zabezpieczenia społecznego, oraz – co być może ważniejsze – konsekwencje społeczne¹⁸. Struktura grupy osób w wieku 15-64 lat zmienia się w niekorzystny sposób w związku z wyjątkowo niskim współczynnikiem dzietności, który w latach 2000-2010 oscylował pomiędzy 1,3 a 1,5. Trzeba pamiętać, że długookresowe utrzymanie się współczynnika dzietności na bardzo

¹⁶ *The Overselling of Population Aging: Apocalyptic Demography*, Intergenerational Challenges and Social Policy, eds. E.M. Gee, G. Gutman, Oxford University Press, Toronto 2000.

¹⁷ GUS 2009, *Prognoza ludności na lata 2008-2035*, GUS, Warszawa 2009.

¹⁸ J. Józwiak, *Czy w świetle badań naukowych możliwa jest odnowa demograficzna Polski*, [w:] *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, tom I, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, II Kongres Demograficzny, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa 2012, s. 71.

niskim poziomie 1,5 prowadzi do trudno odwracalnych konsekwencji¹⁹. W przypadku ludności miast współczynnik dzietności jest niższy od obliczanego „ogółem”, w istocie niższy od 1,3²⁰.



Rys. 1. Prognozowana liczba osób aktywnych zawodowo i emerytów (w mln)

Źródło: Wystąpienie Ministra Administracji i Cyfryzacji Michała Boniego – w imieniu Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska, [w:] *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, tom I, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowski, II Kongres Demograficzny, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa 2012, s. 40.

Zaprezentowane na rys. 1 prognozy ukazują nie tylko, że udziały osób aktywnych zawodowo i „nieaktywnych” zmiernają ku wyrównaniu w perspektywie półwiecza, ale również, że rola seniorów w społeczności miast ulegnie w tej perspektywie istotnej zmianie.

3. Polityka miejska a seniorzy

Dostęp do zasobów w obszarze miasta jest realizowany poprzez zarządzanie miastem. Zarządzanie jest formą oddziaływania na ludzi w celu skłonienia ich do realizacji konkretnych zadań oraz takim wykorzystaniu zasobów organizacji, aby zaplanowane cele zostały osiągnięte²¹. Zarządzanie miastem jest utoż-

¹⁹ Ibidem, s. 72-73.

²⁰ Por. M. Okólski, A. Fihel, *Bilans demograficzny Polski w roku 2033: Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033*, Tom IV, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.

²¹ T. Markowski, *Zarządzanie rozwojem miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.

samiane także z wdrażaniem w życie konkretnej polityki²² i rozumiane jako zespół działań podejmowanych przez władze samorządowe w celu wywołania pożądanego przebiegu procesów i zjawisk w obrębie miasta²³. Specyfiką polityki lokalnej czy miejskiej jest jej wspólnotowy charakter, co oznacza, że każda grupa społeczna powinna być traktowana w tym znaczeniu na równych zasadach. Polityka miejska natomiast jest zaplanowaną działalnością władz lokalnych, ustaloną i prowadzoną we współpracy z innymi podmiotami realizującymi swe cele oraz zaspokajającymi swe potrzeby na terenie miasta. Powinna ona prowadzić do realizacji jasno określonych zadań przy użyciu metod i instrumentów możliwych do łatwej oceny z punktu widzenia ich racjonalności oraz efektywności.

Realizacja zadań wynikających z polityki miejskiej służy jednocześnie realizacji celów władzy, która za tę politykę jest odpowiedzialna. Cele władzy wykraczają poza cele związane z funkcjonowaniem miasta jako jednostki administracyjnej. Są one funkcją wyborów ideologicznych i opcji związanych z układem sił między grupami interesów obecnymi w mieście²⁴. Władza miejska będzie zainteresowana taką polityką, która pozwoli jej utrzymać ster rządów. Oznacza to konieczność szukania kompromisów oraz rozwiązań, które nie będą prowadzić do konfliktów²⁵. To powszechnie występujące tło podejmowanych działań jest związane z intencją utrzymania bądź przejęcia władzy poprzez przygotowywanie określonych strategii i planów rozwoju oraz metod ich realizacji. Partykularyzm interesów określonej grupy konkurującej o władzę może być ważnym czynnikiem sprawczym, choć nie jest on bezwzględnie konieczny²⁶. Takie stanowisko prezentuje w ramach perspektywy konfliktowej Manuel Castells. Jego zdaniem podstawowy konflikt miejski dotyczy dystrybucji dóbr publicznych, m.in. subsydiów i dotacji władz miejskich do czynszów, oświaty, transportu publicznego czy służby zdrowia. Rozpatrywany przez M. Castellsa konflikt miał charakter ścierania się różnych grup interesów, a nie konfliktu klasowego w marksistowskim rozumieniu²⁷. W taki rodzaj konfliktu można wpisać sytuację seniorów w miastach.

²² Por. W. Pęski, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa 1999.

²³ Por. *Zarządzanie rozwojem regionalnym i lokalnym. Problemy teorii i praktyki*, red. W. Kosiedowski, „Dom Organizatora”, Toruń 2001.

²⁴ Por. *Polityka w Polsce w latach 90. Wybrane problemy*, red. A. Antoszewski, R. Herbut, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1998.

²⁵ Por. M. Chmaj, M. Żmigrodzki, *Wprowadzenie do teorii polityki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2001.

²⁶ Por. J. Regulski, *Polski samorząd po dziesięciu latach*, [w:] *Samorząd terytorialny III Rzeczypospolitej. Dziesięć lat doświadczeń*, red. S. Michałowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2002.

²⁷ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, McGraw-Hill Companies, Boston 2000, s. 136-137.

We współczesnych miastach w Polsce seniorzy nie są grupą użytkowników miast, która może liczyć na uprzywilejowanie bądź na istotne uznanie swoich potrzeb. Jako grupa o słabym oddziaływaniu na władze samorządowe (ze względu na słabą pozycję społeczną i łatwość w manipulowaniu nią) jest pomijana w programach rozwojowych oraz politykach poszczególnych miast. Tworzenie w miastach rad seniorów czy rad ds. seniorów²⁸, powstających często przy jawnym oponowaniu innych grup interesów w miastach, w praktyce jedynie legitymizuje brak działań władz miast w interesie seniorów. Seniorzy nie mają tyle odwagi i determinacji, by aktywnie przeciwstawiać się omijaniu ich interesów przez miasta, a ponadto, w świetle funkcjonujących stereotypów, nie stanowią dla miast takiej szansy rozwojowej, jaką mogą dać młodzi, wykształceni specjaliści. Dlatego niekiedy zalecane jest tworzenie aliansów z grupami osób niepełnosprawnych dla zwiększenia skuteczności starań o zapewnienie równych warunków w dostępie do przestrzeni publicznej²⁹. „Władze miejskie są zobowiązane, by używając wszelkich dostępnych środków, szanować godność oraz zapewniać jakość życia wszystkich mieszkańców”³⁰. Te postanowienia *The European Charter for the Safeguarding of Human Right in the City* powinny być główną przesłanką tworzenia polityki miast, skierowanej na zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników, w tym również słabszych grup – seniorów. Przecież wraz ze starzeniem się osoby powinny cieszyć się pełnią zdrowia, poczuciem bezpieczeństwa oraz aktywnym uczestnictwem w życiu gospodarczym, kulturalnym, społecznym i politycznym. Gwoli sprawiedliwości trzeba jednak podkreślić, że różnorodność grupy osób starszych i zróżnicowanie ich potrzeb nie są jeszcze dostatecznie zbadane.

4. Przestrzeń miejska a potrzeby seniorów

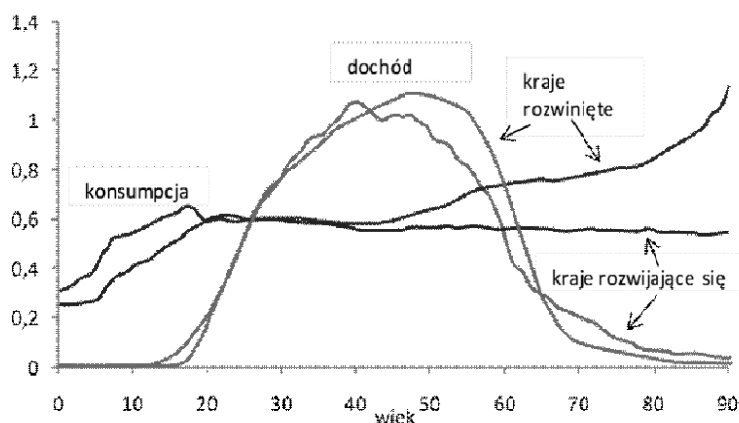
Granice starości są umowne, można powiedzieć, że to kwestia indywidualna. Powszechnie jednak przyjmuje się, że osoba starsza to osoba powyżej 60. roku życia; w Polsce najczęściej nieaktywna zawodowo, pobierająca emeryturę. Średni wiek przejścia na emeryturę w Polsce to 59 lat, a to oznacza, że przeciętny Polak ma przed sobą jeszcze 15 lat życia, które warto spędzić aktywnie. Do-

²⁸ Takie rady funkcjonują np. w Łodzi, Nysie, Poznaniu, Legionowie, Wrocławiu, Gdańsku czy innych miastach. Inicjatywa w sprawie powołania/możliwości tworzenia przez samorządy gminnych rad seniorów, jako element nowelizacji ustawy o samorządzie gminnym, została podjęta w maju 2013 roku przez Klub Parlamentarny PO.

²⁹ Często w polskich miastach inicjatywy w zakresie dostosowywania miast do potrzeb seniorów są ukrywane pod hasłem dostosowania miast do potrzeb osób niepełnosprawnych.

³⁰ *The European Charter...*, op. cit., par. 1.2.

strzeżenie procesu starzenia w kontekście ekonomicznym uwzględnia utrzymywanie się dotychczasowego poziomu konsumpcji, mimo zmniejszenia dochodów z pracy. Na rys. 2 widoczna jest charakterystyczna relacja między dochodami a konsumpcją w cyklu życia. Dane do analizy pochodzą z dwóch grup krajów – rozwiniętych i rozwijających się. Wyniki analizy ukazują rosnącą krzywą konsumpcji w starszych grupach wieku w krajach o wysokich dochodach ludności. Badania prezentujące utrzymujący się lub wzrastający poziom konsumpcji oraz specyficzny popyt osób starszych dowodzą opłacalności rozwoju produkcji zorientowanej na potrzeby seniorów. Współczesna gospodarka opiera się głównie, jak dotychczas, na potrzebach młodszej populacji, która jest znacznie bardziej dynamiczna, poddaje się modzie oraz naśladownictwu, akceptuje nowe technologie i jej skłonności konsumpcyjne są generalnie większe³¹.



Wyjaśnienia: analizowane kraje rozwinięte (o wysokich dochodach ludności): Niemcy, Japonia, Austria, Finlandia, Szwecja i USA, a kraje rozwijające się (o niskich dochodach ludności): Kenia, Nigeria, Indie, Filipiny, Chiny i Indonezja.

Rys. 2. Relacja dochodu z pracy i konsumpcji w cyklu życia

Źródło: R. Lee, A. Mason, *Introducing Age into National Accounts*, 2010, dostępne w Internecie: <<http://ntaccounts.org/doc/repository/Vol%201%20C3.pdf>>.

Analizy zachowań konsumpcyjnych w Polsce w ciągu ostatnich dwudziestu lat zwracają uwagę na wysoką skłonność do konsumpcji całej populacji, także osób starszych (emerytów)³². Oznacza to, że seniorzy nie mogą lub też nie po-

³¹ A. Olejniczuk-Merta, *Młodzi konsumenci w procesach transformacji rynkowej*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2009, [za:] S. Golinowska, *Srebrna gospodarka – ekonomiczny wymiar procesu starzenia się populacji*, [w:] *Strategie działania w starzejącym się społeczeństwie. Tezy i rekomendacje*, Rzecznik Praw Obywatelskich, Warszawa 2012, s. 139.

³² Cz. Bywalec, *Konsumpcja a rozwój gospodarczy i społeczny*, C.H. Beck, Warszawa 2010, [za:] S. Golinowska, op. cit., s. 140.

winni być traktowani w strategiach miast jako obywatele drugiej kategorii, biorąc pod uwagę jedynie stereotypy czy aspekty pogarszającej się sprawności psychofizycznej. Ten ostatni przejaw jest bardzo widoczny w badaniach dotyczących planów na przyszłość, percepcji starości, opinii na temat aktywności społecznej i zawodowej po osiągnięciu wieku emerytalnego polskich 40-, 50- i 60-latków³³. Większości respondentów myślenie o własnej przyszłości kojarzy się z niepokojem, niepewnością i lękiem – przed chorobami, niedołęźnością, utratą pamięci (51,5%) oraz utratą samodzielności i bycia ciężarem dla innych (19%). Wynika to z ich obecnej sytuacji (np. finansowej), która nie pozwoli im na poczucie bezpieczeństwa w przyszłości. Przedmiotem największej troski respondentów odnośnie do pomocy, jakiej będą potrzebować na starość, jest pomoc materialna (41,5%), wykonywanie cięższych prac domowych (22,8%) i usługi opiekuńczo-pielęgnacyjne (12,8%)³⁴.

O jakości życia, w każdym etapie wiekowym, świadczy także jakość przestrzeni publicznej w mieście. Przestrzeń publiczna koncentruje życie lokalnych społeczności. Wspólna przestrzeń zwiększa szanse na integrację i rozwój więzi społecznych. Tworzenie koncepcji rozwojowej miasta, które spełnia wymogi seniorów, zostało zaproponowane jako przestrzeń oferująca kompleksowe rozwiązania w wymiarach zaprezentowanych na rys. 3. W zapisach polskiego prawa brakuje jeszcze określeń związanych z ideologią projektowania dla wszystkich³⁵ (*design for all*), uwzględniającego potrzeby jak największej liczby użytkowników, bez względu na ich ograniczenia w mobilności. W ostatnich latach europejscy planiści, projektanci i rzecznicy dostępności kładą szczególny nacisk na praktykę projektowania dla wszystkich jako podejście do projektowania, oraz budowy przestrzeni publicznej ograniczającej zjawisko wykluczenia społecznego z uwagi na ograniczenia w mobilności.

Według Basa Treffersa: „Projektowanie dla wszystkich oznacza projektowanie, rozwój i marketing głównych produktów, usług, systemów i środowisk tak, by były one dostępne i możliwe do wykorzystania przez jak najszerszą rzeszę użytkowników”³⁶. Stan pełnej dostępności można osiągnąć poprzez:

³³ Badanie przeprowadziły ZUS i Instytut Spraw Publicznych w 2008 roku.

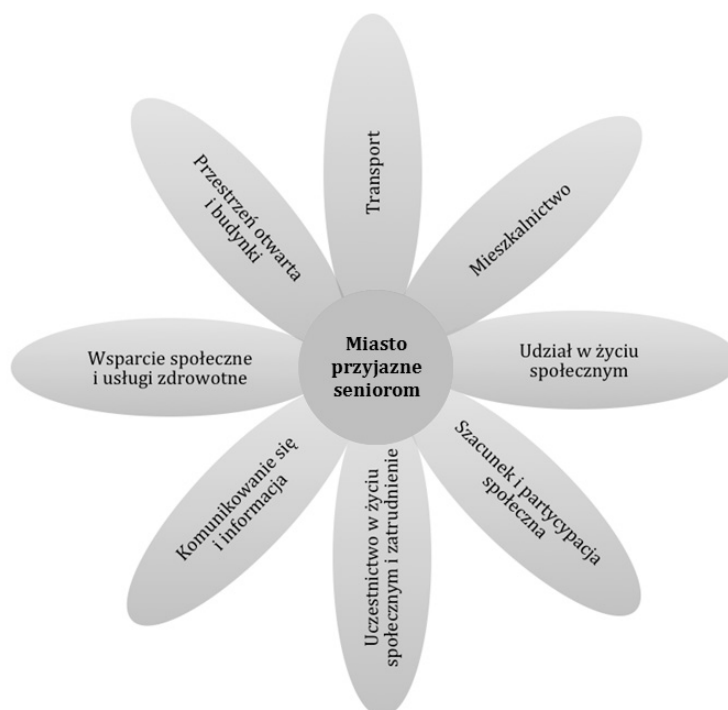
³⁴ Materiały konferencji *To idzie starość – polityka społeczna wobec procesu starzenia się ludności w Polsce*, Fundacja im. Stefana Batorego, 4.07.2008.

³⁵ Inne określenia to projektowanie uniwersalne (*universal design*) oraz projektowanie włączające (*include design*).

³⁶ B. Treffers, *Design for All: A History of Discrimination by Design, Future Cities for All, Build for All – Reference Manual*, Luksemburg 2006 www.build-for-all.net/en/documents, [za:] M. Wysocki, *Dostępna przestrzeń publiczna*, Samorząd równych szans, Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, Kraków 2009, s. 12.

- projektowanie produktów, usług i aplikacji, które są gotowe do użytku dla większości potencjalnych użytkowników bez żadnych modyfikacji,
- projektowanie produktów dających się bez trudu adaptować na potrzeby różnych użytkowników (np. przez adaptowanie interfejsów użytkownika),
- standaryzację interfejsów produktów, tak by były kompatybilne z wyspecjalizowanym sprzętem (np. technologiczne środki pomocy dla osób niepełnosprawnych).

Dzięki wdrażaniu projektowania dla wszystkich we wszelkich obszarach życia – dom, edukacja, praca, rozrywka, transport itp. – możliwe jest osiągnięcie znacznego postępu w dziedzinie likwidacji barier dostępu, które obecnie uniemożliwiają niepełnosprawnym obywatelom pełne i równoprawne uczestnictwo w życiu wraz z ludźmi pełnosprawnymi³⁷.



Rys. 3. Wymiary decyzyjne miasta przyjaznego seniorom

Źródło: *Global Age-friendly Cities: A Guide*, WHO, 2007, s. 9.

³⁷ Dokument podstawowy Europejskiej Konferencji *Dyskryminacja poprzez projekt (Discrimination by Design)* z dnia 3 grudnia 2001 r. w trakcie Europejskiego Dnia Osób Niepełnosprawnych, *Build for All – Reference Manual*, Luksemburg 2006, www.build-for-all.net/en/documents, s. 8.

Uwzględniając powyższe zasady sformułowane w programie *WHO Global Age-Friendly Cities Initiative*, należy rekomendować i poddać pod rozagę następujące zalecenia i sugestie:

1. Zarządzanie miastem z uwzględnieniem aspektów wieku użytkowników, np. poprzez redefiniowanie wartości miasta w celu zachęcania społeczności miejskiej do zwiększania osobistej odpowiedzialności za innych użytkowników i akceptowania wartości związanych z wiekiem mieszkańców oraz zmianę sposobu planowania, by centralnym punktem odniesienia był człowiek. W rezultacie powinna zostać osiągnięta większa kohezja społeczna seniorów oraz zwiększenie ich udziału w życiu społecznym miasta.
2. Uniwersalizację dostępu do przestrzeni publicznej i budynków. W projektowaniu przestrzeni publicznych podstawową zasadą jest jej pełna dostępność, bez względu na rodzaj niepełnosprawności, ograniczenia mobilności czy percepcji. Zarówno osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby niewidome oraz słabowidzące, jak i osoby starsze, kobiety w ciąży czy osoby z małymi dziećmi oczekują od przestrzeni publicznej, że będą mogły z niej korzystać w sposób samodzielny. Jest to podstawowy warunek pełnej dostępności tej przestrzeni³⁸.
3. Każdy aspekt tworzonej przestrzeni, począwszy od ulic i chodników, parków i budynków, na przestrzeni sąsiedzkiej oraz dostępie do innych społeczności kończąc, powinien być osiągalny dla wszystkich mieszkańców, bez względu na wiek. Przestrzeń powinna być dobrze oznakowana (w szczególności chodzi o czytelne napisy, dobre drogowskazy) i oświetlona. Ławki oraz miejsca do siedzenia w mieście, wyposażone w podłokietniki i oparcia, powinny być sytuowane w regularnych odstępach, być dostępne szczególnie w parkach, na przystankach komunikacji miejskiej i w przestrzeniach publicznych. Czas przeznaczony do przejścia przez jezdnię powinien być wystarczający dla osób starszych, sygnalizacja dźwiękowa i świetlna powinna umożliwiać bezpieczne przejście przez jezdnię. Chodniki powinny być wyremontowane, wypoziomowane, szerokie i nie śliskie, a także powinny umożliwiać swobodne przemieszczanie się osób na wózkach inwalidzkich. Schody powinny być oznakowane i wyposażone w poręcze po obu stronach, a kładki oraz przejścia podziemne – wyposażone w windy. Budynki powinny być dostępne dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi, w tym – poruszającymi się na wózkach inwalidzkich. Wszelkie bariery dla przemieszczania się powinny być likwidowane. Wreszcie kwestia dogodnego rozmieszczenia toalet publicznych – powinny być dobrze oznakowane i dostosowane do potrzeb

³⁸ M. Wysocki, op. cit., s. 6.

osób niepełnosprawnych. Często projektanci oraz władze samorządowe nie zauważają tego, projektując przestrzeń pełną barier architektonicznych, ograniczając tym samym możliwości wykorzystania potencjału osób niepełnosprawnych i starszych. Wynika to przede wszystkim z braku świadomości potrzeb osób niepełnosprawnych i wiedzy, jak należy projektować przyjazną przestrzeń publiczną. Czasami bywa tak, że uwzględnia się potrzeby jednej grupy osób niepełnosprawnych, pomijając potrzeby innych, a czasami ruch samochodowy (rowerowy) „wygrywa” z potrzebami ruchu pieszego. Przykładem likwidacji barier dla jednej, a tworzeniem utrudnień dla drugiej grupy osób niepełnosprawnych jest obniżanie krawężników na całej szerokości przejścia dla pieszych. Dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich jest to ułatwienie, ale dla osób niewidomych przy braku specjalnych płytek z wypustkami staje się utrudnieniem w samodzielnym poruszaniu się.

4. Uniwersalizację mobilności w obszarze publicznym – taki zakres powinien stanowić realną możliwość przemieszczania się wszystkich użytkowników miasta, niezależnie od wieku. Mowa tu o dostępnym i wygodnym transporcie publicznym (również w okresie poza szczytem przewozowym), lokowaniu miejsc zamieszkania seniorów w stosunkowo intensywnie zagospodarowanej przestrzeni z bliskim dostępem do szerokiej gamy usług i transportu publicznego, oraz umiejscawianie usług towarzyszących i społecznych w miejscach niewymagających dalekich przemieszczeń z wykorzystaniem samochodów. Problem transferu z chodnika do środka komunikacji publicznej powinien być rozwiązany z korzyścią dla osób niepełnosprawnych ruchowo, zaś środki komunikacji – ułatwiać podróżowanie tej kategorii pasażerów.
5. Umożliwienie pozostawania seniorów w kontakcie z ich społecznościami – seniorzy powinni mieć nieograniczone możliwości pozostawania we własnych mieszkaniach, łatwo dostępnych, eliminując izolację, samotność, utratę niezależności czy też ograniczającą mobilność. Mieszkania powinny być pozbawione barier dla przemieszczeń dzięki szerokim traktom komunikacyjnym i drzwiom; należy zagwarantować: łatwy dostęp do okien i ich nieskomplikowaną obsługę, odpowiednio rozmieszczone włączniki światła, ogrzewania czy włączniki alarmowe. Mieszkania należy wyposażyć w środki łączności o ułatwionym dostępie do numerów alarmowych.

Powyższe zalecenia w istocie sprowadzają się do zapewnienia seniorom bezpieczeństwa nie tylko w wymiarze fizycznym, lecz również w wymiarze duchowym – w tym w zakresie możliwości nieskrępowanych kontaktów międzyludzkich. Istotną wartością w przestrzeni miasta musi być tworzenie warunków do zaistnienia komunikacji społecznej opartej na bezpośrednich międzyludzkich

relacjach. Miasta tworzą nowe przestrzenie, które są (czy też raczej powinny być) otwarte na działania mobilnościowe, zarówno w indywidualnym, jak i społecznym wymiarze. Miasto stanowi przestrzeń spotkania, a jako takie musi być tak kształtowane, aby tworzyło możliwości nawiązywania różnorodnych w formie i treści relacji. Konieczne jest tworzenie przestrzeni osobistych i społecznych, które staną się polem dialogu³⁹. W zależności od jakości oferowanej przestrzeni, może ona rozwijać, stymulować intelektualnie oraz emocjonalnie lub mieć charakter destrukcyjny, powodujący zniekształcenie czy nawet rozpad więzi społecznych⁴⁰. Naturalne ograniczenia, jakim poddani są seniorzy ze względu na wiek oraz indywidualną sprawność powodują, że osiągnięcie przestrzeni miast w zakresie dostępu do rozmaitych zasobów, jest związane z wieloma utrudnieniami. Jest to rezultat z jednej strony postępującej z wiekiem niesprawności, skutkującej rosnącą liczbą osób wykazujących znaczne inwalidztwo, szczególnie w najstarszych grupach wiekowych, z drugiej zaś – braku działań ze strony miasta, mających na celu ułatwienie osvajania przestrzeni przez seniorów. Taki stan rzeczy warunkuje sposób życia seniorów.

Gdy mowa o mobilności polskich seniorów, to ich zdolność do samodzielnego pokonywania przestrzeni w ciągu ostatniej dekady znacznie wzrosła, a należy przewidywać, że w niedalekiej przyszłości będzie jeszcze wyższa. Jest to konsekwencja zwiększającej się grupy osób aktywnie kierujących pojazdami, posiadającej wykształcone nawyki i preferującej określony styl mobilności. Brak uregulowań w zakresie ograniczeń do korzystania z prawa do kierowania pojazdami mechanicznymi w okresie starości może być powodem wielu problemów, zaś nagłe pozbawienie prawa do samodzielnego przemieszczania się samochodami osobowymi – dodatkową, trudną do pokonania barierą. Problem osvajania przestrzeni miasta wiąże się również z orientacją w niej. Osoby starsze stopniowo tracą orientację w przestrzeni, utrudnione jest (zaburzone) rozumienie i interpretowanie sygnałów pochodzących z otoczenia. Jednak, wbrew stereotypom, uzależnienie osób starszych od pomocy innych osób jest niewysokie. Najnowsze badania wykazują, że o ile odsetek osób w wieku 65-69 lat uważających, że zdecydowanie potrzebują pomocy kogoś innego wynosi 5,5%, o tyle w przypadku osób w wieku co najmniej 90 lat odsetek ten osiąga wartość 50,3%⁴¹. Stąd kwe-

³⁹ B. Gutowski, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006, s. 218.

⁴⁰ M. Porębska, *O potrzebie piękna w przestrzeni publicznej miasta*, Architektura. Czasopismo Techniczne, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Zeszyt 6, Kraków 2010, s. 156.

⁴¹ Więcej informacji na ten temat zob. P. Błędowski, *Potrzeby opiekuńcze osób starszych*, [w:] *Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce*, red. M. Mossakowska, A. Więcka, P. Błędowski, Wyd. Termedia, Poznań 2012, s. 449 i n.

stia planowania przestrzennego dla seniorów w miastach, łącznie z systemem informacji dla nich staje się we współczesnych miastach koniecznością, a nie tylko nakazem moralnym.

Istnieje pojęcie szaty informacyjnej miasta – jest to system informacyjny w ścisłym sensie (nazwy ulic, numery domów itp.), a także systemy komunikujące (kod drogowy, kod drugiej artykulacji, szyldy, reklamy). Autor rozumie pod pojęciem systemu informacji miejskiej całość informacji zewnętrznej, wyrażanej w postaci znaków: wizualnych (graficznych, treściowych, świetlnych) i dźwiękowych, umożliwiających orientację w przestrzeni, oraz systemów interaktywnego porozumiewania się z właścicielem informacji w celu podejmowania decyzji mobilnościowych. Niestety w Polsce, wśród widocznych wad planowania przestrzennego występuje brak zainteresowania sprawami przemieszczania się w przestrzeni osób starszych, zwłaszcza poza obszarami metropolitalnymi, w których problem ten nie jest tak dokuczliwy.

Warto adaptować do polskich warunków niektóre wzorce organizacji przestrzeni, takie jak oznaczenie przestrzeni w sposób zrozumiały dla osób starszych. W projekcie OPUS badano⁴², w jaki sposób osoby starsze orientują się w przestrzeni przemieszczeń pieszych i jako użytkownicy transportu miejskiego. Orientację w przestrzeni analizowano w powiązaniu z poziomem stresu wywołwanego zadaniem dotarcia do konkretnego celu⁴³. Według innych badań istotne są tak pozornie nieistotne elementy przestrzeni, jak materiały, z których wykonane są chodniki oraz kształt ławek na ulicach. Starsze badania wskazywały na to, że ludzie (niekoniecznie starsi) orientują się w przestrzeni dzięki przyziemnym częściom budowli, zwłaszcza w aglomeracjach miejskich. Z tego powodu należy zadbać o to, by fasady budynków posiadały cechy charakterystyczne tylko dla nich. Trudno oczekiwać, aby planowanie przestrzeni było całkowicie podporządkowane osobom starszym, jednak pewne elementy organizacji przestrzeni mogą zostać udoskonalone⁴⁴.

Mankamentem polskich miast jest nadmiar znaków drogowych, np. na osiedlach mieszkaniowych, przy jednoczesnym niedostatku praktycznych oznaczeń dla pieszych. W Niemczech oczyszcza się obecnie przestrzeń miejską z nadmiaru informacji, zwłaszcza przejawiającej się w natłoku znaków drogo-

⁴² Według Economic and Social Research Council, największej tego typu organizacji w Zjednoczonym Królestwie. <http://www.sciencedaily.com/releases/2010/12/101217091159.htm> [7.06.2013].

⁴³ D.Y. Carstens, *Site Planning and Design for the Elderly: Issues, Guidelines, and Alternatives*, February 1993, passim.

⁴⁴ W. Hoff, *Planowanie przestrzenne a potrzeby seniorów*, [w:] *Strategie działania w starzejącym się społeczeństwie. Tezy i rekomendacje*, Rzecznik Praw Obywatelskich, Warszawa 2012, s.113-114.

wych. W Polsce w niewystarczającym stopniu wykorzystuje się kolory w celu intuicyjnego rozpoznawania punktów orientacyjnych w percepcji odbiorcy⁴⁵. Napisy wykonywane są w sposób mało czytelny – zarówno z punktu widzenia kolorystyki i zastosowanego liternictwa, jak również wielkości liter oraz umiejscowienia informacji.

Złe oznakowanie przystanków, czytelność rozkładów jazdy i oznakowanie pojazdów komunikacji publicznej stanowią kolejny problem dla seniorów. W polu widzenia znajdują się zarówno informacje istotne, jak i rozprasające oraz utrudniające pozyskiwanie informacji – np. duże kolorowe, podświetlane reklamy. Niewyraźne oznakowanie znakami poziomymi pasów na jezdniach (przejścia dla pieszych) i chodnikach stanowi istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa seniorów w miastach. Ten ostatni przypadek dotyczy również wspólnego wykorzystywania chodników dla przemieszczeń pieszych i rowerowych. W badaniach seniorów australijskich widoczny jest konflikt, jaki powstaje w trakcie korzystania z chodników pomiędzy pieszymi seniorami a rowerzystami, gdy ścieżki rowerowe są wytyczane bezpośrednio na chodnikach. Jest on oceniany przez seniorów jako zniechęcający do przemieszczeń pieszych. Faktycznie, gdy pas ruchu pieszych nie ma szerokości minimum 2 m i czytelnej granicy między ścieżką rowerową a ciągiem pieszym – może to spowodować niekontrolowane wejście osoby niewidomej lub innych pieszych pod nadjeżdżający rower. Podobna ocena dotyczy miejsc, w których krzyżują się przemieszczenia piesze i zmotoryzowane. Seniorzy ponadto zwracają uwagę na kwestie udzielania pierwszeństwa na przejściu dla pieszych⁴⁶. Zatem czytelne oddzielenie pasów ruchu jest jednym z elementów informacji odnośnie do sposobu współdzielenia powierzchni chodnika, natomiast kontrastujący kolor pasów ostrzegawczych przed dojściem zwiększa bezpieczeństwo osób zbliżających się do przejścia.

Podobne elementy dotyczą przejść przez jezdnię – zaleca się wprowadzanie dodatkowych oznaczeń fakturowych oraz dźwiękowych dla osób niewidomych i słabowidzących; zastosowanie dodatkowych oznaczeń wizualnych dla osób głuchoniemych. Mowa tu m.in. o takim zorganizowaniu przestrzeni wokół przejścia, by można było łatwo obserwować ruch na jezdni, gdy zaś mamy do czynienia z sygnalizacją świetlną, to oprócz wydłużenia czasu na przejście, warto na pasach wyznaczyć kierunki przejścia (wówczas nie dochodzi do konfliktów osób przechodzących w przeciwnych kierunkach). Można też wyposażyć

⁴⁵ Ibidem, s. 114.

⁴⁶ D. Vine, L. Buys, R. Aird, *Experience of Neighbourhood Walkability Among Older Australians Living in High Density Inner-City Areas*, „Planning Theory and Practice” 2012, Vol. 13, No. 3, s. 434.

sygnalizację w odpowiednie komunikaty – np. informację o tym, że dana ulica jest dostępna dla przejścia, tudzież sygnały oznaczające zbliżanie się końca czasu na przejście. Można wyposażyć sygnalizację w czasomierz, który pokazuje czas, jaki pozostaje do przejścia przez jezdnię. Z myślą o osobach niepełnosprawnych niezbędne jest też obniżenie krawężników do wysokości max. 2 cm i szerokości min. 1,0 m na przejazd dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Strzałki kierunkowe (drogowskazy), wskazujące miejsca w przestrzeni miasta, powinny być dobrze widoczne. To samo dotyczy nazw ulic czy skwerów. Ich rozmieszczenie powinno być na tyle przemyślane, by użytkownicy nie mieli problemów z orientacją odnośnie do miejsca znajdowania się. Oznaczenia powinny również dotyczyć toalet publicznych, miejsc pierwszej pomocy oraz darmowych telefonów, przez które można wezwać pomoc (nr 112).

W wielu krajach w celu lepszego pozyskiwania informacji przez osoby słabowidzące i niewidome wprowadza się indywidualne odbiorniki informacji dźwiękowej oparte na technologii fal radiowych (RFD) i fal podczerwonych. Informacja jest wysyłana z nadajników umieszczonych nad wejściami do budynków lub wewnątrz nad drzwiami poszczególnych pokoi biurowych i jest słyszalna tylko przez osobę niewidomą przy pomocy specjalnego odbiornika. Rozwiązania te stosowane są także do pozyskiwania informacji i poruszania się w przestrzeni zewnętrznej, np. przy przekraczaniu przejść dla pieszych. Terminale mogą być montowane nad wejściami do różnych budynków użyteczności publicznej, sklepów, restauracji, przystanków autobusowych itp. Popularnie oznaczenia te nazywane są „mówiącymi znakami” (ang. *talking signs*) i stosowane są już od wielu lat w Stanach Zjednoczonych i w Japonii, a także w miastach europejskich⁴⁷.

Odrębnym elementem wartym uwagi jest dostosowanie obiektów (usługowych, mieszkaniowych, administracyjnych i in.) do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych. Praktycznie w Polsce nie są stosowane oznaczenia w postaci płytek kierunkowych, które przeznaczone są do wskazywania osobom z dysfunkcjami wzroku tras wolnych od przeszkód oraz bezpiecznego kierowania na przejścia dla pieszych lub do głównych wejść do budynków⁴⁸. Płytki z fakturą o podłużnych paskach stosuje się również do oznaczania tras bezpiecznego poruszania się:

- w dużych obiektach handlowych,
- w obiektach obsługi podróżnych – terminalach lotniczych, portowych i na dworcach kolejowych,
- w obiektach sportowych i biurowych.

⁴⁷ M. Wysocki, op. cit., s. 41.

⁴⁸ Ibidem, s. 32.

Innym problemem występującym w naszych miastach są źle zlokalizowane i niedostosowane miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych. Miejsca te często znajdują się z dala od głównego wejścia do budynku i nie posiadają odpowiednich wymiarów⁴⁹.

Standardem w projektowaniu dla wszystkich jest dostosowanie głównego wejścia do budynku do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Progi, które przekraczają 2 cm stają się barierą, której samodzielnie nie mogą pokonać osoby poruszające się na wózkach, oraz niebezpieczną „pułapką” dla innych użytkowników przestrzeni⁵⁰. Należy pamiętać, że zasada projektowania dla wszystkich nie dopuszcza rozdzielania ruchu sprawnych i niepełnosprawnych przy wejściu do obiektu, co jest powszechnie uważane za akt dyskryminacji. Odpowiednio dostosowana komunikacja wewnątrz budynku powinna zapewnić bezpieczne poruszanie się osobom niepełnosprawnym. Bezpieczeństwo ma być zagwarantowane zarówno podczas wchodzenia i poruszania się w obiekcie, jak również podczas ewakuacji w przypadku pożaru. Posadzka i schody powinny mieć powierzchnię antypoślizgową oraz czytelne oznaczenie pierwszego i ostatniego stopnia biegu schodowego⁵¹.

Modernizacja przestrzeni miast wiąże się z ciągłymi zmianami tej przestrzeni. Wskazane jest również ujednoczenie systemu oznakowania pionowego i poziomego przestrzeni miejskiej dla różnych grup niepełnosprawności, wypracowanie, a następnie wdrożenie standardów projektowych w zakresie projektowania przyjaznego w ścisłej współpracy z lokalnymi organizacjami osób niepełnosprawnych. Przestrzeń różnicuje się na wielu płaszczyznach. Zaleca się stworzenie systemu ewidencji przestrzennej miejsc dostępnych dla osób niepełnosprawnych (tzw. mapy dostępności) oraz ich promocja jako miejsc przyjaznych osobom niepełnosprawnym.

Zapisy o dostosowaniu obiektów użyteczności publicznej powinny pojawić się w planach zagospodarowania przestrzennego, gdyż przy jakiegokolwiek modernizacji ciągów komunikacyjnych dochodzi do „konfliktu interesów” pomiędzy zarządem dróg a właścicielami budynków przy modernizowanym ciągu pieszym. Brak koordynacji robót i porozumień z zarządcami budynków prowadzi do pozostawienia progów i pojedynczych schodków przed wejściami. Moderni-

⁴⁹ Podstawowy wymiar miejsca postojowego w układzie prostopadłym do osi jezdni wynosi minimum 3,6m x 5,0m, a przy układzie równoległym minimum 3,6 m x 6,0 m, § 21.1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 02.75.690).

⁵⁰ M. Wysocki, op. cit., s. 34.

⁵¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 7 kwietnia 2004 r. – §71 ust 4.

zacja następuje w momencie, gdy dochodzi do kontaktu społeczności niezmodyfikowanych ze zmodernizowanymi. Modernizacja przestrzeni miasta powoduje bezpośrednio zmiany jego struktury funkcjonalnej, zagospodarowania terenu, architektury i systemu komunikacyjnego. W ten sposób zmienia się wizerunek miasta oraz użytkownicy jego przestrzeni⁵².

Podsumowanie

Przestrzeń publiczna, będąc miejscem spotkań i interakcji mieszkańców, umożliwia nawiązywanie kontaktów społecznych wszystkim mieszkańcom – dlatego powinna być pod szczególną opieką i nadzorem władz samorządowych. To one, wraz z organizacjami społecznymi oraz instytucjami miejskimi, powinny być animatorami życia miejskiego, realizowanego w tej przestrzeni. Aby przestrzeń dobrze służyła rozwojowi lokalnej społeczności, musi być dostępna dla każdego mieszkańca (czy szerzej – użytkownika), bez względu na jego sprawność ruchową lub poznawczą. Taka przestrzeń jest konieczna do zapewnienia pełnej integracji pomiędzy jej użytkownikami i powinna umożliwiać realizowanie bieżących potrzeb mieszkańców, wpływając na ich jakość życia.

Szczególną rolę do spełnienia ma przestrzeń publiczna w życiu seniorów oraz osób niepełnosprawnych – grup społecznych często dyskryminowanych w polskich miastach. Dostępna przestrzeń publiczna służy zacieśnianiu się więzi międzyludzkich i rozwojowi społeczeństwa obywatelskiego. Logistyka miasta, w jej społecznym zastosowaniu, może być przydatnym narzędziem dostosowującym przestrzeń publiczną miast do realizowania mobilności seniorów i osób niepełnosprawnych, umożliwiającej dostęp do przestrzeni publicznej, a także do innych zasobów, z których wymienione grupy chcą korzystać na zasadzie równych praw. Obserwowany w ostatnich latach wzrost udziału logistyki społecznej w rozwiązaniach oferowanych przez logistykę miasta świadczy o tym, że istota przemieszczeń osobowych w ramach przestrzeni miasta jest coraz bardziej zauważana i doceniana przez władze miast. Źródłem takiego stanu rzeczy należy dostrzegać się w rosnącej zależności sukcesu miasta od dobrostanu jego mieszkańców. Zmiany demograficzne w strukturze mieszkańców miast zmuszą władze do dostrzeżenia i wdrożenia w życie żądań, zgłaszanych przez seniorów.

⁵² M. Grochowski, *Polityka miejska a kształtowanie struktury przestrzennej miasta metropolitalnego (przypadek Warszawy)*, Prace i Studia Geograficzne, Tom 35, Warszawa 2005, s. 82.

Bibliografia

- Allemeyer W., Holzhey M., *Logistyka miejska w świetle polityki ekologicznej i transportowej*, [w:] *Wspólna Europa – ekonomiczne dylematy transportu i ekologii*, red. H. Brdulak, SGH, Warszawa 1997.
- Błądowski P., *Potrzeby opiekuńcze osób starszych*, [w:] *Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce*, red. M. Mossakowska, A. Więcka, P. Błądowski, Wyd. Termedia, Poznań 2012.
- Bywalec Cz., *Konsumpcja a rozwój gospodarczy i społeczny*, C.H. Beck, Warszawa 2010, [za:] S. Golinowska, *Srebrna gospodarka – ekonomiczny wymiar procesu starzenia się populacji*, [w:] *Strategie działania w starzejącym się społeczeństwie. Tezy i rekomendacje*, Rzecznik Praw Obywatelskich, Warszawa 2012.
- Carstens D.Y., *Site Planning and Design for the Elderly: Issues, Guidelines, and Alternatives*, February 1993.
- Chmaj M., Żmigrodzki M., *Wprowadzenie do teorii polityki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2001.
- Comparative Survey on Urban Fright, Logistics and Land Use Planning Systems in Europe*, Contract No EVK4-CT-2001-00078, 27.09.2002, www.cityfreight.org.
- Dokument podstawowy Europejskiej Konferencji *Dyskryminacja poprzez projekt (Discrimination by Design)* z dnia 3 grudnia 2001 r. w trakcie Europejskiego Dnia Osób Niepełnosprawnych, *Build for All – Reference Manual*, Luksemburg 2006 www.build-for-all.net/en/documents.
- Global Age-friendly Cities: A Guide*, WHO, 2007.
- Gołębska E., Czajka P., Tomaszewska D.: *Logistyka miejska XXI wieku*, „Eurologistics” 2001, nr 3.
- Gottdiener M., Hutchison R., *The New Urban Sociology*, McGraw-Hill Companies, Boston 2000.
- Grochowski M., *Polityka miejska a kształtowanie struktury przestrzennej miasta metropolitalnego (przypadek Warszawy)*, *Prace i Studia Geograficzne*, Tom 35, Warszawa 2005.
- Grzelec K., Wyszomirski O.: *Transport miejski w aglomeracji gdańskiej jako system logistyczny*, „Logistyka” 2002, nr 6.
- GUS 2009: *Prognoza ludności na lata 2008-2035*, GUS, Warszawa 2009.
- Gutowski B., *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006.
- Hoff W., *Planowanie przestrzenne a potrzeby seniorów*, [w:] *Strategie działania w starzejącym się społeczeństwie. Tezy i rekomendacje*, Rzecznik Praw Obywatelskich, Warszawa 2012.
- Honkisz M., *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?*, Figeneration.pl/przestrzenmiasta-jak-wplywa-na-czlowieka (dostęp 20.04.2013).
- Józwiak J., *Czy w świetle badań naukowych możliwa jest odnowa demograficzna Polski*, [w:] *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, tom I, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, II Kongres Demograficzny, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa 2012.

- Kotlarska-Michalska A., *Starość w aspekcie socjologicznym*, Roczniki Socjologii Rodziny, XII, Adam Mickiewicz University Press, Poznań 2000.
- Krawczyk S.: *Logistyka w zarządzaniu miastem*, [w:] *Logistyka a infrastruktura miejska*, I Konferencja Naukowo-Techniczna, Wrocław 2004.
- Lee R., Mason A., *Introducing Age into National Accounts*, 2010, dostępne w Internecie: <<http://ntaccounts.org/doc/repository/Vol%20I%20C3.pdf>>.
- Markowski T., *Zarządzanie rozwojem miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.
- Okólski M., Fihel A., *Bilans demograficzny Polski w roku 2033: Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033*, Tom IV, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.
- Olejniczuk-Merta A., *Młodzi konsumenci w procesach transformacji rynkowej*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2009, [za:] S. Golinowska, *Srebrna gospodarka – ekonomiczny wymiar procesu starzenia się populacji*, [w:] *Strategie działania w starzejącym się społeczeństwie. Tezy i rekomendacje*, Rzecznik Praw Obywatelskich, Warszawa 2012.
- Pęski W., *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa 1999.
- Polityka w Polsce w latach 90. Wybrane problemy*, red. A. Antoszewski, R. Herbut, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1998.
- Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, tom I, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Kongres Demograficzny, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa 2012.
- Porębska M., *O potrzebie piękna w przestrzeni publicznej miasta*, Architektura. Czasopismo Techniczne, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Zeszyt 6, Kraków 2010.
- Regulski J., *Polski samorząd po dziesięciu latach*, [w:] *Samorząd terytorialny III Rzeczypospolitej. Dziesięć lat doświadczeń*, red. S. Michałowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2002.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 7 kwietnia 2004 r.
- Short Course on City Logistics*. Rensselaer, Institut for City Logistics. Spotkanie 18.10.2002 r.
- Szołtysek J., *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Szołtysek J., *Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2005, s. 105.
- Taniguchi E., Thompson R.G., Yamada T., van Duin R.: *City Logistics – Network Modeling and Intelligent Transport Systems*, Pergamon 2001.
- The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City*, cz. I.
- The Overselling of Population Aging: Apocalyptic Demography*, Intergenerational Challenges and Social Policy, eds. E.M. Gee, G. Gutman, Oxford University Press, Toronto 2000.
- To idzie starość – polityka społeczna wobec procesu starzenia się ludności w Polsce*, Fundacja im. Stefana Batorego, 4.07.2008.

- Treffers B., *Design for All: A History of Discrimination by Design, Future Cities for All, Build for All – Reference Manual*, Luksemburg 2006 www.build-for-all.net/en/documents, [za:] M. Wysocki, *Dostępna przestrzeń publiczna*, Samorząd równych szans, Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, Kraków 2009.
- Vine D., Buys L., Aird R., *Experience of Neighbourhood Walkability Among Older Australians Living in High Density Inner-City Areas*, „Planning Theory and Practice” 2012, Vol. 13, No. 3.
- Wallis A., *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1990.
- Wódcz J., *Społeczna rola przestrzeni – wprowadzenie do rozważań socjologicznych nad przestrzenią*, [w:] *Przestrzeń znacząca*, red. J. Wódcz, Studia socjologiczne, Katowice 1989.
- www.sciencedaily.com.
- Wysocki M., *Dostępna przestrzeń publiczna*, Samorząd równych szans, Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, Kraków 2009.
- Zarządzanie rozwojem regionalnym i lokalnym. Problemy teorii i praktyki*, red. W. Kosiedowski, „Dom Organizatora”, Toruń 2001.

DEMOGRAPHIC SHIFTS IN CITY RESIDENTS AGE STRUCTURE AND THE CONCEPT OF A SENIOR-FRIENDLY CITY – LOGISTICS BACKDROP

Summary

Modern cities are social and economic organisations whose objective is to cater for the needs of its users. The practices they employ in doing so are, however, a far cry from those used by businesses. A city would subject its economics to social and environmental conditions and thus elects the social objectives as prevalent. Urban logistics ties in perfectly with that, subscribing to social logistics each time when those objectives are achieved by shaping flows of materials and people. Logistics comes to the fore here, by facilitating deployment of correct, from viewpoint of shaping material flows, measures aimed at equal opportunities for elderly and disabled. Specific requirements, with which urban spaces should be compliant to honour the needs of seniors and disabled, were described in the paper.