

Jacek Szoltysek

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

MIASTO DOSTOSOWANE DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH – PRZYKŁAD DZIAŁAŃ CZĘSTOCHOWY I GLIWIC

1. Niepełnosprawność

Niepełnosprawność jest pojęciem stosunkowo młodym. W Ustawie o pomocy społecznej z 1990 roku niepełnosprawność oznacza „stan fizyczny, psychiczny lub umysłowy powodujący trwałe lub okresowe utrudnienie, ograniczenie bądź uniemożliwienie samodzielnej egzystencji”¹. Niepełnosprawność można również definiować jako długotrwały stan, w którym występują pewne ograniczenia w prawidłowym funkcjonowaniu człowieka. Są one skutkiem obniżenia sprawności funkcji fizycznych lub psychicznych. Jest to także uszkodzenie, czyli utrata lub wada psychiczna, fizjologiczna anatomiczna struktury organizmu. Utrata ta może być całkowita, częściowa, trwała lub okresowa, wrodzona lub nabyta, ustabilizowana lub progresywna². Według A. Hulka za osobę niepełnosprawną uważa się jednostkę, która z powodów fizycznych, somatycznych, umysłowych czy psychicznych napotyka na poważne trudności w życiu osobistym, w rodzinie, w szkole, w zakładzie pracy i w czasie wolnym³. J. Zabłocki określa niepełnosprawnego jako osobę, która na skutek ograniczeń pod względem fizycznym, somatycznym lub psychicznym ma znaczne trudności w wiązaniu się z zadaniami, jakie stawia przed nią życie codzienne, szkoła, praca zawodowa i czas wolny. Trudności te można usunąć lub zmniejszyć przez rehabilitację oraz kształcenie ogólne i zawodowe⁴.

¹ Ustawa z dnia 29 listopada 1990 r. o pomocy społecznej, tekst jednolity (Dz. U. 1998 r., nr 64, poz. 414).

² Z. Kawczyńska-Butrym, *Niepełnosprawność – specyfika pomocy społecznej*, Wydawnictwo Naukowe Śląsk, Katowice 1998, s. 11.

³ A. Hulek, *Rehabilitacja osób niepełnosprawnych w Polsce i za granicą w świetle przepisów prawnych*, Instytut Wydawniczy Związków Zawodowych, Warszawa 1981.

⁴ J. Zabłocki, *Psychologiczne i społeczne aspekty funkcjonowania osób niepełnosprawnych*, Warszawa, 1992, s. 17.

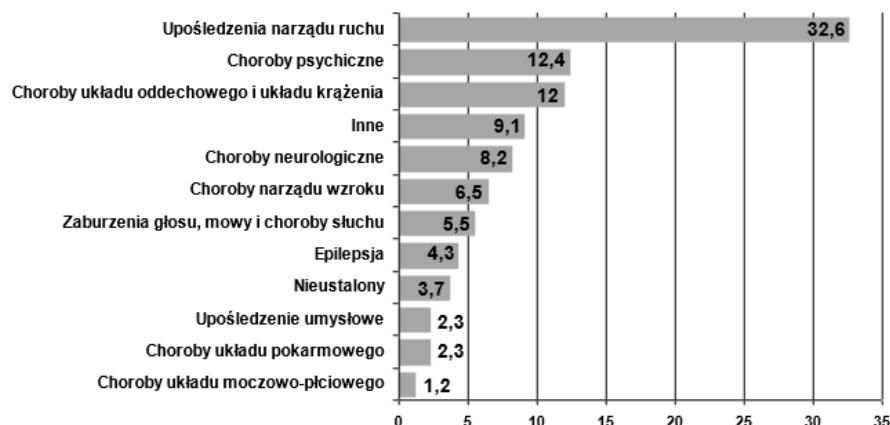
Niepełnosprawność jest zjawiskiem wielopłaszczyznowym, dotyczącym różnych sfer życia. Sprawia, że naruszona zostaje jedna z najcenniejszych wartości człowieka, jaką jest zdrowie i sprawność fizyczna. Może być cechą, która w mniejszym lub większym stopniu zmienia plany osobiste, zawodowe oraz wpływa na możliwość samorealizacji w społeczeństwie. Bardzo często powoduje trudności w wypełnianiu podstawowych zadań społecznych oraz może być poważną przeszkodą w realizacji własnych celów⁵. Ponad 500 milionów ludzi na świecie, co stanowi około 10% całej ludzkiej populacji, jest dotkniętych różnego rodzaju upośledzeniami fizycznymi. W krajach Unii Europejskiej najwięcej osób niepełnosprawnych mieszka w: Finlandii, Estonii, Szwecji i na Węgrzech, natomiast najmniej na Malcie, w Rumunii, Grecji i Islandii. W Polsce jest to również spory problem, gdyż według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2011 roku w naszym kraju mieszkało około 3,4 miliona osób niepełnosprawnych, co stanowiło około 10,67% ogółu populacji powyżej 15. roku życia. Dane z 2010 roku przedstawiają szczegółowe informacje na temat liczby osób i rodzaju ich upośledzenia. 27% niepełnosprawnych powyżej 15. roku życia posiadało orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności, 39,6% o umiarkowanym, natomiast 33,4% o lekkim. Taka skala problemu powoduje, iż trzeba się nim zająć i wypracować takie rozwiązania, by osobom tym żyło się jak najlepiej. Osoby niepełnosprawne to najczęściej ludzie starsi, mieszkający na wsi, posiadający niższy poziom wykształcenia niż osoby sprawne fizycznie. Co ciekawe, wśród osób niepełnosprawnych więcej jest kobiet niż mężczyzn. Z powodu niższego wykształcenia, a także braku możliwości pełnienia wszystkich ról społecznych, osoby niepełnosprawne mają wiele trudności ze znalezieniem pracy⁶.

W województwie śląskim, biorąc pod uwagę przyczyny kwalifikujące do niepełnosprawności, niezmiennie najpowszechniejsze są problemy związane z funkcjonowaniem narządów ruchu (3607 osób). Bardzo dużo klientów powiatowych urzędów pracy podaje również choroby psychiczne (1369 osób) oraz choroby układu oddechowego i układu krążenia (1332 osoby) jako czynniki powodujące przynależność do omawianej kategorii osób. Te trzy główne grupy dolegliwości dotyczą 57% zarejestrowanych ze statusem bezrobotnych niepełnosprawnych. Na rys. 1 zaprezentowano główne przyczyny niepełnosprawności⁷.

⁵ *Choroba, niepełnosprawność, cierpienie oraz postawy wobec nich – w teorii i w badaniach*, red. E. Zasepa, Wyd. Akademii Pedagogiki Specjalnej, Warszawa 2010, s. 276.

⁶ Główny Urząd Statystyczny, *Osoby niepełnosprawne oraz ich gospodarstwa domowe*, Warszawa 2012.

⁷ Niepełnosprawni w województwie śląskim, [w:] <http://www.wup-katowice.pl>, s. 5.



Rys. 1. Przyczyny niepełnosprawności – stan na koniec II półrocza 2010 r. (w %)

Źródło: Niepełnosprawni w województwie śląskim, [w:] <http://www.wup-katowice.pl>, s. 15.

W spisie ludności z 2011 roku ustalono, że w województwie śląskim liczba niepełnosprawnych wynosiła 552,2 tys., co stanowiło 11,9% ludności województwa i 11,7% ogółu niepełnosprawnych w kraju. W tab. 1 zestawiono liczbę niepełnosprawnych według stopnia niepełnosprawności w 2011 roku w województwie śląskim⁸.

W porównaniu z krajem, natężenie zjawiska niepełnosprawności w 2011 roku w województwie śląskim było mniejsze. O ile w województwie na 1000 mieszkańców województwa przypadało 119 osób niepełnosprawnych, o tyle w kraju – 122 osoby. Jak widać, w województwie co ósmy mieszkaniec był osobą niepełnosprawną (w kraju – co siódmy)⁹.

Z danych Narodowego Spisu Powszechnego wynika, że w województwie śląskim niepełnosprawność w tym samym stopniu dotyka mężczyzn, co i kobiet (co ósmy mężczyzna i co ósma kobieta), a niepełnosprawne kobiety stanowiły 53,4% ogółu niepełnosprawnych w 2011 roku¹⁰ (tab. 2). W porównaniu do badania z 2002 roku liczba osób niepełnosprawnych na Śląsku zmalała o 1,5%, z tym że w grupie mężczyzn zmalała o 5,5%, zaś w grupie kobiet – wzrosła o 2,3%. Zjawisko niepełnosprawności nasila się wraz z wiekiem, co przedstawia tab. 3.

⁸ Zbiorowość osób niepełnosprawnych została podzielona na dwie podstawowe grupy:

1. Osoby niepełnosprawne prawnie, tj. takie, które posiadały odpowiednie, aktualne orzeczenie wydane przez uprawniony do tego organ.
2. Osoby niepełnosprawne tylko biologicznie, tj. takie, które nie posiadały orzeczenia, ale miały (odczuwały) całkowicie lub poważnie ograniczoną zdolność do wykonywania czynności podstawowych stosownie do swojego wieku.

⁹ http://www.stat.gov.pl/gus/nsp_PLK_HTML.htm (dostęp 6.11.2013).

¹⁰ Niepełnosprawni w województwie śląskim, [w:] <http://www.wup-katowice.pl>, s. 6.

Tabela 1

Niepełnosprawni według stopnia niepełnosprawności w 2011 r. w województwie śląskim

Wyszczególnienie	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
O G Ó Ł E M w tys.	552,2	256,8	295,4
w %	100,0	100,0	100,0
Niepełnosprawni tylko biologicznie	37,6	31,8	42,6
odczuwający ograniczenie sprawności:			
całkowite	2,0	1,6	2,3
poważne	9,5	7,8	10,9
umiarkowane	26,1	22,4	29,3
Niepełnosprawni biologicznie i prawnie	52,4	57,1	48,3
odczuwający ograniczenie sprawności:			
całkowite	9,1	10,1	8,2
poważne	13,9	14,8	13,1
umiarkowane	29,4	32,2	27,0
Niepełnosprawni tylko prawnie o stopniu:	10,1	11,1	9,2
znacznym	1,0	1,0	0,9
umiarkowanym	3,3	3,4	3,2
lekkim	4,6	5,1	4,1
osoby w wieku (0-15) posiadające			
orzeczenie o niepełnosprawności	0,5	0,6	0,4
nieustalonym	0,8	0,9	0,6

Źródło: Raport z wyników w województwie śląskim. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, Katowice 2012.

Tabela 2

Osoby niepełnosprawne w latach 2002 i 2011

Wyszczególnienie	Ogółem			Miasta			Wieś		
	2002	2011	2002 = = 100	2002	2011	2002 = = 100	2002	2011	2002 = = 100
	w tysiącach			w tysiącach			w tysiącach		
O G Ó Ł E M	560,7	552,2	98,5	443,1	450,0	101,6	117,6	102,2	86,9
mężczyźni	271,8	256,8	94,5	212,6	207,6	97,6	59,2	49,2	83,1
kobiety	288,9	295,4	102,3	230,5	242,4	105,2	58,4	53,0	90,8
Niepełnosprawni prawnie	438,3	344,8	78,7	348,4	285,6	82,0	89,9	59,2	65,8
mężczyźni	226,2	175,1	77,4	177,5	143,8	81,0	48,7	31,3	64,4
kobiety	212,1	169,7	80,0	170,9	141,8	83,0	41,3	27,9	67,5
Niepełnosprawni tylko biologicznie	122,4	207,4	169,4	94,8	164,4	173,5	27,6	43,0	155,4
mężczyźni	45,7	81,7	178,9	35,2	63,9	181,6	10,5	17,8	169,7
kobiety	76,7	125,7	163,8	59,6	100,6	168,8	17,1	25,1	146,7

Źródło: Ibidem.

Tabela 3

Osoby niepełnosprawne według płci i grup wieku w 2009 r.

Województwa	Osoby niepełnosprawne w 2009 r.					
	ogółem	0-14 lat	15-29 lat	30-49 lat	50-69 lat	70 lat i więcej
	<i>w odsetkach danej grupy wieku</i>					
Ogółem	13,9	3,1	3,9	7,1	25,0	45,2
Dolnośląskie	14,2	2,7	4,3	7,0	23,8	46,7
Kujawsko-pomorskie	16,1	4,2	5,7	9,8	26,9	51,5
Lubelskie	16,3	3,0	3,7	9,4	29,8	50,1
Lubuskie	16,1	4,0	4,2	7,5	32,5	47,5
Łódzkie	15,3	3,5	3,8	7,1	26,1	46,4
Małopolskie	15,8	1,9	4,6	6,9	30,8	55,6
Mazowieckie	12,4	5,1	3,3	4,5	22,2	38,9
Opolskie	14,8	5,1	3,4	8,3	23,8	48,9
Podkarpackie	13,2	3,0	4,2	8,4	25,2	39,8
Podlaskie	12,4	1,1	4,5	7,0	20,7	41,7
Pomorskie	13,1	2,4	3,7	8,0	25,0	42,0
Śląskie	13,7	1,5	3,5	7,6	23,1	46,1
Świętokrzyskie	12,0	3,6	3,5	6,2	19,6	37,3
Warmińsko-mazurskie	12,4	2,3	3,7	7,9	21,8	46,2
Wielkopolskie	13,0	2,7	3,0	5,2	27,3	45,9
Zachodniopomorskie	13,4	5,0	4,0	9,2	22,4	38,5

Źródło: Stan Zdrowia Ludności Polski w 2009 r. (GUS 2011).

2. Niepełnosprawni w mieście

Rozważania na temat miejsca osób niepełnosprawnych w mieście warto rozpocząć od następującej konstatacji: przyczyną niepełnosprawności nie są indywidualne ograniczenia jednostki, ale słabe zorganizowanie społeczne, które stwarza bariery fizyczne, społeczne, prawne czy ekonomiczne. Należy zatem zadbać o przekształcenie społecznej przestrzeni życiowej, tak aby była ona dostosowana do potrzeb wszystkich członków zbiorowości. Człowiek niepełnosprawny ma prawo do pełnego uczestnictwa w życiu społecznym, a podstawą do tego jest niewątpliwie zapewnienie dostępności środowiska fizycznego. Dotyczy to zarówno możliwości swobodnego poruszania się w obrębie własnego mieszkania, jak i przemieszczania się po okolicy¹¹. Postrzeganie rzeczywistości, w jakiej żyją osoby niepełnosprawne, poprzez pryzmat barier, jest dominującym ujęciem wszelkich opracowań, diagnoz i ekspertyz ostatnich lat. Powszechnie mówią

¹¹ M. Zralek, *Bariery życiowe niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem barier architektonicznych*, [w:] *Niepełnosprawni w środowisku społecznym*, red. L. Frąckiewicz, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 1999, s. 74-75.

się o barierach zdrowotnych, architektonicznych, zatrudnienia, edukacji, a także barierach związanych z istnieniem niewłaściwych postaw oraz stereotypów. Konieczność usuwania tych barier jest bezdyskusyjna, stanowi bowiem niezbędną warunek integracji osób niepełnosprawnych z resztą społeczeństwa¹².

W największym stopniu na jakość życia osób niepełnosprawnych wpływają architektura mieszkań i budynków, przystosowanie środków transportu oraz przestrzeni publicznej. Mówi się nawet, że dyskryminacja osób niepełnosprawnych nigdzie nie jest tak widoczna, jak właśnie w zagospodarowaniu otoczenia. Przykładowymi wykluczeniami w mieście są:

- bariery fizyczne uniemożliwiające poruszanie się, szczególnie nierówna powierzchnia – ulice, chodniki, bruk, które ograniczają również efektywne korzystanie ze sprzętu pomocnego w poruszaniu się – wózków, balkoników;
- architektura budynków uniemożliwiająca swobodne przemieszczanie się osób niezdolnych do skorzystania ze schodów lub poradzenia sobie z ręcznie otwieranymi drzwiami;
- publiczne i prywatne środki komunikacji, które zakładają, że zarówno kierujący, jak i pasażer to osoby pełnosprawne;
- informacja publiczna, szczególnie sygnalizacja świetlna, która zakłada, że korzystającymi są widomi i słyszący¹³.

Likwidacja wymienionych barier musi być przewidziana już w procesie projektowania przestrzeni publicznej, pojmowanego jako projektowanie integralne lub uniwersalne, które opiera się na założeniu, że środowisko musi być tak urządzone, aby wszyscy mogli korzystać z niego w najbardziej swobodny i samodzielny sposób. W takim projektowaniu uwzględnia się potrzeby wszystkich użytkowników, bez względu na ich możliwości psychiczne i fizyczne. Najlepiej, jeśli dostosowanie do potrzeb jest brane pod uwagę już w fazie projektowania budynku czy przestrzeni, a nie jest jedynie efektem uzupełnień czy przebudowań. Ważne jest także, aby mieć świadomość tego, jak różne powinno być projektowanie przestrzeni indywidualnej i publicznej. Przestrzeń publiczna musi być dostosowana do odbiorcy anonimowego oraz proponować rozwiązanie graniczne dla wszystkich, podczas gdy przestrzenie indywidualne muszą mieć wpisane w swoją koncepcję zdolność szybkiej i taniej adaptacji do indywidualnych i zmiennych potrzeb użytkownika¹⁴. Wydaje się, że najpełniejszą możliwością pokonania barier daje dostosowanie miejsca zamieszkania. Budynki muszą

¹² *Dorosłość, niepełnosprawność, czas współczesny, na pograniczach pedagogiki specjalnej*, red. K.D. Rzedzicka, A. Kobyłańska, Impuls, Kraków 2003, s. 51.

¹³ C. Barnes, G. Mercer, *Niepełnosprawność*, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2008, s. 63.

¹⁴ M. Zrałek, op. cit., s. 77-78.

być bezpieczne i przejrzyste, należy unikać wąskich przedsionków oraz pomieszczeń dzielonych, a droga do schodów i dźwigów powinna być łatwa do rozpoznania. Należy zapewnić także odpowiednie oświetlenie oraz kontrastowe oznakowanie. Hole muszą być szerokie i mieć dużą powierzchnię do manewrowania przed i za drzwiami. Należy także pamiętać o odpowiednim przystosowaniu powierzchni podłogi, oświetlenia, którego rozproszenie oraz natężenie trzeba dobierać indywidualnie do potrzeb jednostki. Regulacja okien również powinna znajdować się na najwygodniejszym dla użytkownika poziomie, a rodzaj drzwi nie powinien kolidować z osobistymi wymaganiami mieszkańca¹⁵.

Na przestrzeni ostatnich lat w naszym kraju system prawny podlega korzystnym zmianom dotyczącym osób niepełnosprawnych. Tworzone są ustawy, wydawane rozporządzenia oraz realizowane programy unijne, mające na celu ułatwienie zdobycia wykształcenia, zatrudnienia ludziom nie w pełni sprawnym. Mają one przeciwdziałać dyskryminacji tych osób i ułatwiać społeczną integrację. W polskim prawie zawarto wiele przepisów, które pomagają w lepszym korzystaniu przez niepełnosprawnych z urządzeń i obiektów miejskich. Plany budowy czy modernizacji powinny być także opiniowane oraz zatwierdzone przez środowiska działające na rzecz niepełnosprawnych, aby mogły lepiej sprostać ich wymaganiom. Warunki, które muszą być spełnione, to m.in.:

- zagwarantowanie dojazdu i dostępu do budynku i miejsca parkowania,
- odpowiedni dostęp do urządzeń rekreacyjnych,
- możliwość swobodnego przemieszczania się na wózkach wewnątrz pomieszczeń,
- zainstalowanie uchwytów ułatwiających korzystanie z urządzeń higieniczno-sanitarnych,
- zagwarantowanie możliwości pełnego użytkowania przez osoby niepełnosprawne,
- przystosowanie do wymogów ogólnodostępnych kabin ustępowych¹⁶.

Ostatnim, ale nie najmniej ważnym problemem, z jakim w miastach spotykają się osoby niepełnosprawne, jest dostępność i dostosowanie środków transportu. Możliwość przemieszczania się decyduje o integracji (lub jej braku) osób niepełnosprawnych ze społeczeństwem. Wśród głównych barier transportowych wymienia się:

- a) niedostosowanie autobusów i tramwajów do przewozu osób niepełnosprawnych (szczególnym problemem są wysokie stopnie i ciasne wejścia),
- b) znaczne odległości pomiędzy przystankami oraz między przystankiem a miejscem, do którego niepełnosprawny chce dotrzeć,

¹⁵ A. Jasiak, D. Swereda, *Ergonomia osób niepełnosprawnych*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2005, s. 71-76.

¹⁶ *Ibidem*, s. 69.

- c) wysokie krawężniki,
- d) przejścia podziemne i nadziemne,
- e) przeszkody na chodnikach¹⁷.

W transporcie samochodowym najważniejsze jest dostosowanie pojazdu do potrzeb niepełnosprawnego. Wymaga to wyposażenia samochodu w urządzenia umożliwiające i ułatwiające przemieszczanie się. Dostosowując samochód do potrzeb osób z ograniczeniami, należy zwrócić uwagę m.in. na: zdolność sterowania kończynami górnymi lub dolnymi, łatwość wsiadania, dostosowanie pojazdu do przewozu wózka inwalidzkiego¹⁸. Przyszłość tego typu transportu ma luje się w jasnych barwach, głównie ze względu na postęp techniczny w przemyśle samochodowym. Firma Citroën opracowała model samochodu, w którym nie ma pedałów, a główną częścią auta nie jest kierownica, ale wolant; poprzez odsunięcie wolantu można dodać gazu, a w jego pobliżu znajdują się przełącznik zmiany biegów i hamulec. Ciekawym rozwiązaniem jest także automatyczne włączanie się wycieraczek w razie opadów. Największą przeszkodą w nabyciu takiego samochodu jest jego bardzo wysoka cena, dlatego najczęściej osób niepełnosprawnych korzysta z transportu publicznego, który musi być jak najlepiej przystosowany do ich potrzeb¹⁹.

Wciąż najbardziej popularnymi środkami transportu w miastach są tramwaje i autobusy. Główne udogodnienia stosowane tutaj to jednostki niskopodłogowe, które za pomocą specjalnej rampy umożliwiają swobodne wjechanie do pojazdu, często także korzysta się ze specjalnych poręczy ułatwiających wsiadanie. Zapowiedzi głosowe linii i przystanków wewnątrz i na zewnątrz, system wizualnych zapowiedzi przystanków wewnątrz pojazdów, to kolejne udogodnienia dla niepełnosprawnych. Wewnątrz pojazdów bywa także wydzielona przestrzeń przeznaczona dla osób poruszających się na wózkach, przyciski znajdują się na odpowiedniej wysokości, a coraz częściej w pojazdach montuje się specjalny pionowy pasek, ułatwiający otwarcie pojazdu osobom niedowidzącym. Najsłabiej przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych są pociągi; brakuje specjalistycznych wagonów spełniających określone wymogi. W pociągach z klasycznymi wagonami nie ma szans na poruszanie się na wózkach inwalidzkich – korytarze i drzwi są zbyt wąskie. Z tego względu do niektórych dalekobieżnych pociągów dołączany jest wagon towarowy, z odpowiednio szerokim

¹⁷ Ibidem, s. 77.

¹⁸ Ibidem, s. 78.

¹⁹ M. Kokot, *Zagadnienia przewozu osób niepełnosprawnych w transporcie publicznym i prywatnym*, [w:] *Potrzeby osób niepełnosprawnych w warunkach globalnych przemian społeczno-gospodarczych*, tom II, red. H. Ochonczenko, M.A. Paszkowicz, Oficyna Wydawnicza „Impuls”, Kraków 2006, s. 314-315.

wnętrzem oraz specjalną platformą do wjazdu dla wózków inwalidzkich, korzysta się również z klimatyzowanych wagonów bezprzedziałowych drugiej klasy, które oprócz odpowiedniej szerokości drzwi posiadają specjalne miejsca parkingowe, wyposażone w pasy do umocowania wózka²⁰.

Ważne jest odpowiednie zorganizowanie i architektura przystanków oraz dworców. Na ulicach i drogach zaleca się stosowanie pochyłych i niskich kraężników oraz specjalnie dostosowanych pasów drogowych dla osób poruszających się na wózkach. Proponuje się także wyniesienie płaszczyzny służącej do wsiadania i wysiadania względem przyległego chodnika, tak aby możliwy był transfer wózka na tym samym poziomie oraz pozostawienie „peronu” na poziomie chodnika przy założeniu kursowania autobusów i tramwajów niskopodłogowych. Najbliższe otoczenie dworców również powinno być wyrównane poziomem – tak aby nie było problemu z dojazdem do dworca na wózku, musi być możliwe przemieszczanie się na wózku wewnątrz dworca oraz dobry dojazd do stacji, szczególnie wjazd i wyjazd na wózku przez drzwi główne. Należy umożliwić osobom na wózkach dostępność do kasy i punktu informacyjnego oraz łatwe skomunikowanie z transportem miejskim lub podmiejskim. Niepełnosprawni powinni mieć odpowiedni dostęp do poczekali, toalet czy bufetu, a także do aparatu telefonicznego zawieszono na odpowiednim poziomie. Pomocna jest także zróżnicowana struktura podłoża w wejściu i wyjściu dworca, kontrastowo oznakowane przeszkody, odmienna faktura podłogowa na drogach przemieszczania się oraz wyposażenie punktów takich jak kasy, informacja w urządzenia wzmacniające słyszalność. Dworce powinny być zaopatrzone w podnośniki do wózków inwalidzkich, specjalnie oznakowane miejsca parkingowe oraz piktoqramy zawierające informacje dla niepełnosprawnych²¹.

Odpowiednie dostosowanie komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest bardzo ważnym elementem logistyki miejskiej, przynoszącym wiele korzyści zarówno samym niepełnosprawnym, jak i społeczności lokalnej. Wśród najważniejszych należy wymienić: integrację społeczeństwa, mniejsze wydatki na transport indywidualny osób niepełnosprawnych, większą możliwość podjęcia przez nich pracy, większą możliwość korzystania z dóbr kulturalnych oraz rozrywki, a także większe bezpieczeństwo i komfort jazdy dla wszystkich użytkowników²².

Mimo tego, że usunięcie barier komunikacyjnych jest niezwykle istotnym zagadnieniem, wiele polskich miast wciąż niedostatecznie dostosowało do potrzeb niepełnosprawnych miejski transport publiczny.

²⁰ A. Jasiak, D. Swereda, op. cit., s. 83-85.

²¹ Ibidem, s. 81-82.

²² M. Kokot, op. cit., s. 318.

3. Przestrzeń miasta i jej postrzeganie

Przestrzeń miejska postrzegana jest przez jej użytkowników nie tylko poprzez jej estetyczną kompozycję, ale także przez jej użyteczność. Oceniana jest przez różnych jej eksploatorów – tych stałych i okazjonalnych – mieszkańców, osoby dojeżdżające do pracy czy szkoły z okolicy, przejezdnych i turystów. Użytkownicy przestrzeni miejskiej, oceniając przestrzeń, postrzegają ją na wielu płaszczyznach – jest to poznanie zarówno zmysłowe, jak i intuicyjne. Warto pamiętać, iż całościowe uwzględnianie potrzeb – wszystkich użytkowników, a także środowiska, umożliwia takie kształtowanie miejskich struktur, które jest zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Zakłada ona wyważenie potrzeb poszczególnych elementów funkcjonujących w całym miejskim ekosystemie. Jako że współczesne miasto jest tworem, który stara się spełnić wszystkie zachcianki swoich użytkowników, można zauważyć ciągłe przekształcenia przestrzeni publicznych i prywatnych²³. Jednakże zaspokajanie wszelkich potrzeb jest skomplikowane, gdyż tak jak użytkownicy przestrzeni miejskiej są zróżnicowani, tak też zróżnicowane są ich potrzeby i oczekiwania. Tym, którzy korzystają np. z przestrzeni miejskiej na co dzień, zależy przede wszystkim na jej funkcjach użytkowych – eksperci tej dziedziny używają określenia „wydajności” czy też „sprawności” przestrzeni. Dla nich ważny jest łatwy dojazd do pracy, szkoły, bliższe sąsiedztwo sklepów, czyli takie elementy infrastruktury, które wpływają na jakość codziennego życia. To dominuje nad wartościami historycznymi czy estetycznymi przestrzeni, które odgrywają większą rolę w przypadku postrzegania przestrzeni przez turystów. Ci szukają w mieście wrażeń kulturowych – zabytków, ciekawych widoków, rozrywki. Niektóre oczekiwania pokrywają się, inne przynajmniej nie wykluczają się nawzajem, często też uzupełniają się, dzięki czemu możliwe jest wykreowanie spójnej przestrzeni²⁴.

W celu lepszego zrozumienia natury miasta, warto spojrzeć na nie przez pryzmat świadomości społecznej. Tu warta uwagi jest koncepcja wybitnego polskiego socjologa – Jana Turowskiego, który ujmuje przestrzeń i miasto jako składniki środowiska mieszkalnego i rozpatruje ich funkcjonowanie w społecznej świadomości. Koncepcja ta, mimo upływu lat, wciąż odpowiada naturalnemu stanowi rzeczy – „ludzie w miastach przebywają nie w amorficznej, bezkształtnej przestrzeni, ale żyją w wielowymiarowym środowisku, działającym na

²³ R. Mikielwicz, *Defragmentacja miasta – „wydajność” przestrzeni miejskiej a jej percepcja*, Czasopismo Techniczne, z. 1. Architektura z. 1-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2007, s. 133-134.

²⁴ *Ibidem*, s. 134.

ich odczucia i mającym mniej lub bardziej bezpośredni wpływ na ich losy²⁵. Co ciekawe, w przypadku codziennego użytkownika przestrzeni miejskiej miasto postrzegane jest o tyle inaczej, o ile różne bodźce zostają przytłumione. Dzieje się tak przez powtarzalność czynności, zdarzeń, pokonywanych tras. Okazjonalni bywalcy potrafią dostrzec takie zmiany i szczegóły przestrzeni, których nie są w stanie wychwycić jej stali użytkownicy. Mieszkańcy nie zawsze rejestrują zmianę, chyba że ma ona wpływ na sposób wykonywania codziennych czynności. Można zatem stwierdzić, że zmiany wpływające na sposób użytkowania danego obszaru są szybciej zauważalne niż zmiany ingerujące tylko w wygląd budynków czy ciągów ulicznych²⁶.

Co więcej, często nawet badacze miasta, aby wychwycić tętno miejskiego życia i opisać jego fenomen, starają się przyjąć postawę „spacerowicza” czy też „obcego” – postaci będącej poza strukturami społeczności miejskiej. Dzięki temu są w stanie dostrzec uroki miejskich skwerów i placów, ale też ubogie, marginalne obszary miasta. Taki „spacerowicz” zauważa nie tylko ogólną strukturę przestrzenną miasta, ale i podstruktury, które funkcjonują w układzie miejskim. Taka perspektywa może być więc cennym narzędziem analizy przestrzeni miejskiej²⁷; szczególnie istotna jest też w badaniu postrzegania miasta, przez pryzmat jego struktury przestrzennej, przez osoby niepełnosprawne. To ta właśnie perspektywa umożliwia wychwycenie wszelkich przeszkód, jakie pojawiając się na drodze do realizacji prawa do swobodnego przemieszczania się, faktycznie ograniczają mobilność osób niepełnosprawnych w mieście.

4. Problematyka dostosowania miast śląskich do potrzeb osób niepełnosprawnych

4.1. Częstochowa

Badania ankietowe pod nazwą: *Miasto bardziej przyjazne niepełnosprawnym – „Błękitna ankietka”* w 2010 roku przeprowadził Urząd Miasta Częstochowa. Głównym celem badań było zdefiniowanie barier, które utrudniają niepełnosprawnym funkcjonowanie w mieście; interesujące jest także to, że każdy respondent mógł wnieść własne propozycje zmian. W ankiecie udział wzięło 190 niepełnosprawnych mieszkańców Częstochowy oraz 123 opiekunów osób niepełnosprawnych. Największą grupę ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym 21-30 lat (25,9%).

²⁵ A. Majer, *Socjologia i przestrzeń miejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 117.

²⁶ R. Mikielwicz, op. cit., s. 134.

²⁷ J. Kotus, *Spoleczne dylematy w przestrzeni miejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2005, s. 13.

Spośród największych barier występujących w mieście, a związanych z komunikacją, ankietowani wskazali na zły stan chodników, problemy z krawężnikami oraz stanem ulic. Najlepiej natomiast ocenione zostało oświetlenie oraz sygnalizacja dźwiękowa. Jako „średnie” lub „raczej złe” ankietowani oceniali dwa pozostałe obszary: dostęp i miejsca siedzące na przystanku oraz przystosowanie samego środka transportu. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, iż we wszystkich punktach łącznie najwięcej osób zaznaczyło złe dostosowanie (762 głosy), najmniej oceniło dostosowanie jako dobre (tylko 67 wskazań).

Tabela 4

Ocena dostępu do komunikacji dla osób niepełnosprawnych

	zła		raczej zła		średnia		raczej dobra		dobra		brak odp.	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
dostęp i miejsce siedzące na przystanku	89	28,2	75	23,7	100	31,6	26	8,2	10	3,2	16	5,1
stan chodnika	175	55,4	81	25,6	41	13,0	5	1,6	2	0,6	12	3,8
krawężniki	173	54,8	72	22,8	36	11,4	12	3,8	2	0,6	21	6,6
stan ulicy	177	56,0	78	24,7	40	12,7	9	2,8	2	0,6	10	3,2
oświetlenie	45	14,2	41	13,0	137	43,5	64	20,2	9	2,8	20	6,3
sygnalizacja dźwiękowa	41	13,0	46	14,6	112	35,4	65	20,6	32	10,1	20	6,3
przystosowany środek transportu	62	19,6	80	25,3	99	31,3	28	8,9	10	3,2	37	11,7

Źródło: Raport z badania *Miasto bardziej przyjazne niepełnosprawnym – „Błękitna ankieta”*, Częstochowa 2012, [dostęp 17.05.2013, http://www.czestochowa.pl/niepełnosprawni/blekitna-ankieta-wyniki/at_download/file].

W większości jako „średnia” oceniania jest przez niepełnosprawnych mieszkańców Częstochowy dostępność do budynków użyteczności publicznej. Stosunkowo najlepiej według użytkowników przystosowane są placówki handlowe, banki oraz przychodnie i szpitale. Najślabiej w świetle badań prezentuje się dostępność lokali mieszkalnych.

W Częstochowie usprawnień wymagają z pewnością krawężniki, drogi oraz ulice. Palącym problemem wydaje się także przystosowanie lokali mieszkalnych, które – jak wskazano we wcześniejszej części artykułu – paradoksalnie powinny być dopasowane najlepiej do wymogów osoby niepełnosprawnej. To także niemal jedyny obszar, który można bardzo dobrze indywidualizować i zmodyfikować pod wymagania konkretnego schorzenia czy danego typu niepełnosprawności. Mimo że pozostałych obszarów nie oceniono bardzo źle, to należy zwrócić uwagę na to, że dostosowanie określone jako „średnie” pozostawia szerokie pole do zastosowania ulepszeń. Średnia dostępność nie jest z pewnością wystarczająca na określenie jakości życia niepełnosprawnych w Częstochowie jako satysfakcjonującej.

Tabela 5

Ocena dostępu do budynków użyteczności publicznej

	zła		raczej zła		średnia		raczej dobra		dobra		brak odp.	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
urzędy	41	13,0	46	14,6	148	46,7	46	14,6	22	7,0	13	4,1
placówki pocztowe	55	17,4	80	25,3	114	36,0	41	13,0	16	5,1	10	3,2
banki	41	13,0	60	19,0	109	34,5	68	21,5	25	7,9	13	4,1
kina	57	18,0	61	19,3	89	28,2	61	19,3	24	7,6	24	7,6
przychodnie lekarskie, szpitale, apteki	39	12,3	52	16,5	115	36,4	64	20,2	34	10,8	12	3,8
kościół, cmentarze	59	18,7	73	23,1	86	27,2	54	17,1	24	7,6	20	6,3
placówki handlowe	23	7,3	63	19,9	105	33,2	76	24,1	31	9,8	18	5,7
pl. usługowe: fryzjer, krawiec, gastronomia itd.	55	17,4	70	22,1	117	37,1	32	10,1	16	5,1	26	8,2
pl. usługowe: dostęp do lokali mieszkalnych	132	41,8	79	25,0	62	19,6	18	5,7	8	2,5	17	5,4
dworzec PKP	51	16,1	59	18,7	105	33,2	54	17,1	35	11,1	12	3,8
dworzec PKS	51	16,1	64	20,3	106	33,5	51	16,1	28	8,9	16	5,1

Źródło: Ibidem.

Jeżeli chodzi o przystosowanie miasta Częstochowa dla niepełnosprawnych mieszkańców w zakresie transportu, to wykorzystuje się niskopodłogowe autobusy, produkowane przez polską firmę Solaris Bus & Coach S.A. Niestety, obecnie tylko 50% kursów obsługiwanych jest przez autobusy niskopodłogowe, a w przypadku tramwajów procent ten jest jeszcze mniejszy.

Wszystkie autobusy produkowane przez tę firmę są w pełni dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową, niewidomych oraz niedowidzących. Wewnątrz pojazdu nie ma stopni, a wejście znajduje się na wysokości 32 cm od jezdni i może być dodatkowo obniżone o 7 cm. Kierowca ma możliwość przechylić pojazd na prawą stronę dzięki tzw. funkcji przyklęku, co umożliwia bezproblemowe wejście do autobusu. W każdym autobusie koncernu Solaris montowana jest rampa dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. Urządzenie to może być obsługiwane ręcznie bądź też automatycznie za pomocą przycisku znajdującego się na pulpicie kierowcy. Ponadto na pulpicie znajdują się specjalne, podświetlane przyciski informujące prowadzącego pojazd, że do autobusu chce wsiąść lub też z niego wysiąść osoba niepełnosprawna. Środkowa część autobusu jest przystosowana dla potrzeb osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. Przy szybie znajduje się stabilne oparcie wyposażone w pasy bezpieczeństwa. Podczas zatrzymywania się autobusów na przystankach, przez głośniki podawana jest informacja, na jakim przystanku obecnie autobus się znajduje i jaki będzie kolejny przystanek, co zdecydowanie jest pomocne dla osób niewidomych. Wszystkie przyciski w pojazdach marki Solaris są opisane w języku Braille'a.

We wszystkich autobusach i tramwajach znajdują się co najmniej dwa miejsca oznaczone naklejkami: miejsce dla osób niepełnosprawnych i matek z dziećmi. Na szybie, nad siedzeniami umiejscowiony jest również regulamin zakładu komunikacji. Można w nim przeczytać, iż osoby niepełnosprawne i matki z dziećmi mają pierwszeństwo oraz przywilej w zajmowaniu miejsca siedzącego w pojeździe. Oznakowane miejsca często zajmowane są przez osoby nieuprawnione. Pasażerowie bardzo rzadko zwracają uwagę na naklejki na sztybach, gdyż interesuje ich tylko wolne miejsce.

Każdy niepełnosprawny mieszkaniec Częstochowy może ubiegać się o wydanie karty parkingowej (koszt 25 zł). Kartę może otrzymać osoba posiadająca orzeczenie o niepełnosprawności bądź stopniu niepełnosprawności wydane przez Zespół ds. Orzekania o Niepełnosprawności. Karta parkingowa wydawana jest na wniosek zainteresowanego, na czas trwania orzeczenia o niepełnosprawności. Umożliwia ona parkowanie samochodem na tzw. kopertach oraz niestosowanie się do niektórych znaków drogowych. Koperty są wyznaczone:

- przy wszelkich placówkach użytku publicznego,
- na parkingach supermarketów,
- na osiedlach mieszkaniowych i tym podobnych miejscach.

Przystosowanie do osób niepełnosprawnych można zauważyć nie tylko w komunikacji miejskiej w Częstochowie, ale też np. w Arenie Częstochowa (obiekt sportowy Włókniarza Częstochowa). Osoby korzystające z wózków inwalidzkich mogą dostać się na trybuny obiektu za pomocą dwóch podjazdów, które mieszczą się przy wejściu głównym. Jeśli osoba niepełnosprawna potrzebuje pomocy przy wejściu na stadion bądź też przy zajmowaniu miejsca, to przed meczem może poinformować o tym klub, a ten wyznaczy odpowiednią osobę do zaopiekowania się niepełnosprawnym. Ponadto klub oferuje darmowe karty wstępu dla osób niepełnosprawnych. O darmowe wejście na stadion może starać się osoba z aktualnym orzeczeniem lekarskim o niepełnosprawności.

Miasto stara się także o to, aby ośrodki edukacji były dostosowane do osób niepełnosprawnych. Obecnie na terenie Częstochowy funkcjonują:

- a) przedszkola integracyjne, których dzieci mają zapewnioną opiekę psychologa, muzykoterapeuty, logopedy i rehabilitanta ruchowego:
 - Miejskie Przedszkole Integracyjne nr 43,
 - Miejskie Przedszkole Integracyjne nr 35,
- b) szkoły podstawowe z oddziałami integracyjnymi (nr 17, 31, 48, 53),
- c) gimnazja z oddziałami integracyjnymi (nr 8, 12, 18),
- d) szkoły specjalne oraz specjalne ośrodki szkolno-wychowawcze²⁸.

²⁸ www.czestochowa.pl/niepelnosprawni [18.06.2013].

Podczas przejścia przez jezdnię na bardziej ruchliwych drogach, każda osoba niewidoma bądź niedowidząca jest informowana o tym, że może przejść poprzez sygnał oznaczający, iż obecnie zapalone jest zielone światło.

Dużą przeszkodą jest także dostosowanie budynków mieszkalnych do osób niepełnosprawnych. Co prawda miasto, na podstawie wniosków mieszkańców, stara się dostosowywać miejsca zamieszkania do ich potrzeb, lecz często ze względów technicznych jest to niemożliwe. W takich przypadkach zamyka się drogę do samodzielności osobie niepełnosprawnej. Ponadto wiele sklepów czy banków w Częstochowie nie posiada pochylni, dzięki której osoby na wózku mogłyby dostać się do środka samodzielnie. Jednak w tej kwestii miasto musi liczyć na przychylność mieszkańców czy też właścicieli lokali, gdyż obecnie żadne prawo nie nakazuje przystosowania prywatnych nieruchomości dla osób niepełnosprawnych.

4.2. Gliwice

W Gliwicach realizowany jest Miejski Program Działań na Rzecz Osób Niepełnosprawnych. Jego celem jest kreowanie społecznych, zawodowych oraz materialnych warunków poprawy i podniesienia jakości życia mieszkańców Gliwic oraz ograniczenie zjawiska ich wykluczenia społecznego²⁹. W ostatnich latach miasto sukcesywnie likwiduje bariery architektoniczne w szkołach specjalnych i przedszkolach integracyjnych. Wszystkie te palcówki są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych – posiadają podjazdy, specjalistyczne windy, toalety dla niepełnosprawnych czy sprzęt rehabilitacyjny³⁰. W Gliwicach działa Powiatowa Społeczna Rada do Spraw Osób Niepełnosprawnych. Jest ona organem opiniodawczo-doradczym, a jej zadania to:

- a) inspirowanie przedsięwzięć mających na celu:
 - integrację zawodową i społeczną osób niepełnosprawnych,
 - realizację praw osób niepełnosprawnych,
- b) opiniowanie projektów programów działań na rzecz osób niepełnosprawnych,
- c) ocena realizacji programów,
- d) opiniowanie projektów uchwał i programów przyjmowanych przez Radę Miejską w Gliwicach pod kątem ich skutków dla osób niepełnosprawnych³¹.

²⁹ *Miejski Program Działań na Rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2008-2013*, Gliwice 2008, s. 21.

³⁰ *Sprawozdanie z realizacji miejskiego programu działań na rzecz osób niepełnosprawnych w 2011 r.*, Gliwice 2012, s. 9-19.

³¹ <https://gliwice.eu/dla-mieszkanow/informator-dla-niepelnosprawnych/spoleczna-rada-do-spraw-osob-niepelnosprawnych> [12.05.2013].

Miasto Gliwice współpracuje także z wieloma organizacjami pozarządowymi, udzielając im różnego rodzaju dotacji. Jednym z ważniejszych aspektów przystosowania miast do osób niepełnosprawnych jest możliwość przemieszczania się przez te osoby. W Gliwicach na wszystkich 44 liniach obsługiwanych przez PKM Gliwice Sp. z o.o. zdecydowana większość autobusów kursujących na terenie miasta oraz w jego okolicach jest autobusami niskopodłogowymi, dostosowanymi do osób niepełnosprawnych. Gliwice należą do Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, dlatego też z inicjatywy KZK GOP na terenie miasta wprowadzono nowe oznaczenia nazw przystanków na wiatkach i słupach (silnie kontrastujące – biała, wyraźna, bezszeryfowa czcionka na ciemnym, granatowym tle) oraz czytelne i widoczne rozkłady jazdy. Dodatkowo zawarto wymogi udźwiękowania informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdów w każdym przetargu na obsługę linii, co spowodowało, że we wszystkich nowych autobusach kursujących w Gliwicach rozbrzmiewa informacja pasażerska³². Gliwice realizują także projekt, który ma na celu m.in. zwiększenie dostępności przestrzeni miejskiej dla osób niepełnosprawnych. Projekt ten jest unikatowy w skali kraju i polega na zmianie kolorystyki oświetlenia ulic, parków, skwerów, obiektów budowlanych oraz obiektów małej infrastruktury w mieście. Nowa koncepcja oświetlenia przydziela poszczególnym obszarom Gliwic odpowiednie temperatury barwowe, aby ułatwić ich czytelność, orientację oraz nadać im indywidualny charakter. Na białe oświetlone są główne trakty komunikacyjne, natomiast podrzędne ulice – na żółto. Należy dodać, że oświetlenie to odznacza się niezawodnością i oszczędnością³³. Jest to udogodnienie dla osób ze ślepotą zmierną.

Wraz z budową inteligentnego systemu zarządzania ruchem ulicznym zdecydowana większość sygnalizacji świetlnej jest wymieniana na bardziej widoczne i lepiej czytelne. Miasto Gliwice realizuje także usługi transportowe dla osób niepełnosprawnych dofinansowane ze środków budżetu miasta. Niepełnosprawni mieszkańcy Gliwic z ograniczoną możliwością poruszania się mogą korzystać z przystosowanego do ich potrzeb transportu. Pierwszeństwo w przewozach mają osoby niepełnosprawne ruchowo, poruszające się na wózkach inwalidzkich. Przewozy realizowane są w dni powszednie w godzinach od 6:00 do 24:00, z przerwami od godziny 6:10 do godziny 8:00 oraz od 13:50 do godziny 16:00, gdy odbywa się transport dzieci do i ze szkół, oraz w soboty, niedziele

³² <http://www.moimioczami.pl/2013/01/dostepny-transport-kluczem-do-rehabilitacji-spoecznej-i-zawodowej-osob-niepelnosprawnych/> [12.05.2013].

³³ http://gliwice.gazeta.pl/gazetagliwice/1,95519,11930684,W_Gliwicach_zmieni_sie_kolorystyka_oswietlenia_ulic.html [12.05.2013].

i święta w godzinach od 6:00 do 24:00 w zależności od wcześniej zgłoszonych potrzeb. Niepełnosprawny, który korzysta z usługi przewozu jest zobowiązany do posiadania przy sobie i okazania kierowcy pojazdu dokumentu, który potwierdza jego niepełnosprawność. Usługa przewozu wykonywana jest na terenie Gliwic oraz w uzasadnionych przypadkach na terenie aglomeracji śląskiej. Osoby niepełnosprawne wnoszą następujące opłaty za transport:

- opłata początkowa – stała – 2,30 PLN,
- opłata za 1 km w I strefie (centrum miasta) – 1,70 PLN,
- opłata za 1 km w II strefie (obrzeża miasta) – 2,50 PLN,
- opłata za 1 godzinę postoju – 17,00 PLN³⁴.

Pozostałą należność do obowiązującej stawki dopłaca Miasto Gliwice.

Od kilku lat w Gliwicach remontowane są chodniki oraz obniżane krawężniki przy przejściach dla pieszych, co ułatwia poruszanie się pieszym. Dodatkowo w mieście wykonano podjazd dla wózków w schronisku dla zwierząt oraz zainstalowano zestawy zabawowe dla dzieci niepełnosprawnych na 4 placach zabaw: na Skwerze Nacka, przy ul. Planetarnej, przy ul. Gagarina oraz przy ul. Derkacza³⁵. Aby zwiększyć dostęp osób niepełnosprawnych do informacji, na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Gliwicach (www.gliwice.eu) od 2010 roku istnieje zakładka poświęcona tematyce niepełnosprawności – „informator dla niepełnosprawnych”. W zakładce tej można znaleźć informacje o:

- programach działań na rzecz osób niepełnosprawnych,
- aktach prawnych związanych z tematyką niepełnosprawności,
- jednostkach miejskich, organizacjach pozarządowych i innych instytucjach zajmujących się pomocą osobom niepełnosprawnym,
- aktualnościach z różnych sfer życia osób niepełnosprawnych,
- podstawowych prawach osób niepełnosprawnych (np. z zakresu dostępu do edukacji, rynku pracy, pomocy społecznej, zasiłków i świadczeń związanych z niepełnosprawnością, rehabilitacji fizycznej, orzekania o niepełnosprawności),
- programach i konkursach organizowanych przez inne instytucje np. PFRON,
- serwisach internetowych poświęconych problematyce niepełnosprawności³⁶.

W Gliwicach pod koniec listopada 2012 roku wprowadzono specjalny telefon alarmowy straży miejskiej w Gliwicach, na który niesłyszący mogą wysyłać sms, co jest dla nich ułatwieniem i udogodnieniem.

³⁴ <https://gliwice.eu/dla-mieszkancow/informator-dla-niepelnosprawnych/transport-dla-niepelnospraw> [13.05.2013].

³⁵ *Sprawozdanie z realizacji miejskiego programu...*, op. cit., s. 51.

³⁶ *Ibidem*, s. 6.

Z powodu istniejących barier architektonicznych w Powiatowym Urzędzie Pracy od maja 2011 roku działa system umawiania klienta z Konsultantem ds. Osób Niepełnosprawnych na parterze Urzędu Miejskiego w Gliwicach³⁷. Miasto Gliwice aktywnie promuje także bezpłatną infolinię „Ulotka Audio”, która udostępnia treść ulotek farmaceutycznych w wersji dźwiękowej. Infolinia ta jest przeznaczona dla osób niewidomych i słabowidzących. Infolinia działa 24 godziny na dobę we wszystkie dni tygodnia.

Projektując stadion klubu piłkarskiego Piast Gliwice, pomyślano także o niepełnosprawnych. Nowo wybudowany obiekt ma specjalnie przystosowane 20 miejsc dla osób niepełnosprawnych oraz 20 miejsc dla ich opiekunów. Na terenie otaczającym stadion znajduje się także 10 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych.

Pomimo wyżej wymienionych działań podejmowanych przez miasto, w Gliwicach występuje jeszcze bardzo wiele barier dla osób niepełnosprawnych. Już samo wyjście z domu przysparza bardzo często wielu problemów, ponieważ niezwykle ciężko jest pokonać schody w klatce schodowej, zwłaszcza w budownictwie starego typu, gdzie brakuje windy czy podnośnika, a klatki schodowe są wąskie i kręte. Pomimo remontów w ostatnich latach, w mieście jest jeszcze wiele nierównych chodników z wysokimi krawężnikami. Wyremontowane chodniki nie posiadają oznaczeń w postaci płytek kierunkowych. Także na wielu przejściach dla pieszych brakuje wyraźnego oddzielenia chodnika od ulicy (np. inny kolor kostki brukowej tuż przy ulicy). Jest jeszcze wiele przejść dla pieszych, gdzie sygnalizacja świetlna nie jest wyposażona w dodatkowy sygnalizator dźwiękowy. W mieście nie ma żadnego przejścia dla pieszych, które posiada pas kierunkowy.

Istnieje także wiele sklepów, restauracji, banków czy kościołów, gdzie brakuje pochylni, a co za tym idzie wiele osób niepełnosprawnych nie może się tam w ogóle dostać, ponieważ wejście do budynku nie jest zlokalizowane na wysokości terenu. W mieście można zaobserwować, że niektóre podjazdy dla niepełnosprawnych są zastawione przez innych użytkowników, np. tablicą reklamową. Można także spotkać miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, do których dojazd jest ograniczony poprzez wysoki krawężnik, oraz zbyt wąskie miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. W dodatku zimą niektóre miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych służą ekipom odśnieżającym miasto za miejsce sypiania i zrzucania śniegu, w wyniku czego zmniejsza się jeszcze bardziej ich liczba. Nie wszystkie toalety miejskie w Gliwicach są przystosowane dla osób nie-

³⁷ Ibidem, s. 12.

pełnosprawnych. Niestety miasto to nie jest jeszcze bardzo dobrze przystosowane do osób niepełnosprawnych, pomimo podejmowanych inicjatyw oraz inwestycji. Gliwice, jak i większość dużych polskich miast na przestrzeni ostatnich lat poprawiło swoje przystosowanie dla osób niepełnosprawnych, jednak sytuacja nie jest jeszcze nawet zadowalająca i wciąż jest jeszcze wiele do zrobienia. Władze miast powinny pamiętać, że gdy miasto jest przystosowane dla osób niepełnosprawnych, zyskuje na swojej atrakcyjności i ma większe możliwości rozwoju.

Podsumowanie

Zaprezentowane przykłady działań dwóch miast Górnego Śląska wskazują na to, że kwestia dostosowania miast do potrzeb osób niepełnosprawnych nie jest związana z realizacją zadań o wyjątkowym stopniu złożoności czy też wysokich kosztach ich realizacji. Są to raczej działania zdroworozsądkowe i wynikające z wysokiej empatii decydentów, którzy wdrażając opisane rozwiązania, wykazali się większym stopniem solidarności społecznej oraz odpowiedzialności, niż pragmatyzmu wyborczego.

Bibliografia

- Barnes C., Mercer G., *Niepełnosprawność*, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2008.
- Główny Urząd Statystyczny, *Osoby niepełnosprawne oraz ich gospodarstwa domowe*, Warszawa 2012.
- http://gliwice.gazeta.pl/gazetagliwice/1,95519,11930684,W_Gliwicach_zmieni_sie_kolo_rystyka_oswietlenia_ulic.html
- <http://www.moimiozami.pl/2013/01/dostepny-transport-kluczem-do-rehabilitacji-spoecznej-i-zawodowej-osob-niepelnosprawnych/>
- <https://gliwice.eu/dla-mieszkanow/informator-dla-niepelnosprawnych/transport-dla-niepelnospraw>
- http://www.stat.gov.pl/gus/nsp_PLK_HTML.htm (dostęp 6.11.2013).
- <https://gliwice.eu/dla-mieszkanow/informator-dla-niepelnosprawnych/spoleczna-rada-do-spraw-osob-niepelnosprawnych>.
- Hulek A., *Rehabilitacja osób niepełnosprawnych w Polsce i za granicą w świetle przepisów prawnych*, Instytut Wydawniczy Związków Zawodowych, Warszawa 1981.
- Jasiak A., Swereda D., *Ergonomia osób niepełnosprawnych*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2005.
- Kawczyńska-Butrym Z., *Niepełnosprawność – specyfika pomocy społecznej*, Śląsk Wydawnictwo Naukowe, Katowice 1998.

- Kokot M., *Zagadnienia przewozu osób niepełnosprawnych w transporcie publicznym i prywatnym*, [w:] *Potrzeby osób niepełnosprawnych w warunkach globalnych przemian społeczno-gospodarczych*, tom II, red. H. Ochonczenko, M.A. Paszkowicz, Oficyna Wydawnicza „Impuls”, Kraków 2006.
- Kotus J., *Społeczne dylematy w przestrzeni miejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2005.
- Majer A., *Socjologia i przestrzeń miejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.
- Miejski Program Działań na Rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2008-2013*, Gliwice 2008.
- Mikielewicz R., *Defragmentacja miasta – „wydajność” przestrzeni miejskiej a jej percepcja*, Czasopismo Techniczne, z. 1. Architektura z. 1-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2007.
- Niepełnosprawni w województwie śląskim, [w:] <http://www.wup-katowice.pl>.
- Raport z wyników w województwie śląskim. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, Katowice 2012.
- Dorosłość, niepełnosprawność, czas współczesny, na pograniczach pedagogiki specjalnej*, red. K.D. Rzedzicka, A. Kobylańska, Impuls, Kraków 2003.
- Sprawozdanie z realizacji miejskiego programu działań na rzecz osób niepełnosprawnych w 2011r.*, Gliwice 2012.
- Stan Zdrowia Ludności Polski w 2009 r. (GUS 2011)*.
- Ustawa z dnia 29 listopada 1990 r. o pomocy społecznej, tekst jednolity (Dz. U. 1998 r., nr 64, poz. 414).
- www.czestochowa.pl/niepełnosprawni.
- Zabłocki J., *Psychologiczne i społeczne aspekty funkcjonowania osób niepełnosprawnych*, Wydawnictwo Żak, Warszawa 1992.
- Choroba, niepełnosprawność, cierpienie oraz postawy wobec nich – w teorii i w badaniach*, red. E. Zasepa, Wyd. Akademii Pedagogiki Specjalnej, Warszawa 2010.
- Zrałek M., *Bariery życiowe niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem barier architektonicznych*, [w:] *Niepełnosprawni w środowisku społecznym*, red. L. Frąckiewicz, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 1999.

DISABILITY-FRIENDLY CITY – MEASURES UNDERTAKEN BY CZESTOCHOWA AND GLIWICE

Summary

Modern cities are very impressive with their diversified and wide-open spaces – both public and private. Navigating through them, especially by those with mobility impairments, should be equally as important as exquisite land developments. Otherwise, the disabled are left unable to access that refined infrastructure. In order to address that cities are undertaking tangible measures aimed at increasing mobility of disabled city dwellers.