

## Manifest Federacji Kółeczkowej

---

Federacja Kółeczkowa jest otwartym ruchem stworzonym przez Fundacje, Stowarzyszenia i Mieszkańców Warszawy, którym bliska jest idea uniwersalnego projektowania miasta. Nazwa wywodzi się od sposobu poruszania się osób, które czują się częściowo wykluczone z prawa do swobodnego korzystania z przestrzeni miejskiej. Kółka łączą osoby z niepełnosprawnością poruszające się na wózkach, rodziców przewożących dzieci w wózkach, osoby starsze oraz rowerzystów.

Federacja Kółeczkowa apeluje o podjęcie debaty nad ustanowieniem podstawowych standardów dla otwartej przestrzeni miejskiej Warszawy, które będą podstawą dla stworzenia zasad (przeznaczonych dla służb miejskich) uniwersalnej przestrzeni miejskiej dostępnej dla wszystkich użytkowników.

Najważniejsze postulaty zostały zawarte w dziesięciu punktach, które uzupełniają zalecenia dostosowania podczas przygotowania przetargów budowlanych. Celem podjętego działania jest wprowadzenie rozwiązań, które na stałe umożliwią budowanie przestrzeni miejskiej w sposób otwarty dla wszystkich. Równocześnie wspólne działanie zmniejszy koszty ponoszone przez miasto w przypadku dostosowywania nowych inwestycji, o których nie pamiętano w fazie projektu i realizacji zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania.

### 10 postulatów Federacji Kółeczkowej

---

1. Postulujemy większą dbałość i kontrolę respektowania przepisów w zakresie kąta nachylenia podjazdów. Istniejąca infrastruktura powinna w tym zakresie zostać dostosowana do obowiązujących przepisów. Udogodnienia nie spełniające dzisiejszych standardów projektowania są bardziej szkodliwe niż pożyteczne, dlatego prosimy o uważną kontrolę i zmianę stosowanych wcześniej ułatwień na rozwiązania nowoczesne: np. wymiana rynien podjazdowych w ciągu schodów na podjazdy bądź windy.
2. Zastosowanie jednolitych komunikatów miejskiego systemu informacyjnego – zarówno dźwiękowych jak i wizualnych, np. napisów, strzałek, stosownych oznaczeń (podobna wysokość, kształt, jaskrawy kolor, itp.). Szczególnie dotyczy to:
  - a. sygnalizacji świetlnej
  - b. przestrzeni miejskiej
  - c. transportu publicznego

Zwracamy także uwagę na potrzebę powstania map transportowych z zaznaczeniem przystanków na których osoby z niepełnosprawnością nie mogą się wydostać z uwagi na utrudnienia architektoniczne. Prosimy także o udostępnienie informacji o niedostępnych przystankach za pośrednictwem map, schematów linii oraz rozkładów jazdy.

*Powinno się stosować jednolity system informacji przestrzennej - w przejściach podziemnych użytkownicy trącą rozeznanie i błędzą. Dobrze byłoby opracować jej wytyczne (widoczna kolorystyka, minimalny rozmiar czcionki itp.) a także wprowadzić uzupełniającą informację w języku angielskim. Szczególnie należy zwrócić uwagę na opracowanie jednolitych piktogramów, które będą łatwo interpretowane przez użytkowników*

3. Niestosowanie przycisków uruchamiających światła dla pieszych w centrum i tam gdzie jest podwyższone nasilenie ruchu pieszego, określone na podstawie wskaźnika ilościowego. Związane jest to z niemożliwością naciśnięcia przycisku przez niektóre osoby z niepełnosprawnością.
4. Wyraźne zaznaczenie krawędzi schodów i innych różnic terenu, np. żółtymi pasami lub płytami z wypustkami. Droga pieszego powinna być możliwie krótka, prosta i wolna od przeszkód takich jak kosze na śmieci czy słupki przystankowe stojące na środku wąskiej wysepki przystankowej.
5. Stosowanie rynien niemetalowych z podkładem antypoślizgowym w podjazdach i na schodach w celu poprawy bezpieczeństwa użytkownika. Jednocześnie dla wszystkich rynien metalowych należałoby zastosować jeden standard z zaleceniem ryflowania oraz dostosowania do różnego rozstawu oraz szerokości kół wózków. Wszystkie rynny powinny być odpowiednio umiejscowione i oznaczone w czytelny sposób dla osób niedowidzących. Rynny metalowe należy umiejscowić tak, by krawędzie rynny nie wystawały powyżej schodów.  
Podkreślamy, że rynny stosowane jako zjazdy dla wózków nie spełniają swojej funkcji. Rynny sprawdzają się jako prowadnice dla rowerów.
6. Zastąpienie podnośników rampami tam gdzie to jest możliwe. Postulujemy odejście od ułatwień mechanicznych na rzecz podjazdów i ramp nie wymagających konserwacji. Ten sposób poruszania jest łatwiejszy dla osób z nich korzystających i niezawodny (nieawaryjny), a jednocześnie dużo tańszy dla miasta w konserwacji.  
Tam, gdzie jest to możliwe, proponujemy zastąpienie przejść podziemnych, pochylni, wind i kładek przejściami w poziomie jezdni. Zalecamy także odejście od stosowania podnośników na rzecz wind.

7. Zastosowanie ujednoliconej wysokości chodników tak aby nie tworzyć niepotrzebnych utrudnień w postaci uskoków w poziomie chodnika. Dotyczy to również wejść do budynków, w przypadku gdy wejście do lokalu umiejscowione jest powyżej poziomu chodnika.
8. Umieszczanie kratki kanalizacyjnych (wpustów deszczowych) poza przejściami dla pieszych a także wyeliminowanie rynienek kanalizacyjnych (ścieków przykrawężnikowych) na przejściach. Należy rygorystycznie stosować minimalną wysokość krawężnika na podjazdach, szczególnie na przejściach dla pieszych. Przepisy budowlane sugerują wysokość 2 cm krawędzi podjazdów jednak docelowo należy dążyć do obniżenia tej wysokości przez wyprofilowanie podjazdu niwelując ograniczenia (zero centymetrów).
9. Doposażenie schodów w pochylnie a także likwidację utrudnień wynikających w niektórych przypadkach z poręczy przyschodowych. Ponadto należy zmodernizować miejsca, gdzie stosowane są ułatwienia w poruszaniu się osób z niepełnosprawnością, osób starszych i rowerzystów, które były odpowiednie w latach 60 XX w., a obecnie nie spełniają swoich funkcji.
10. Dźwigi powinny być przyjazne dla korzystających z nich osób, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnością, osób starszych, rodziców z dziećmi i rowerzystów. Z uwagi na problemy z otwieraniem drzwi należy zastosować czujniki automatycznego otwierania i wprowadzić standard windy, który umożliwi wjazd wózkami akumulatorowymi lub podwójnym wózkiem dziecięcym. Tam gdzie to możliwe kasety przywołujące windy powinny być umieszczone na oddzielnym słupku, w pewnym oddaleniu od windy ułatwiającym naciśnięcie przycisku przez osoby poruszające się na wózku.  
Dźwigi powinny być również przyjazne dla osób niewidomych (piętra powinny być oznaczone Brajlem i ogłaszane zapowiedziami głosowymi) i niewidzących (żółte opisy i żółta linia pięć centymetrów od drzwi). Właściwym byłoby wprowadzenie standardów przeciwdziałania wandalizmowi. Budowa wind w obszarach monitorowanych w strefach szczególnie nadzorowanych przez służby porządkowe przy parkingach strzeżonych, itp.; kampanie informacyjne.

## 10 dodatkowych propozycji

---

Ponadto Federacja Kółeczkowa postuluje rozważenie 10 poniższych zaleceń w celu stworzenia przestrzeni uniwersalnej, dostosowanej do wszystkich mieszkańców Warszawy.

1. W miejscach gdzie zapewnienie dostępności jest niemożliwe, zalecamy umieszczenie informacji o objeździe dla wózków.
2. W wybranych miejscach należy umożliwić wózkowiczom korzystanie z wjazdu na ulicę na podobnych zasadach, jak rowerzyści, tak aby nie musieli przejeżdżać przez niedostosowane do ich potrzeb przejścia pod- i naziemne. Umożliwi to dostosowanie w tani sposób wielu skrzyżowań w Warszawie.
3. Należy wyznaczyć miejsca dla osób z niepełnosprawnością na parkingach w taki sposób, aby można było wyjść od strony kierowcy na poziomie chodnika. Miejsca te powinny być wyznaczone inną kolorystyką. Zalecamy również wyrównanie parkingu dla OzN do wysokości chodnika na nowobudowanych i modernizowanych parkingach.
4. Mała architektura (latarnie, kosze, ławki) przy przystankach komunikacji miejskiej nie powinna być usytuowana w odległości mniejszej niż 1,5 metra od krawędzi chodnika z uwagi na potrzebę dojazdu osób na wózkach do środka transportu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na usytuowanie przeszkód w miejscu wyjścia z autobusu – obecnie często zdarza się, że nie można otworzyć rampy autobusowej dla osoby z niepełnosprawnością. Należy tak rozplanować małą architekturę miejską, by nie przeszkadzała w poruszaniu się osobom niewidomym, a wózkowicz mógł bezpiecznie przejechać.
5. Powinno się wyznaczyć miejsca na przystankach komunikacji miejskiej i zaznaczyć je żółtym kółkiem. Miejsca te będą wskazywały, że osoby tam stojące wymagają szczególnej uwagi ze strony kierowcy lub maszynisty kierującego pojazdem komunikacji miejskiej (osoby starsze, niedowidzące, itd.).
6. Należy podwyższyć krawężniki na przystankach zapobiegając wjeżdżaniu samochodów i równocześnie ułatwiając dostęp do pojazdów osobom poruszającym się na wózku lub z wózkiem. Należy zadbać aby wjazd wózkami do wagonów metra został również zagwarantowany dzięki rozwiązaniu gwarantującemu bezpieczeństwo (np. rampa).

7. Należy przestrzegać zasady ujednoczonej wysokości chodnika, szczególnie w przypadku wyjazdów z posesji. Chodnik nie powinien przecinać drogi tworząc sztuczne i niepotrzebne przeszkody. Podjazd to część chodnika i to kierowca powinien dostosować się do ruchu pieszego ( 3 cm próg nie jest barierą dla samochodu ale jest utrudnieniem dla wózkowicza)
8. Należy stworzyć katalog standardowych rozwiązań dla tymczasowych zmian, z uwagi na prowadzone prace budowlane, a każde odstępstwo powinno być zatwierdzone przez odpowiednie służby miejskie.
9. Szczególnie należy zwrócić uwagę na projektowanie tymczasowych przejść na czas przebudowy (szerokość, nawierzchnia), w sposób odpowiednio oznakowany dla widzących i niedowidzących itp.
10. Wskazanie procedury audytu projektów. Zdarza się, że faktycznie nie można dostosować przestrzeni w danym obszarze i wtedy zespół audytujący powinien mieć możliwość dopuszczenia indywidualnych, ale satysfakcjonujących rozwiązań.

Nie oczekujemy, że wskazane zalecenia staną się standardem z dnia na dzień. Proces trzeba będzie monitorować na bieżąco, szczególnie na początku. Chcemy, aby zmiany powinny być realizowane z uwzględnieniem konsultacji społecznych.