

**Ławki.** Wzdłuż jednej z najdłuższych ulic miejskich - ulicy Krzywoustego – generalnie brakuje ławek – w kierunku śródmieścia, po prawej stronie - jedna ławka stoi na wysokości McDonalda, druga przy przedszkolu za rondem. Czyli trasa prowadząca z cmentarza, aż do ulicy Zwycięstwa - posiada jedynie dwie ławki. Zniechęceni taką sytuacją seniorzy miast spacerować, bo czas na to pozwala i spacer byłby z pożytkiem dla zdrowia – wsiadają do autobusu.

Oczywiście mamy przystanki autobusowe z ławkami - niedaleko ZUSu i kolejny na wysokości Lidla lecz kolejna ławka przy przystanku znajduje się dopiero na wysokości szpitala.

Po drugiej stronie ulicy, po lewej idąc w kierunku centrum - ławki są jedynie na przystankach autobusowych. Od wiaduktu nie ma ani jednego miejsca do odpoczynku, które pojawia się dopiero na przystanku naprzeciwko Kupca.

W kierunku osiedla Sportowego od ulicy Krzywoustego idąc ulica Mieszka I - a więc na trasie do pływalni miejskiej, stadionu i wzdłuż terenów leśnych, rekreacyjnych – jedna ławka stoi przy skrzyżowaniu ulicy Kusocińskiego z ulicą Marusarzówny a druga gdzieś przypadkowo postawiona na zakręcie na wysokości budynku komunalnego.

Na osiedlu Sportowa np. przy ulicy Olimpijczyków – nie ma ani jednej ławki. Na ulicy Słupskiej – na trasie do urzędu skarbowego – ani jednej ławki. Aleja Wojska Polskiego – sytuacja podobna.

O niebo lepiej wygląda sytuacja na ulicy Zwycięstwa, gdzie ławeczki są rozmieszczone dość gęsto. Natomiast na Alei Niepodległości od ronda koło Kupca, w kierunku ul. Targowej i dalej – są jedynie trzy miejsca do odpoczynku (na wysokości targowiska).

Podobnie ma się na ulicy Kossaka, Alei Wolności, na ulicy Komuny Paryskiej, Topolowej czy w kierunku nowych osiedli mieszkaniowych, gdzie wiele osób starszych ma tam swoje domy albo mieszkają w tych rejonach ich dzieci i wnuki.

**Przystanki autobusowe** posiadają rozkłady jazdy umieszczone za wysoko i drukowane zbyt małą trzcionką utrudniającą dostęp do informacji o odjazdach. Są ponadto niezabezpieczone przed dewastacją a więc bardzo często nieczytelne.

**Przejścia dla pieszych** – ogólnie spełniają warunki, teoretycznie nie posiadają barier architektonicznych. To efekt przeprowadzonych remontów i modernizacji. Ale niejednokrotnie osoby poruszające się na wózkach albo chodzące przy pomocy balkoników mają problem z pokonaniem kilkucentymetrowej różnicy poziomu ulicy i chodnika. Jakość powierzchni chodników, które są albo nierówne albo z „pułapkami” czyhającymi na starszych, niedowidzących seniorów – jest dalece niezadawalająca

**Główny deptak miasta** – ulica Staromiejska wyposażona jest w ławki, które pozwalają na odpoczynek po trudnościach spowodowanych nierówną



nawierzchnią. Jednak wyrzucenie papierka do kosza na śmieci nie jest proste – wymaga powstania i podejścia do oddalonego od ławki śmietnika.

To nie dla szpilek ale dla osób starszych i dzieci nierówności tego deptaka są problemem. Brukowy deptak to pierwsza niedogodność wymieniana przez osoby starsze.

Zieleń a więc skwery i parki to miejsca, gdzie seniorzy szukają wytchnienia i spotykają się ze znajomymi lub chodzą na spacer z wnukami. Wg mnie stan istniejący skwerów czy zieleńców w mieście pozostawia wiele do życzenia. Mam nadzieję, że wprowadzany w życie program „Zielony Lębork”, zmieni sytuację. Jako radna i członek komisji strategii i rozwoju Rady Miasta pilnuję aby każdą koncepcję z kilkunastu opracowanych przez miasto - ocenić pod kątem dostępności dla seniorów i dzieci. Równie uważnie przyglądam się kwestii zieleni i jej utrzymania aby pieniądze wydane przez miasto na ten program nie zostały zmarnowane. Zielone przestrzenie dla osób starszych to bez wątpienia przestrzenie przyczyniające się do poprawy jakości życia. Najważniejsza przestrzeń publiczna – czyli Plac Pokoju moim zdaniem to najmniej przyjazne miejsce dla seniorów. Bez skrawka cienia, z częścią ławek bez oparc w dodatku brudnymi i lepкими, ze ścianą samochodów za plecami, bez zieleni, bo trudno nazwać te żelazne donice kwietnikami - nic nie zachęca do odpoczynku dla przyjemności, do spotkania ze znajomymi czy przyjaciółmi. Zieleń w sąsiedztwie, pod wielkimi starymi drzewami pełnymi ptaków – również odstrasza.

Samochody – to kolejny problemem w poruszaniu się w mieście, bo samochody zastawiają chodniki. Brak wieloletniego reagowania straży miejskiej rozzuchwalił kierowców, którzy wykorzystują każde miejsce do postawienia swych „czterech kółek”.

Budynki użyteczności publicznej i ich dostępność. Urzędy administracji publicznej nie posiadają wind. Owszem, są wyposażone w podjazdy dla wózków inwalidzkich ale załatwienie sprawy na kondygnacji powyżej parteru dla osób starszych jest utrudnione.

Każdy urząd pocztowy w Lęborku położony jest powyżej poziomu terenu. To miejsca, gdzie większość osób starszych płaci rachunki osobiście. Konia z rzędem, kto widział pracownika poczty, który zszedł po dzwonku do petenta, który chce załatwić sprawę, czy widział ktoś kogoś korzystającego z wyciągu krzeselkowego?

W ramach prowadzonej największej od wielu lat inwestycji, czyli budowy Lęborskiego Węzła Przesiadkowego nie pomyślano o tym aby zrealizować windę prowadzącą bezpośrednio z dworca do przejścia podziemnego a z niego na perony. Nowy odcinek prowadzący na ulicę Żeromskiego posiada nowe rozwiązanie ale wydostanie się z tunelu do dworca pozostało poza kręgiem zainteresowania. Z rowerem trzeba będzie po schodach, bo nie ma pochylni. Czasami mam wrażenie, że ci, którzy projektują nowe rozwiązania zapominają o tym, że sami będą w przyszłości w grupie seniorów i że doświadczą trudu dźwigania walizki czy po prostu pokonania kilku biegów schodów.



- powinny być stawiane na szczytach wzniesień, gdy droga prowadzi „pod górkę”,
- powinny być wyższe i koniecznie z oparciem, wykonane z drewna.

## 2. Ciągi piesze:

- należy zagwarantować płaskie chodniki, na żadnym odcinku różnica wysokości nie powinna przekraczać 2 cm (idealna jest całkowicie płaska nawierzchnia — standard zero centymetrów),
- ciągi piesze/chodniki powinny mieć minimum 2,5 metra szerokości, należy eliminować zbyt strome podjazdy i podejścia oraz różnice wzniesień,
- bruk nie jest dobrym materiałem do poruszania się dla osób starszych oraz niepełnosprawnych poruszających się na wózkach,
- przy projektowaniu ciągów pieszych należy uwzględnić potrzeby osób niedowidzących,
- integralnym elementem ciągów pieszych powinny być miejsca spotkań,
- należy zagwarantować dostęp do toalet w przestrzeni publicznej,
- przejścia dla pieszych (jeśli nie można ich przebudować) powinno być malowane farbą antypoślizgową,
- powinno wypracować się i wprowadzić standard przystanku autobusowego (m.in. przystanek musi być zadaszony i z zabudowanymi bokami, z wygodną ławką, podświetlonym i czytelnym rozkładem jazdy złożonym dużym krojem pisma, tablicą informacyjną o przystanku ustawioną w kierunku jazdy).

**„Najważniejszym jest zrozumienie, że starość nie stanowi zmniejszenia możliwości, ale ich zmianę”.**

Ludzie starsi chcą być wartościowymi członkami środowisk, w których mieszkają i umiejętnie kształtować swoją przestrzeń życiową, tylko w wielu przypadkach doświadczają niezrozumienia swych potrzeb. Nawarstwianie się przeszkód i niemożność ich pokonania implikuje w człowieku poczucie frustracji, zniechęcenie, a w ostateczności może prowadzić do bierności i zaniechania podejmowania prób jakiegokolwiek aktywności.

Aspekt przestrzenny, w debacie odnoszącej się do funkcjonowania ludzi starszych, nierzadko jest pomijany, a kwestie z tym związane zwykle są marginalizowane.

Wobec prognoz demografów konieczna jest odnowa miast, która będzie brała pod uwagę proces starzenia się społeczeństwa. Istotnym jest, aby niekorzystne konsekwencje przestrzenne zmieniać w korzyści płynące z odnowy miast.



Powstające duże sklepy, z multikinami, siłowniami to propozycje dla osób młodych. Duże przestrzenie bowiem dla osób starszych nie są miejscami komfortowymi, bo seniorzy często długo szukają sklepu, do którego chcieli wstąpić, źle znoszą duże skupiska ludzi oraz gubią się w licznych korytarzach i przejściach. Wiele udogodnień, które miały polepszyć bezpieczeństwo uczestników ruchu, w odniesieniu do osób w podeszłym wieku przynosi przeciwne efekty.

Przejścia podziemne i naziemne (kładki nad ulicami) w wielu przypadkach są niedostosowane do potrzeb starzejącej się populacji. Schody do nich prowadzące są bardzo strome, nie ma windy na wózki inwalidzkie, jeśli jest pochylnia, to często nie spełnia standardów, a uruchomić ją potrafi tylko osoba o dużej sile fizycznej.

Znaczna część polskich seniorów cieszy się dobrym stanem zdrowia, jednak zła infrastruktura może przyczyniać się do doznania kontuzji lub poważnych uszkodzeń ciała. Osoba starsza, która nie zauważy ubytków w nawierzchni, może się potknąć lub przewrócić, a w konsekwencji złamać nogę, rękę lub doznać innych obrażeń. Okres rekonwalescencji po złamaniach w wieku podeszłym jest długi, a w skrajnych przypadkach złamania kończyn mogą spowodować śmierć.

Bariery architektoniczne i techniczne nie tylko utrudniają seniorom pełne uczestnictwo w życiu społecznym, ale również stanowią poważne zagrożenie dla

I właśnie pod tym kątem, pod kątem dostępności 60+ oceniłam nasze miasto.

Lębork jest miastem, które ze względu na swoją wielkość, wg normatywów urbanistycznych, należy do miast przyjaznych, bowiem czas dojścia pieszego z niemal każdego osiedla do centrum wynosi 15 minut. Jednak jest to czas liczony dla młodych i dojrzałych w pełni sił osób w wieku produkcyjnym.

Czy jest to jednak miasto przyjazne ludziom w podeszłym wieku poruszającym się pieszo. I tu już pojawiają się wątpliwości.

Dokonałam analizy dostępności instytucji publicznych, placów i skwerów, ulic, chodników i przystanków autobusowych, dworca, przejść dla pieszych i urzędów w celu sporządzenia, umownie nazywanej „Mapy barier architektonicznych”

„Mapa Barier Architektonicznych” nie ma być planem miasta wiszącym na jakiejś ścianie z powbijanymi kolorowymi szpilkami wskazującymi lokalizację konkretnych barier. Stanowiąc źródło wiedzy na temat tego, co jest w naszym mieście do poprawienia w zakresie infrastrukturalnym oraz stać się narzędziem pomocnym w podejmowaniu decyzji związanych z ustalaniem priorytetów w zakresie modernizacji tejże infrastruktury.



**Chciałabym , korzystając z okazji wspomnieć o szczególnie mi bliskim problemie mieszkalnictwa dla seniorów.**

**Ankieta CBOS z 2015 roku pokazuje, jak osoby dorosłe chciałyby żyć w okresie starości:**

- Chcę mieszkać we własnym mieszkaniu, korzystając z doraźnej pomocy osób bliskich – rodziny, przyjaciół, sąsiadów (66%);
- Chcę dzielić mieszkanie z dziećmi, wnukami lub dalszą rodziną (12%);
- Chcę mieszkać we własnym mieszkaniu, mając opłaconą przez siebie opiekę (9%);
- Chcę mieszkać we własnym mieszkaniu, korzystając z bezpłatnej pomocy (3%);
- Chcę zamieszkać w państwowym domu spokojnej starości (2%);
- Chcę mieszkać z inną starszą osobą lub osobami celem wzajemnej pomocy (1%);
- Chcę zamieszkać prywatnym domu spokojnej starości (1%);
- Chcę wynająć komuś obcemu pokój lub część mieszkania w zamian za opiekę (-);
- Inne rozwiązania (1%);
- Nie mam zdania, nie zastanawiałem (-am) się nad tym (4%).

**Z badania wynika, że około 90% ludzi chciałoby na starość pozostać we własnych mieszkaniach, część trafi do swoich rodzin czy ośrodków opieki.**

**Te ostatnie rozwiązania nie muszą być koniecznością, o ile seniorzy będą mogli skorzystać z nowych mieszkań – nawet mniejszych, lecz odpowiednio wyposażonych, znajdujących się w znajomej okolicy, dających seniorom możliwość skorzystania z pomocy wykwalifikowanych specjalistów, tj. opiekunów, animatorów czy lekarzy.**

**W celu dłuższego zachowania samodzielności i poprawienia komfortu życia seniorzy są w stanie zrezygnować z użytkowania dotychczasowych lokali czy domów – często za dużych i tym samym o wysokich kosztach eksploatacji, utrudniających swobodne przemieszczanie się, wymagających dużej pracy własnej w celu utrzymania porządku w mieszkaniach czy domach, czego efektem jest mniejsza ilość czasu, który można by przeznaczyć na aktywność społeczną poza czterema ścianami.**

**Mieszkania, wbrew pozorom, w dużej mierze nie zapewniają dostatecznego komfortu na starość i są zbyt drogie w eksploatacji. Dla grupy wiekowej osób 70 czy 80+ należy zatem zacząć tworzyć nowe warunki mieszkaniowe.**

**W 2030 roku będzie w Polsce aż 2,74 mln osób samotnych powyżej 65. roku życia, w tym 887 tys. w wieku powyżej 80 lat. Łącznie seniorów będzie około 9 mln.**

**Ze skali gwałtownie narastającego problemu można wnioskować, że właściwie cały nowotworzony zasób mieszkaniowy winien być kierowany na zaspokajanie potrzeb osób starych.**

**Tak jednak nie jest.**

**Każde mieszkanie może być kiedyś użytkowane przez osoby starsze, czasem niepełnosprawne. Należy zatem zacząć budować lokale i budynki spełniające wszystkie zasadnicze potrzeby seniorów.**

**Człowiek przebywa w mieszkaniu większość swojego życia. Osoba starsza, w skali dobowej, przebywa w nim znacznie dłużej niż osoby pracujące. Dlatego też budynek**



będący zasadniczym środowiskiem życia powinien być zawsze sprzyjający życiu także osób starszych, naturalnie mniej sprawnych, bez konieczności zasadniczych przeróbek lub wręcz opuszczenia go w późniejszym okresie życia, którzy mają jako taki dochód i zostawiają przecież w nich swoje pieniądze.

Dotychczasowe budownictwo specjalistyczne (tj. dom seniora Magnolia) projektowane dla ludzi starszych posiada, moim zdaniem, wiele wad. Jedną z najważniejszych jest pozbawianie tych ludzi zwykłych kontaktów z sąsiadami czy znajomymi – czynnymi zawodowo, z młodzieżą oraz dziećmi. Prowadzi to do budownictwa chronionego tylko dla osób starszych – powstają „senioralne oazy spokoju” wg mnie „senioralne getta”.

Propozycją, która winna szczególnie zainteresować inwestorów to tworzenie budynków integrujących ludzi starych z pozostałymi grupami wiekowymi. Seniorzy mogliby stanowić około 50% mieszkańców, żyjąc – obok rodzin z małymi dziećmi – na parterze i pierwszych piętrach takich budynków. Zaznaczyć jednak trzeba, że pewne grupy seniorów nie potrzebują specjalistycznych rozwiązań – nie wymaga ich grupa osób w wieku 55-75 lat, wciąż sprawnych, samodzielnych, chętnych do różnych inicjatyw i działań. Trzeba jednak pamiętać, że i oni mogą trafić do grupy wymagającej większego wsparcia również w zakresie opieki w zajmowanych mieszkaniach.

Oznacza to, że właściwe byłoby przeznaczanie mieszkań dla seniorów na parterze, wyposażonych w małe ogródki, a mieszkań na piętrze - w balkony zapewniające ich realne użytkowanie – o minimalnej wielkości 180×180 cm. Obok takich domów można wykonać zielone ogrody a przede wszystkim wyposażyć w windy zapewniające do mieszkań sprawny dostęp. Chętnie korzystaliby z niej zarówno seniorzy, jak i matki z dziećmi w wózkach czy osoby niepełnosprawne mieszkające na wyższych kondygnacjach.

W takich domach wspomagających integrację życie może być pozbawione wielu problemów i znacznie przyjemniejsze dla mieszkańców. Wspólne zamieszkiwanie różnych wiekowo grup społecznych jest realne a przede wszystkim ekonomiczne.

W naszym mieście są zaledwie jeden lub dwa budynki wyposażone w windy. Przepis, przepisem ale wyposażenie budynków mieszkalnych w windy powinno stać się standardem. Pieniądze lub na ich brak, na który powołują się inwestorzy tacy jak miasto, spółdzielnia mieszkaniowa, towarzystwo budownictwa społecznego czy deweloperzy – to nie wszystko. Jestem przekonana, że te nowe mieszkania zyskałyby na atrakcyjności, gdyby posiadały dźwigi osobowe.

W Łęborku jest coraz mniej wolnych przestrzeni pod zabudowę.

Dlatego pilnie trzeba dokonać analizy istniejących zasobów, przeprowadzić sondaż i zorientować się w realnych potrzebach. Może zamiast budowy nowych apartamentowców należy budować domy dla seniorów a pozyskane od nich duże mieszkania zasiedlić młodymi, rozwojowymi rodzinami. Uważam, że ten kierunek myślenia powinien kierować polityką mieszkaniową miasta.

Rekomenduję zatem wprowadzenie szczegółowych standardów przestrzeni publicznej przyjaznej dla seniora.

#### **1. Miejsca do siedzenia:**

- powinny być stawiane w małych odległościach od siebie przy ciągach pieszych,



**Zmiany architektoniczne i techniczne przysługują się wszystkim grupom wiekowym.**



## **Progi i Bariery - przestrzeń miejska Lęborka dla seniora- /załącznik nr 2 /**

**Liczne bariery utrudniają seniorom podejmowanie aktywności społecznej oraz ograniczają prawidłowe funkcjonowanie w środowisku zamieszkania.**

**Projektowanie z perspektywą 60+ oznacza, że każda przestrzeń, w każdej skali powinna być przez pryzmat starzejącego się społeczeństwa zaprojektowana.**

**Zgodnie z interpretacją Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych:**

- **bariery architektoniczne to wszelkie utrudnienie występujące w budynku i w jego najbliższej okolicy, które ze względu na rozwiązania techniczne, konstrukcyjne lub warunki użytkowania uniemożliwiają lub utrudniają swobodę ruchu osobom niepełnosprawnym,**
- **bariery techniczne to przeszkody wynikające z braku zastosowania lub niedostosowania, odpowiednich do rodzaju niepełnosprawności, przedmiotów lub urządzeń. Likwidacja tych barier powinna powodować sprawniejsze działanie osoby niepełnosprawnej w społeczeństwie i umożliwić wydajniejsze jej funkcjonowanie,**
- **bariery w komunikowaniu się to ograniczenia uniemożliwiające lub utrudniające osobie niepełnosprawnej swobodne porozumiewanie się i/lub przekazywanie informacji. Pomimo iż zaprezentowane definicje uwzględniają tylko osoby niepełnosprawne, należy zaznaczyć, że seniorzy również doświadczają tych utrudnień. Starość bowiem związana jest ze spadkiem sprawności fizycznej, co wiąże się z tym, że część osób starszych cierpiących na dysfunkcje ruchu ma problemy z poruszaniem się.**

**Polskie miasta posiadają wiele barier architektonicznych utrudniających funkcjonowanie seniorów. Niedogodności związane z infrastrukturą wpływają na zakres i rodzaj działań podejmowanych przez ludzi starszych. Lębork nie jest w tym odosobniony.**

**Większość rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych powstało z myślą o zdrowej części społeczeństw. Obecnie nowo realizowane budownictwo uwzględnia potrzeby starzejących się grupy społecznej ale jednak wg mnie w niedostateczny sposób. Znaczna jednak część budynków w Polsce pochodzi z lat 60. i 70., kiedy nie przywiązywano zbyt wielkiej uwagi do zagospodarowania budynków do potrzeb ludzi starszych czy niepełnosprawnych. We wszystkich np. w naszym mieście - brak windy. Stare budownictwo staje się zmorą dla osób starszych, które borykając się z własną obniżoną sprawnością fizyczną natrafiają na wiele utrudnień architektonicznych. Pozostają uwięzieni w swoich mieszkaniach mieszczących się na III i IV kondygnacji.**



Chcąc uzyskać taki kompleksowy ogląd sytuacji, nie wystarczy to, co zrobiłam na potrzeby dzisiejszej konferencji, trzeba bowiem przeprowadzić dalsze terenowe badanie naszego miasta. A każdą ze zdiagnozowanych barier - sfotografować, zmierzyć, opisać, a następnie wprowadzić do bazy danych.

Trzeba skupić uwagę na tych elementach infrastruktury, na stan czy kształt których my jako mieszkańcy mamy (lub przynajmniej teoretycznie możemy mieć) jakikolwiek wpływ. Oznacza to, że zakresem badania nie mogą być objęte np. lokale gastronomiczne pozostające w gestii prywatnych właścicieli czy najemców.

Chociaż wg mnie w tym obszarze właściciele prywatnych sklepów, restauracji i punktów usługowych bardzo szybko zareagowali na potrzeby i wymagania seniorów.

Tak więc badaniem albo jak kto woli – rekonesansem - objęłam: szlaki komunikacyjne (ulice, chodniki, skwery i place), przejścia dla pieszych, przystanki autobusowe i kolejowe oraz publicznie dostępne urządzenia elektroniczne (takie jak np. bankomaty, automaty biletowe).

Te informacje po konferencji powinny być przekazane jednostkom odpowiedzialnym za utrzymanie i modernizację infrastruktury miejskiej, dla których mogą być pomocne przy planowaniu działań pozostających w ich kompetencjach. Informacje zawarte w „Mapie” powinny zostać wykorzystane m.in. przy przygotowaniu dokumentacji przetargowej na np. modernizację sieci przystanków autobusowych.

Bo ulice to przestrzeń publiczna więc ulice obszaru całego miasta powinny uzyskać status przestrzeni publicznej wysokiej jakości. Miejska ulica to nie tylko arteria komunikacyjna. Pełni także funkcję „przestrzeni kulturowej” – miejsca przebywania mieszkańców, robienia zakupów, spacerowania i spędzania czasu. W związku z powyższym, drożność i przepustowość ulic nie powinny być traktowane jako główne parametry ich jakości.

Przestrzeń publiczna musi mieć ponadto swojego gospodarza odpowiedzialnego za aktywność w przestrzeni, za tereny zielone, czystość miejsc do siedzenia.

Specyficzne potrzeby osób starszych, chodzących wolniej i potrzebujących częstszych odpoczynków, słabiej widzących i słyszących należy uwzględnić przy projektowaniu wszystkich elementów przestrzeni publicznej — zarówno tych przeznaczonych do wypoczynku i rekreacji, jak i tych przeznaczonych do codziennego poruszania się po mieście.

Mieszkam od lat w tzw. dzielnicy „Zatorze” a więc od tamtego rejonu miasta rozpoczęłam. Przedstawione przeze mnie przykłady są, jestem o tym przekonana, niekompletne, dlatego zwracam się z prośbą aby po konferencji kontaktowali się Państwo z Gminną Radą Seniorów lub bezpośrednio ze mną poprzez FB i uzupełnili naszą wiedzę na przedstawiany temat.