

WSZECHDOSTĘPNY

RYBNIK



OD AUTORKI

Celem mojej pracy, jest analiza przestrzeni publicznej w Rybniku pod kątem równej dostępności dla każdego z użytkowników.

Na przykładzie drogi z Placu Wolności - głównego punktu komunikacyjnego w Śródmieściu do Urzędu Miejskiego odpowiadam na pytanie:

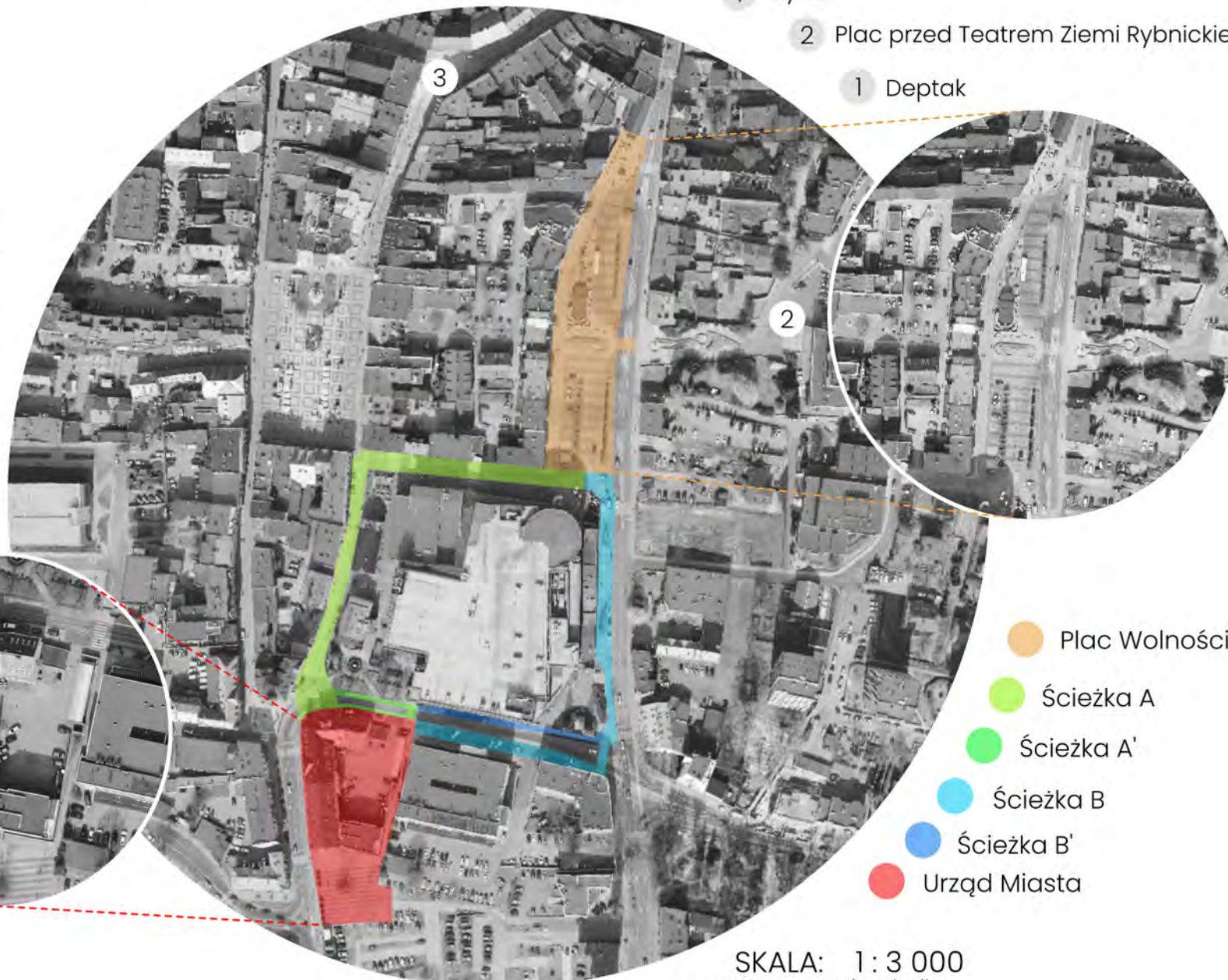
Co według mnie jest kluczowe dla poprawy jakości życia w moim mieście.

Zaproponowane rozwiązania można nie tylko zastosować na analizowanym obszarze, ale również przenieść bezpośrednio na pozostałe obszary od centrum, po każdą z dzielnic.

Wszelkie fotografie wykorzystane w niniejszej pracy,
pochodzą z zasobów własnych
oraz strony internetowej unsplash.com,
która udostępnia fotografie na podstawie ogólnej licencji publicznej.



SZKIC SYTUACYJNY GRANICE OPRACOWANIA



1 Rynek

2 Plac przed Teatrem Ziemi Rybnickiej

1 Deptak

Plac Wolności

Ścieżka A

Ścieżka A'

Ścieżka B

Ścieżka B'

Urząd Miasta

SKALA: 1 : 3 000
mapy: www.rsip.rybnik.eu

PLAC WOLNOŚCI

Plac Wolności w Rybniku jest jednym z kluczowych węzłów komunikacyjnych na mapie miasta.

Trójstanowiskowy przystanek obsługuje 25 z 44 linii autobusowych, z czego na 21 trasach kursy odbywają się równolegle w dwie strony.

Grafika z prawej strony przedstawia zdjęcie satelitarne węzła. Wyróżniona kolorem powierzchnia to obszar przeznaczony do poruszania się pieszych.

Plac kształtują dwie nawierzchnie – kostka brukowa łupana, o wysokiej nieregularności oraz płyty granitowe.

Obszar przeznaczony dla pieszych wynosi w przybliżeniu 3025 m², z czego 565 m² stanowi nawierzchnia z płyt granitowych.



100% całego taboru stanowią autobusy przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.



utwardzenie z płyt granitowych

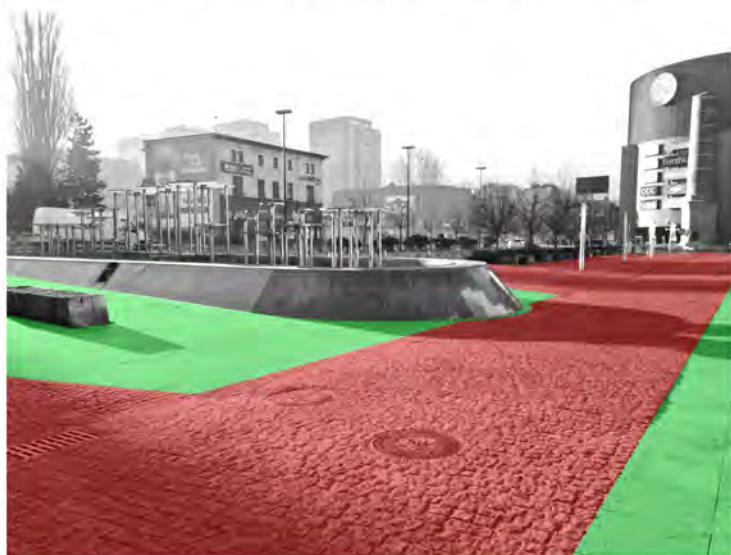
utwardzenie z kostki brukowej

Powierzchnia przystosowana do poruszania się osób z niepełnosprawnościami, na rowerze, z wózkiem czy na szpilkach stanowi jedynie 18,68% całej powierzchni placu.

Pas o szerokości *jednego metra* (potocznie zwany *szpilkostradą*), wykonany z płyt granitowych został wprowadzony w 2016 roku jako udogodnienie dla osób poruszających się na wózkach, o kółkach, z wózkami, na rowerach czy na szpilkach.

Na lewo. Widok na fontannę, w kierunku centrum handlowego.

Główną barierą jest brak połączenia pomiędzy szpilkostradą a otwarceniem wokół fontanny, prowadzącego do przejścia dla pieszych w kierunku teatru.



KLUCZOWE BARIERY



Fot. 1.1. Nawierzchnia przystanków wykonana jest z kostki brukowej o wysokiej nieregularności.



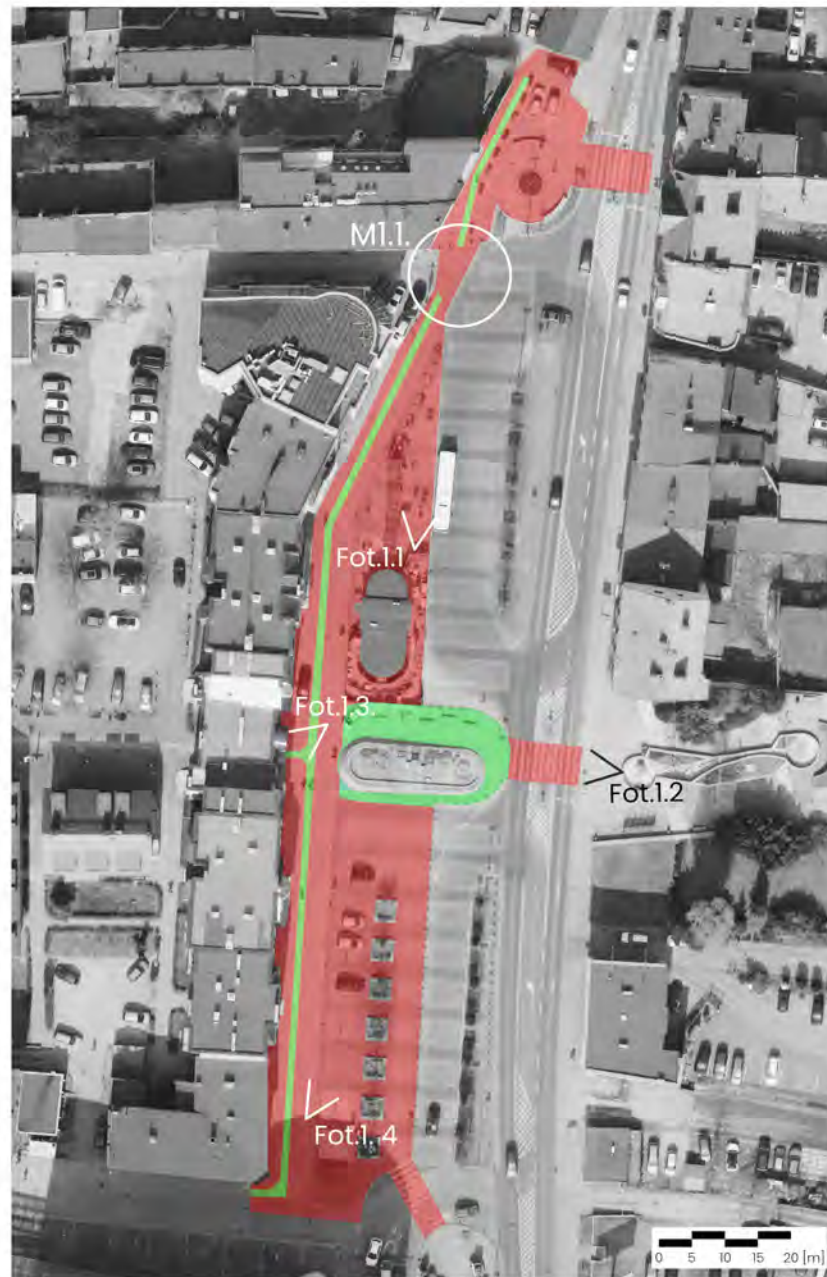
Fot. 1.2. Przejścia dla pieszych prowadzące na Plac Wolności są niedostosowane do potrzeb osób niewidomych.



Fot. 1.3. Chodnik z płyt granitowych, został przerwany przez zagłębienie odpływu liniowego. Przerwanie ciągłości chodnika na odcinku oznaczonym symbolem M1.1.



Fot. 1.4. Miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami (8 miejsc postojowych) znajdują się w strefie wybrukowanej kostką.



ROZWIĄZANIA

Kostka brukowa jest elementem stale towarzyszącym przestrzeni Placu Wolności, kształtuje charakter miejsca. W związku z tym, nie można jej wymienić na dłuższe, gładkie płyty. Rozwiązanie: wymiana kostki łupanej na ciętą, o gładkim kształcie i mniejszych przerwach.



Poszerzenie chodnika z płyt granitowych do szerokości 2 metrów, dzięki czemu ruch w dwóch kierunkach będzie się odbywał bezkolizyjnie, w szczególności podczas mijania się osób poruszających się na wózkach, z dziećmi w wózkach, na rowerach. Połączenie nawierzchni wokół fontanny ze "szpilkostradą".



Wprowadzenie systemu faktur ułatwiających poruszanie się osobom niewidomym - faktury ostrzegawcze, uwagi i informacji oraz kierunkowe. Głównie przy przejściach dla pieszych oraz na stanowiskach przystankowych.



Wprowadzenie informacji dźwiękowej informującej o nadjeżdżających liniach autobusowych. Oznaczenia stanowisk alfabetem Braille'a.

Wprowadzenie parkingów dla rowerów.



Z PUNKTU X, DO PUNKTU Y

Wyróżnione zostały dwie trasy, którymi możemy najszybciej dotrzeć z punktu X - Placu Wolności, do punktu Y - Urzędu Miasta (pomijając trasę przez galerię handlową)

Ścieżka A

Pierwsza trasa prowadzi przez ulicę Rynkową, Zamkową oraz w odnodze A' ulicę Bolesława Chrobrego.

Trasa ta wykonana jest z dobrej jakości bruku, o równej fakturze, w trakcie analizy nie stwierdzono barier. należy zwrócić uwagę na przejście dla pieszych przy UM.



Widok na ulicę Rynkową



Widok na ulicę Zamkową

Ścieżka B

Druga trasa prowadzi przez 3 Maja oraz Bolesława Chrobrego.

Trasa prowadzi chodnikiem przy drodze, którego stan techniczny stwarza widoczne bariery, przedstawione w dalszej analizie.



Widok na ulicę 3 Maja



Widok na ulicę Bolesława Chrobrego



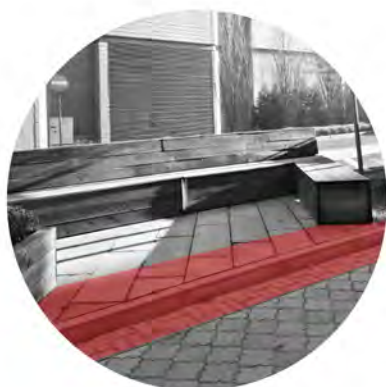
KLUCZOWE BARIERY



Fot. 2.1. Elementy infrastruktury technicznej umiejscowione na środku chodnika z wypunkleniem ponad nawierzchnię.



Fot. 2.2. Zły stan techniczny krawężników we wjazdach do wnętrza pomiędzy budynkami.



Fot. 2.3. Mała architektura usytuowana na wyniesieniu bez łagodnego przejścia między zmiennymi poziomami.



Fot. 2.4. Wstawki kostki brukowej o wysokiej nieregularności na całej szerokości chodnika



ROZWIĄZANIA

Poprawa bezpieczeństwa poprzez zamianę pasów ruchu dla rowerów na ścieżki rowerowe - wprowadzenie separatorów ruchu, pasów zieleni.

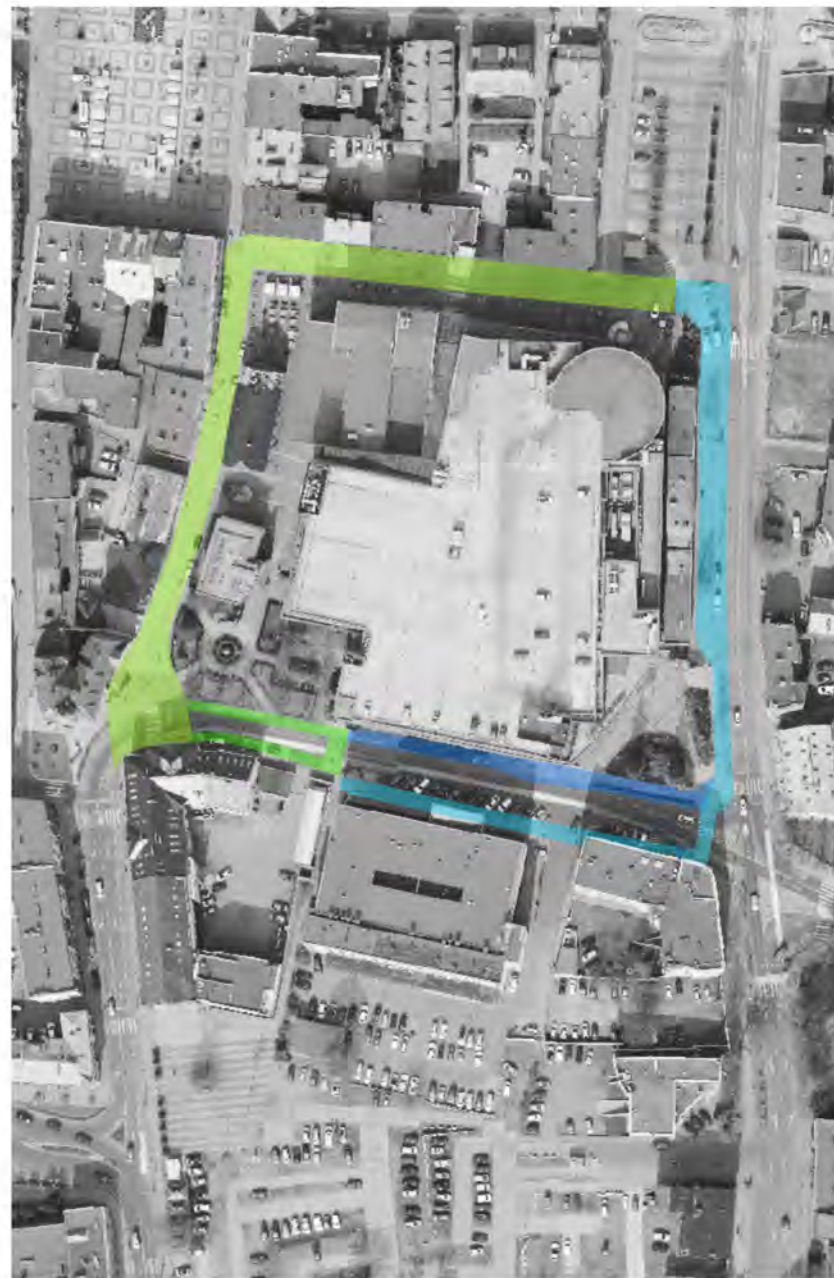
Analogicznie między ścieżkami rowerowymi, a chodnikami dla pieszych.



Poprawa jakości chodników, wprowadzenie systemu faktur, bieżąca konserwacja i naprawa. Płynne przejścia z poziomu chodnika do poziomu jezdni.

Przeprojektowanie studzienek kanalizacyjnych tak, aby w czasie eksploatacji nie zapadały się, nie wypiętrzały ponad chodnik.

Uwaga: należy unikać metalowych elementów systemu faktur, z uwagi na poślizg podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych (deszcz, śnieg).



OBEJŚCIE WÓKOŁ BUDYNKU URZĘDU MIASTA

Budynek Urzędu Miasta jest najważniejszym ośrodkiem administracji w mieście.

Miejsce, które służy przede wszystkim dla mieszkańców, powinno być dostępne w równej mierze dla każdego z obywateli miasta.

Grafika z prawej strony przedstawia plan przestrzeni wokół budynku Urzędu Miejskiego. Przeważa powierzchnia z kostki o regularnych kształtach, niepowodująca utrudnień w poruszaniu się każdego z użytkowników.

Przed głównym wejściem do budynku – od strony południowej – znajdują się parkingi rowerowe.

Utrudnienia napotykamy tuż przy wejściach do budynku.



Wejście do budynku od strony północnej przekryte jest podcieniem. Szerokość przejścia wynosi 180 cm. Z uwagi na próg oraz przestrzeń funkcjonalność (m. in. permanentnie stojący przed podcieniem pojemnik na pasek) nie jest to wejście najkorzystniejsze dla osób poruszających się na wózkach.



Brak wyróżnienia kontrastowym kolorem wejścia nie jest również korzystne dla osób słabowidzących.

Kratka odwadniająca nie sprzyja osobom w szpilkach.



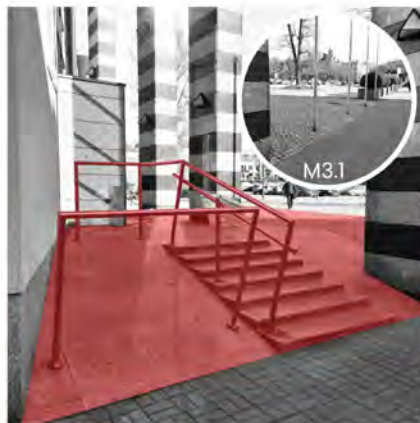
OBEJŚCIE WÓKOŁ BUDYNKU URZĘDU MIASTA

Wejście do budynku od strony południowej, z pozoru bardziej przyjazne dla użytkowników, nie również nie spełnia warunków dostępności dla wszystkich użytkowników.

Przedpole budynku w całej szerokości zostało wyłożone kostką o wysokiej nieregularności.

Od strony zachodniej (fot. 3.3.), wejście pod podcieniem zostało podwyższone w stosunku do poziomu chodnika. Nie zaplanowano w tym miejscu rampy dla niepełnosprawnych, lub rodziców z dziećmi w wózkach. Barierka zamykająca przestrzeń od lewej strony, celowo odgradza możliwość przejścia.

W punkcie M3.1 chodnik przechodzi w kostkę. Na końcu wybrukowanego przepola, w miejscu przechodzącym w łagodną kostkę, chodnik odgodzono betonowymi donicami. Brak wygodnego przejścia od strony zachodniej.



Fot. 3.3. wejście pod podcieniem od strony zachodniej. Brak kontrastowych oznaczeń na stopniach.

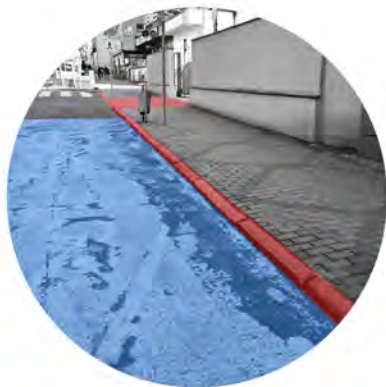


Fot. 3.2. Przejście z regularnej kostki, w łupaną o wysokiej nieregularności.

Fot. 3.1. Główne wejście do Urzędu Miasta od strony południowej.



MIEJSCA POSTOJOWE



Fot. 3.4. Zły stan techniczny krawężników przy miejscach postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, brak obniżenia.



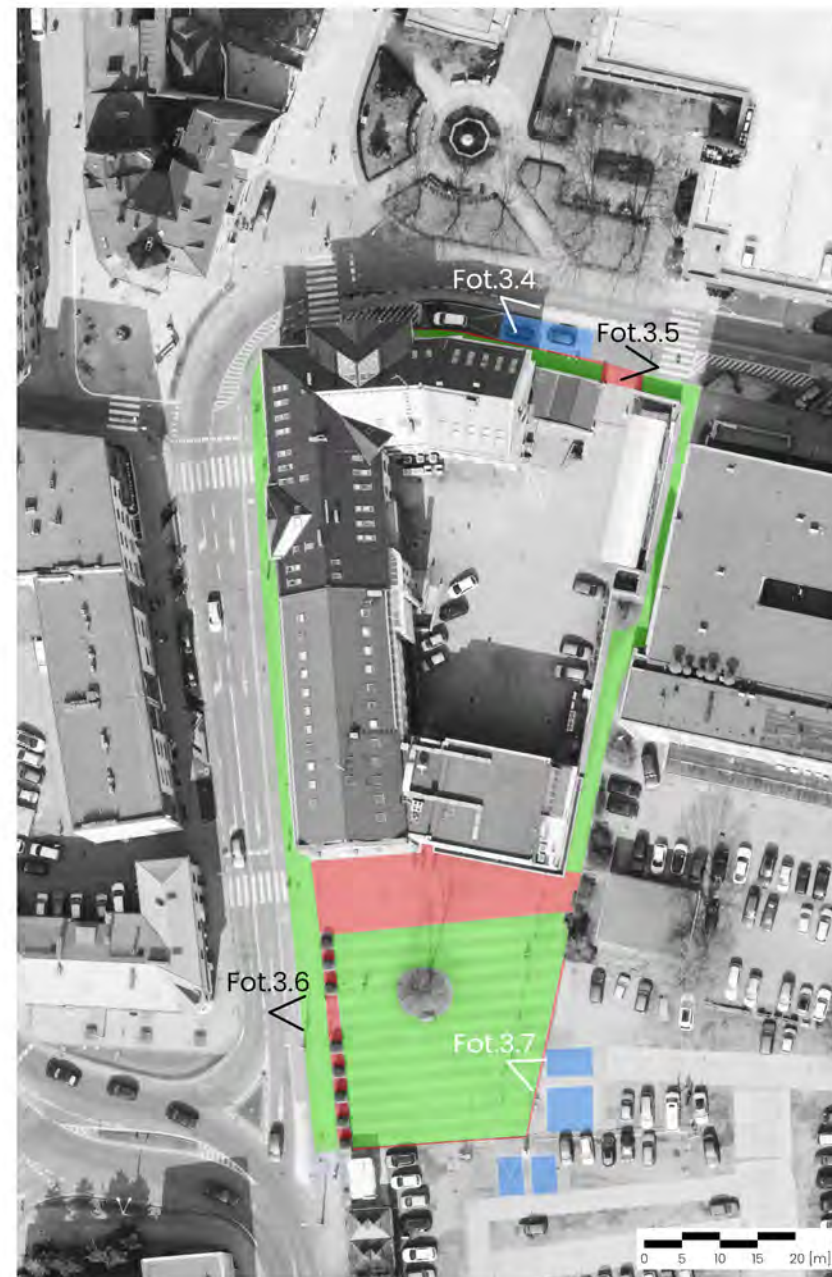
Fot. 3.5. Z powodu braku obniżenia chodnika przy miejscach postojowych, konieczność przejścia do najbliższego obniżenia wyłożonego kostką.



Fot. 3.6. Wąskie przejście z parkingu na plac przed UM. Zły stan techniczny krawężników.



Fot. 3.7. Wjazd od strony zachodniej na plac przed UM, możliwy jedynie po uprzednim wyonaniu telefonu - blokada barierą podnoszącą się.



ROZWIĄZANIA

Wymiana kostki łupanej na ciętą, o gładkim kształcie i mniejszych przerwach.

Wyprofilowanie spadku w punkcie M3.1. zgodnie z nieprzekraczalnymi dopuszczalnymi nachyleniami, zawartymi w warunkach technicznych.

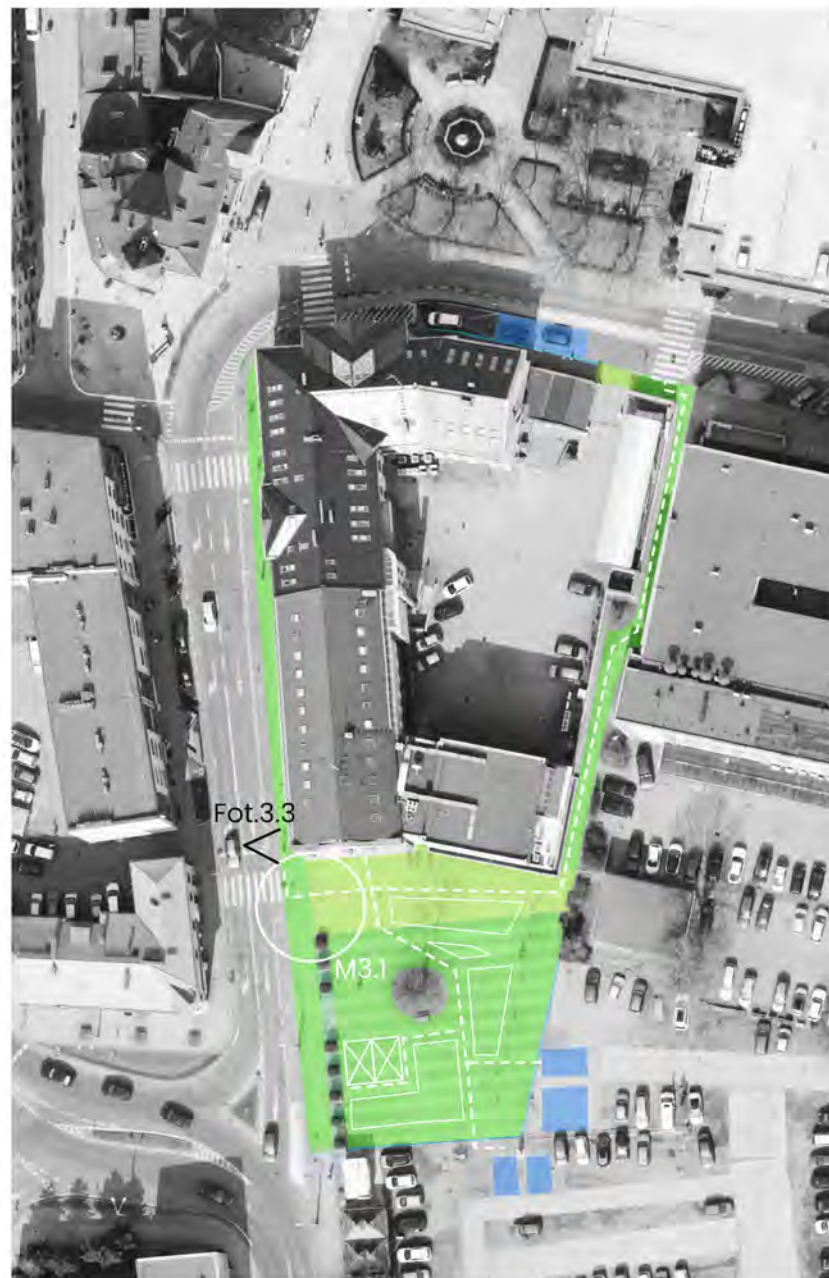
Alternatywnie wprowadzenie pochylni w obszarze wejścia pod podcieniem (Fot.3.3.)

Wprowadzenie na płaszczyźnie pionowej i poziomej krawędzi pierwszego i ostatniego stopnia biegu schodów kontrastowy pas szerokości min. 8 cm.

Nakładki na poręczach informujące o kierunku prowadzenia schodów w języku Braille'a.

Zlikwidowanie bariery podnoszącej się przy wjeździe na plan przed UM. Wprowadzenie ścieżek prowadzących oraz wprowadzenie małej architektury lub zieleni jako uczytłnienie układu komunikacyjnego dla niewidomych.

Poprawa stanu technicznego chodników, wprowadzenie obniżeń chodnika przy miejscach postojowych, zgodnie z punktami poprzednimi.



PODSUMOWANIE

Na przykładzie przeprowadzonej analizy, należy wysnuć następujący wniosek:

Wszystko zaczyna się od podstaw.

W moim mieście, w pierwszej kolejności należy zadbać o podstawy,
aby miasto stało się bardziej dostępne dla mieszkańców.

Zaistniałe bariery można zauważyć również na pozostałym obszarze
miasta i wyeliminować je zgodnie z przedstawionymi rozwiązaniami.

Dziękuję za uwagę.