

Aleksandra Bujacz, Nina Skrzypska, Anna Maria Zielińska

Instytut Psychologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

# Publiczna przestrzeń miejska wobec potrzeb seniorów. Przykład Poznania

*Public urban space towards seniors' needs.  
Example of Poznań city*

## Abstract

**Introduction.** The ageing of the population has become a worldwide phenomenon. In Poland, the percentage of elderly people is constantly rising. The aim of the study was to evaluate selected urban open spaces in this country with regard to meeting needs of the growing group of elderly people.

**Materials and methods.** Two user-centered design methods were applied to the study in order to assess the extent to which streets in Poznań help the elderly to stay active. Individual interviews with citizens aged 60 years and over were taken. Detailed observation of local outdoor environments in relation to adjustments to the seniors' needs was made.

**Results.** The results have revealed that the majority of elderly people do not feel comfortable in the streets. They choose familiar and safe places for walking. The elderly consider their difficulties from their own disabilities, they prefer adapting to their surroundings. Meanwhile, contrary to seniors' beliefs, the reason of their difficulties is the outdoor environment design that does not answer their needs.

**Conclusions.** The results have shown that infrastructure improvements aiming at creating 'pedestrian-friendly streets' are necessary to be introduced. The key recommendations are: better maintained and better marked pavements, the increase in the amount of seats and the addition of ramps. Moreover, the results have revealed the good points in urban areas in Poznań are clearly marked crossings, bus shelters, and seats that are comfortable.

*Gerontol. Pol. 2012; 20, 2: 73–80*

**key words:** public space, urban infrastructure, space design, elderly people's quality of life, universal design

## Wstęp

Zjawisko starzenia się społeczeństwa dotyczy większości krajów rozwijających się i jest ogromnym wyzwaniem cywilizacyjnym. W 2010 roku w Polsce odsetek ludzi w wieku powyżej 60 lat wynosił 19,4% [1], przy czym liczba ta stale wzrasta. W konsekwencji wydłuża się okres starości do około 20–30 lat [2]. Zachodzące zmiany demograficzne uwypuklają znaczenie jakości życia osób starszych.

Adres do korespondencji:  
Aleksandra Bujacz  
ul. Szamarzewskiego 89a, 60–589 Poznań  
Tel. 600 447 442  
Faks: (48 61) 829 21 07

Większość psychologicznych koncepcji jakości życia koncentruje się na jej subiektywnym aspekcie, odzwierciedlającym dobrostan psychiczny [3]. Dość marginalnie w badaniach i literaturze traktowane są obiektywne wskaźniki jakości życia, zwłaszcza związane z otaczającym jednostkę środowiskiem fizycznym. Natomiast w przypadku jakości życia osób starszych ze względu na osłabienie sprawności fizycznej, czynniki środowiskowe nabierają istotnego znaczenia. Według Sęk [4] kluczową rolę dla jakości życia seniorów mają te aspekty, które umożliwiają poczucie zadowolenia z życia, satysfakcjonującą więź z ludźmi i ze światem, podtrzymanie aktywności i samodzielności oraz poczucie bezpieczeństwa. Wśród wyróżnionych czynników ostatnie dwa mają

bezpośredni związek z otaczającą przestrzenią, na pozostałe środowisko fizyczne oddziałuje pośrednio. Przestrzeń miejska odgrywa istotną rolę w sposobie przystosowywania się do starości, który jest procesem dokonującym się wraz z pojawiającymi się deficytami i obniżeniem sprawności psychofizycznej [2]. Jedną z klasycznych teorii dotyczących przystosowania się do starości jest teoria aktywności, w której wskazuje się na możliwość podtrzymania aktywności starszego człowieka w różnych obszarach życia. Aktywność pozwala seniorom na zachowanie poczucia znaczenia, własnej wartości, satysfakcji z życia, a także sprawowania kontroli nad własnym życiem. Działa ona na zasadzie sprzężenia zwrotnego — jest wyrazem udzielania pozytywnej odpowiedzi na zadania związane z tym okresem życia, a jednocześnie, poprzez umacnianie poczucie własnej wartości, staje się napędową siłą dalszego rozwoju [2]. Poziom i rodzaj aktywności jest uzależniony jednak nie tylko od osobistych preferencji, stanu zdrowia i posiadanych umiejętności, ale także odzwierciedla kontekst społeczny, oczekiwania i propozycje środowiska [5]. Do barier ograniczających aktywność, oprócz stereotypów i postaw społecznych wobec osób w podeszłym wieku, zalicza się ograniczenia strukturalne i praktyczne związane z infrastrukturą [6]. Obecność tych ograniczeń świadczy o niedopasowaniu otoczenia do możliwości osób starszych. Tym samym identyfikacja istniejących barier i określanie sposobu ich przekraczania są konieczne w organizowaniu wsparcia dla seniorów oraz pomocy w przechodzeniu do bardziej aktywnego stylu życia, pomimo istniejących ograniczeń.

Zatem już na etapie projektowania środowiska fizycznego powinno się dążyć do umożliwienia optymalizacji interakcji przestrzeni z jej użytkownikami, poprzez uczynienie przestrzeni sprzyjającej rozwojowi zachowań aktywnych dla jak największej grupy osób. Postulaty te wyznaczają kierunek nowego nurtu w projektowaniu przestrzeni miejskiej, reprezentowanego między innymi przez Burton i Mitchell w programie „Ulice dla życia” (*Streets for Life*) [7], którego celem jest zwiększenie dobrostanu i jakości życia mieszkańców poprzez dopasowanie infrastruktury ulic do potrzeb ich użytkowników. Podejście to przyjmuje założenia uniwersalnego projektowania (*Design for All, Universal Design*) [8, 9]. Tym samym nacisk kładzie się na stworzenie przestrzeni odpowiadającej potrzebom i użytecznej dla jak największej grupy ludzi, nie wykluczając jednocześnie z użytkowania osób o obniżonej sprawności (*extreme users*) [10]. Wobec zachodzącego procesu starzenia się społeczeństwa, realizacja postulatów Burton i Mitchell staje się nagłą koniecznością.

Z tego względu postawione w niniejszej pracy pytanie badawcze odnosi się do zakresu, w jakim przestrzeń miejska miasta Poznania, w którym według prognoz GUS w 2035 roku osoby w wieku emerytalnym będą stanowiły aż 19% mieszkańców [11], odpowiada potrzebom i wspomaga aktywność seniorów. Założono, że elementy środowiska fizycznego mają istotny wpływ na wzory zachowań i aktywne uczestnictwo w przestrzeni publicznej, traktowanej nie tylko w wymiarze pasywnym, ale także jako złożony układ współdziałania. Zbadana została zgodność kształtu i stanu infrastruktury ulic z zasadami uniwersalnego projektowania poprzez weryfikację realizacji następujących założeń dla przyjaznych ulic sformułowanych przez Burton i Mitchell [7]:

- znajomości (*familiarity*) dotyczącej zakresu, w jakim zabudowa miejska jest intuicyjna dla osób starszych;
- specyficzności (*distinctiveness*) związanej z unikalnym charakterem poszczególnych ulic, ułatwiającym ich lokalizację i określenie dokąd prowadzą;
- bezpieczeństwa (*safety*) i komfortu (*comfort*), których istota związana jest z ich odczuwaniem przez użytkowników przestrzeni jako atrakcyjnej;
- dostępności (*accessibility*), oznaczającej możliwość w pełni satysfakcjonującego korzystania z ulic niezależnie od fizycznych, zmysłowych czy psychicznych ograniczeń konkretnych użytkowników;
- czytelności (*legibility*), odnoszącej się do wspomaganie orientacji przestrzennej ludzi poprzez różnego typu wskazówki.

### **Materiał i metody**

W celu zobrazowania funkcjonowania osób starszych w przestrzeni przeprowadzono badanie z użyciem metod wykorzystywanych w projektowaniu zorientowanym na użytkownika (*UCD, user centered design*) [9]. Analiza sytuacji osób starszych — poza ograniczeniami motorycznymi — obejmowała także ich potrzeby psychologiczne i społeczne. Dwustronny schemat badań, łączący podejście jakościowe oraz obserwacyjną analizę przestrzeni, zaowocował otrzymaniem pełnego obrazu funkcjonowania seniorów w środowisku miejskim. W procesie badawczym zwrócono się ku osobom starszym, traktowanym jako tak zwani ekstremalni użytkownicy [10]. Są to osoby, które poprzez swoje specyficzne potrzeby znacząco wpływają na sposób tworzenia przestrzeni publicznej. Uwzględnienie potrzeb ekstremalnych użytkowników pozwala na przekroczenie dotychczasowych standardów projektowania związanych z użytecznością ulic miast, które to dostosowane są głównie do potrzeb

przeciętnego, w tym kontekście młodego i sprawnego odbiorcy.

W ramach badań jakościowych przeprowadzono wywiady z seniorami metodą indywidualnych wywiadów pogłębionych (*individual in-depth interview*). Wywiad taki, zwany również wywiadem swobodnym, charakteryzuje się brakiem narzuconej odgórnie struktury determinującej przebieg konwersacji [18]. Zasadniczą zaletą tego rodzaju wywiadu jest możliwość zminimalizowania wpływu sugestii, co było istotnym kryterium wyboru tej właśnie metody badania. Każdy z badaczy otrzymał wytyczne dotyczące zagadnień, które powinny zostać poruszone. Rozmowy dotyczyły tematów związanych ze sposobem spędzania czasu przez osoby starsze oraz ich spostrzeżeń odnośnie funkcjonalności otoczenia i sposobu radzenia sobie z napotkanymi przeszkodami. Przykładowe pytania opisujące interesujące nas kategorie to:

- znajomość i specyficzność: „Co decyduje, że dane miejsce jest dla Pana/i atrakcyjne?”;
- bezpieczeństwo: „Na ile czuje się Pan/i bezpiecznie poza domem?”;
- komfort: „Czy hałas przeszkadza Pani/u w poruszaniu się lub porozumiewaniu?”;
- dostępność: „Czy wychodzi Pan/i sam/a z domu w sytuacji nagłej potrzeby?”;
- czytelność „Jak się Pan/i orientuje w przestrzeni?”.

Wywiady przeprowadzono z 16 osobami powyżej 60. roku życia (średni wiek badanych wynosił 74 lata) o różnym stopniu sprawności, mieszkającymi na terenie Poznania. Zarówno wywiady, jak i obserwacje zostały przeprowadzone przez sędziów kompetentnych, którymi zostali przeszkoleni studenci psychologii oraz kognitywistyki.

Część obserwacyjna badania polegała na monitoringu interakcji między kluczowymi użytkownikami — seniorami a najistotniejszymi elementami przestrzeni miejskiej scharakteryzowanej za pomocą ustalonych atrybutów. Ocenie poddano te aspekty kształtu i stanu infrastruktury miejskiej, które Burton i Mitchell [7] uznały za najbardziej istotne dla sprawnego funkcjonowania seniorów w przestrzeni. Obserwacji podlegał obszar obejmujący okolice 102 ulic miasta Poznania, które wraz z przyległymi odcinkami stanowią około 25% wszystkich dróg znajdujących się pod nadzorem Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu [12]. Analiza dotyczyła zakresu, w jakim poszczególne elementy infrastruktury miejskiej odpowiadają na potrzeby osób po 60. roku życia. Koncentrowano się więc na jakości już zbudowanego środowiska pod kątem jego użyteczności dla osób starszych, nie zaś na ilościowej analizie infrastruktury dróg (np. liczbie ścieżek rowerowych).

## Wyniki

### Charakterystyka aktywności seniorów

#### — wyniki wywiadów

W tabeli 1 przedstawiono zestawienie informacji uzyskanych podczas wywiadów pogłębionych. Podczas analizy transkryptów pogrupowano uzyskane dane zgodnie z przyjętymi kategoriami.

Najistotniejsze dla osób badanych okazały się kwestie związane z bezpieczeństwem i komfortem korzystania z przestrzeni miejskiej. Niewielu respondentów dostrzegło potrzebę lepszego oznakowania przestrzeni. Przeważnie rozmówcy podkreślali, że chętnie udają się w znane miejsca, unikają zaś obcych przestrzeni. Z tego względu kwestia oznakowania nie odgrywa dla nich tak dużej roli. Nawet odnośnie do wyjazdów za miasto wymieniano głównie miejsca znane, takie jak domy letniskowe, działki. Jedynie 6% badanych stwierdziło, że stara się unikać wychodzenia z domu, 31% osób deklarowało preferencje do wychodzenia z domu z kimś, argumentując to strachem. Jedna czwarta badanych jest zmuszona korzystać z dodatkowych pomocy motorycznych, które jednak paradoksalnie często utrudniają poruszanie się w przestrzeni miejskiej.

W kontekście poczucia bezpieczeństwa osoby starsze przede wszystkim obawiają się wychodzić po zmroku, aż 44% zaś nie czuje się dobrze również w ciągu dnia; 38% osób dostrzega różnego rodzaju niebezpieczeństwa w przestrzeni miejskiej. Głównymi zagrożeniami wymienianymi przez osoby starsze byli chuligani, ale także niebezpieczne przejścia dla pieszych i nierozważni kierowcy. Z poczuciem bezpieczeństwa łączy się również komfort użytkowania przestrzeni. Często wskazywanym (68% badanych) czynnikiem przysparzającym problemów podczas poruszania się wzdłuż ulic był hałas. Respondenci uważają, że przyczyną wielu wypadków z udziałem osób starszych są problemy ze słuchem. Takie osoby często nie słyszą nadjeżdżających tramwajów czy samochodów. W kwestii stanu chodników większość (75% osób) uznała, że jest on niezadowolający bądź też bardzo zły, utrudniający poruszanie się. Badani, którzy nie uznali poznańskich chodników za obiekty o złym stanie technicznym, to osoby o wysokiej sprawności fizycznej i użytkownicy samochodów. Jako niebezpieczne zostały określone przejścia dla pieszych, przede wszystkim ze względu na zbyt krótki czas trwania zielonego światła oraz niedostateczną ostrożność ze strony kierowców.

Obecność wystarczającej liczby ławek, dzięki którym można odpocząć podczas spaceru, dostrzegła jedynie 1/3 seniorów. Za ważne udogodnienie w poruszaniu się uznana została komunikacja zbiorowa — dla większości niezbędna, by odwiedzić rodzinę. Korzy-

**Tabela 1.** Zestawienie najważniejszych wniosków z przeprowadzonych wywiadów z seniorami  
**Table 1.** Summary of conclusions from interviews with citizens aged over 60

	<b>Odsetek badanych</b>
<b>Kategoria: Dostępność</b>	
1 Wychodzi z domu samodzielnie	63%
2 Wychodzi z domu z kimś, z opiekunem	31%
3 Unika wychodzenia z domu	6%
4 Używa pomocy motorycznych (kule, wózki itp.)	25%
5 Wyjeżdża na działkę za miasto	50%
<b>Kategoria: Czytelność</b>	
1 Zwraca uwagę na brak odpowiedniego oznakowania	6%
<b>Kategoria: Bezpieczeństwo</b>	
1 Zwraca uwagę na brak poczucia bezpieczeństwa i komfortu (w dzień)	56%
2 Unika wychodzenia z domu po zmroku	100%
3 Zwraca uwagę na zagrożenia wynikające z korzystania z przestrzeni publicznej	38%
<b>Kategoria: Komfort</b>	
1 Zwraca uwagę na uciążliwy hałas w przestrzeni publicznej	68%
2 Zwraca uwagę na zły stan chodników	75%
3 Zwraca uwagę na zbyt duże odległości do pokonania	56%
4 Zwraca uwagę na brak ławek i innych miejsc, gdzie można odpocząć	31%
<b>Kategoria: Znajomość i specyficzność</b>	
1 Odwiedza miejsca blisko domu (tereny zielone, sklepy, przychodnie)	100%
2 Odwiedza teatr, klub seniora lub inne instytucje kulturalne	19%

stanie z kul i innych przyrządów wspomagających motorykę jest pomocne dla jedynie 25% badanych. Warto zauważyć, że osoby starsze sięgają do tego typu udogodnień dopiero wtedy, gdy zaistnieje wyraźna potrzeba bądź zostaną przekonani przez osoby trzecie (rodzina, sąsiedzi). Ostatnią analizowaną kategorią była atrakcyjność i znajomość różnych miejsc w przestrzeni publicznej. Warto zauważyć, że dla wszystkich badanych istotnym kryterium była odległość od miejsca zamieszkania. Parki, skwerki czy sklepy w obrębie osiedla są najatrakcyjniejsze — zarówno ze względu na fakt, iż można tam załatwić niezbędne sprawy (zakupy, wyprowadzenie psa), jak i to, że są miejscami spotkań.

Z wywiadów można wnioskować, że emeryci w swojej własnej opinii dość dobrze dostosowali się do warunków, jakie panują na terenie Poznania. Preferują ulice i miejsca dobrze im znane, a także bezpieczne i wygodne. Wielu pozostaje w dobrej kondycji fizycznej i psychicznej, co znacznie ułatwia im funkcjonowanie. Wynika to nie tylko z uwarunkowań biologicznych, ale także z chęci i starań o zachowanie dobrego zdrowia. Mimo to uczestnikom wywiadów brakuje, na przykład,

wind w budynkach, wygodnych schodów czy lekkich, łatwych w obsłudze drzwi. Szukają indywidualnych sposobów radzenia sobie z przeszkodami, gdyż seniorzy zazwyczaj bardziej starają się raczej dopasować do otoczenia niż je zmieniać.

#### **Stan infrastruktury miejskiej — wyniki obserwacji**

Niepełnosprawność, według definicji Światowej Organizacji Zdrowia (WHO, *World Health Organization*) ma charakter relacyjny i jest wypadkową stanu zdrowia osoby oraz tych cech otoczenia, które sprzyjają ujawnianiu ograniczeń w sprawności zarówno motorycznej, jak i poznawczej [17]. Z tego względu do uzyskania pełnego obrazu funkcjonowania seniorów w przestrzeni publicznej niezbędna jest obiektywna analiza środowiska miejskiego pod kątem specyficznych potrzeb osób starszych. W tabeli 2 zaprezentowano procentowy udział tych obiektów publicznej przestrzeni miejskiej, które posiadają cechy ułatwiające korzystanie z nich analizowanej grupie mieszkańców. Wyniki obserwacji potwierdzają w dużym stopniu wnioski uzyskane z przeprowadzonych wywiadów.

**Tabela 2.** Procentowy udział poszczególnych obiektów w ramach kategorii poddanych obserwacji  
**Table 2.** Percentage of individual objects within observed categories

	<b>Odsetek obiektów</b>
<b>Kategoria: Dostępność</b>	<b>42%</b>
Chodniki szerokie, bez utrudniającej przejście zieleni, latarni i innych obiektów	63%
Schody o niezbyt wysokich stopniach, z łagodnym podjazdem do wózków	42%
Przejścia podziemne z podjazdem dla wózków	40%
Przejścia dla pieszych z sygnalizacją dźwiękową, o niskich krawężnikach umożliwiających zjazd	44%
Przystanki z rozkładem jazdy umieszczonym odpowiednio nisko dla osób na wózku	26%
Wejścia do budynków płaskie lub z podjazdem dla wózków, o szerokich drzwiach	39%
<b>Kategoria: Czytelność</b>	<b>44%</b>
Chodniki w stonowanym kolorze bez zmian barw, dobrze oznakowane także w nocy i w deszczu	37%
Ścieżki rowerowe o innym kolorze nawierzchni, dobrze oznaczone także w nocy i w deszczu	39%
Schody o stopniach wyraźnie oznaczonych także w nocy i w deszczu	13%
Przejścia podziemne wyraźnie oznaczone graficznie, klarowanie i widocznie oznaczone wejścia	40%
Przejścia dla pieszych wyraźnie oznaczone poziomo i pionowo, także w nocy i deszczu	54%
Przystanki jasno graficznie oznaczone, wyraźnie widoczne z daleka	71%
Miejsca usług i udogodnienia wyraźnie oznaczone znakiem graficznym (np. toalety)	63%
Duże i czytelne graficzne oznakowanie nazw budynków i ulic	38%
<b>Kategoria: Bezpieczeństwo</b>	<b>34%</b>
Chodniki o równej, przyczepnej nawierzchni, oddzielone od ulicy pasem zieleni lub barierką	45%
Chodniki i przejścia podziemne dobrze oświetlone	40%
Ścieżki rowerowe oddzielone wyraźnie od chodników (np. pasem zieleni lub barierką)	24%
Schody o równej i przyczepnej nawierzchni, także w zimie	54%
Przejścia dla pieszych niekolizyjne, z sygnalizacją świetlną	30%
Wyraźnie oznaczone i oddzielone tory tramwajowe	10%
<b>Kategoria: Komfort</b>	<b>35%</b>
Schody i pochyłe powierzchnie z odpowiednimi barierkami	24%
Chodniki i przejścia dla pieszych z blisko ustawionymi ławkami i innymi miejscami odpoczynku	10%
Przejścia dla pieszych z możliwością uruchomienia przyciskiem oczekiwania	26%
Schody o równej wysokości i szerokości	65%
Ławki w parkach wygodne, z podparciami, ustawione blisko siebie	54%
Przystanki zadaszone, chronione przed wiatrem z wygodnymi ławkami	56%
Czytelny i duży rozkład jazdy komunikacji miejskiej	32%
Czyste trawniki (bez śmieci i psich odchodów)	49%
Dostępne toalety publiczne	1%
Wejścia do budynków z lekkimi drzwiami, niewymagającymi wysiłku przy otwieraniu	33%
<b>Kategoria: Znajomość i specyficzność</b>	<b>43%</b>
Ławki w parkach ustawione w układ sprzyjający rozmowie	35%
Urozmaicenia przestrzeni (fontanny, kwiaty, rzeźby itp.)	38%
Dostępność usług (sklep spożywczy, urząd pocztowy, apteka)	24%
Wejścia do budynków dobrze i wyraźnie oznaczone, widoczne z daleka	81%
Czytelnie oznakowane ważne miejsce docelowe, nie tylko nazwy ulic	35%

Seniorzy radzą sobie dość dobrze z poruszaniem się i orientacją w najbliższej im przestrzeni, również ze względu na fakt, że prawie połowa poznańskich ulic odpowiada na ich potrzeby w zakresie czytelności

oraz znajomości i specyficzności. Zaniedbane są jednak ważne potrzeby psychologiczne i społeczne, które odgrywają niezwykle istotną rolę w budowaniu aktywnej postawy osób starszych. Tylko 1/3 spośród

poddanych obserwacji ulic może zostać uznana za zaprojektowaną w taki sposób, aby zaspokajać potrzeby bezpieczeństwa i komfortu.

Analizując te dane, warto zwrócić uwagę na możliwe przyczyny ich powstawania. Dbłość władz miasta o infrastrukturę jest widoczna poprzez względnie dobry stan chodników, czytelnie oznaczone przejścia dla pieszych czy w większości zadaszone i widoczne przystanki. Część z dostrzeżonych problemów (np. ubytki w postaci dziur i uskoków) dotyczy przede wszystkim starych ulic, które, narażone na działanie warunków atmosferycznych, ulegają zużyciu. Prostim rozwiązaniem w tym przypadku jest dofinansowanie likwidacji przeszkód poprzez wymianę lub remont nawierzchni. Bardziej niepokoi jednak fakt, że wiele obszarów, które opisano jako wymagające poprawy, dotyczy także nowych lub niedawno remontowanych ulic. Akceptując projekt budowy lub remontu, często nie uwzględnia się tak istotnych dla bezpieczeństwa użytkowników spraw, jak wyraźne odróżnienie chodnika od jezdni oraz ścieżek rowerowych. Zapomina się również o dostatecznej ilości miejsc przeznaczonych do odpoczynku (ma je tylko 10% ulic) — bardzo ważnych dla osób starszych, które miewają problemy z przebyciem długich odcinków, bez możliwości zrobienia sobie przerwy. Ważne więc jest, aby miasto inwestowało w rozwój dróg z uwzględnieniem potrzeb seniorów, tak jak to się dzieje na przykład w przypadku miejskich ławek. Przy ulicach jest ich co prawda niewiele, ale w parkach są one zazwyczaj dobrej jakości — wygodne, drewniane, z podparciem.

### Dyskusja

W badaniach nad funkcjonowaniem seniorów w przestrzeni najczęściej wymieniane są ograniczenia ich sprawności fizycznej, takie jak zmniejszenie prędkości chodzenia, konieczność korzystania ze wsparcia laski bądź opiekuna oraz **zwiększone prawdopodobieństwo upadku** [13]. Postrzeganie stanu zdrowia osób starszych jako głównej przyczyny ograniczeń w ich funkcjonowaniu jest jednak niepokojącym przejawem przyjmowania perspektywy analitycznej w myśleniu o niepełnosprawności [9]. Bardziej adekwatne byłoby podejście systemowe, opierające się na zasadach unikatowości osoby, potrzeb, strategii i rozwiązań [9]. W prezentowanym badaniu analizowano jakość życia osób starszych w taki właśnie sposób, uwzględniając także rolę przestrzeni publicznej w funkcjonowaniu osób starszych oraz możliwości zwiększenia ich dobrostanu poprzez interwencje w jeden z obiektywnych jego wyznaczników — środowisko fizyczne. Perspektywa systemowa wymaga rozpatrywania przez

projektantów konkretnych przykładów aktywności przyszłych użytkowników o różnym stopniu sprawności, a także sytuacji, w których będą oni uczestniczyć. Empatyzowanie wzorców zachowań pieszych i kreatywne uchwycenie związków między nimi a strukturą otoczenia pozwala na stworzenie środowiska, w którym uczucie dyskomfortu spacerowiczów jest niwelowane, niezależnie od ich stanu zdrowia.

Niektóre wnioski z omawianych badań mogą się wydawać intuicyjne, jednak paradoksalnie były do tej pory zaniedbywane. Borst i wsp. [14] stwierdzili, że obecność ławek na danym terenie koreluje dodatnio z atrakcyjnością tego terenu jako potencjalnego miejsca spaceru. Powodem tej zależności są według nich miłe skojarzenia z miejscami, w których ławki są ustawiane, na przykład z parkami i ogrodami. W badaniach własnych wskazano także na inną, prostszą przyczynę tej sympatii. Przede wszystkim ławki umożliwiają aktywność, samodzielność i poczucie kontroli, czyniąc seniorów mniej zależnymi od innych. Rozmieszczenie ławek w Poznaniu wskazuje na istotne niedopatrzenie projektantów przestrzeni miejskiej, którym jest stawianie ławek jedynie na obszarach o charakterze rekreacyjnym i ignorowanie zapotrzebowania na nie na codziennych trasach do sklepów, aptek czy kościołów. Ponadto ławki (przy ich odpowiednim układzie) czynią przestrzeń „dospołeczna”, co jest również istotne w aktywizacji seniorów. Dostępność tylko niecałej połowy ulic dla osób niepełnosprawnych to nadal zdecydowanie zbyt mało, by można było mówić o aktywnym ich uczestnictwie w przestrzeni publicznej. Jak słusznie zauważył Peace [15], nieprzyjazne ulice zmuszają starsze osoby, doświadczające tymczasowej **bądź trwałej niewydolności**, by ograniczyły swoją aktywność do odwiedzania jedynie najbliższych obiektów użytku publicznego, nawet jeśli ich jakość jest zdecydowanie niższa niż tych, które znajdują się w większej odległości. Zgodnie z wynikami omawianych obserwacji, czynnikami zniechęcającymi do pokonywania dłuższych dystansów w Poznaniu mogą być niebezpieczne, nieoddzielone od ruchu samochodowego i rowerowego trasy piesze oraz brak możliwości regeneracji sił podczas pokonywania, na przykład, zbyt długich przejść dla pieszych. Przedstawiona analiza ma charakter eksploracyjny i jakościowy. Kolejnym krokiem w kierunku stworzenia rzetelnego obrazu dopasowania przestrzeni miejskiej do potrzeb seniorów byłoby więc uwzględnienie skali zjawisk w analizie ilościowej. Ponadto w prezentowanym badaniu poddano obserwacji jedynie ulice znajdujące się w centrum Poznania, dlatego przydatną byłaby również obserwacja bardziej peryferyjnych ob-

szarów miasta. Wartościowe byłoby także porównanie stanu poznańskich ulic pod względem omawianych aspektów do przestrzeni miejskich innych polskich oraz europejskich. Prezentowany projekt na gruncie polskim ma bowiem charakter pionierski, także ze względu na zastosowanie kryteriów obserwacji uwzględniających specyficzne potrzeby właśnie osób starszych. Uwzględniając starzenie się społeczeństwa, inwestycja w przestrzeń publiczną, sprzyjającą osobom starszym, wydaje się nie tylko uzasadniona, lecz również konieczna. Należy ponadto pamiętać, że projekty infrastruktury miejskiej uwzględniające specyfikę funkcjonowania osób starszych są przyjazne także dla pozostałych użytkowników przestrzeni miejskiej (np. matek z małymi dziećmi, osób nieznających miasta, rowerzystów itd.).

### **Wnioski**

Przedstawiony program badawczy pozwolił na konfrontację potrzeb i preferencji osób po 60. roku życia mieszkających na terenie Poznania z możliwościami i ograniczeniami przestrzeni publicznej w tym mieście. Wyniki obserwacji wskazują, że poznańska infrastruktura miejska powinna być w dalszym ciągu udoskonalana w kierunku przestrzeni przyjaznej pieszym (*pedestrian friendly design*) [16], zwłaszcza w podeszłym wieku. Skoro za największą przeszkodę seniorzy uznają obniżenie sprawności własnej, to w projektowaniu przestrzeni należałoby dążyć do rozwiązań w maksymalnym stopniu to kompensujących i sprzyjających aktywności. W wyniku dokonanej analizy wyników można zaproponować następujące

rekomendacje, które zwiększą poczucie bezpieczeństwa starszych osób:

- ulepszenie oznaczeń chodników i poprawa stanu ich nawierzchni;
- zwiększenie liczby miejsc przeznaczonych do odpoczynku;
- odróżnienie chodników od jezdni i ścieżek rowerowych;
- dobudowanie podjazdów przy schodach lub zamiast nich;
- zadbanie o możliwie jak największą liczbę sygnalizacji świetlnych i dźwiękowych;
- wprowadzenie dwuetapowych przejść dla pieszych i/lub wydłużenie czasu ekspozycji zielonego światła dla pieszych.

Kluczowe staje się zwiększenie poczucia bezpieczeństwa na ulicach i dostępności infrastruktury. Wskazano również na mocne strony przestrzeni miejskiej, które warto uwzględniać przy projektowaniu kolejnych elementów infrastruktury, między innymi widoczne pasy na przejściach dla pieszych, zadaszenie przystanków czy konstrukcja ławek. Zastosowanie się do przedstawionych zaleceń wzmocniłoby poczucie kontroli i samodzielności, a w konsekwencji — aktywność seniorów, co w znacznym stopniu podniosłoby jakość ich życia.

### **Podziękowania**

Dziękujemy członkom Koła Naukowego Psychologia i Design w Instytucie Psychologii UAM, w szczególności Dominice Fiszer, Joannie Kołodziejczyk oraz Roksanie Skorupie, za pomoc w przeprowadzeniu badań oraz przygotowaniu pierwszej wersji niniejszego tekstu.

## Streszczenie

**Wstęp.** Starzenie się społeczeństwa stało się faktem, corocznie rośnie procentowy udział osób starszych w strukturze demograficznej Polski. Celem prezentowanego badania było sprawdzenie, w jakim stopniu ulice Poznania odpowiadają potrzebom osobom starszym i sprzyjają utrzymaniu przez nich jakości życia.

**Materiał i metody.** Zbadano zgodność kształtu i stanu infrastruktury miejskiej z ideą uniwersalnego projektowania. Badanie oparte było na metodach wykorzystywanych w projektowaniu zorientowanym na użytkownika, co pozwoliło na sprawdzenie, w jakim stopniu ulice Poznania umożliwiają osobom starszym aktywność. W ramach procesu badawczego posłużono się dwoma metodami. Przeprowadzono wywiady z seniorami oraz poddano obserwacji ulice pod kątem ich przystosowania do potrzeb osób po 60. roku życia.

**Wyniki.** Większość osób starszych nie czuje się komfortowo na ulicach. Preferują miejsca dobrze znane, a więc bezpieczne. Seniorzy uzasadniają swoje kłopoty z poruszaniem się w przestrzeni miejskiej problemami zdrowotnymi. Wolą dopasować się do otoczenia niż je zmieniać, szukają więc sposobów kompensacji. Tymczasem to przestrzeń miejska w dużym stopniu nie odpowiada ich potrzebom, utrudniając aktywność.

**Wnioski.** Wykazano, że konieczne są zmiany infrastruktury miejskiej w celu stworzenia przestrzeni przyjaznej pieszym. Zmiany te powinny obejmować zwiększenie dostępności, bezpieczeństwa i wygody użytkowania przestrzeni miejskiej. Pomocze w tym zadbanie o lepszy stan chodników, większą ilość miejsc odpoczynku oraz stworzenie alternatyw dla schodów. Wskazano również na mocne strony przestrzeni miejskiej, między innymi widoczne pasy na przejściach dla pieszych, zadaszenie przystanków oraz wygodne ławki.

Gerontol. Pol. 2012; 20, 2: 73–80

**słowa kluczowe:** przestrzeń publiczna, infrastruktura miejska, projektowanie przestrzeni, jakość życia osób starszych, uniwersalne projektowanie

## Piśmiennictwo

1. Główny Urząd Statystyczny. Mały rocznik statystyczny Polski. Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2011: 119.
2. Steuden S. Psychologia starzenia się i starości. PWN, Warszawa 2011: 71–86.
3. Diener E., Lucas R. E., Oishi S. Personality. Culture and subjective well-being: emotional and cognitive evaluations of life. *Annual Review of Psychology* 2008; 54: 403–425.
4. Sęk H. Wprowadzenie do psychologii klinicznej. Scholar, Warszawa 2001.
5. Jönson H., Magnusson J.A. A new age of old age? Gerotranscendence and the re-enchantment of aging. *Journal of Aging Studies* 2001;15: 317–331.
6. Ranzijn R. The potential of older adults to enhance community Quality of life. *Ageing International* 2002; 27: 30–55.
7. Burton E., Mitchell L. Inclusive urban design — streets for life. Architectural Press, Oxford 2006.
8. Lidwell W., Holden K., Butle J. Universal Principles of Design. Rockport Publishers, Gloucester 2003.
9. Błaszak M., Przybylski Ł. Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalnego projektowania. Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2010.
10. Lafreniere D.: Extreme User Research (<http://www.boxesandarrows.com/view/extreme-user>).
11. Urząd Miasta Poznania, Wydział Rozwoju Miasta. Prognoza demograficzna Głównego Urzędu Statystycznego, Poznań 2011 (<http://www.poznan.pl/mim/s8a/prognoza-demograficzna,doc,495/prognoza-demograficzna-glownego-urzedu-statystycznego-2011,49606.html>).
12. Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu: Aktualny spis ulic w formacie Excel, Poznań 2010 (<http://www.zdm.poznan.pl/news.php?site=ulice>).
13. Borst H.C., de Vries S.I., Graham J.M.A., van Dongen J.E.F., Bakker I., Miedema H.M.E. Influence of environmental street characteristics on walking route choice of elderly people. *Journal of Environmental Psychology* 2009; 29: 477–484.
14. Borst H.C., Miedema H.M.E., de Vries S.I., Graham J.M.A., van Dongen J.E.F. Relationships between street characteristics and perceived attractiveness for walking reported by elderly people. *Journal of Environmental Psychology* 2008; 28: 353–361.
15. Peace S. The activity patterns of elderly people in Swansea, South Wales, and south-east England. W: Warnes A. (red.). *Geographical Perspectives on the Elderly*. John Wiley, Chichester 1982: 281–301.
16. Cervero R., Kockelman K. Travel demand and the 3Ds; density, diversity and design. *Transportation Research* 1997; 2: 199–219.
17. WHO. International classification of functioning and disability. World Health Organization, Geneva 2001 (<http://www.who.int/classifications/icf/site/icftemplate.cfm>).
18. Stemplewska-Żakowicz K. Metoda wywiadu w psychologii. W: Stemplewska-Żakowicz K., Krejtz K. (red.). *Wywiad psychologiczny*. Tom 1. Pracownia Testów Psychologicznych Polskiego Towarzystwa Psychologicznego, Warszawa 2005: 47–49.