

Gdynia, 6-7 września 2018 r.

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

Dr hab. inż. arch. Marek Wysocki, prof. nadzw. PG
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej

Dyrektor Centrum Projektowania Uniwersalnego
Członek Komisji Ekspertów ds. Osób Niepełnosprawnych przy RPO
Ekspert grupy ON Inclusion 14-20

Access Officer m. Gdyni

*Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym,
społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.*

(Art. 32 pkt 2 Konstytucji RP)

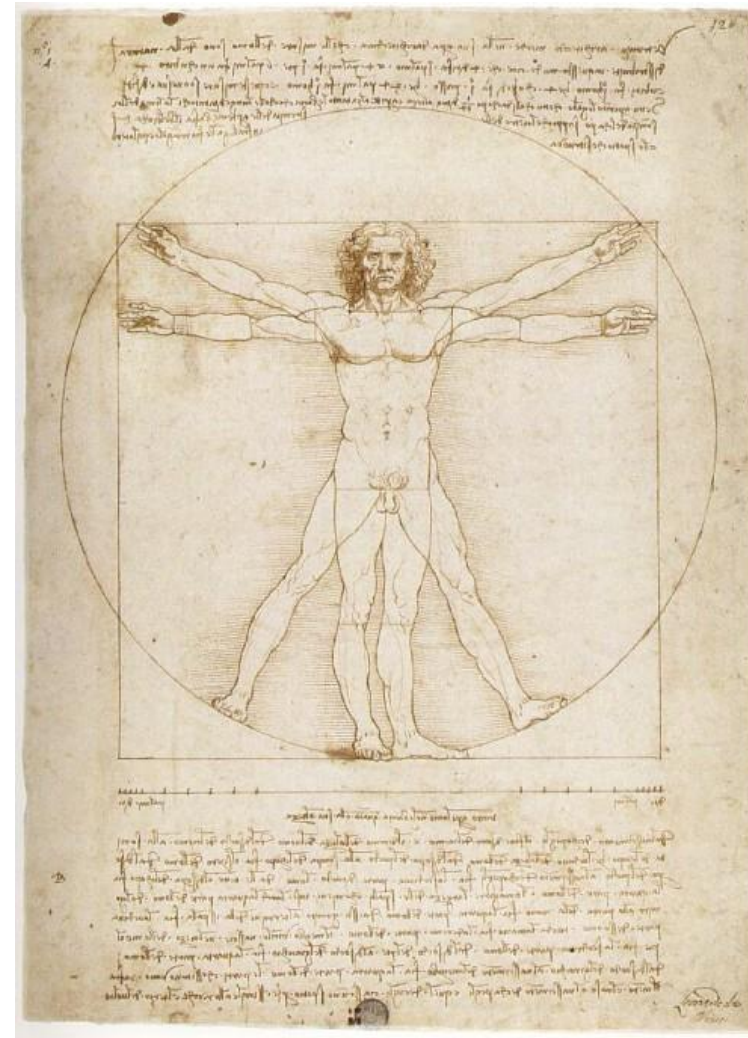
„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

Człowiek witruwiański



Źródło: Muzeum Biblioteca Reale w Turynie

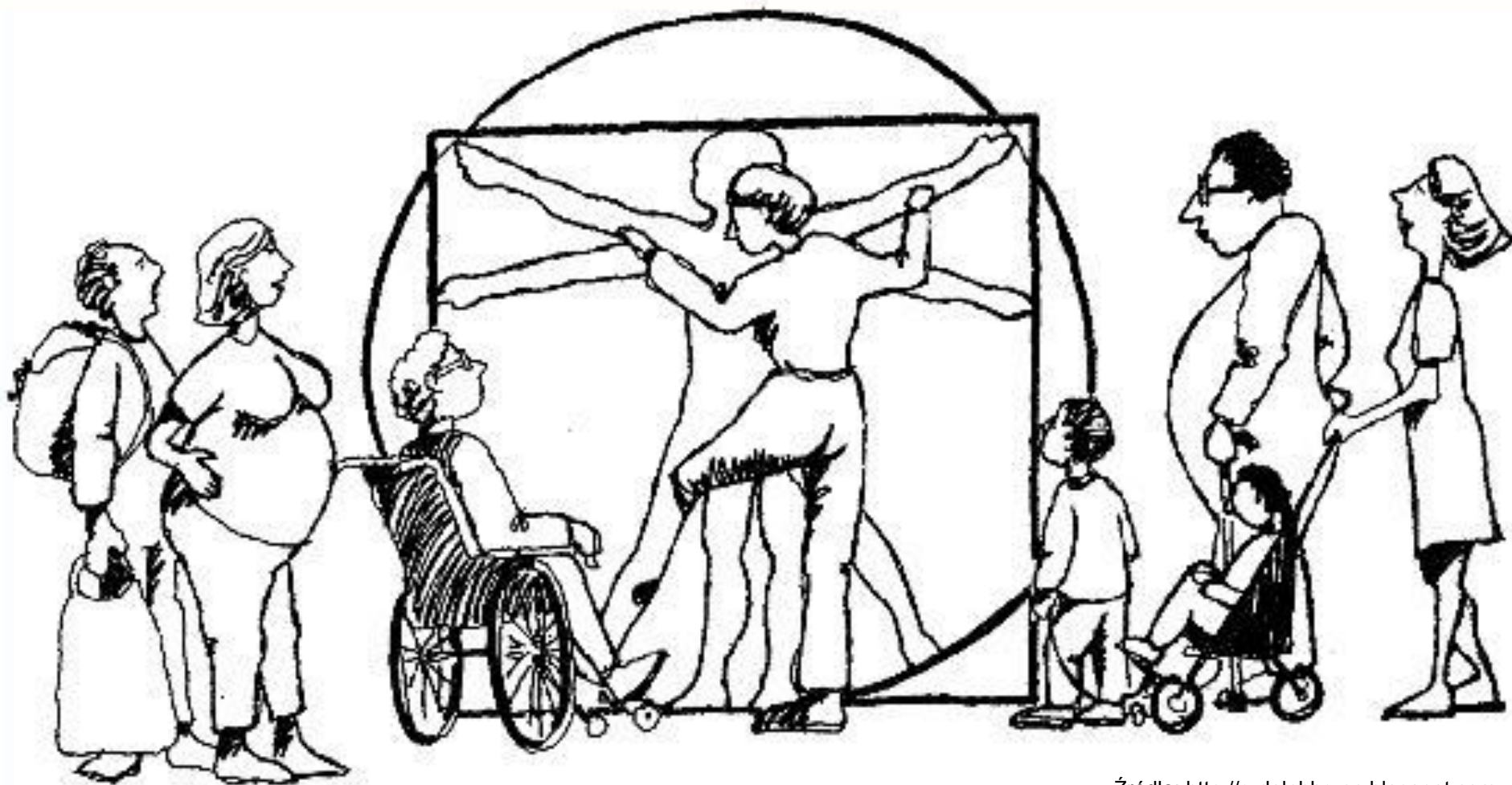
Rysunek **Witruwiusza** na temat proporcji ludzkiego ciała. Rysunek ten upowszechnił **Leonardo da Vinci** około 1490 roku.



źródło: Gallerie dell'Accademia, Wenecja

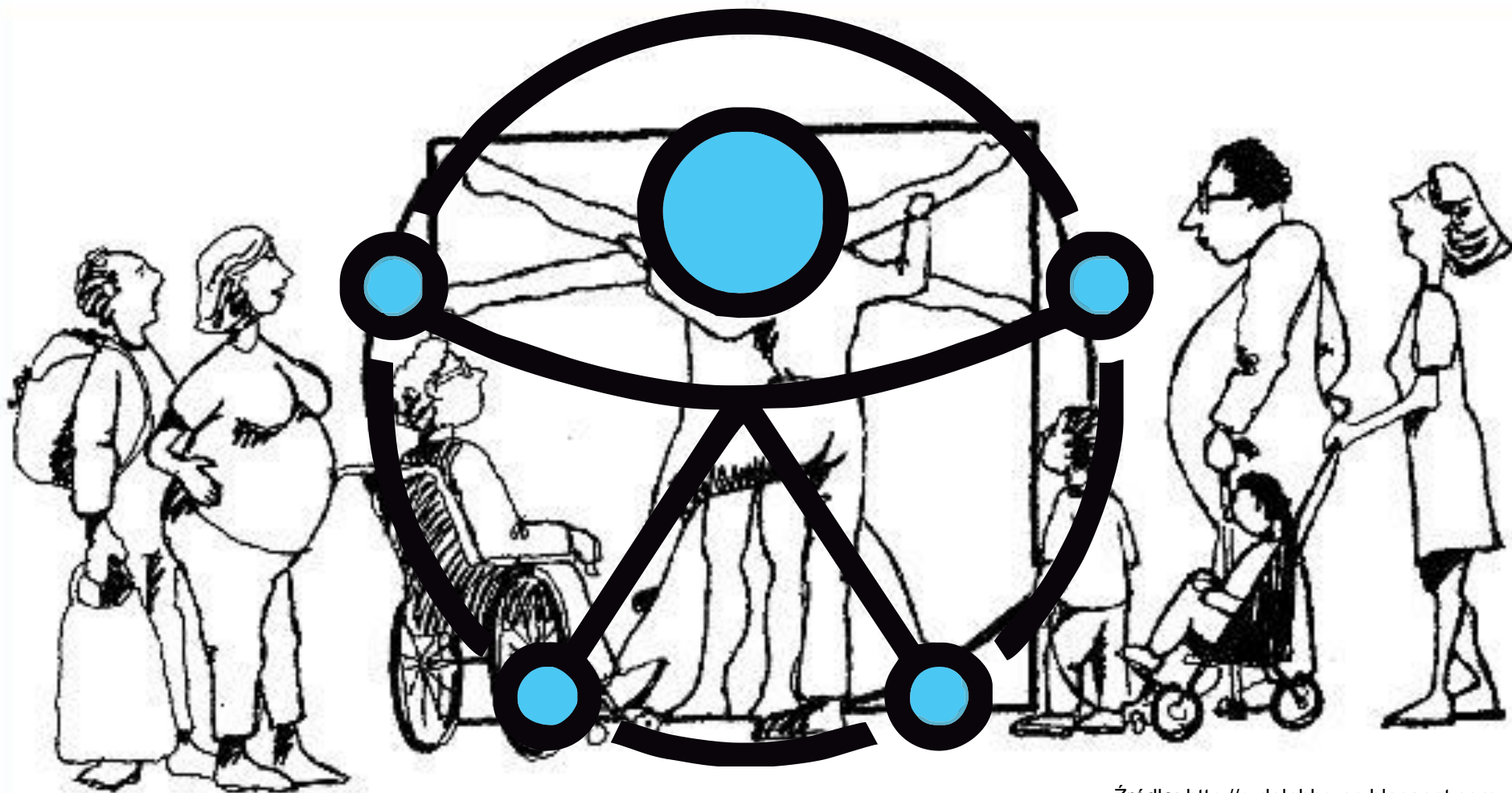
„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

JAK ZREALIZOWAĆ DOSTĘPNOŚĆ?



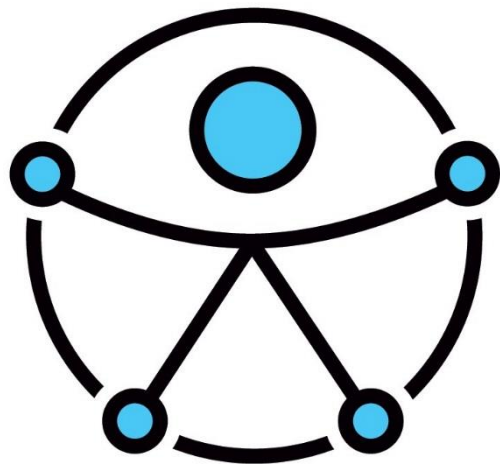
„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

JAK ZREALIZOWAĆ DOSTĘPNOŚĆ?



PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

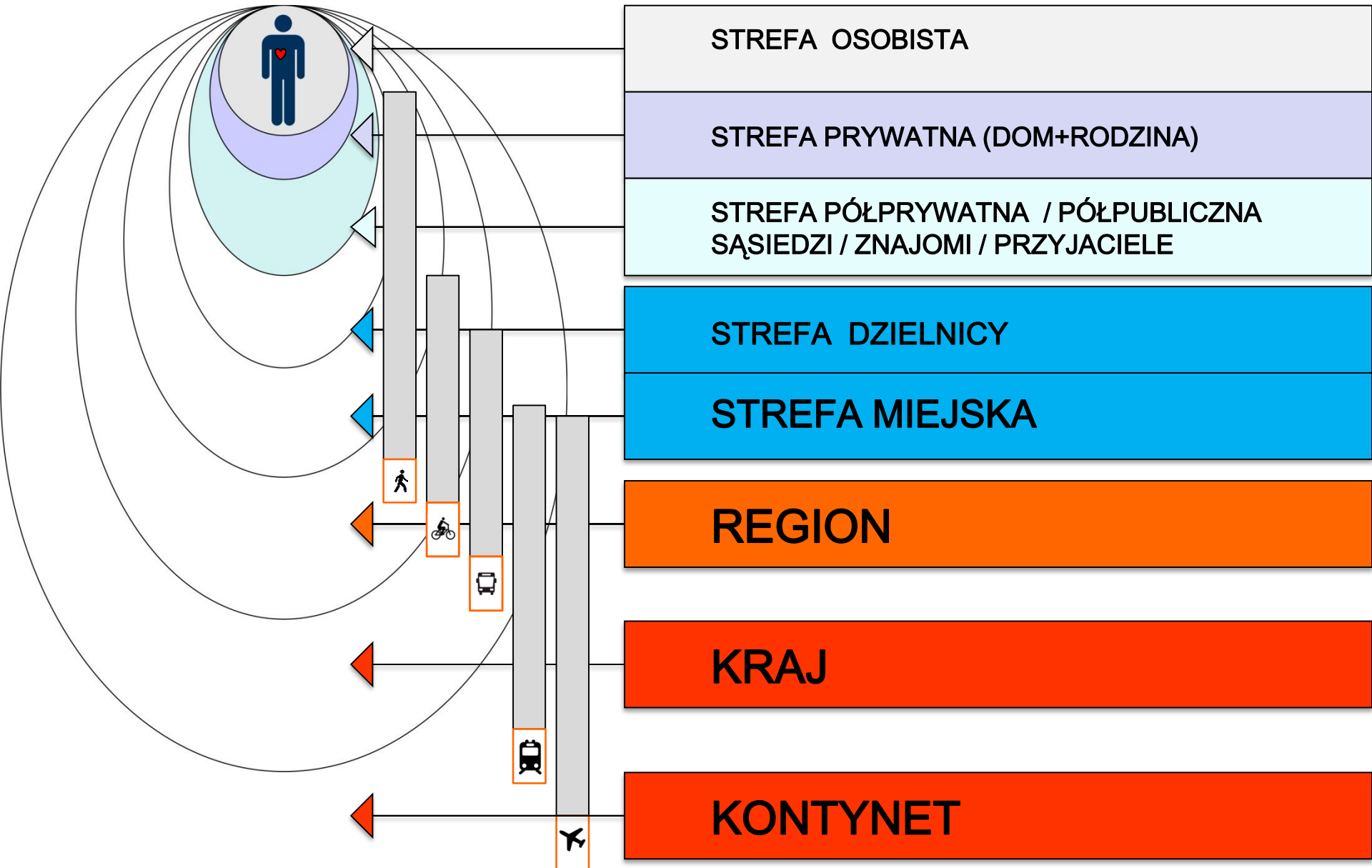
Definicja projektowania uniwersalnego propagowana przez Center of Universal Design Uniwersytetu Północnej Karoliny (USA) brzmi następująco:



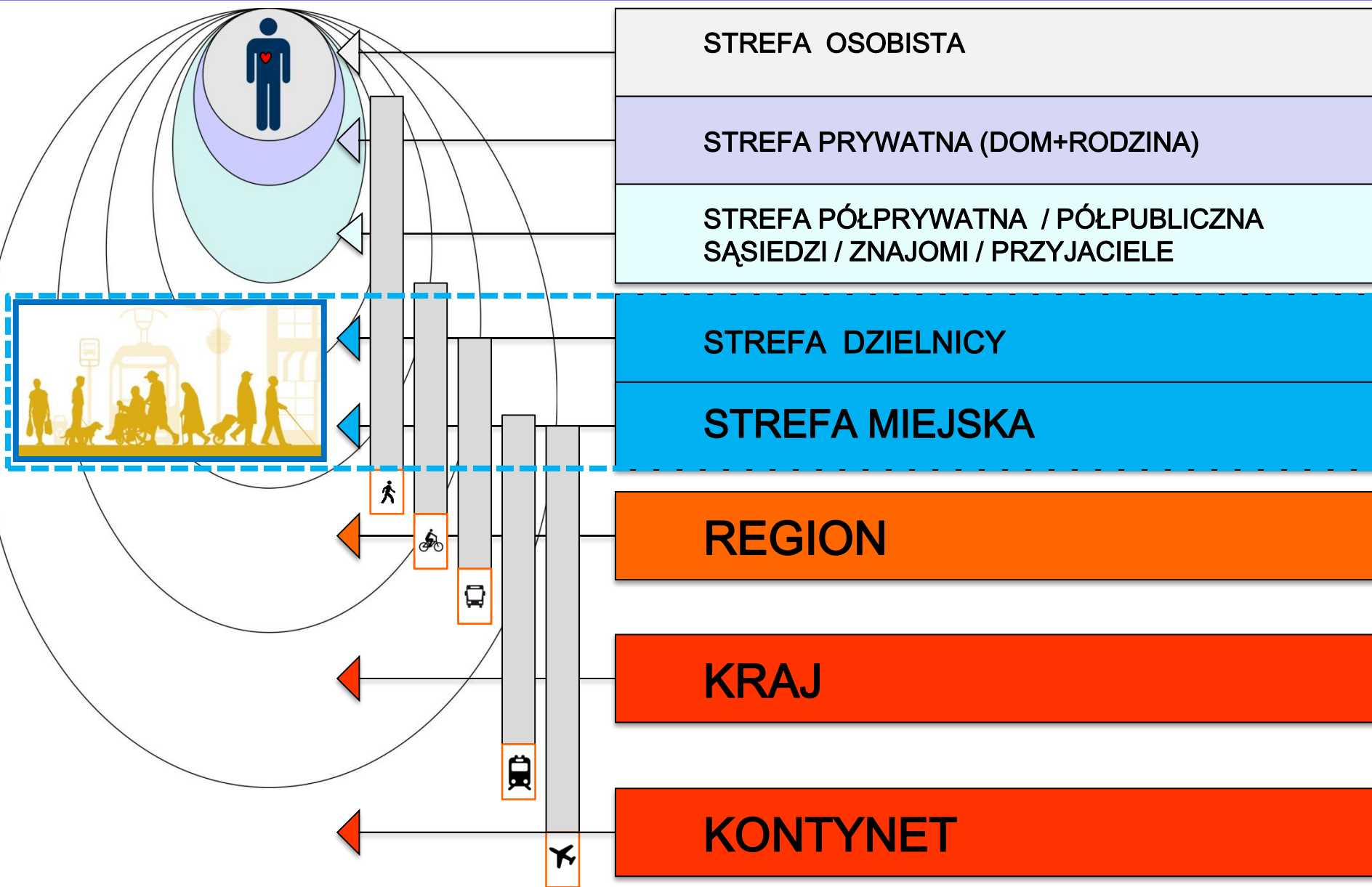
„Projektowanie uniwersalne jest to projektowanie produktów i środowiska, które mogą być użytkowane przez wszystkich ludzi, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania” (Ron Mace)

źródło: http://www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/about_ud.htm

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”



„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”



„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”



Źródło: <http://nacto.org/>

MIASTO DLA WSZYSTKICH – TO MIASTO DLA PIESZYCH

STRATEGIA DOSTĘPNOŚCI

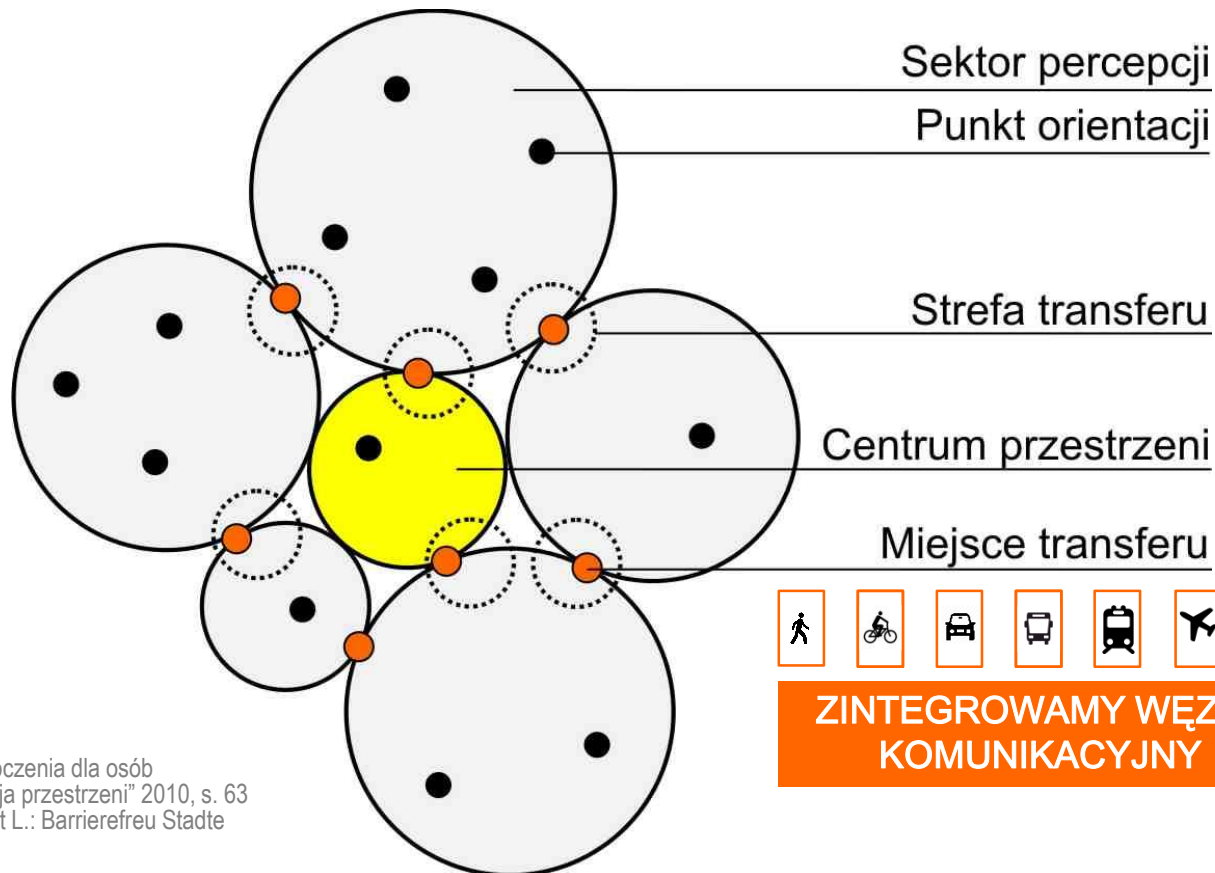
- ramy i cele strategii
- alokacja środków w budżecie

AUDYT DOSTĘPNOŚCI

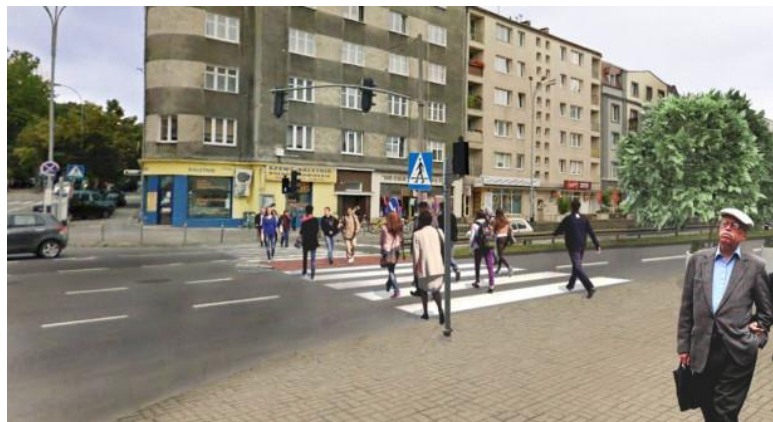
- identyfikacja barier przestrzennych
- identyfikacja potrzeb OzN
- zalecenia usprawnień dla OzN

OCENA UWARUNKOWAŃ

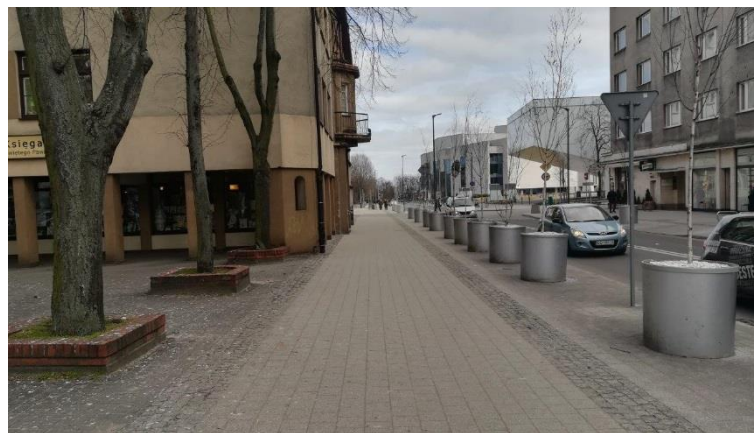
- szczegółowe określenie i opisanie architektonicznych, konserwatorskich, społecznych i finansowych uwarunkowań zmian



„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”



TUNELE CZY PRZEJŚCIA NAZIEMNE?



CHODNIKI DLA SAMOCHODÓW CZY DLA LUDZI?

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH



Źródło: Urząd Miasta Gdyni

Kładka przy Pomorskim Parku Naukowo – Technologicznym

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH



Źródło: Urząd Miasta Gdyni

Tunel przy stacji SKM Gdynia Chylonia

Sporadycznie działająca platforma przyschodowa

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH



Zródło: Urząd Miasta Gdyni

Kolejka na Kamienną Górę

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH

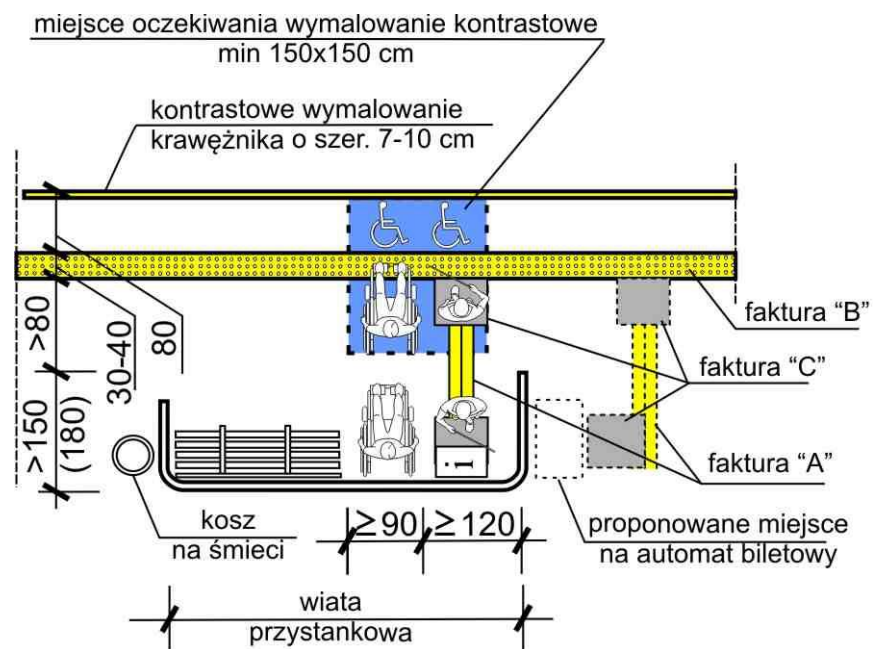


Źródło: Urząd Miasta Gdyni

DOSTĘPNA KOMUNIKACJA MIEJSKA

PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

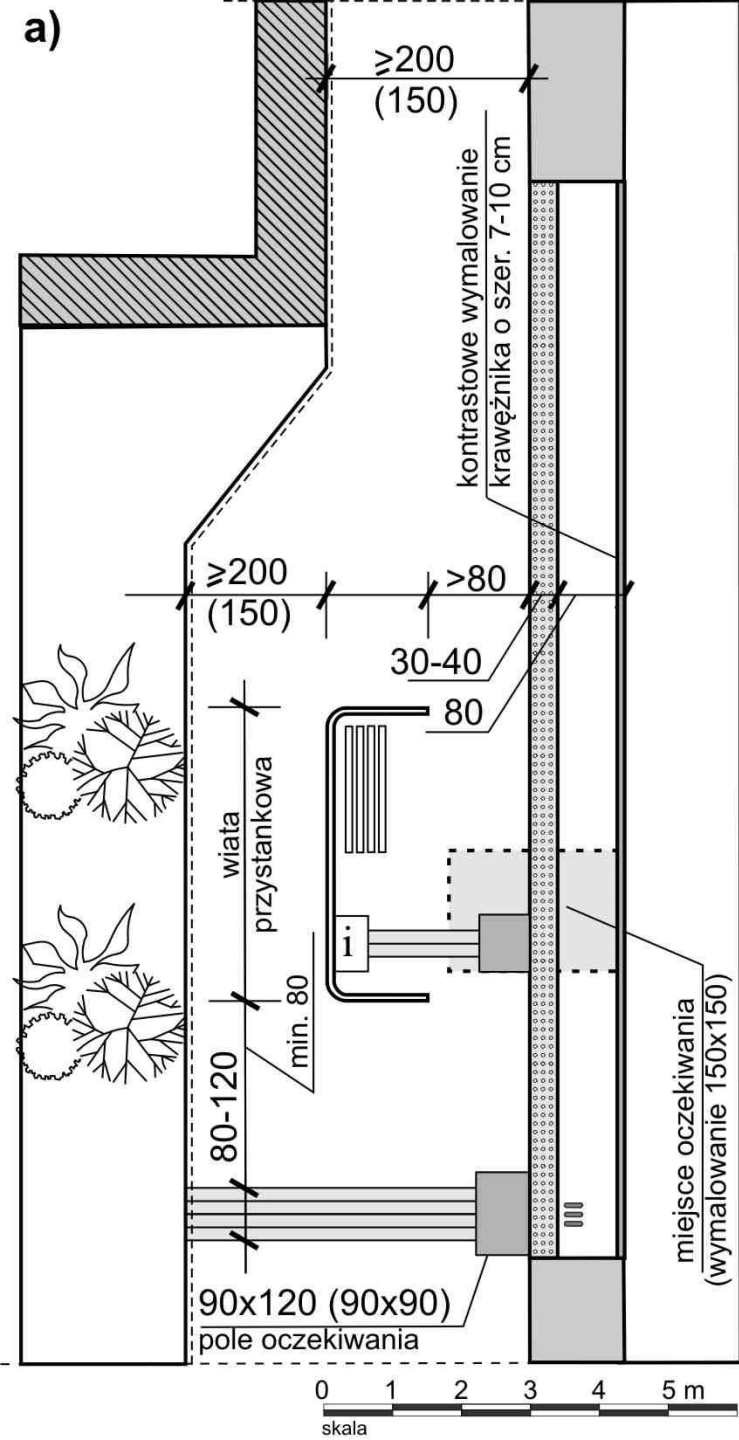
Przystanki należy rozmieszczać tak, aby pasażerowie chcący dostać się do punktów generujących ruch byli intuicyjnie kierowani w stronę wyraźnie oznaczonych, bezpiecznych przejść dla pieszych lub głównych wejść do obiektów użyteczności publicznej. Aby uporządkować ruch pasażerów na węzłach przesiadkowych należy zmniejszać do minimum drogę przejścia pomiędzy poszczególnymi stanowiskami/przystankami komunikacji miejskiej.



Ryc. 6.2. Rozplanowanie otoczenia wiaty przystankowej. (oprac. autora)

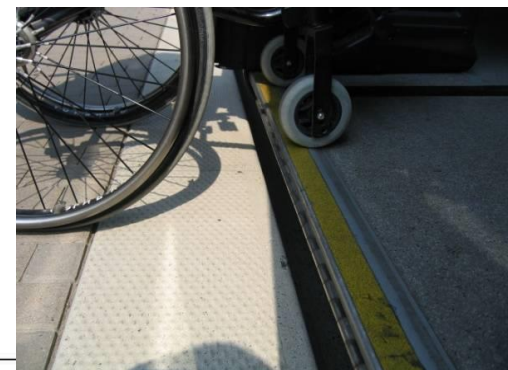
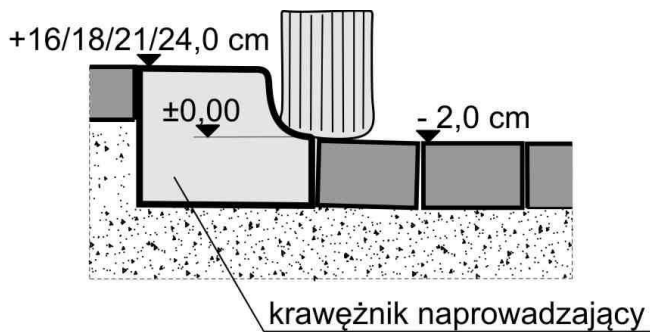
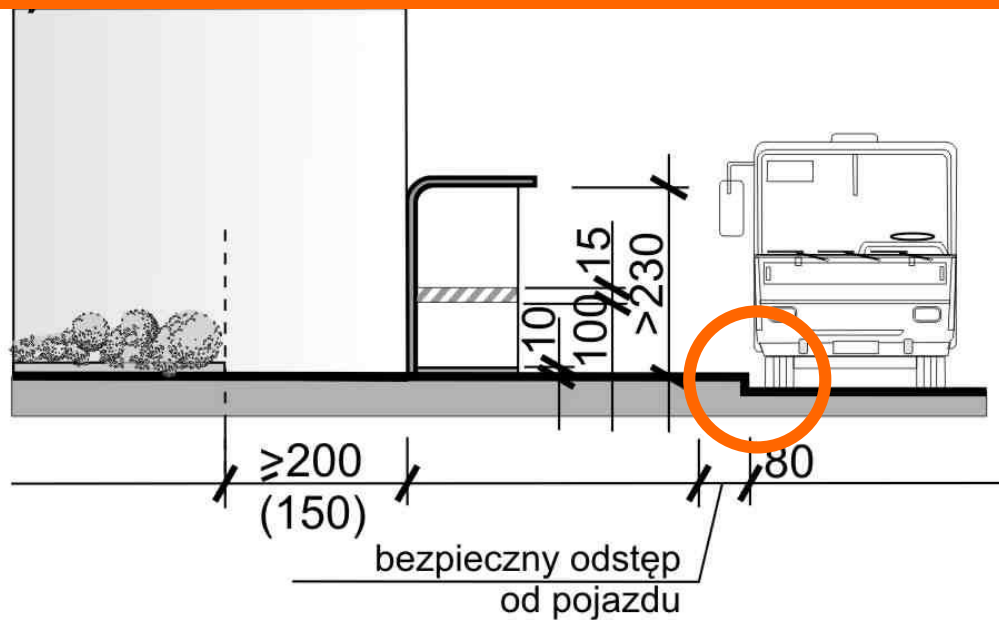
WIATA PRZYSTANKOWA





TEMPNOŚCI

PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



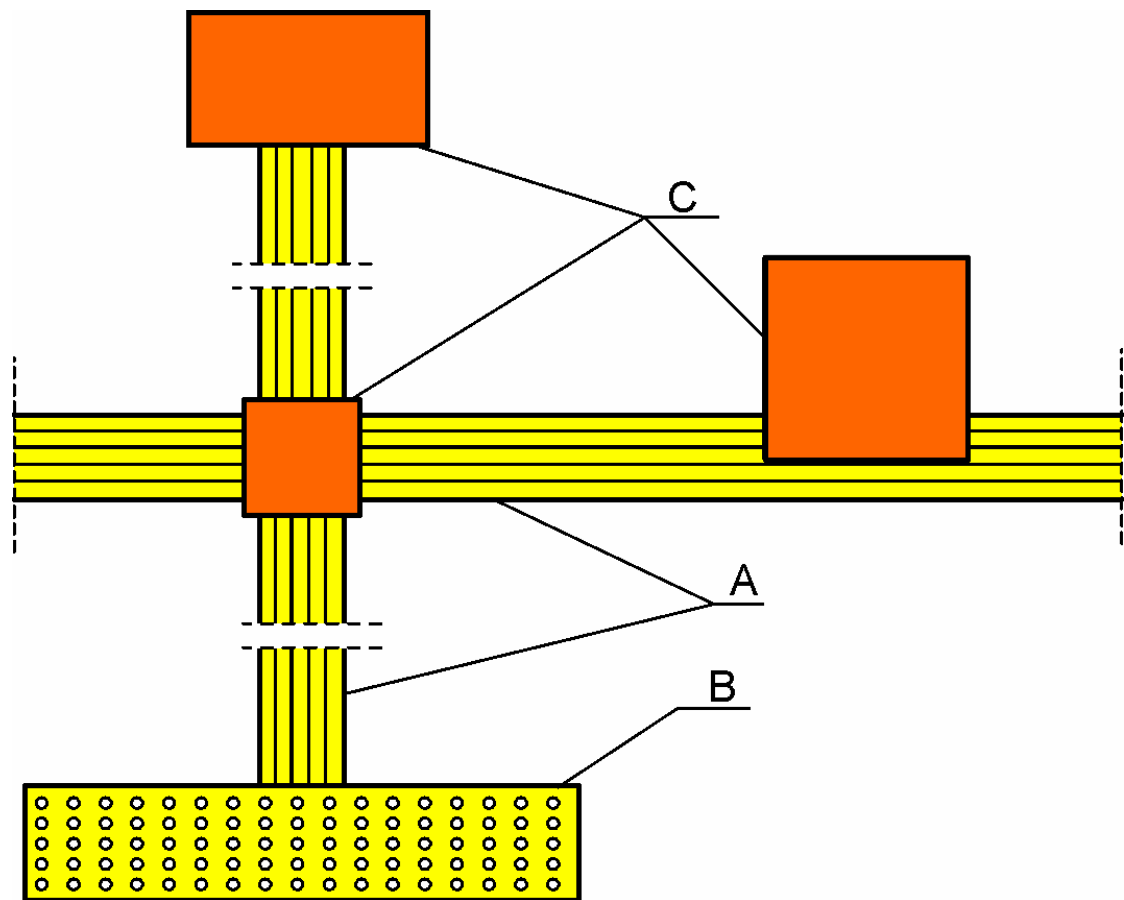
Ryc. 6.1 . Zakończenie krawędzi peronu przystanku betonowym profilem naprowadzającym (oprac. autora na podst. Majer, Suchanowski, 2010 [1]) .

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

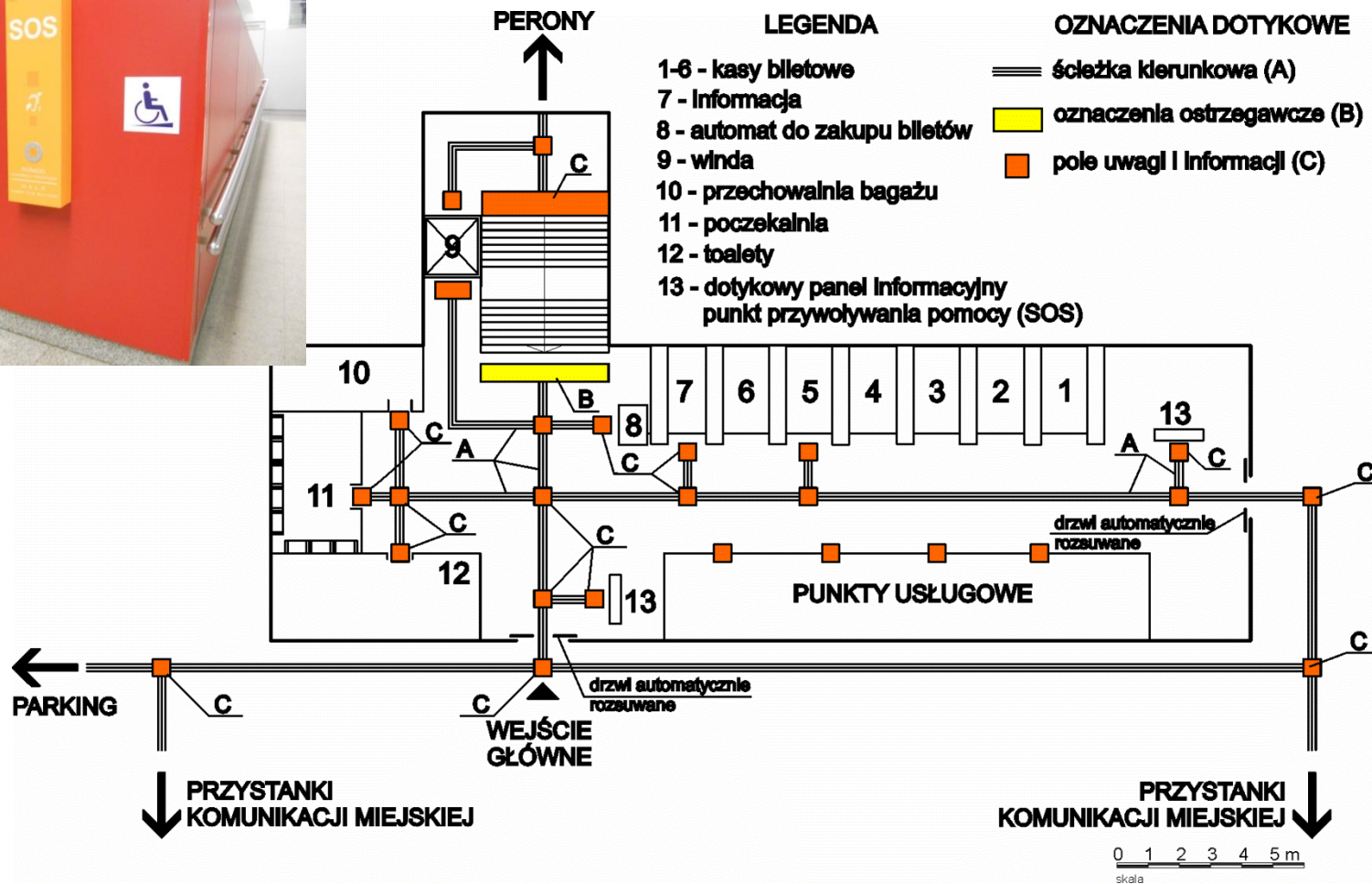
System oznaczeń fakturowych składa się z kombinacji faktur wyczuwalnych stopą lub końcówką laski przez osoby niewidome i słabowidzące:

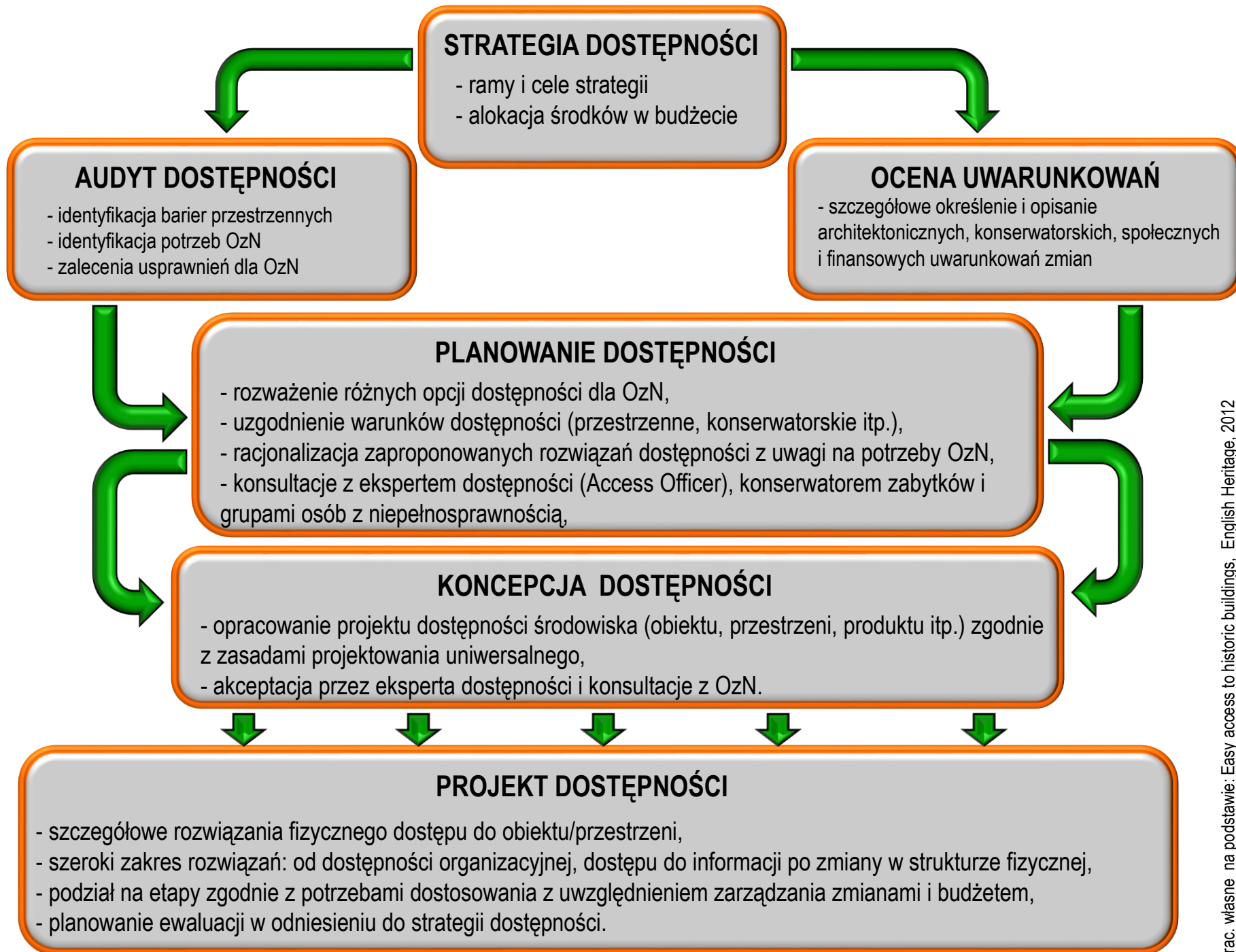
- A – faktura kierunkowa,*
- B – faktura ostrzegawcza (bezpieczeństwa),*
- C – faktura uwagi (informacji).*

(źródło: Wysocki M., Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni, 2010, s. 90)



„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”





CO ZROBIĆ ABY MIASTO BYŁO PRZYJAZNE WSZYSTKIM ?



JAK POKONAĆ TE BARIERY?

BARIERA POWSTAJE PRZEZ LEKI (Barrier arises through fears)

DAWY RADE! (Give advice!)

BOJĘ SIĘ, ŻE ZNOW MNIĘ SKRYTYKUJE (I'm afraid I'll be criticized again)

NOWE TECHNOLOGIE (New technologies)

STARSZY TO WIEDZA WSZYSTKO NAJLEPIEJ... (The elderly know everything best...)

STEREOTYP (Stereotype)

ROLA WYKŁADANIA (Role of lecturing)

MODEL EDUKACJA STARSZYCH (Elderly education model)

STARSZY DZIELA SIĘ DOŚWIADZENIEM (The elderly share their experience)

TRANSITION PRZEJŚCIOWOŚĆ (Transition / Transience)

ROZMAWIAJMY (Let's talk)

BĄDŹMY MENTORAMI (Let's be mentors)

TRZEBA NAUCZYĆ SIĘ ROZMAWIAĆ! (We need to learn to talk!)

WYJDŹMY Z ROLI! (Get out of roles!)

POTRZEBNA PRZESTRZEN (Need for space)

DLA KAŻDEGO (For everyone)

WSPÓLNA (Common)

SOLIDARNOŚĆ MIĘDZYPOKOLENIOWA (Intergenerational solidarity)

UNIWERSYTET TRZECIEGO WIEKU (University of the Third Age)

TWÓJ RUCH (Your movement)

VisualCoach

MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM

POLITYKA MIASTA

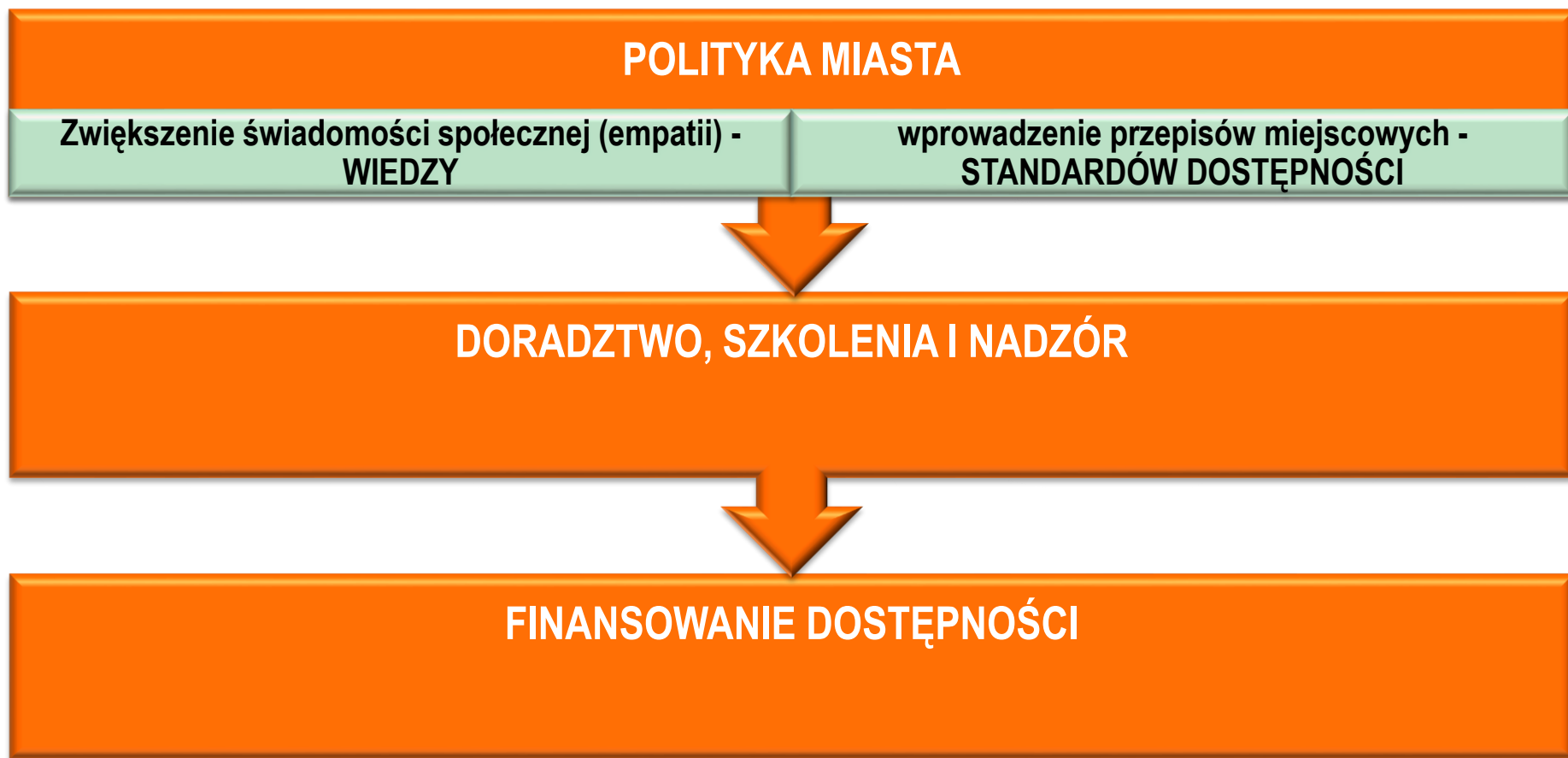


DORADZTWO, SZKOLENIA I NADZÓR



FINANSOWANIE DOSTĘPNOŚCI

MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM



MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM

PRAWO LOKALNE UCHWALONE PRZEZ SAMORZĄD GDYŃSKI:

1. 2000 – przyjęcie Programu kompleksowych działań na rzecz osób niepełnosprawnych „Gdynia bez barier”
2. 2002 - przyjęcie wytycznych realizacji polityki społecznej dotyczących osób niepełnosprawnych zgodnie z zasadami zawartymi w dokumencie „Agenda 22”
3. 2010 – przyjęcie dokumentu „Deklaracja Barcelońska”
4. 2013 – przyjęcie „Standardów Dostępności” opracowanych przez Centrum Projektowania Uniwersalnego

STANDARDY DOSTĘPNOŚCI

STANDARZY DOSTĘPNOŚCI

CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIERSALNEGO

PROJEKTOWANIE UNIERSALNE - wstęp

PROJEKTOWANIE UNIERSALNE W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Przestrzeń publiczną to obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb i poprawy jakości życia wszystkich jej użytkowników. Powinna jednoczyć mieszkańców i tworzyć przestrzeń do inicjatyw, pobudzania wyobraźni i rozwoju lokalnych wspólnot. Plac, rynek, skwer, ulica czy bulwar to miejsca, w których przebiegają mieszanki i turyści, to obszar, gdzie następuje interakcja i działania sprzyjające integracji. Są to miejsca, w których przemieszczają się ludzie, jedni pieszo inni różnymi środkami lokomocji. Tysiące ludzi każdego dnia próbują dotrzeć do wyznaczonego celu. Jednak niektórzy muszą zastanawiać się, na jakie przeszkody napotkają na swojej drodze i czy uda im się bezpiecznie je ominąć, czy znajdzie informację o dogodnym dla siebie dojściu do celu swojej podróży. Pelnopracownicy czująco rozumieją znaczenie nad tym czy nierówności chodnika uniemożliwią mu poruszanie się, czy przy wejściu do urzędu są schody, które powstrzymają go od samodzielnego załatwienia swoich spraw, czy będzie musiał długo czekać na odpowiednio

dostosowany autobus itd. Są jednak ludzie, którzy na te i wiele jeszcze innych pytań muszą odpowiadać sobie przy każdym przemieszczaniu się w przestrzeni publicznej. Tysiące ludzi każdego dnia próbują dotrzeć do wyznaczonego celu. Jednak niektórzy muszą zastanawiać się, na jakie przeszkody napotkają na swojej drodze i czy uda im się bezpiecznie je ominąć, czy znajdzie informację o dogodnym dla siebie dojściu do celu swojej podróży. Pelnopracownicy czująco rozumieją znaczenie nad tym czy nierówności chodnika uniemożliwią mu poruszanie się, czy przy wejściu do urzędu są schody, które powstrzymają go od samodzielnego załatwienia swoich spraw, czy będzie musiał długo czekać na odpowiednio

Karty Standardów Dostępności określają wytyczne do projektowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w celu wdrożenia rozwiązań przyjaznych wszystkim użytkownikom przestrzeni o różnorodnych ograniczeniach w mobilności i percepcji, w tym osobom z niepełnosprawnością oraz osobom starszym.

Standardy zawierają niezbędne informacje i podstawowe rozwiązania służące zaprojektowaniu i modernizacji przestrzeni publicznej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego w celu ujednolicenia rozwiązań stosowanych na terenie poszczególnych miast i gmin wiejskich. Niniejsze Standardy odwołują się do polskich przepisów prawnych, jak również standardów z innych krajów europejskich i dostępnej literatury. Dla poprawy jakości przestrzeni publicznej Standardy należy uwzględnić. Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) zawartych w przetargach i umowach na prace projektowe i budowlane oraz w umowach na dzierżawę przestrzeni publicznych na cele komercyjne.

Standardy są jedynie wytycznymi ujednolicającymi rozwiązania techniczne i przestrzenne. Z uwagi na różnorodność zastanych sytuacji w środowisku zabudowanym nie zastąpią projektanta w jego twórczym działaniu podczas projektowania konkretnych przestrzeni publicznych.

- Standardy Dostępności składają się z kart:
1. Projektowania Uniwersalne - wstęp
 2. Ciągi piesze
 3. Wyposażenie ciągów pieszych
 4. Drogi pieszo-rowerowe
 5. Przejścia dla pieszych
 6. Przystanki komunikacji miejskiej
 7. Pokonywanie różnic wysokości w terenie
 8. Miejsca postojowe
 9. Tereny rekreacyjne
 10. Tymczasowa organizacja ruchu pieszo

Opisane chronione jest prawem autorskim jako rozwiązanie innowacyjne zarejestrowane na Politechnice Gdańskiej pod nr W celu wdrożenia Standardów Dostępności należy uzyskać licencje na korzystanie z nich na terenie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIERSALNEGO
Politechnika Gdańska Wydział Architektury, 80-233 Gdańsk, ul. Narutowicza 11/12, tel. 58 347 13 15

STANDARZY DOSTĘPNOŚCI

CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIERSALNEGO

CIĄGI PIESZE

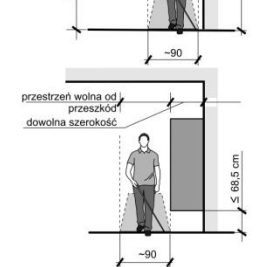
Ciągi piesze powinny zapewnić samodzielność poruszania się osobom z ograniczoną mobilnością i percepcją, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania bezpiecznego przemieszczania się tych osób.

- W Standardach określa się dwa poziomy dostępnosci:
- ✓ **podstawowy poziom dostępnosci** obowiązuje na całym obszarze gminy, dotyczy fizycznej dostępnosci przestrzeni publicznej z zachowaniem bezpiecznej skrajni ruchu pieszo;
 - ✓ **specjalny poziom dostępnosci**, który należy stosować do następujących obszarów gminy:
 - ciągi piesze o szerokości większej niż 4 metry;
 - ciągi piesze w obszarach centrum miasta przy ważnych obiektach użyteczności publicznej i usług podstawowych;
 - ciągi piesze na obszarach wokół instytucji opieki zdrowotnej i usług specjalistycznych dla osób starszych i niepełnosprawnych;
 - węzły przesiadkowe i okolice przystanków komunikacji miejskiej;
 - dojeżdża do placów zabaw i miejsc rekreacji.

Na podstawowym poziomie dostępności wymagane są jako udogodnienia dla osób z dysfunkcjami wzroku, naturalne linie kierunkowe i kontrastowe różnicę fakturę podłoża, krawężniki i pierzeje budynków bez ewentualnych przeszkód w poziomie chodnika. Oznaczenia fakturę wymagane są w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych.

SKRAJNIA RUCHU PIESZEGO

Bezpieczna skrajnia ruchu pieszo musi uwzględniać podstawowe parametry ergonomiczne osób o ograniczonej mobilności (ryc. 2.1). Zalecana minimalna szerokość ciągu pieszo wolnego od przeszkód powinna wynosić min. 2,0 m, co pozwala na swobodne mijanie się dwóch osób na wózkach inwalidzkich lub dwóch osób z osobą na wódku. Dopuszcza się miejscowe przewężenia do szerokości: 1,5 m na długości max. 10 m, 1,2 m na długości max. 3,0 m oraz 1,0 m na długości max. 0,5 m.



Ryc. 2.1. Parametry skrajni poruszania się osoby niewidomej korzystającej i pomocy laski.

Opisane chronione jest prawem autorskim jako rozwiązanie innowacyjne zarejestrowane na Politechnice Gdańskiej pod nr 4/N/2016. W celu wdrożenia Standardów Dostępności należy uzyskać licencje na korzystanie z nich na terenie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

STANDARZY DOSTĘPNOŚCI

CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIERSALNEGO

WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH

Podczas planowania zagospodarowania przestrzeni publicznej należy opierać się na zasadach przejrzystości, bezpieczeństwa i funkcjonalności, uwzględniając potrzeby wszystkich użytkowników, w tym również osób z niepełnosprawnością i osób starszych.

Sposób rozmieszczenia urządzeń powinien być zaplanowany i zgodny z ustalonym jednolitym schematem, dzięki czemu użytkownikom łatwiej się odnaleźć np.: kosze na śmieci, automaty telefoniczne lub biletowe, wejścia do budynków, punkty informacyjne itp. Na ciągach pieszych o szerokości powyżej 3 metrów można wydzielić strefę, w której ustawiane będą urządzenia uliczne. Szerokość strefy uzależniona jest od wielkości urządzeń i elementów małej architektury i powinna wynosić min. 50 cm po obu stronach chodnika, pozostawiając po środku wolną przestrzeń na ciąg pieszo o szerokości min. 2,0 metra (patrz Karta 2: ryc. 2.2). Granica strefy rozmieszczenia urządzeń i elementów małej architektury powinna być wyznaczona w sposób czytelny dla osób z dysfunkcjami wzroku, aby mogły ją łatwo zlokalizować w przestrzeni publicznej. Na fakturę nawierzchni strefy uwagi można zastosować fakturę C3 (np. kostkę granitową łamaną).

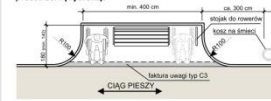
Wszystkie znaki i urządzenia małej architektury powinny być umieszczone z boku trasy w taki sposób, aby nie utrudniały ruchu pieszo i umożliwiły swobodny dostęp do wyznaczonych miejsc przez osoby poruszające się na wózkach i skuterkach inwalidzkich. Meble uliczne, takie jak ławki, tablice informacyjne, kosze na śmieci i in. należy ustawiać w miejscach o kontrastowej posadzce (kolorystycznie, materiałowo i fakturkowo), różniących się od materiału użytego na nawierzchnię głównego ciągu pieszo. Materiał posadzki powinien wyróżniać poszczególne obszary funkcjonalne.

MIĘSKA ODPOCZYNU

Osoby z ograniczoną mobilnością mają trudności w poruszaniu się, szybko się męczą i potrzebują częstych odpoczynków. Specjalny poziom dostępności wymaga, aby co ok. 50-100 metrów zostało wyznaczone miejsce do odpoczynku dla osób o ograniczonej mobilności. Miejsce do odpoczynku w odstępach max. 100 m powinno być wyposażone w siedzisko (ławkę) z podłokietnikami ułatwiającymi siadanie i wstawanie oraz miejsce do zaparkowania wózka inwalidzkiego i roweru (patrz Ryc. 3.1).

Ławki powinny być wykonane z materiału przyjaznego bez względu na warunki atmosferyczne. Nie zaleca się stosowania siedzisk metalowych. Poszczególne ławki mogą mieć zróżnicowaną wysokość siedziska (w granicach 50 - 70 cm). Nie powinny posiadać ostrej krawędzi, które mogą narażać użytkowników na urazy lub zniszczenia bagażu lub ubrania.

Ławki powinny być ustawione w taki sposób, aby osoby odpoczywające na nich, nie utrudniały poruszania się użytkownikom ciągu pieszo. Miejsca postojowe przeznaczone dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim powinny mieć głębokość min. 140 cm (zaleca 180 cm) i szer. 90 cm, tak aby osoba na wózku (skuterze) mogła zaparkować wózek obok ławki, nie przeszkadzając innym użytkownikom przestrzeni (ryc. 3.1).



Ryc. 3.1. Zagospodarowanie miejsca odpoczynku przy ciągu pieszo.

Na przystankach, przy przejściach dla pieszo i na długich ciągach pieszych w odstępach około 50 m zaleca się montowanie oparcia i siedzisk, które pozwolą osobom z ograniczeniami w mobilności odpocząć. Przykład siedziska "przysiadaków" pokazano na ryc. 3.2. Rekomenduje się oparcia z poręczami (uchwyty) ułatwiającymi wstawanie.

Karty Standardów Dostępności określają wytyczne do projektowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w celu wdrożenia rozwiązań przyjaznych wszystkim użytkownikom przestrzeni o różnorodnych ograniczeniach w mobilności i percepcji, w tym osobom z niepełnosprawnością oraz osobom starszym.

Standardy zawierają niezbędne informacje i podstawowe rozwiązania służące zaprojektowaniu i modernizacji przestrzeni publicznej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego w celu ujednolicenia rozwiązań stosowanych na terenie poszczególnych miast i gmin wiejskich. Niniejsze Standardy odwołują się do polskich przepisów prawnych, jak również standardów z innych krajów europejskich i dostępnej literatury. Dla poprawy jakości przestrzeni publicznej Standardy należy uwzględnić. Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) zawartych w przetargach i umowach na prace projektowe i budowlane oraz w umowach na dzierżawę przestrzeni publicznych na cele komercyjne.

Standardy są jedynie wytycznymi ujednolicającymi rozwiązania techniczne i przestrzenne. Z uwagi na różnorodność zastanych sytuacji w środowisku zabudowanym nie zastąpią projektanta w jego twórczym działaniu podczas projektowania konkretnych przestrzeni publicznych.

- Standardy Dostępności składają się z kart:
1. Projektowania Uniwersalne - wstęp
 2. Ciągi piesze
 3. Wyposażenie ciągów pieszych
 4. Drogi pieszo-rowerowe
 5. Przejścia dla pieszych
 6. Przystanki komunikacji miejskiej
 7. Pokonywanie różnic wysokości w terenie
 8. Miejsca postojowe
 9. Tereny rekreacyjne
 10. Tymczasowa organizacja ruchu pieszo

Opisane chronione jest prawem autorskim jako rozwiązanie innowacyjne zarejestrowane na Politechnice Gdańskiej pod nr 4/N/2016. W celu wdrożenia Standardów Dostępności należy uzyskać licencje na korzystanie z nich na terenie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIERSALNEGO
Politechnika Gdańska Wydział Architektury, 80-233 Gdańsk, ul. Narutowicza 11/12, tel. 58 347 13 15

Źródło; <http://www.zdzid.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf>

dr hab. inż. arch. Marek Wysocki, prof. nadzw. PG
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ



„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

Definicja Projektowania Uniwersalnego została podparta siedmioma zasadami:

1. **Użyteczność dla osób o różnej sprawności** (*ang. Equitable Use*),
2. **Elastyczność w użytkowaniu** (*ang. Flexibility in Use*),
3. **Proste i intuicyjne użytkowanie** (*ang. Simple and Intuitive Use*),
4. **Czytelna informacja** (*ang. Perceptible Information*),
5. **Tolerancja na błędy** (*ang. Tolerance for Error*),
6. **Wygodne użytkowanie bez wysiłku** (*ang. Low Physical Effort*),
7. **Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania** (*ang. Size and Space for Approach and User*)

Jako twórców siedmiu zasad projektowania uniwersalnego przyjmuje się: Bettye Rosse Connell, Mike Jones, **Ron Mace**, Jim Mueller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story i Gregg Vanderheiden: *The Principles of Universal Design* [online]. NC State University, 1997

8. **Percepcja równości** (*ang. Perception of Equality*),

(Kondrad Kaletsch 2009) którą definiuje się w następujący sposób: „Projekt winien minimalizować możliwość postrzegania indywidualnego jako dyskryminujące.”

6. WYGODNE UŻYTKOWANIE BEZ WYSIŁKU

Zasada 6 to konieczność stosowania takich rozwiązań, które nie powodują nadmiernego wysiłku podczas użytkowania

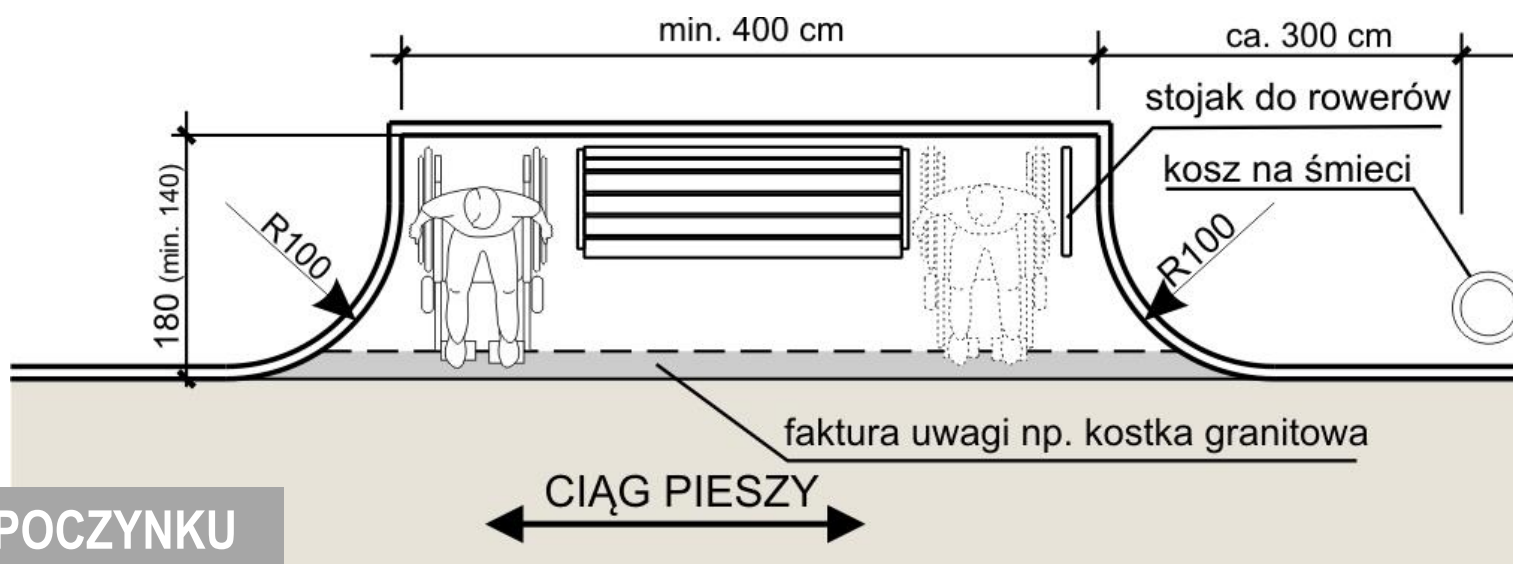


Ławka z podłokietnikami jako element kształtowania miejsc przyjaznych seniorom.

WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH

Osoby z ograniczoną mobilnością mają trudności w poruszaniu się, szybko się męczą i potrzebują częstych odpoczynków.

Co ok. 50-100 metrów należy przewidzieć miejsce do odpoczynku dla osób o ograniczonej mobilności. Miejsce do odpoczynku w odstępach co max. 100 m powinno być wyposażone w siedzisko (ławkę) z podłokietnikami miejsce do zaparkowania wózka inwalidzkiego i roweru



MIEJSCA ODPOCZYNKU

WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



Projekt: Denovo Design

WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



Projekt: Denovo Design



WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



Projekt: ASP Gdańsk & PG Centrum Projektowania Uniwersalnego

WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



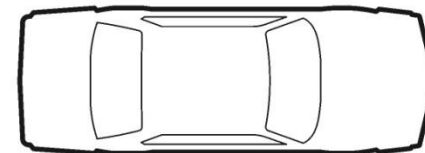
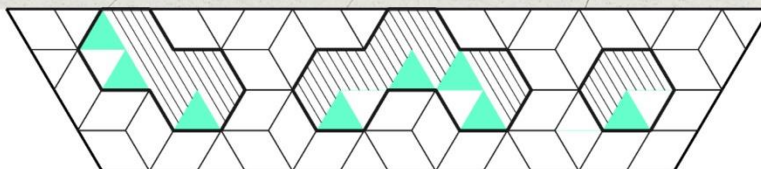
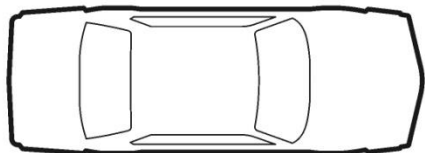
Rewitalizacja osiedla Chylonia (2018)

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

MIEJSCE ODPOCZYNKU PRZY UL. STAROWIEJSKIEJ



USIADŹ
N
STAROWIEJSKIEJ!



PROJEKT: arch. Magdalena Erecińska-Piesiewicz

WWW.STAROWIEJSKA.PL

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

MIEJSCE ODPOCZYNKU PRZY UL. STAROWIEJSKIEJ



PROJEKT: arch. Magdalena Erecińska-Piesiewicz

WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



Rewitalizacja osiedla Chylonia (2018) – plany tyflograficzne

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

MIEJSCE ODPOCZYNKU NA PLAŻY W ORŁOWIE

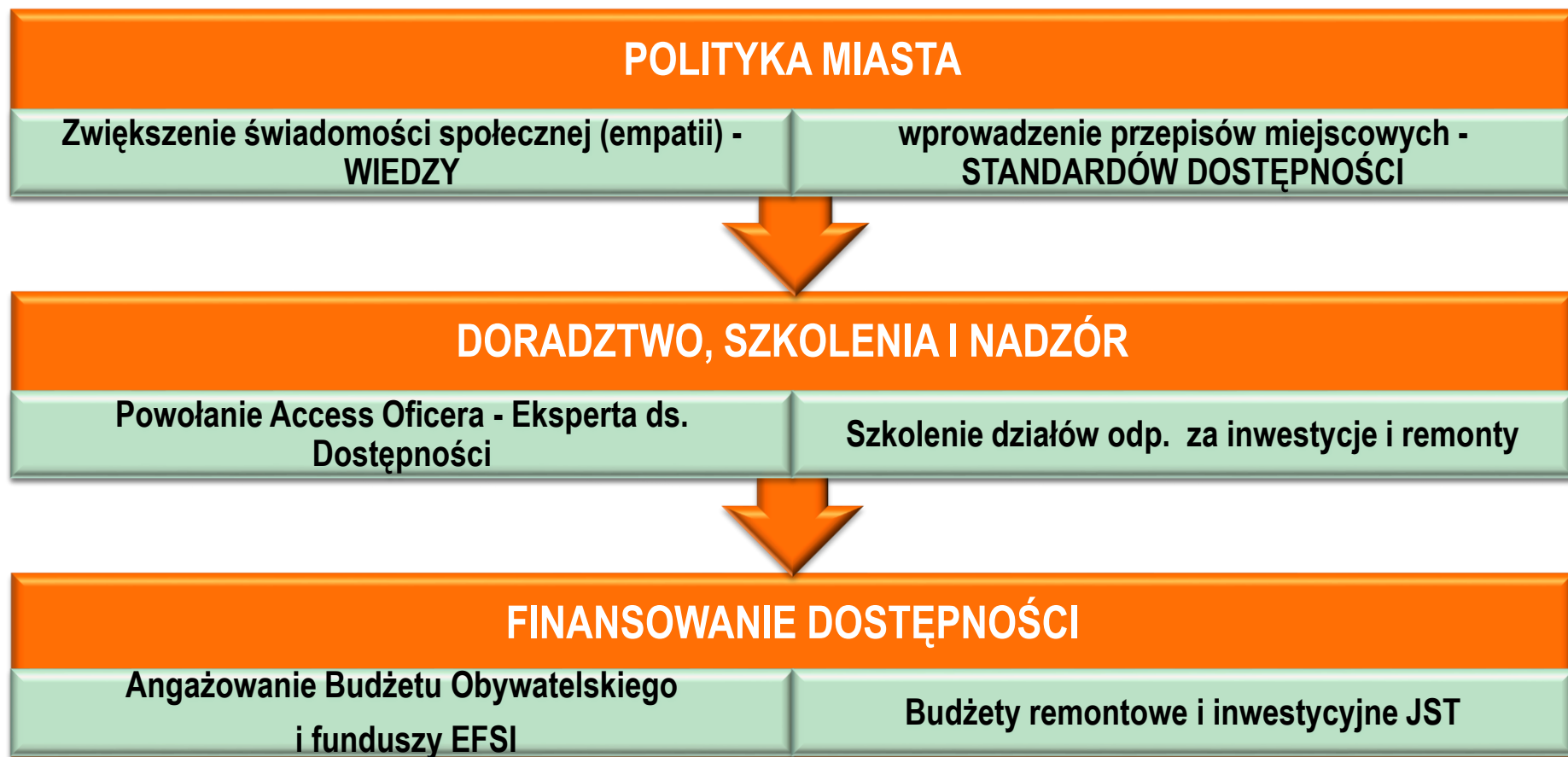


Zdj.: Marek Wysocki

DOSTĘPNE PLAŻE – POMOSTY NA PLAŻY W GDYNI ORŁOWIE

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM



MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM

PRAWO LOKALNE UCHWALONE PRZEZ SAMORZĄD GDYŃSKI:

1. 2000 – przyjęcie Programu kompleksowych działań na rzecz osób niepełnosprawnych „Gdynia bez barier”
2. 2002 - przyjęcie wytycznych realizacji polityki społecznej dotyczących osób niepełnosprawnych zgodnie z zasadami zawartymi w dokumencie „Agenda 22”
3. 2010 – przyjęcie dokumentu „Deklaracja Barcelońska”
4. 2013 – przyjęcie „Standardów Dostępności” opracowanych przez Centrum Projektowania Uniwersalnego
5. 2014 – powołanie Eksperta ds. Dostępności
6. 2016 – Gdynia otrzymuje Grand Prix Lidera Dostępności

„Projektowanie Uniwersalne w praktyce gdyńskiego samorządu - standardy dostępności przestrzeni publicznej”

DOSTĘPNOŚĆ TO ZWIĘKSZENIE AKTYWNOŚCI NIE TYLKO OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI, ALE RÓWNIEŻ PODNIESIENIE JAKOŚCI ŻYCIA WSZYSTKICH MIESZKAŃCÓW

ORAZ BUDOWANIE WIZERUNKU MIASTA DOSTĘPNEGO DLA WSZYSTKICH.

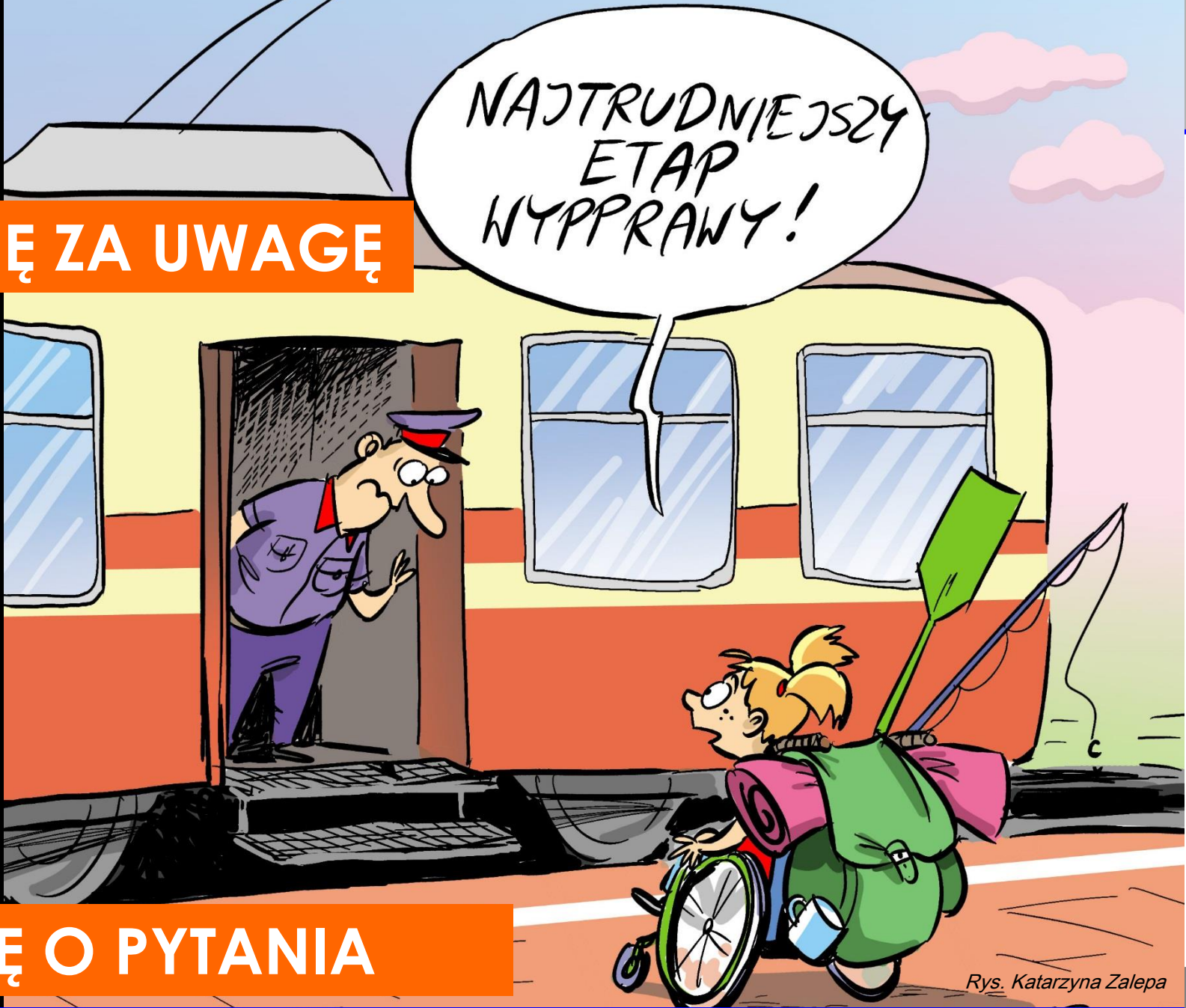


Miasto Gdynia
otrzymało tytuł Lidera Dostępności 2016
w kategoriach: Samorząd i Grand Prix 2016



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

NAJTRUDNIEJSZY
ETAP
WYPPRAWY!



Rys. Katarzyna Zalepa

I PROSZĘ O PYTANIA

Kontakt: universaldesign@pg.gda.pl, m.wysocki@zdiz.gdynia.pl