

Poznań, dn. 02-04 listopada 2016 r.

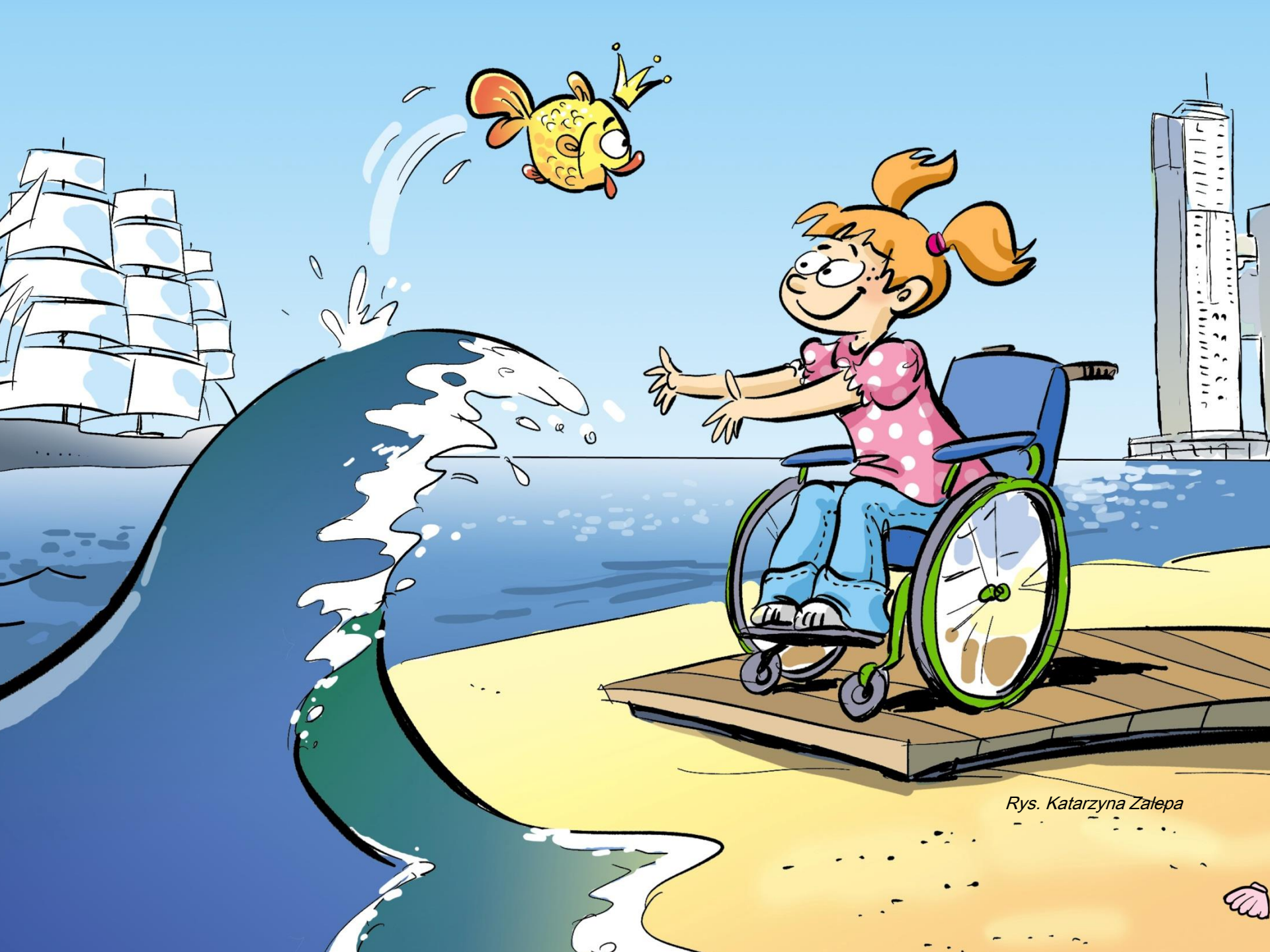
# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

**Dr hab. inż. arch. Marek Wysocki**  
**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)



Rys. Katarzyna Zalepa

**CO ZROBIĆ ABY MIASTO BYŁO PRZYJAZNE WSZYSTKIM ?**



## MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM



## EDUKACJA JAKO ELEMENT TWORZENIA PRZESTRZENI BEZ BARIER.

### MIASTA BEZ BARIER



## ZWIĘKSZENIE ŚWIADOMOŚCI O ZNACZENIU PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO DLA CAŁEJ SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ

Wprowadzenie do programów edukacyjnych i badawczych zagadnień związanych z tworzeniem środowiska zabudowanego dostępnego dla wszystkich.

**Realizacja:** nowe programy studiów, warsztaty studenckie,

Działanie: Traktowanie o takim Ministerstwa: Sportu i Turystyki, Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Administracji i Cyfryzacji

MIASTA BEZ BARIER



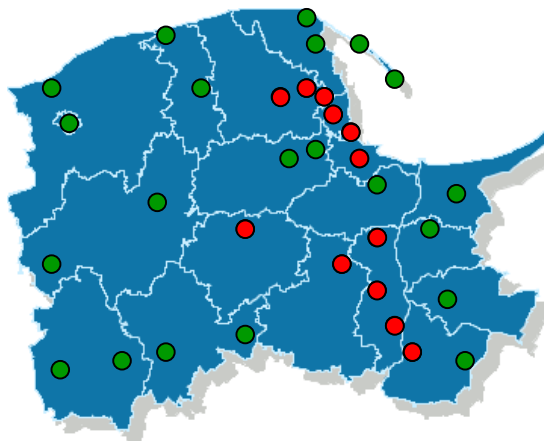
## ZWIĘKSZENIE ŚWIADOMOŚCI O ZNACZENIU PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO DLA CAŁEJ SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ

Wprowadzenie do programów edukacyjnych i badawczych zagadnień związanych z tworzeniem środowiska zabudowanego dostępnego dla wszystkich.

**Realizacja:** nowe programy studiów, warsztaty studenckie,



### WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



2004 2005	2005	2006	2006	2007 2008
GDYNIA	KWIDZYN	GNIEW	PELPLIN	GDĄŃSK
2008	2010	2010	2012	2013
TORUŃ	KOŚCIERZYNA	SOPÓT	WEJHEROWO	RUMIA
2013	2016	2017	2008, 2009, 2010	
REDA	STAROGARD GD.		BYDGOSZCZ	

## ZWIĘKSZENIE ŚWIADOMOŚCI O ZNACZENIU PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO DLA CAŁEJ SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ

Wprowadzenie do programów edukacyjnych i badawczych zagadnień związanych z tworzeniem środowiska zabudowanego dostępnego dla wszystkich.

**Realizacja:** nowe programy studiów, warsztaty studenckie, wykłady i pokazy,





# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



PROJEKTOWANIE UNIWERSALE  
JAK ŻYĆ RAZEM, NIE OBOK SIEBIE?

WARSZTATY PROJEKTOWE GDYNIA 17 -24 MAJA 2014



Zmieniamy przestrzeń  
do Waszych potrzeb

ORGANIZATORZY



POLITECHNIKA  
GDAŃSKA



PPNT Gdynia

Pomorski Park  
Naukowo-Technologiczny



centrum  
designu  
gdynia



Riviera



ZAPRASZAMY

DO CENTRUM RIVIERA NA POZIOM +1,  
PASAŻ GŁÓWNY PRZED KINEM HELIOS  
w dniach 17-22 maja w godz. 10.00 - 18.00



NASI PARTNERZY



TERMA  
SINCE 1990



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE  
JAK ŻYĆ RAZEM, NIE OBOK SIEBIE?

WARSZTATY PROJEKTOWE GDYNIA 17 - 24 MAJA 2014



Zmieniamy przestrzeń  
do Waszych potrzeb

ORGANIZATORZY



TECHNIKA  
DŁA I  
CZŁOWIEKA

GDYNIA  
moje miasto

PPNT Gdynia  
Pomorski Park  
Markowo-Technologiczny



Riviera



ZAPRASZAMY

DO CENTRUM RIVIERA NA POZIOM +1,  
PASAŻ GŁÓWNY PRZED KINEM HELIOS  
w dniach 17-22 maja w godz. 10.00 - 18.00



NASI PARTNERZY



## MODEL BUDOWANIA MIASTA PRZYJAZNEGO WSZYSTKIM



## JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego

**POWSZECHNOŚĆ  
DOSTĘPU**

**BEZPIECZEŃSTWO  
UŻYTKOWANIA  
ERGONOMIA**

**ATRAKCYJNOŚĆ  
I TRWAŁOŚĆ**

## JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego

**POWSZECHNOŚĆ  
DOSTĘPU**



**DECYDENCI  
PARLAMENT, RZĄD,  
SAMORZĄD LOKALNY,  
KIEROWNICTWO FIRM**

**PRAWO KRAJOWE  
I LOKALNE**

USTAWY, ROZPORZĄDZENIA, AGENDA 22,  
ODPOWIEDNIE PROCEDURY UMOWY  
SPOŁECZNE, STANDARDY DOSTĘPNOŚCI

### STANDARDY DOSTĘPNOŚCI DLA MIASTA GDYNI

1

#### PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE - wstęp

##### PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

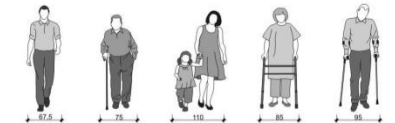
Przestrzeń publiczna to obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb i poprawy jakości życia wszystkich jej użytkowników. Powinna łączyć mieszkańców i tworzyć przestrzeń do inicjatyw, pobudzania wyobraźni i rozwoju lokalnych wspólnot. Plac, rynek, skwer, ulica czy bulwar to miejsca, w których przebywają mieszkańcy i turyści, to obszar, gdzie następują interakcje i działania sprzyjające integracji. Są to miejsca, w których przemieszczają się ludzie, jedni pieszo inni różnymi środkami lokomocji. Tysiące ludzi każdego dnia mobilnie dotrzeć do wspomnianego celu, jednak niekiedy

dotrosowany autobus itd. Są jednak ludzie, którzy na to i wiele jeszcze innych pytań muszą odpowiadać sobie przy każdym wyjściu z domu i czasami z powodu braku informacji, barier przestrzennych i społecznych pozostają w nim.

Osoby, które mają trudności w poruszaniu się w przestrzeni miasta to duża grupa ludzi, a do nich oprócz osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach, niewidomych i słabowidzących, niedosłyszących, niepełnosprawnych intelektualnie, należą osoby starsze, rodzice z dzieckiem w wózku, kobiety w ciąży, osoby otyłe, niskie lub bardzo wysokie, a także osoby z czasowymi ograniczeniami mobilności, jak: osoby z urazami kończyn poruszające się przy po-

1-4/4

STANDARDY DOSTĘPNOŚCI DLA MIASTA GDYNI



## ZARZĄDZENIE PREZYDENTA MIASTA GDYNI Nr 10740/13/VI/U z dn. 17 maja 2013 r.

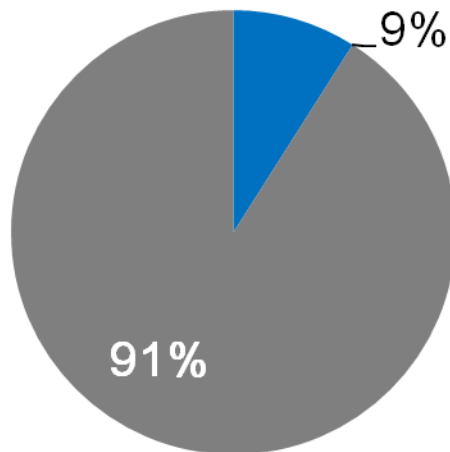
**Warsztaty facylitacyjne:** mgr Elżbieta Okroy, mgr Anna Urbańczyk,

**Konsultacje:** K. Adamska, M. Czapp, A. Dobkowska, O. Donner, M.. Grzesiak, M.. Gumieniuk-Wawrzyniak, K. Karczewska, A. Kolbusz, T. Krzak, U. Kubicka-Formela, L. Kucharek, I. Malinowska-Łubińska, E. Mosica, W. Pożarowski, M.. Rozbicka, K. Sierpińska, R. Studziński, H. Wetnicka, J. Zabiegińska.



## BUDOWANIE MARKI MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH

Badania Najwyższej Izby Kontroli  
2012 r.



- obiekty dostępne dla OZN
- obiekty niedostępne dla OZN

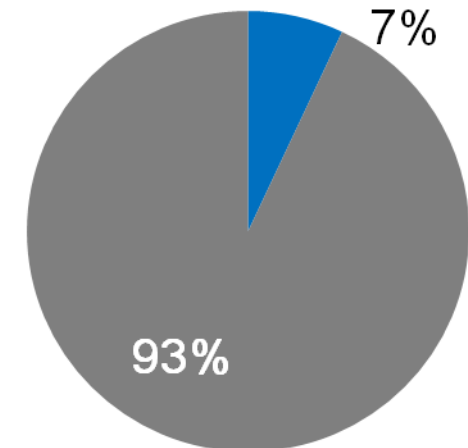
**JAKOŚĆ  
PRZESTRZENI  
PUBLICZNEJ**



**PROJEKTANCI  
+ wykonawcy i nadzór  
budowlany**

**Powołanie funkcji  
ACCESS OFICERA:  
Kontrola dostępności na  
każdym etapie procesu  
inwestycyjnego**

Badania Wydziału Architektury PG  
2009-2011



- obiekty dostępne dla OZN
- obiekty niedostępne dla OZN

Ocenie poddano 121 obiektów na terenie woj. Podlaskiego oddanych do użytkowania w latach 2009-2011

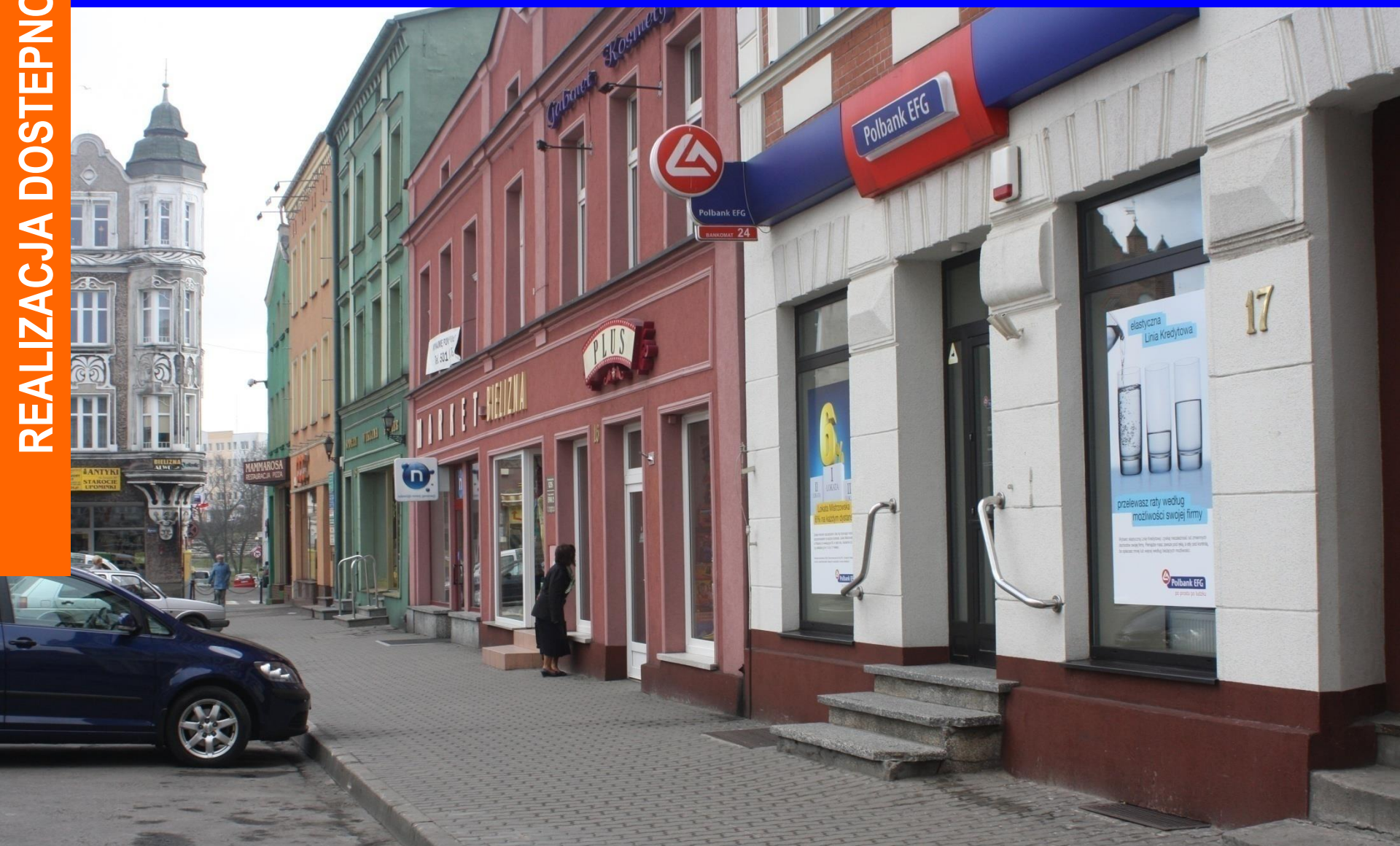
Ocenie poddano 216 obiektów z całej Polski oddanych do użytkowania po 2004 r.

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

REALIZACJA DOSTĘPNOŚCI



Rynek

– kwiecień 2010

Zdj.: M. Wysocki



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

REALIZACJA DOSTĘPNOŚCI



Rynek

– lipiec 2010

Zdj.: M. Wysocki

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

REALIZACJA DOSTĘPNOŚCI

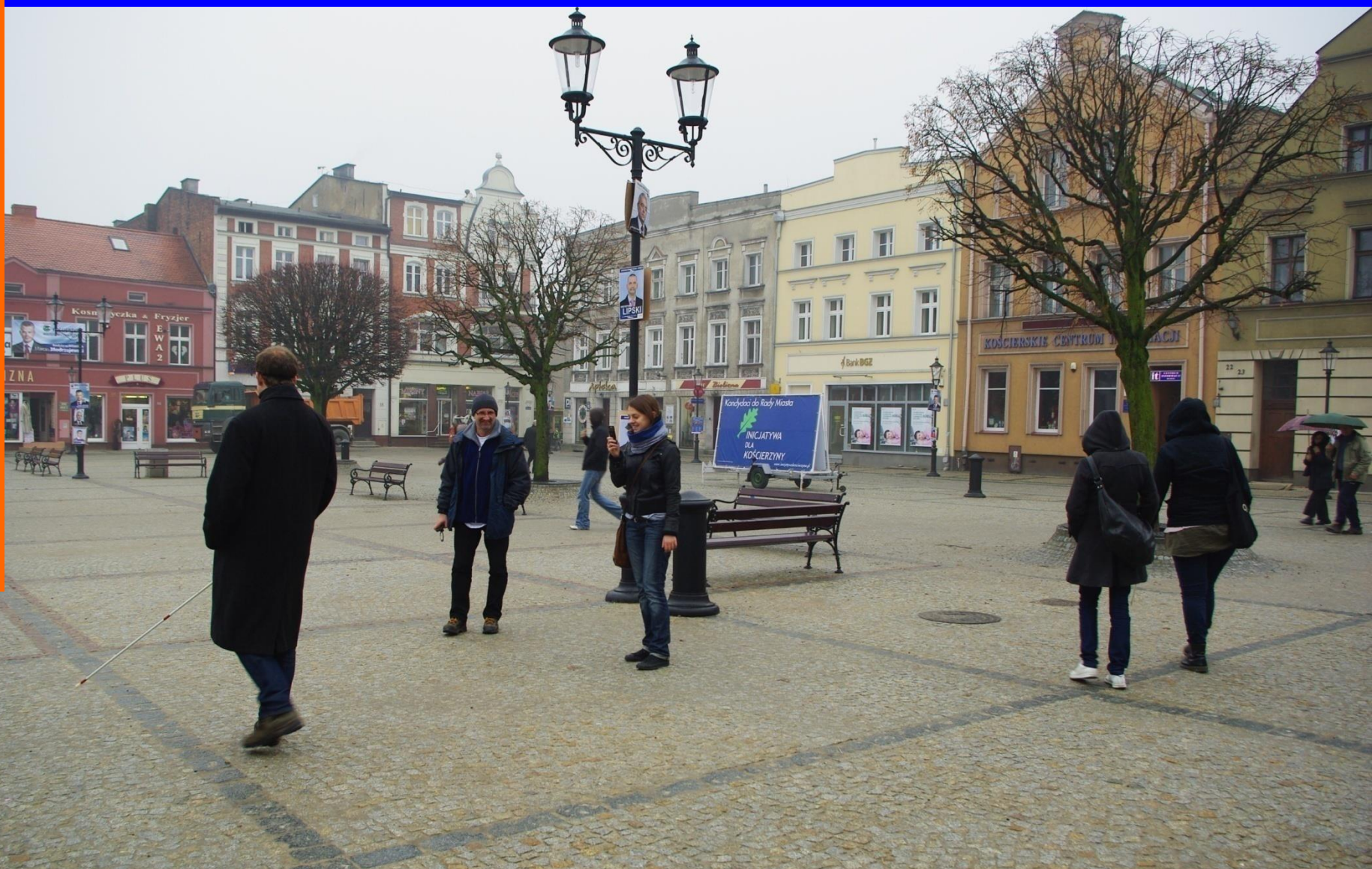


Rynek

– lipiec 2010

Zdj.: M. Wysocki

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

REALIZACJA DOSTĘPNOŚCI



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

REALIZACJA DOSTĘPNOŚCI



Rynek

– październik 2010

Zdj.: M. Kozłowski, M. Wysocki

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



## KOSZT 6 729 965,74 PLN

Projekt	Wniosek aplikacyjnyjny	Realizacja
Wartość Projektu ogółem	6 790 000.00 PLN	6 729 965.74 PLN
Dofinansowanie UE w ramach RPO WP 2007-2013	3 598 700.00 PLN	3 465 582.21 PLN
Wkład Gminy	2.393.475,00 PLN	2.466.558,53 PLN
Wkład Powiatu	797 825.00 PLN	797 825.00 PLN

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



**KOSZT 6 729 965,74 PLN**



## JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego



Dużym zagrożeniem dla bezpieczeństwa jest dewastacja urządzeń i elementów służących osobom niepełnosprawnym. Problem dewastacji jest zauważalny praktycznie w całej Polsce



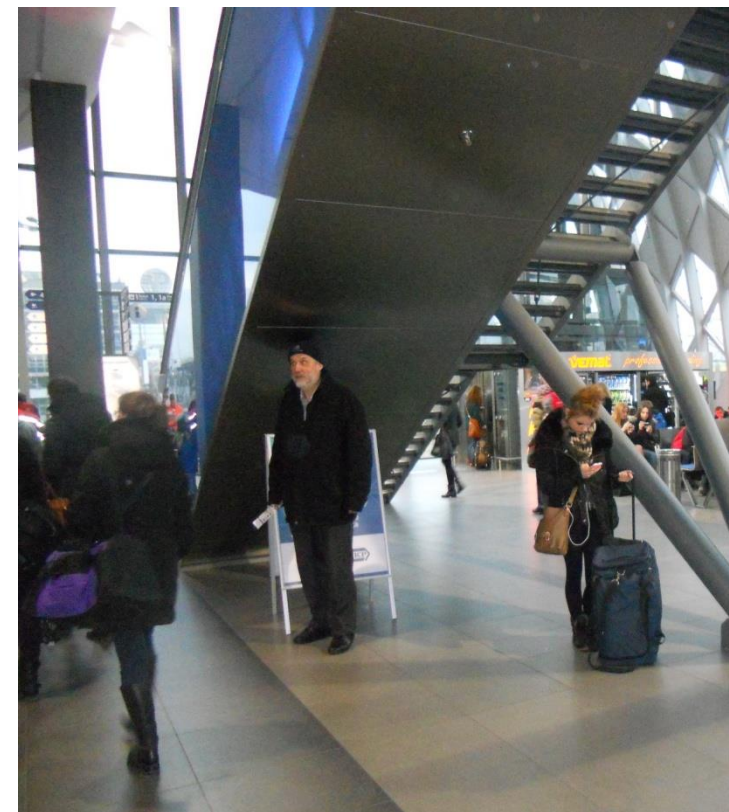
## JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego



## JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego



Dworzec kolejowy w Poznaniu 13.03.2015

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

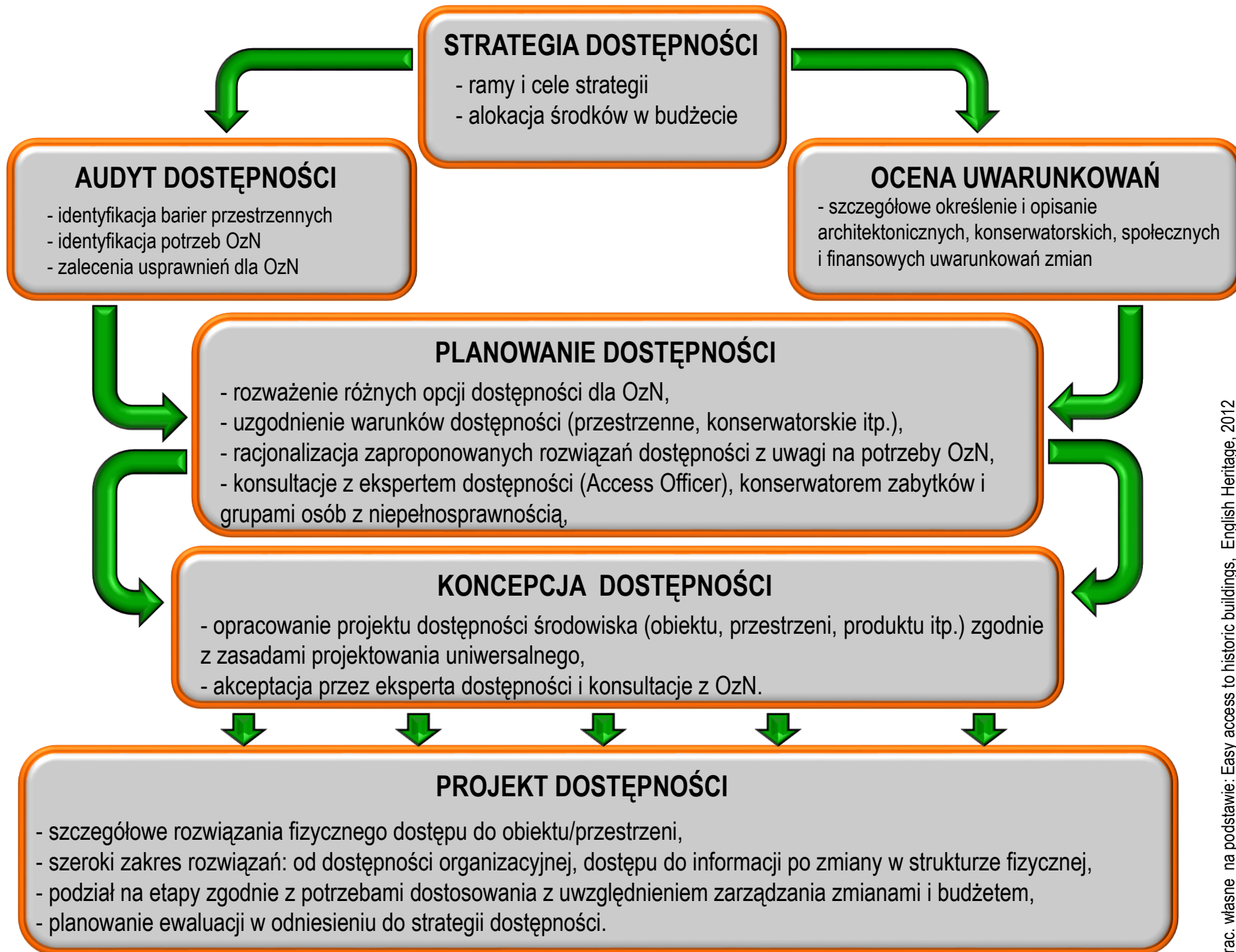


Hotel Rycerski , Wzgórze Zamkowe Gniew

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



Plac 21 stycznia, Gniezno , 14.11.2013



# STANDARDY DOSTĘPNOŚCI

## STANDARZY DOSTĘPNOŚCI CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIwersALNEGO PROJEKTOWANIE UNIwersALNE - wstęp

### PROJEKTOWANIE UNIwersALNE W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Przestrzeń publiczna to obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb i poprawy jakości życia wszystkich jej użytkowników. Powinna łączyć mieszkańców i tworzyć przestrzeń do inicjatyw, pobudzenia wyobraźni i rozwoju lokalnych wspólnot. Plac, rynek, skwer, ulica czy bulwar to miejsca, w których przebiegają mieszkalnicy i turyści, to obszar, gdzie następuje interakcja i działania sprzyjające integracji. Są to miejsca, w których przemieszczają się ludzie, jedni pieszko 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. Pełnoprawny człowiek rzadko zastanawia się 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 zróżnicowanych 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 komercyjnie.

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 pieszche
3. Wyposażenie ciągów pieszchych
4. Drogi pieszche-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 pieszego

Opisane chronione jest prawem autorskim jako rozwiązanie innowacyjne zarejestrowane na Politechnice Gdańskiej pod nr 44/2016. W celu wdrożenia Standardów Dostępności należy uzyskać licencje na korzystanie z nich na terenie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.



## STANDARZY DOSTĘPNOŚCI CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIwersALNEGO CIĄGI PIESZE

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

W Standardach określono dwa poziomy stopnie dostępnosci:
 

- ✓ podstawowy poziom dostępnosci obowiązuja na całym obszarze gminy, dotyczy fizycznej dostępnosci przestrzeni publicznej z zachowaniem bezpiecznej skrajni ruchu pieszego;
- ✓ specjalny poziom dostępnosci, który nalezy stosowac do następujących obszarów gminy:

- ciągi pieszche o szerokości większej niż 4 metry;
- ciągi pieszche w obszarach centrum miasta przy ważnych obiektach użyteczności publicznej i usług podziemnych;
- ciągi pieszche na obszarach wokół instytucji opieki zdrowotnej i usług specjalistycznych dla osób starszych i niepełnosprawnych;
- węgły przesiadkowe i okolice przystanków komunikacji miejskiej;
- dojeżdża do placów zabaw i miejsc rekreacji.

Karty Standardów Dostępności określają wytyczne do projektowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w celu wdrożenia rozwiązań przyjaznych wszystkim użytkownikom przestrzeni o zróżnicowanych 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 komercyjnie.

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:

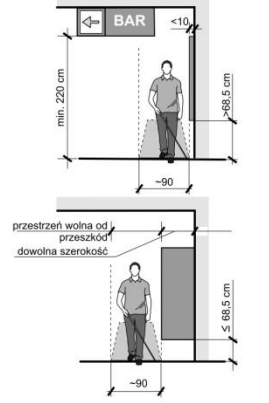
1. Projektowania Uniwersalne - wstęp
2. Ciągi pieszche
3. Wyposażenie ciągów pieszchych
4. Drogi pieszche-rowerowe
5. Przejścia dla pieszych
6. Przystanki komunikacji miejskiej
7. Pokonywanie różnic wysokości w terenie
8. Miejsca postojowe
9. Tereny rekreacyjne
10. Tymczasowa organizacja ruchu pieszego

Opisane chronione jest prawem autorskim jako rozwiązanie innowacyjne zarejestrowane na Politechnice Gdańskiej pod nr 44/2016. W celu wdrożenia Standardów Dostępności należy uzyskać licencje na korzystanie z nich na terenie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.



Na podstawowym poziomie dostępności wymagane są jako udogodnienia dla osób z dysfunkcjami wzroku, naturalne linie kierunkowe (↑, ↓) kontrastowo różnicowe fakturę podszkół, 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 pieszego musi uwzględniać podstawowe parametry ergonomiczne osób o ograniczonej mobilności (ryc. 2.1). Zalecana minimalna szerokość ciągu pieszego 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 z pomocy laski.

## STANDARZY DOSTĘPNOŚCI CENTRUM PROJEKTOWANIA UNIwersALNEGO WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZCHYCH

Podczas planowania zagospodarowania przestrzeni publicznej należy opierać się na zasadach przyrzeczności, bezpieczeństwa i funkcjonalności, uwzględniając potrzeby wszystkich użytkowników, w tym również osoby 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 pieszchych 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 szerokości wolnej przestrzeń na ciąg pieszchych 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 lamana).

Karty Standardów Dostępności określają wytyczne do projektowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w celu wdrożenia rozwiązań przyjaznych wszystkim użytkownikom przestrzeni o zróżnicowanych 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 komercyjnie.

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 pieszche
3. Wyposażenie ciągów pieszchych
4. Drogi pieszche-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 pieszego

Opisane chronione jest prawem autorskim jako rozwiązanie innowacyjne zarejestrowane na Politechnice Gdańskiej pod nr 44/2016. W celu wdrożenia Standardów Dostępności należy uzyskać licencje na korzystanie z nich na terenie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

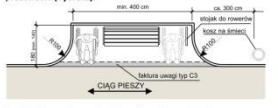
Wszystkie znaki i urządzenia małej architektury powinny być umieszczone z boku trasy w taki sposób, aby nie utrudniały ruchu pieszego i umożliwiły swobodny dostęp do wyznaczonych miejsc przez osoby poruszające się na wódkach i skutkach inwalidzkich. Meble uliczne, takie jak ławki, tablice informacyjne,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

### MIEJSKA ODPOCZYNUKI

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 wyznaczenie 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 ostрых elementów, które mogą narazić 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 pieszego. Miejsca postójki przeznaczone dla osoby poruszającej się na wódku inwalidzkim powinny mieć głębokość min. 140 cm (założenie 180 cm) i szer. 90 cm, tak aby osoba na wódku(skuterze) mogła zaparkować wózek obok ławki, nie przeszkadzając innym użytkownikom przestrzeni (ryc. 3.1).



Ryc. 3.1. Zagospodarowanie miejsca odpoczynku przy ciągu pieszego.

Na przykładach, przy przejściach dla pieszych na długich ciągach pieszchych w odstępach okolo 50 m zaleca się montowanie oparc 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.



Źródło; http://www.zdziz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf

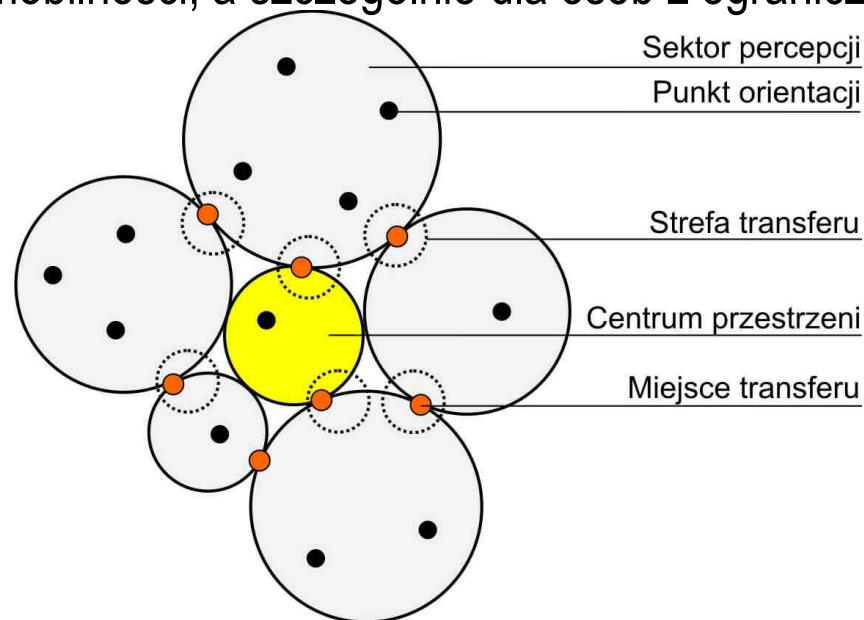


dr hab. inż. arch. Marek Wysocki  
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

## PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Przystanek dostępny to taki, który pozwala na łatwe i bezpieczne skorzystanie z komunikacji miejskiej. Efektywność dostępności przystanków autobusowych zależy nie tylko od ich lokalizacji, wyposażenia, ale również od dostępności ciągów pieszych na dojeździe do przystanku.

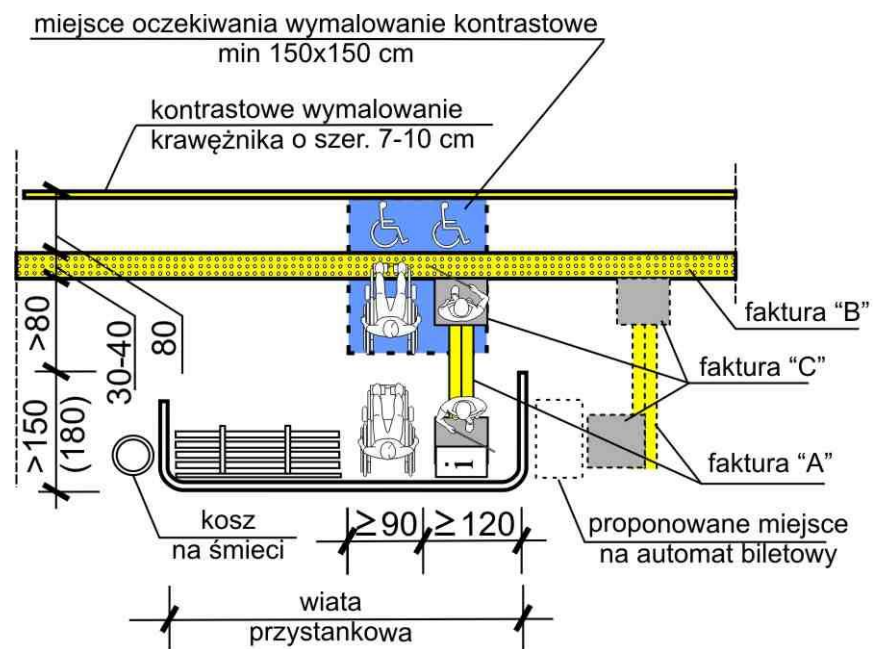
Przystanki powinny być łatwo dostępne dla wszystkich pieszych, w tym także dla tych, którzy mają ograniczenia w mobilności, a szczególnie dla osób z ograniczoną percepcją wzrokową.



### LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW

## 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.



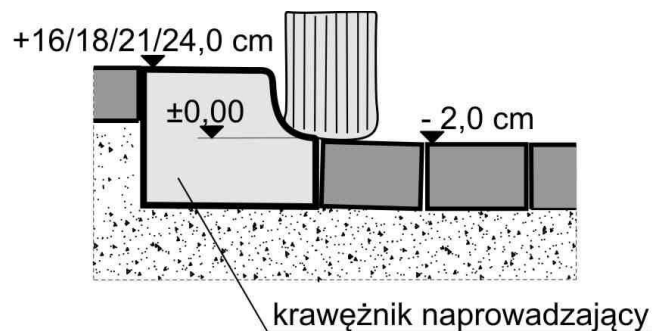
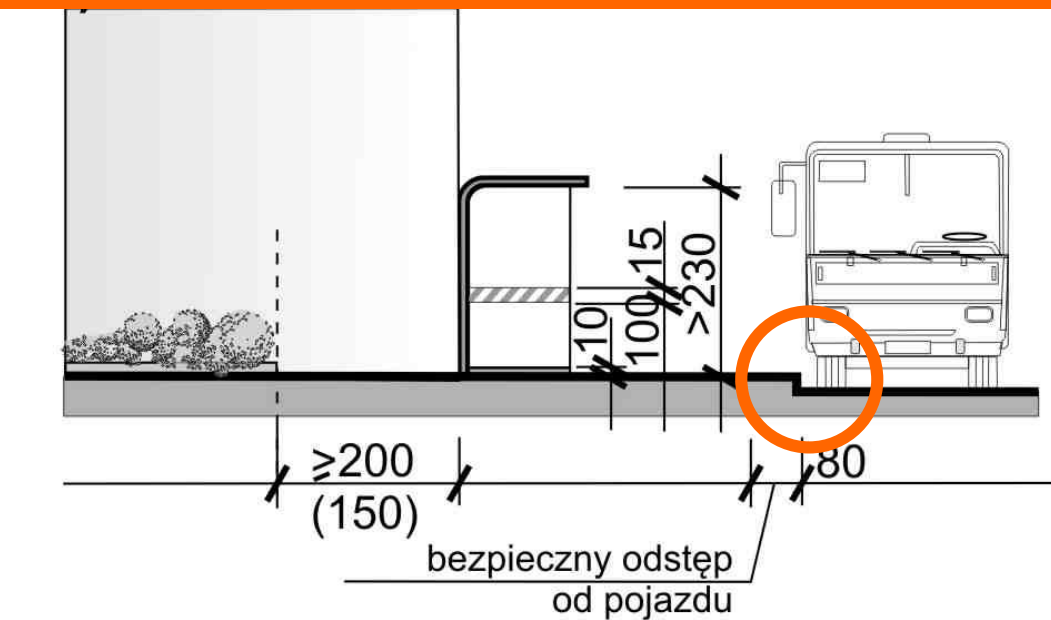
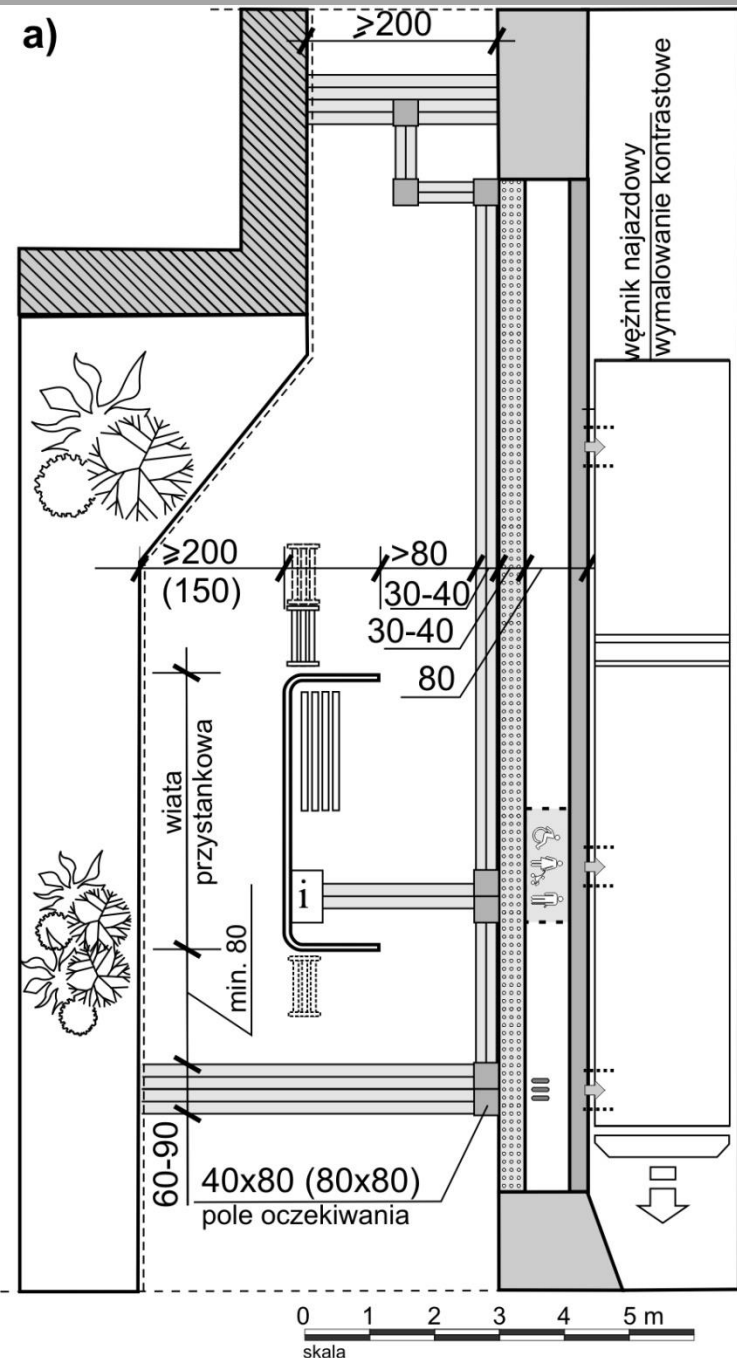
Ryc. 6.2. Rozplanowanie otoczenia wiaty przystankowej. (oprac. autora)

## WIATA PRZYSTANKOWA





## PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



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

# PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

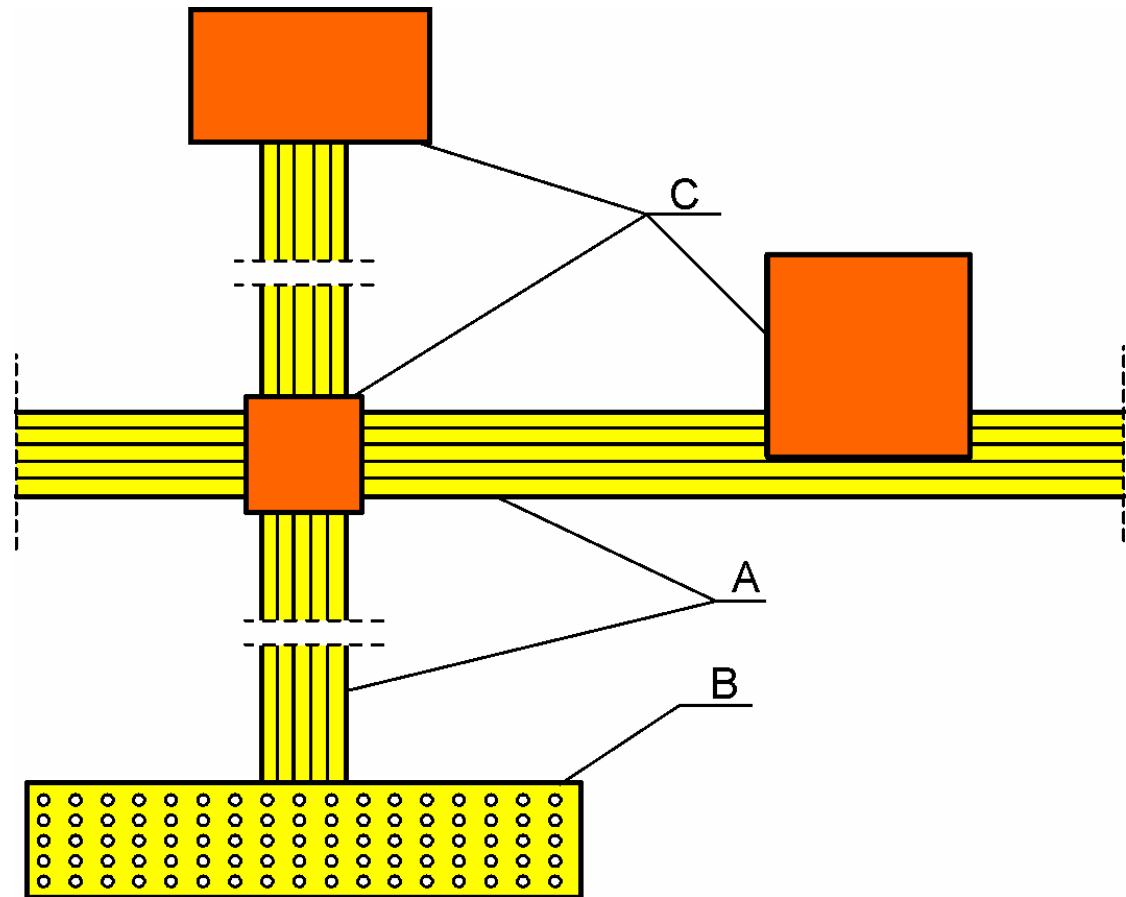


# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

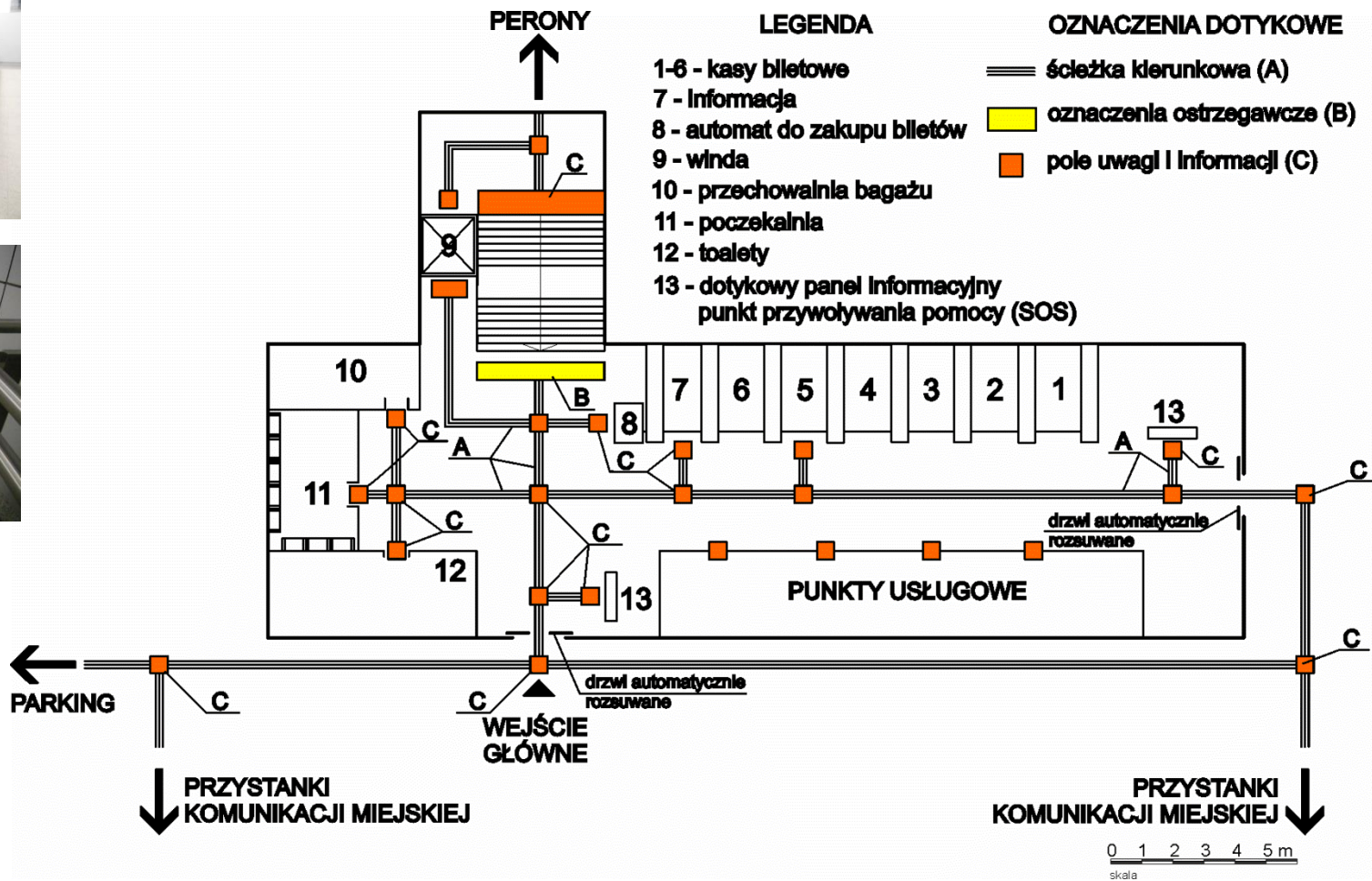
*System oznaczeń fakturowych składa się z kombinacji faktur wyczuwalnych stopą lub końcówką laski przez osoby niewidome i słabowidzące:*

- 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)*



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



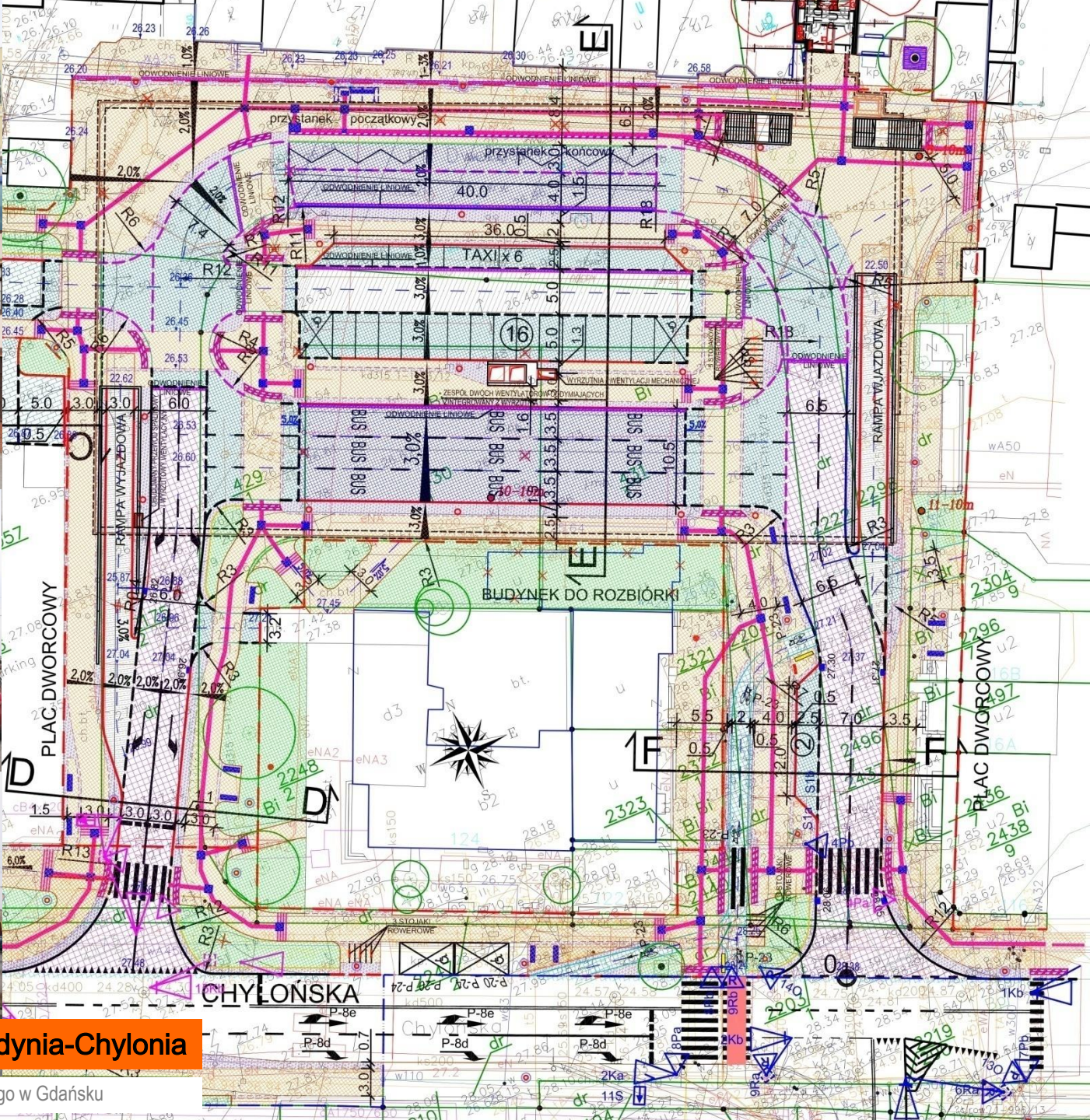
# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



Dworzec PKP W-wa Wschodnia



Dworzec PKP Kraków Główny



# Węzeł integracyjny Gdynia-Chylonia

Projekt: Biuro Projektowe Budownictwa Komunalnego w Gdańsku

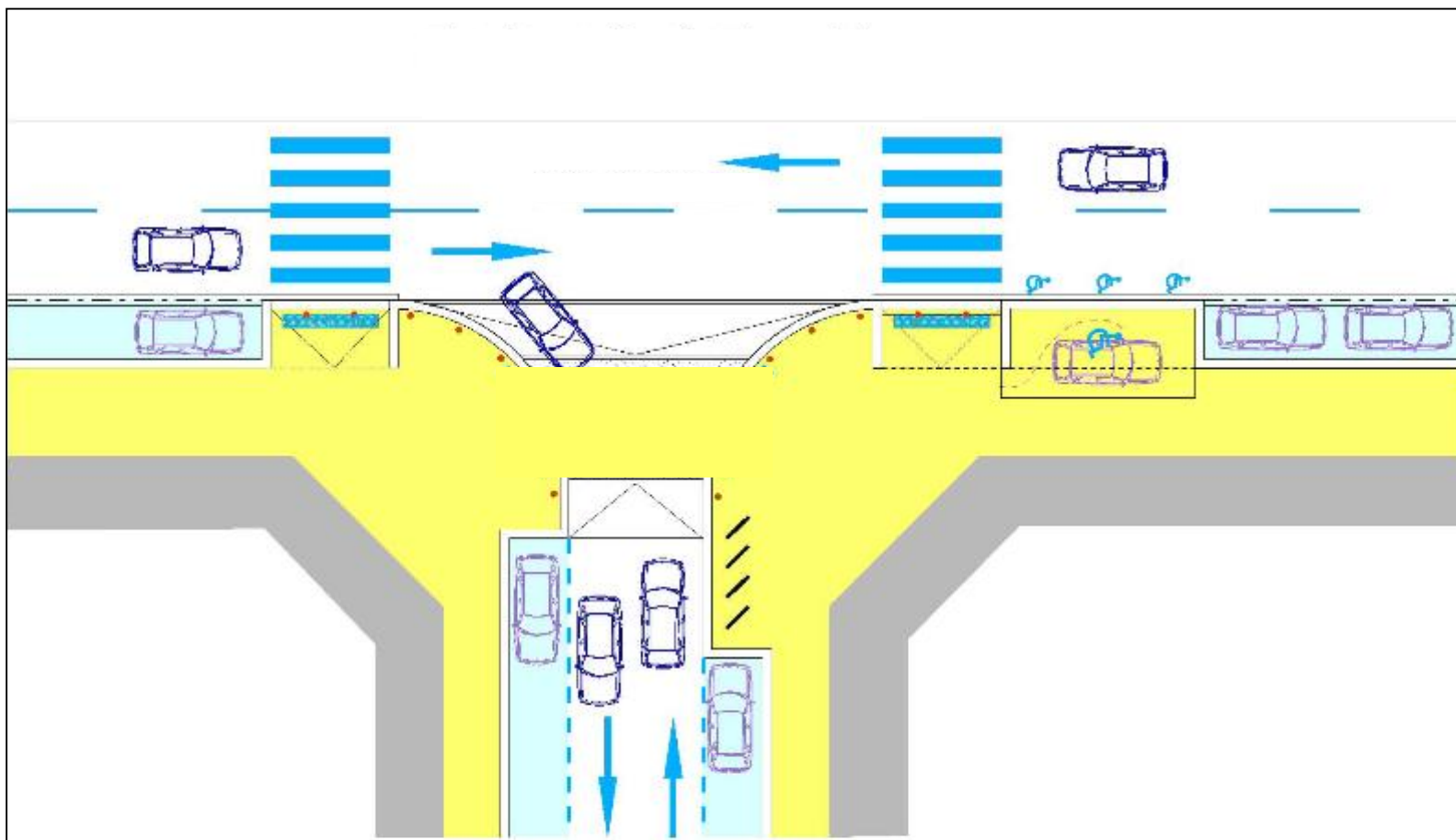
## FINANSOWANIE RACJONALNYCH USPRAWNIEŃ NA ETAPIE REALIZACJI PROJEKTÓW:

Definicja zgodnie z Art. 2 **Konwencji ONZ**

„Racjonalne usprawnienia” / „racjonalne dostosowania” (ang. *reasonable accommodation*),  
to konieczne i stosowne modyfikacje i adaptacje **niepociągające za sobą nieproporcjonalnych i niepotrzebnych utrudnień**, które to modyfikacje i adaptacje są niezbędne w określonych przypadkach dla zapewnienia osobom niepełnosprawnym możliwości egzekwowania i korzystania z wszystkich praw człowieka i fundamentalnych swobód.

## PRZEWODNIK PLANOWANIA DOSTĘPNOŚCI :

- instrukcja projektowania publicznych przestrzeni miejskich





# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

## PRZEWODNIK PLANOWANIA DOSTĘPNOŚCI : - instrukcja projektowania publicznych przestrzeni miejskich

PRZYKŁADY ROZWIĄZAŃ



Chodnik przejezdny w Berlinie

Zoż., Rafał Lipiński, 2015 r

### 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

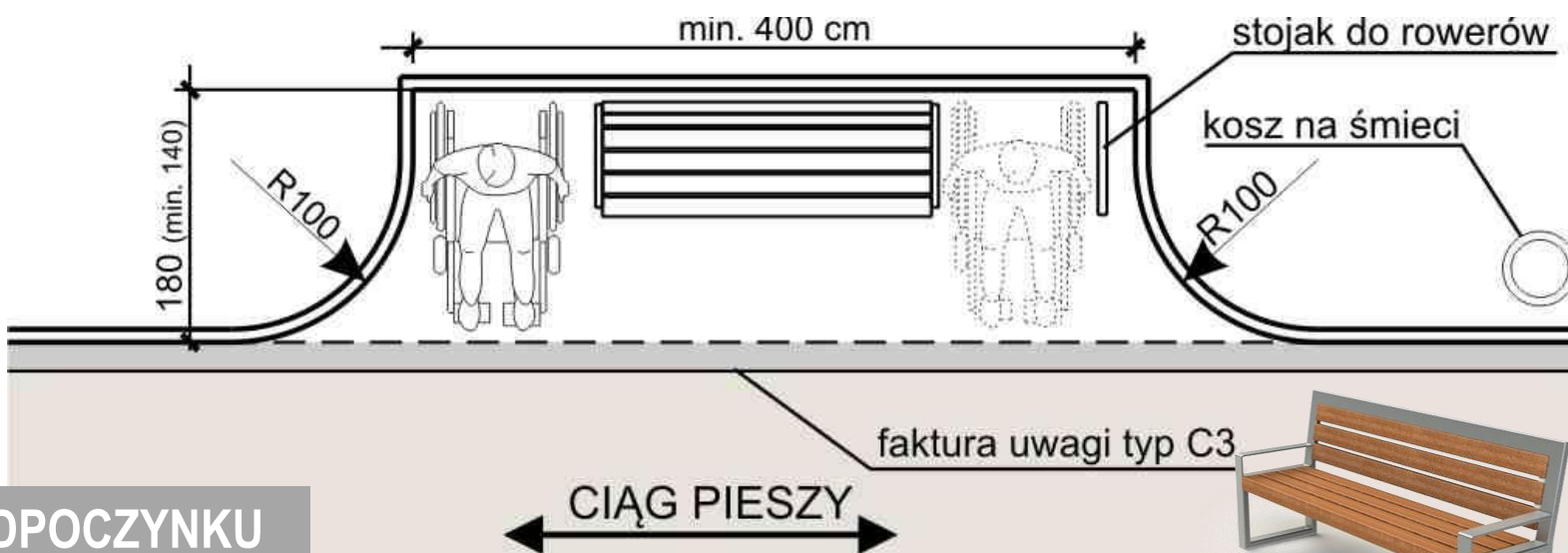


Ławka z podłokietnikami jako element kształtowania miejsc przyjaznych seniorom.

## 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

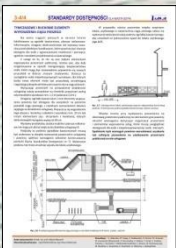
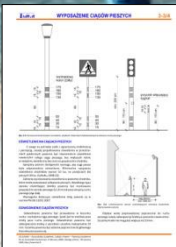
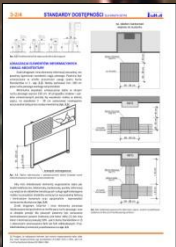


MIEJSKA ODPOCZYNKU



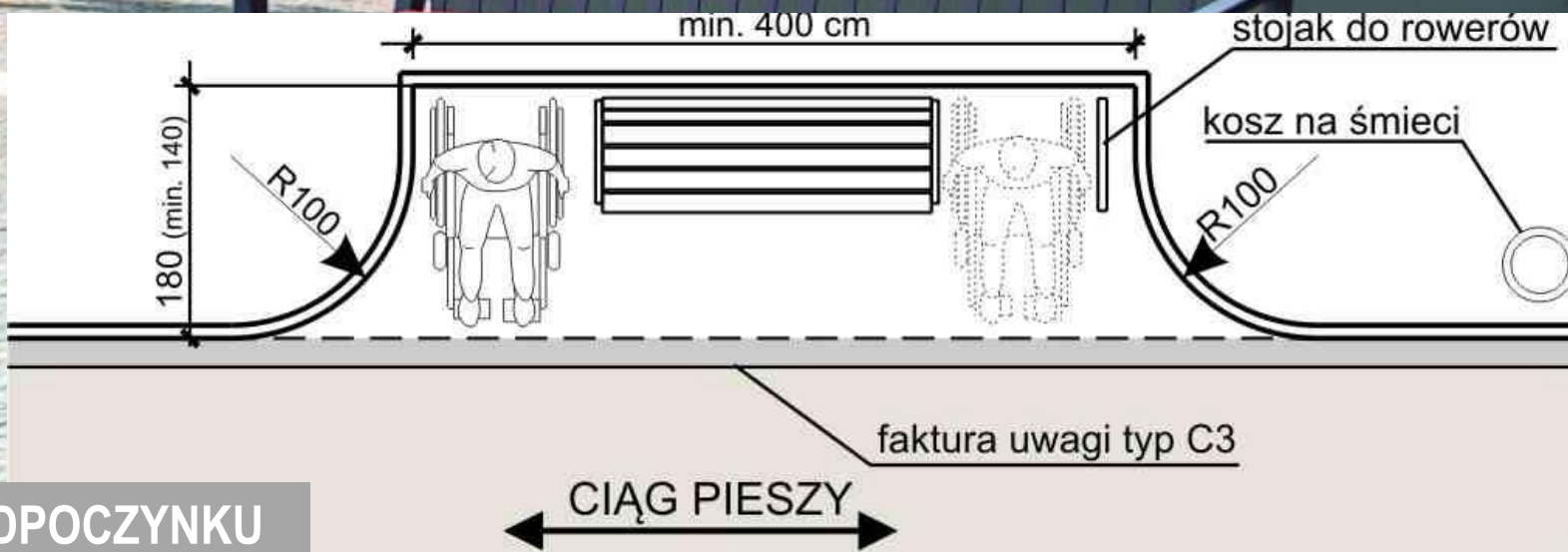


## WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



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



MIEJSKA ODPOCZYNKU

# WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



MIEJSCA ODPOCZYNKU

# WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH

MIEJSCA ODPOCZYNKU



# WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH



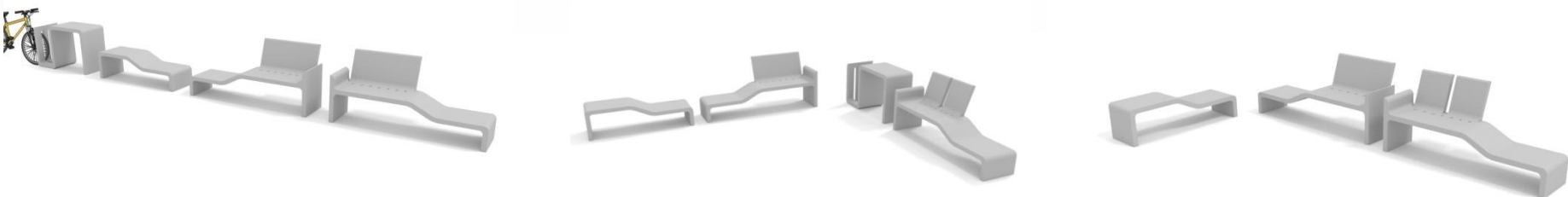
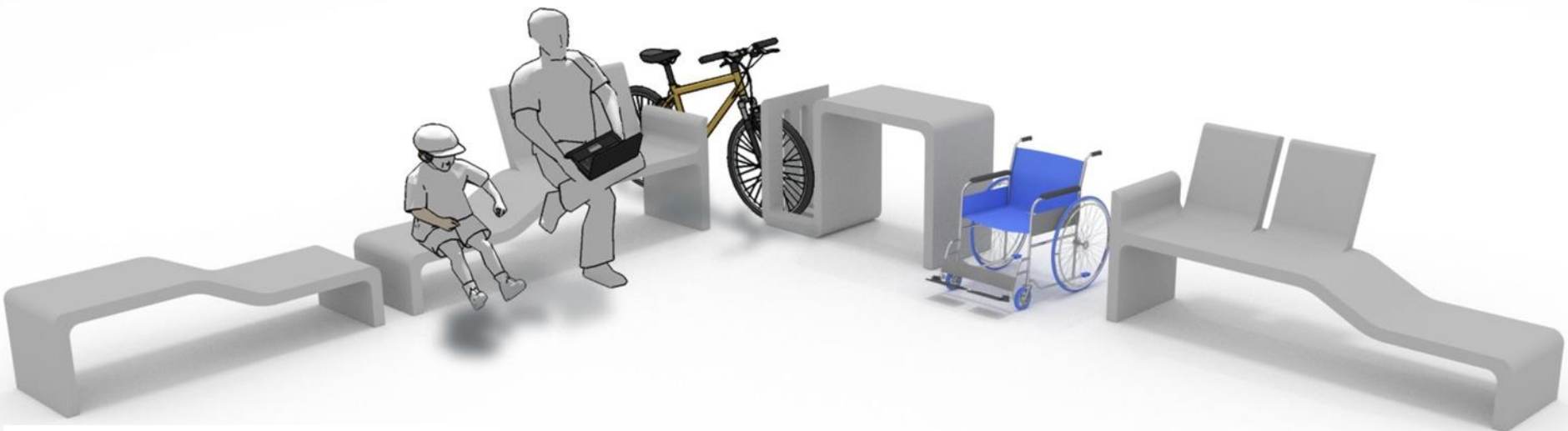
Projekt: Denovo Design





# WYPOSAŻENIE CIĄGÓW PIESZYCH

## INCLUDI – modułowy system mebli miejskich



PROJEKT: Małgorzata Sobocińska-Kiss

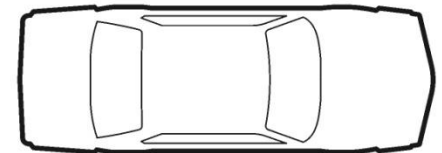
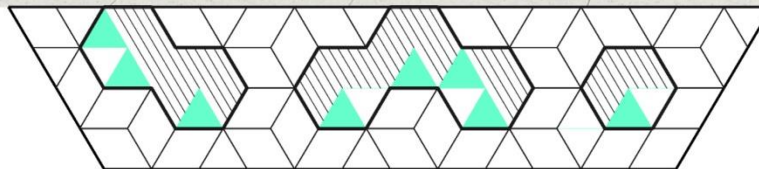
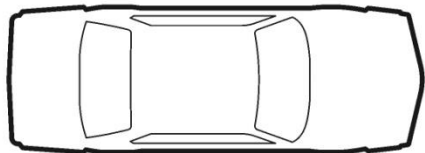
Wzór zastrzeżony w Urzędzie Unii Europejskiej ds.. Własności Intelektualnej (EUIPO)

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

## MIEJSCE ODPOCZYNKU PRZY UL. ŚWIĘTOJAŃSKIEJ



USIĄDŹ  
N  
STAROWIEJSKIEJ!



PROJEKT: arch. Magdalena Erecińska-Piesiewicz

[WWW.STAROWIEJSKA.PL](http://WWW.STAROWIEJSKA.PL)

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

## BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH



Zdj.: Marek Wysocki

DOSTĘPNE PLAŻE – POMOSTY NA PLAŻY W GDYNI ORŁOWIE

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

## BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH



Zdj.: Marek Wysocki

### PROGRAM INTEGRACYJNE PLACE ZABAW

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

## BUDOWANIE MIASTA PRZYJAZNEGO DLA WSZYSTKICH



Zdj.: Marek Wysocki

INTEGRACYJNE PLACE ZABAW – NOWY PLAC ZABAW W GDYNI, UL. ŚLĄSKA (otwarcie 19.09.2016)

## PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

**"Projektowanie Uniwersalne"** to ideologia wynikająca z indywidualnych różnic. Obejmuje ona kształtowanie otoczenia, produktów i usług dostępnych dla jak największej liczby osób.

**"Projektowanie Uniwersalne"** nie powinno być utrudnieniem ale **wyzwaniem dla projektanta!**

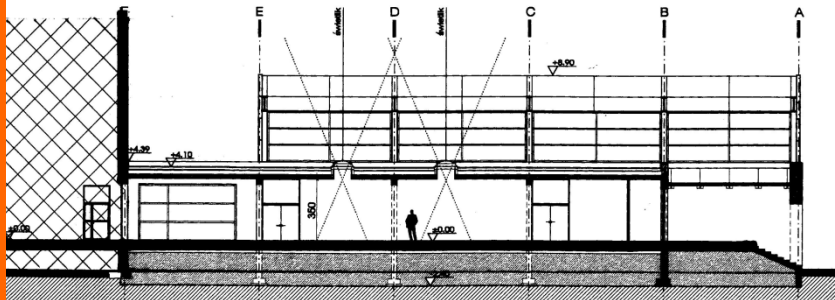
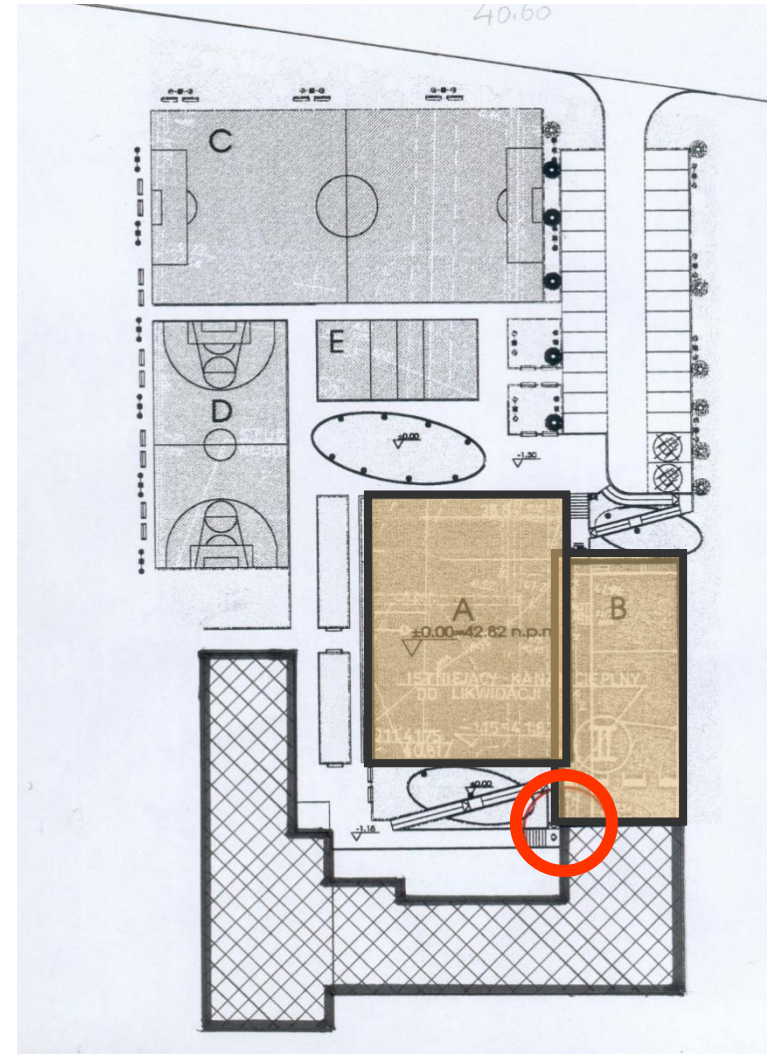
**"Projektowanie Uniwersalne"** to projektowanie dla nas samych, gdyż każdy z nas może doznać niepełnosprawności z uwagi na niedostosowanie przestrzeni, produktów i usług do naszych zmieniających się potrzeb.

## CZY PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE KOSZTUJE?



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

## PROJEKT ROZBUDOWY SZKOŁY O ZESPÓŁ SPORTOWY W GDYNI-OKSYWIE



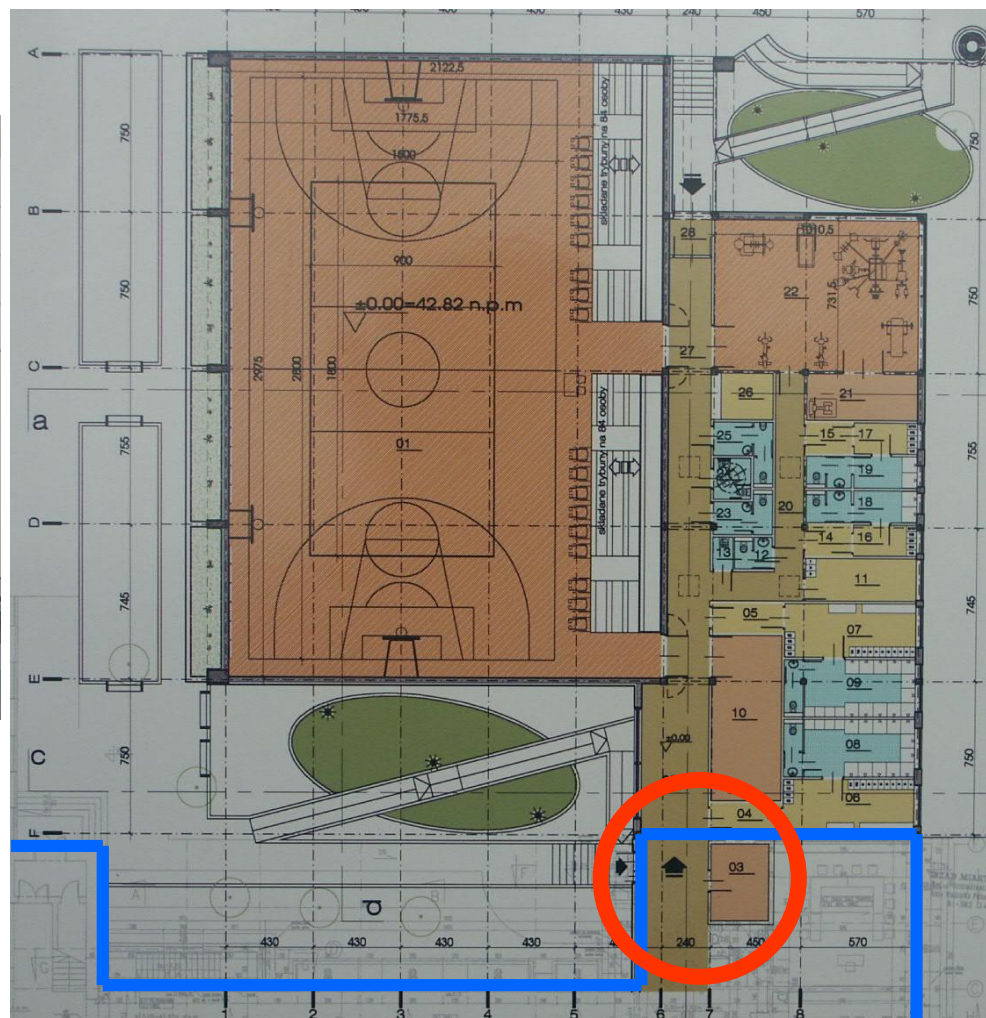
Źródło; archiwum Miasta Gdyni



# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

KOSZT PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

## PROJEKT ROZBUDOWY SZKOŁY O ZESPÓŁ SPORTOWY W GDYNI-OKSYWIE

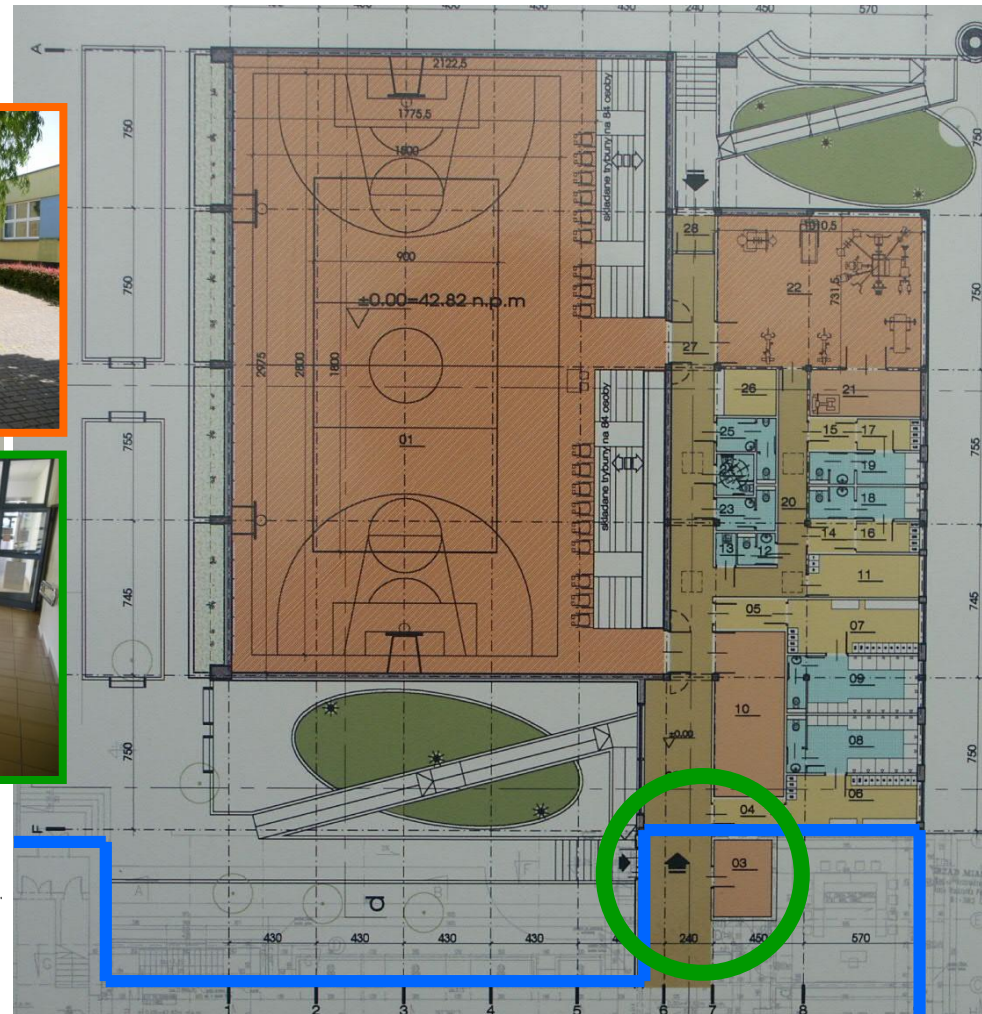


Źródło; archiwum Miasta Gdyni

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE

KOSZT PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

## PROJEKT ROZBUDOWY SZKOŁY O ZESPÓŁ SPORTOWY W GDYNI-OKSYWIE



Źródło; archiwum Miasta Gdyni

## INTEGRACJA NASTĄPI GDY WSZYSCY ZADBAMY O:



PRZEPISY  
PRAWNE

AKCEPTACJĘ  
SPOŁECZNĄ

DOSTĘPNĄ  
PRZESTRZEŃ

REHABILITACJĘ  
SPOŁECZNĄ I  
ZAWODOWĄ OZn

## ROZWÓJ PLATFORM WSPÓŁPRACY NA RZECZ ROZWOJU PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO



Politechnika Gdańska Wydział Architektury, 80-233 Gdańsk, ul.. Narutowicza 11/12, fax. 58 347 13 15

Celem głównym Centrum Projektowania Uniwersalnego jako inicjatywy Politechniki Gdańskiej jest prowadzenie badań naukowych i badań wdrożeniowych w celu:

- *promowania zasad projektowania uniwersalnego we wszystkich dziedzinach gospodarki, w tym: projektowania środowiska zabudowanego, produktów i usług, dla zwiększenia potencjału gospodarczego regionu i kraju oraz efektywnego wykorzystania kapitału ludzkiego osób starszych i niepełnosprawnych.*
- *wdrażanie w polskich miastach Standardów Dostępności.*

# MODEL WDRAŻANIA DOSTĘPNOŚCI W SAMORZĄDZIE



AMBASADA  
STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI



## „WSPÓLNA PRZESTRZEŃ – WSPÓLNA SPRAWA”

Projekt grantowy finansowany z Departamentu Stanu USA skierowany do uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych .

W ramach projektu jest konkurs na krótki film przedstawiający zagadnienia niedostosowania przestrzeni do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i seniorów. Projekt ma być platformą dla zrozumienia potrzeb innych i zwiększenia odpowiedzialności za wspólną przestrzeń w lokalnej społeczności.

W drugim etapie do wybranych miejscowości pojadą studenci architektury, aby wspólnie z uczniami przeprowadzić wizję lokalną w terenie i następnie odpowiedzieć na zauważony problem wykonaniem koncepcji projektowej.

Prezentacja filmów i projektów odbędzie się na ogólnopolskiej konferencji w Gdyni w maju 2017 r.

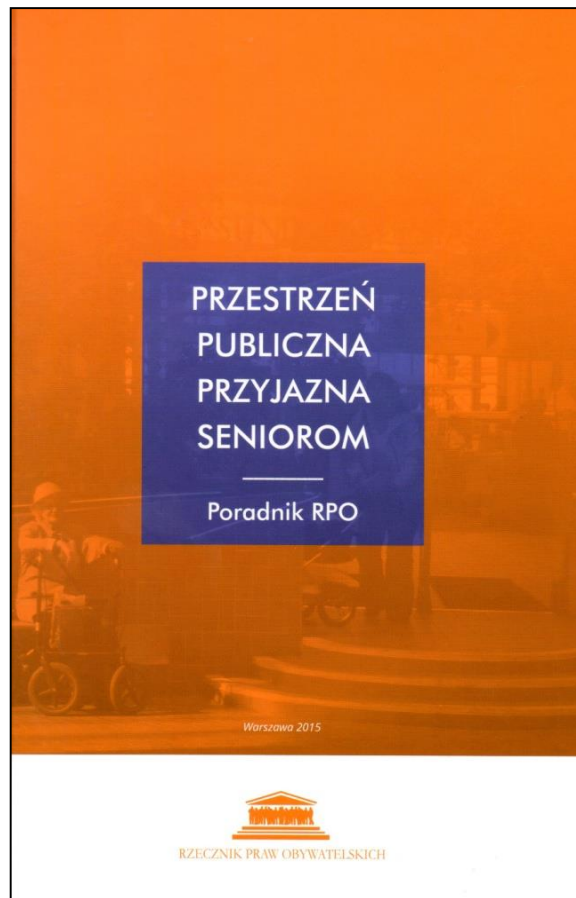
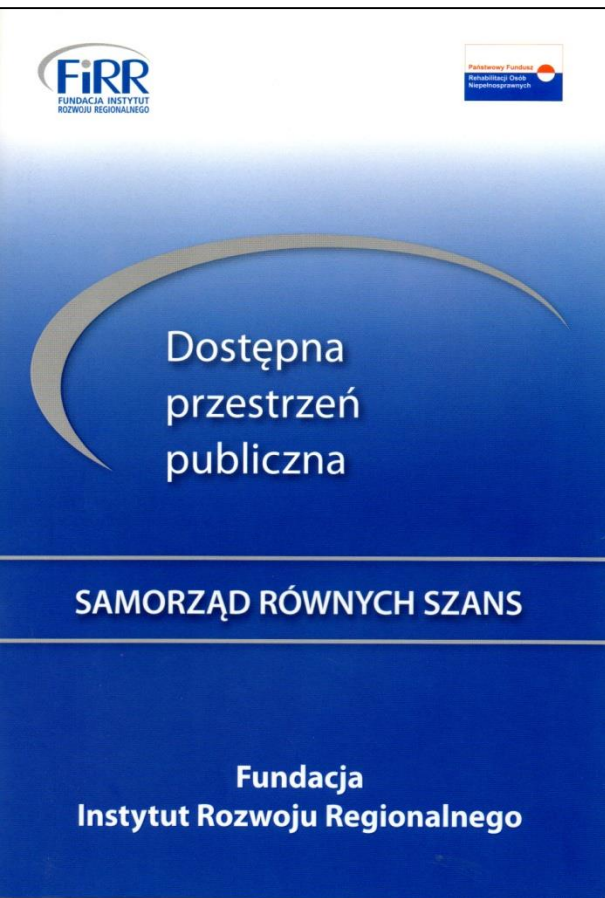
## NABÓR STUDENTÓW ARCHITEKTURY: LISTOPAD 2016



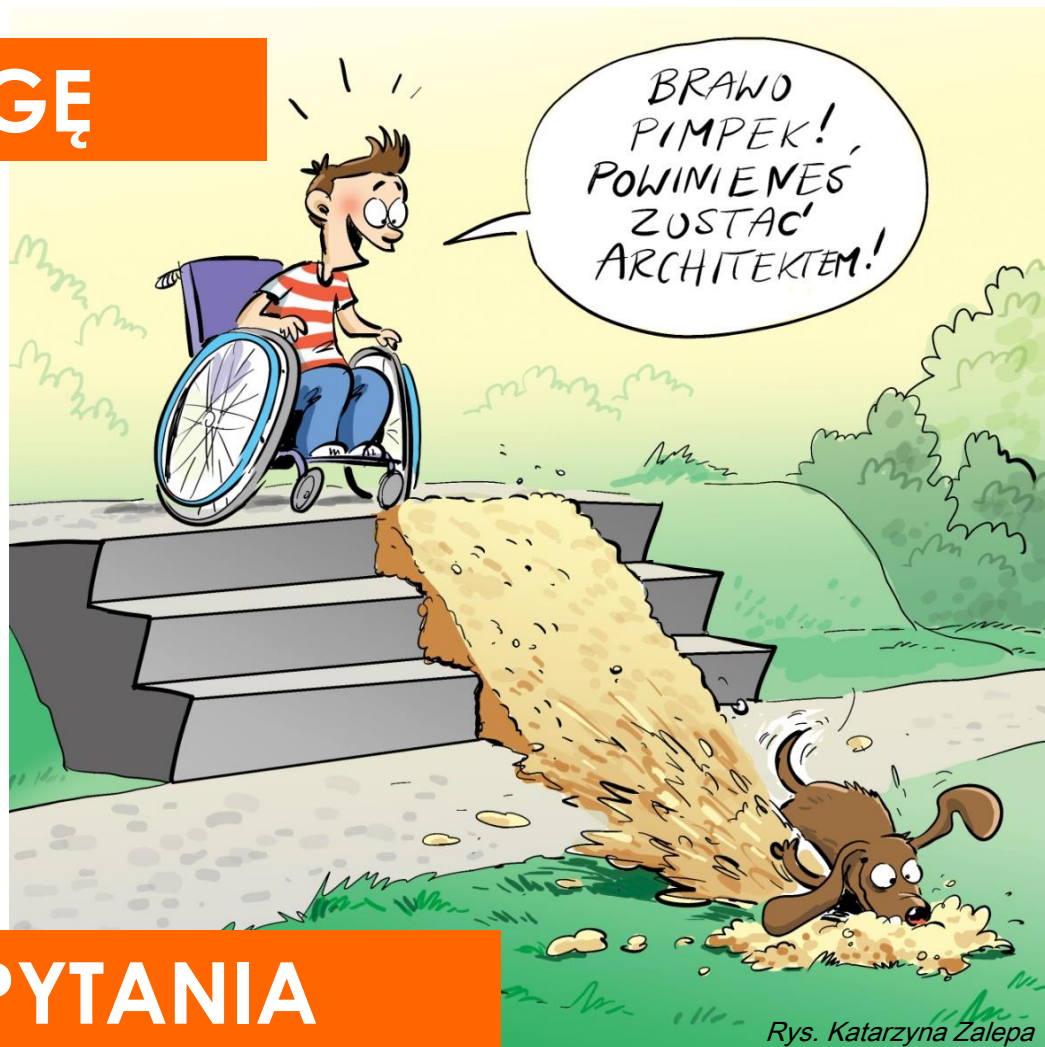
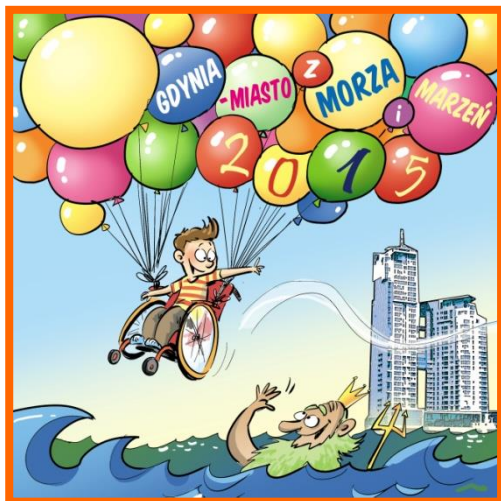
dr hab. inż. arch. Marek Wysocki  
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

62 / 67

## PUBLIKACJE



**DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ**



**I PROSZĘ O PYTANIA**