

„SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO”

Jak tworzyć przestrzeń publiczną dostępną dla wszystkich?

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)

„Trzy kryteria stanowią o jakości

**trwałość,
użyteczność
i piękno" –**

Witruwiusz

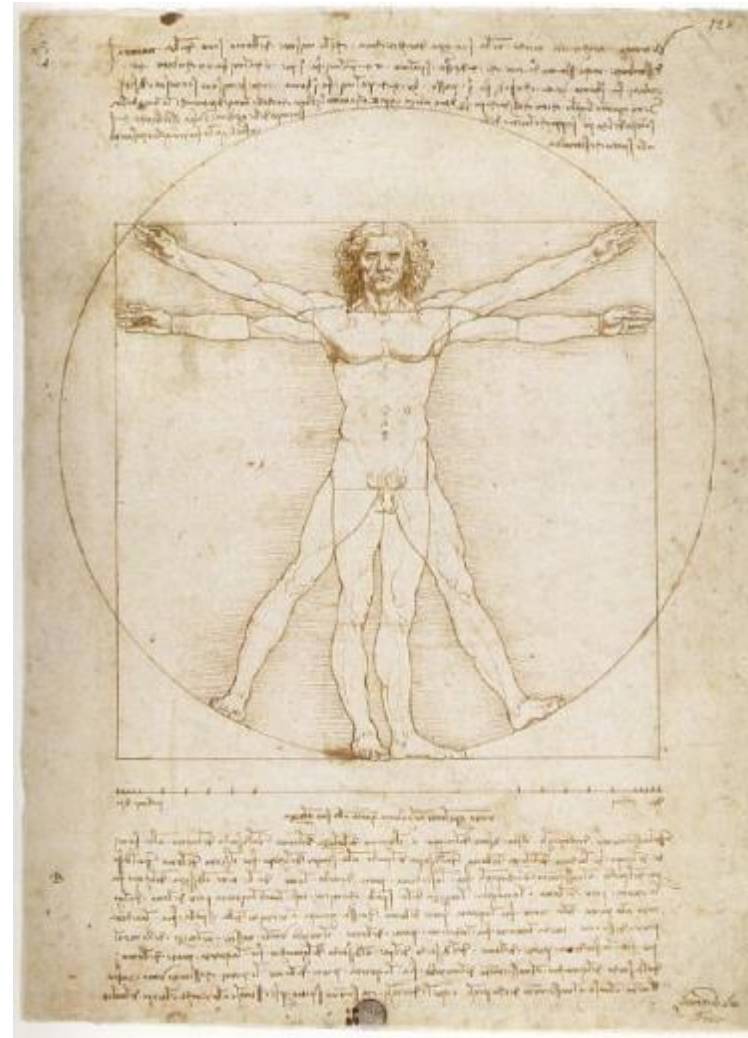


Człowiek witruwiański



Źródło: Muzeum Biblioteca Reale w Turynie

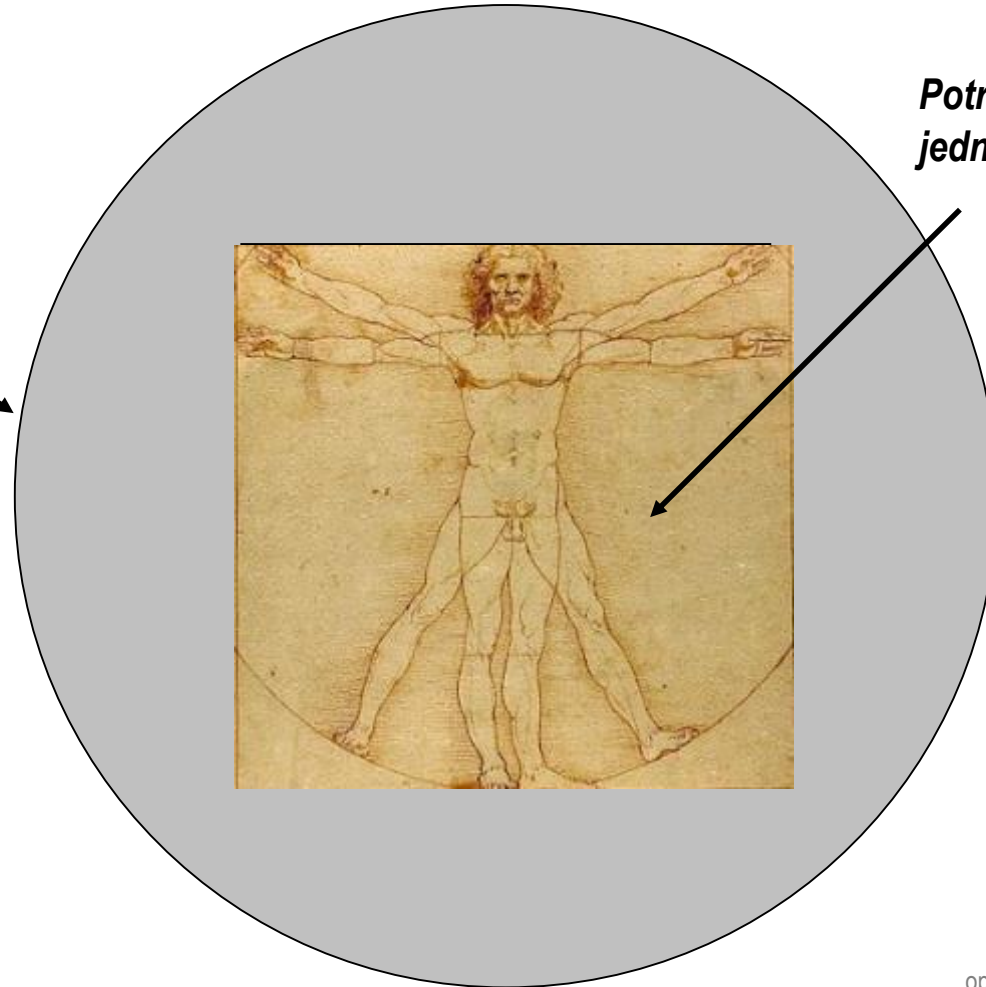
Rysunek **Witruwiusza** na temat proporcji ludzkiego ciała. Rysunek ten upowszechnił **Leonardo da Vinci** około 1490 roku.



źródło: Gallerie dell'Accademia, Wenecja

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

OBSZARY PROJEKTOWANIA



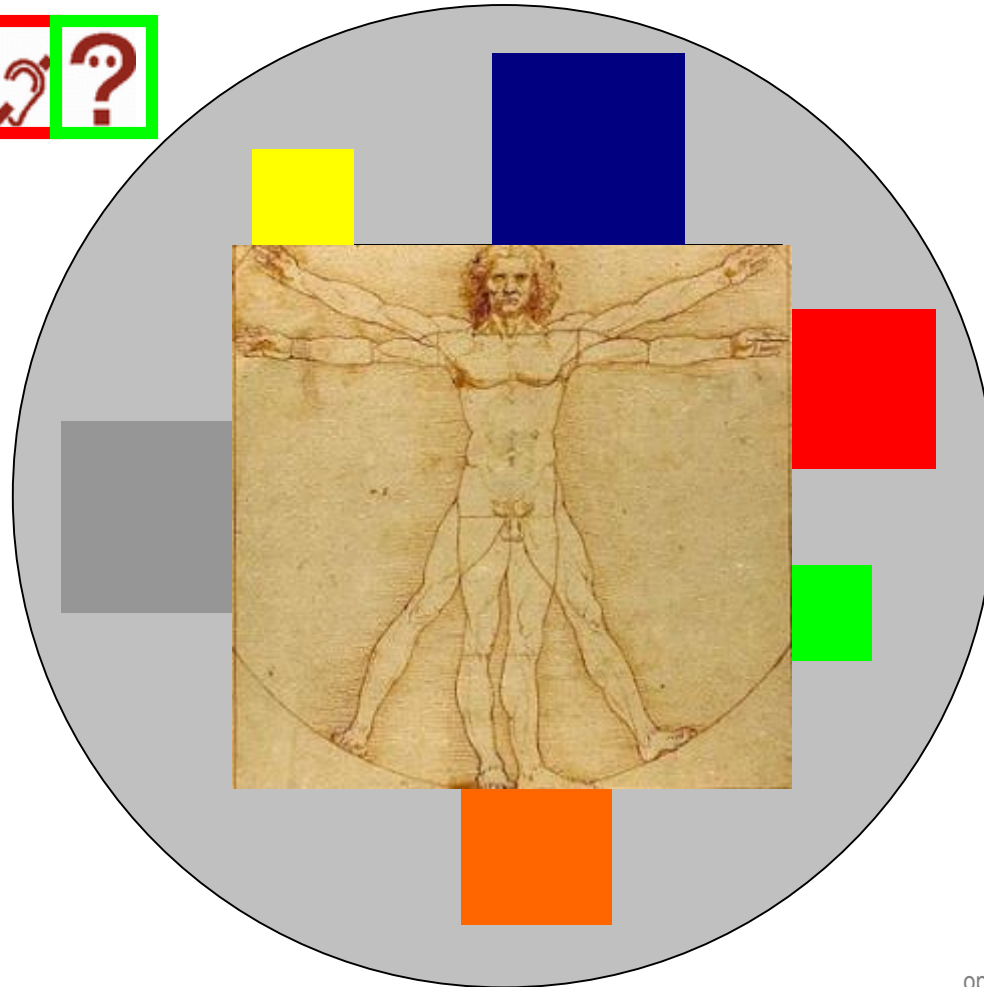
*Potrzeby funkcjonalne
człowieka*

*Potrzeby przyporządkowane do
jednolitego modelu człowieka*

oprac. M. Wysocki na podstawie prezentacji EIDD

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

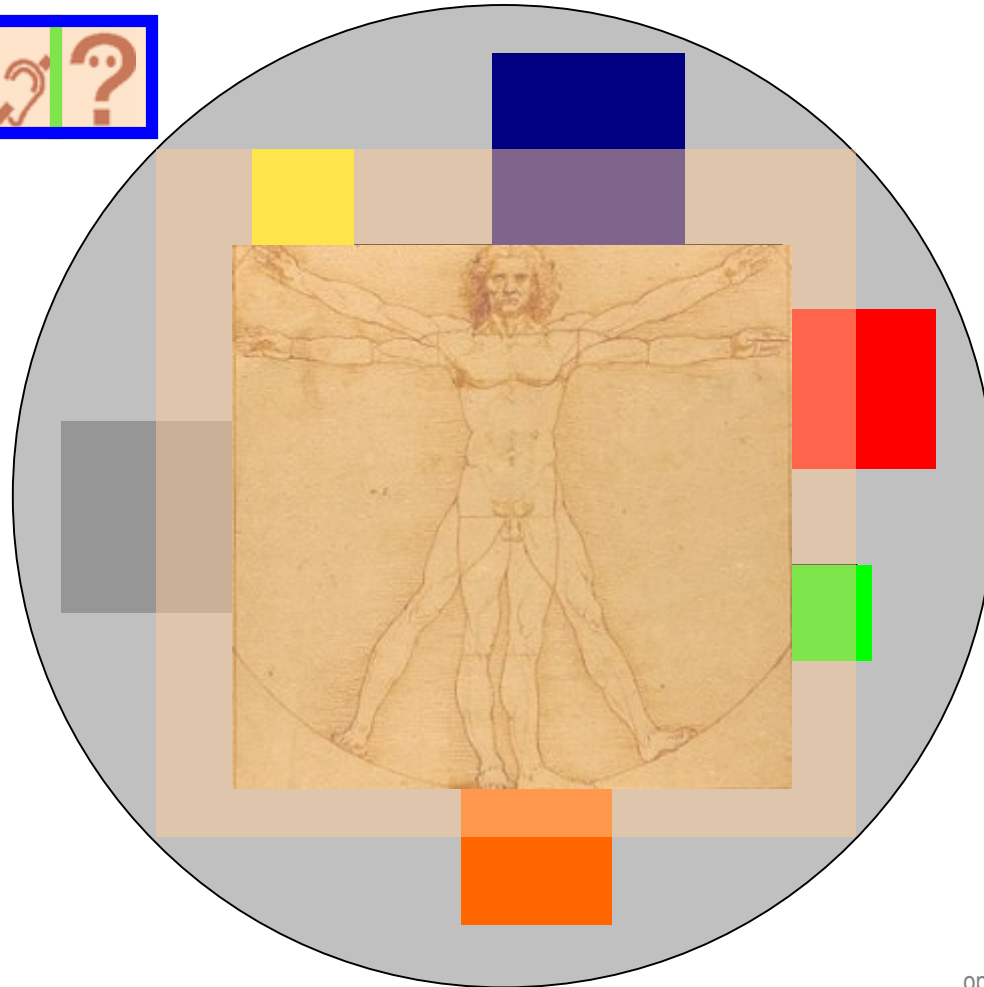
PROJEKTOWANIE PRZESTRZENI Z UWZGLĘDNIENIEM POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI



oprac. M. Wysocki na podstawie prezentacji EIDD

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE



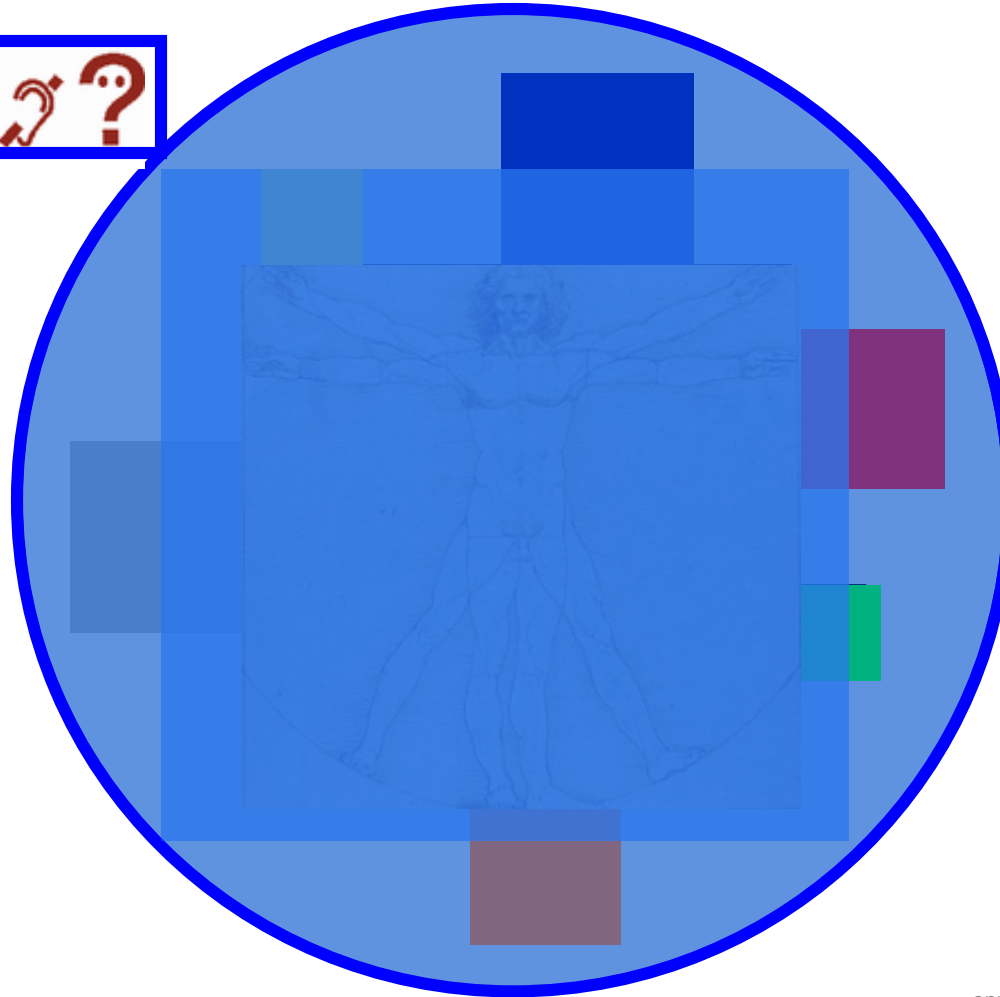
oprac. M. Wysocki na podstawie prezentacji EIDD

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

=

PROJEKTOWANIE DLA WSZYSTKICH



oprac. M. Wysocki na podstawie prezentacji EIDD

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

=

PROJEKTOWANIE DLA WSZYSTKICH



wrażliwość emocjonalna

xyz

widzenie



słyszenie

odczuwanie
temperatury

poruszanie się

zmysł równowagi

zdolność rozumienia

zmysł dotyku

powonienie

oprac. M. Wysocki na podstawie prezentacji EIDD

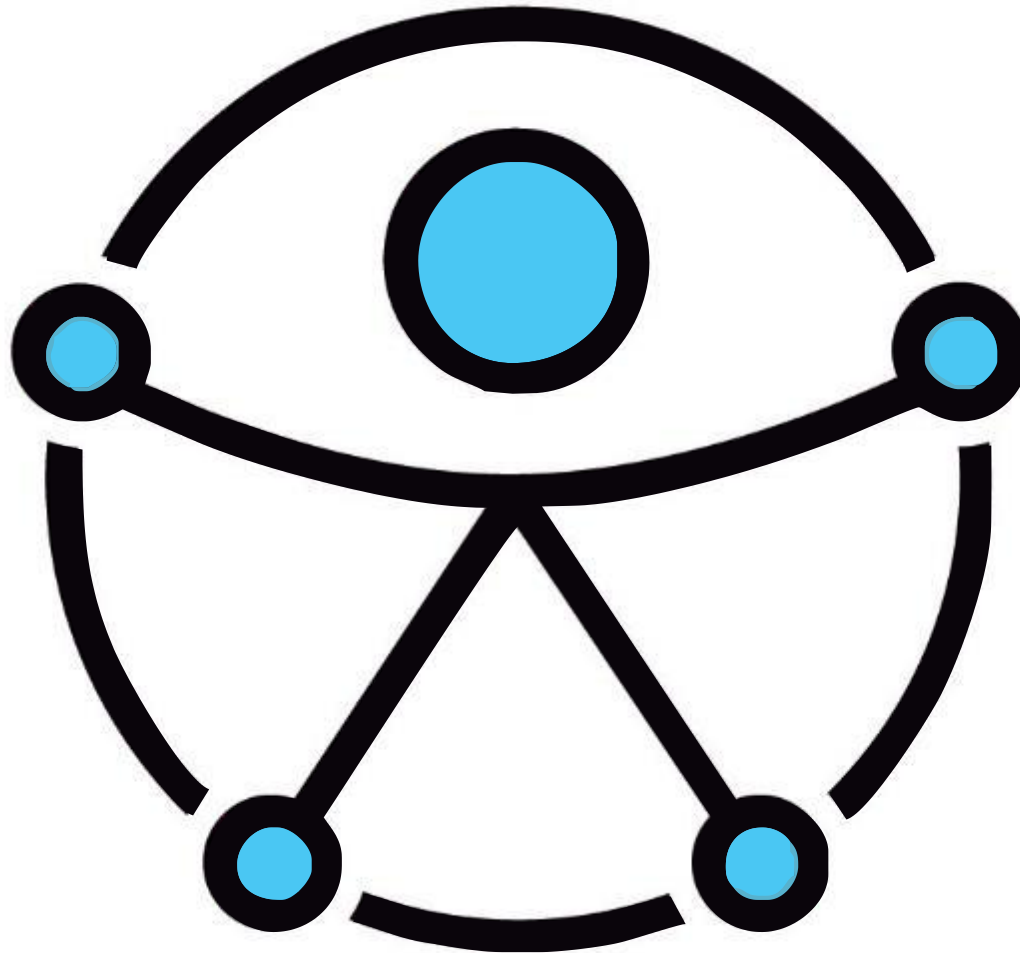
UNIVERSAL DESIGN POWINIEN STAĆ SIĘ STANDARDEM W PROJEKTOWANIU

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

=

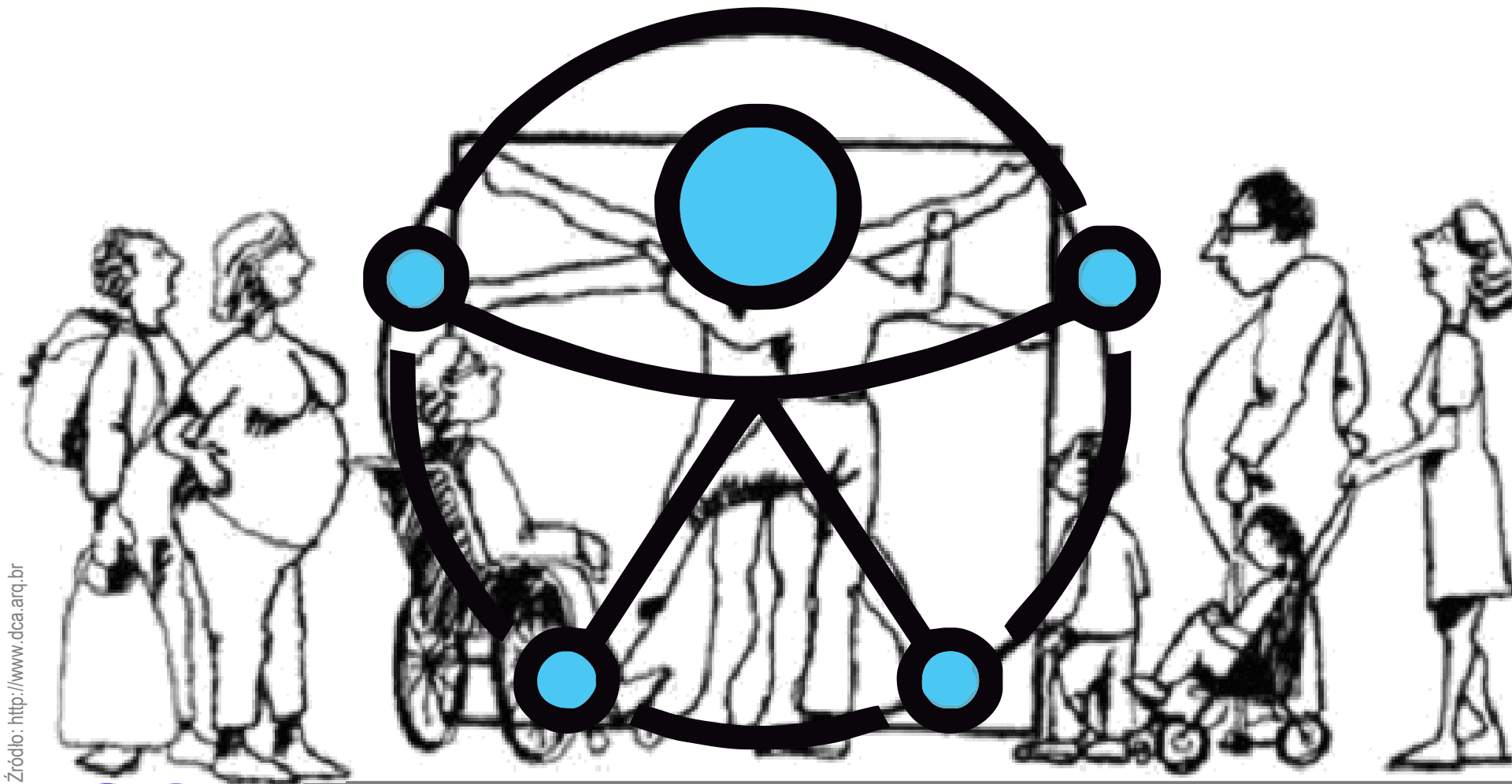
PROJEKTOWANIE DLA WSZYSTKICH



NOWY MODEL CZŁOWIEKA WITRUWIAŃSKIEGO?

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

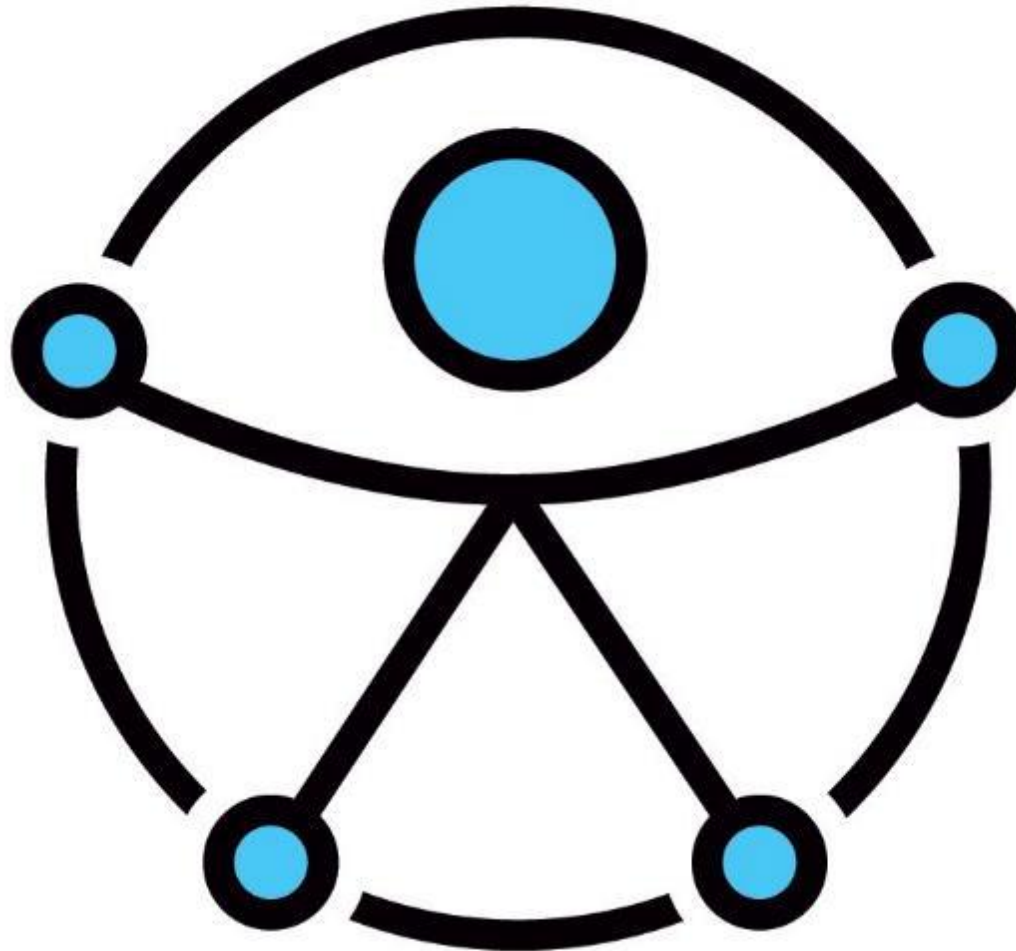
JAK ZREALIZOWAĆ DOSTĘPNOŚĆ?



Źródło: <http://www.dca.arq.br>

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

Definicja
of Univer
następuj

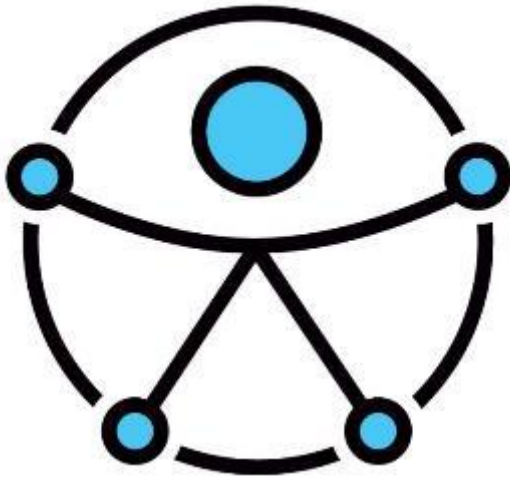


ez Center
SA) brzmi

)
*ryiska, które
stkich ludzi,
bez potrzeby*

about_ud/about_ud.htm

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

DEFINICJA Z ARTYKUŁU 2 KONWENCJI ONZ O PRAWACH OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH



Ratyfikacja Konwencji nastąpiła 6 września 2012 r.,
poprzez złożenie podpisu Prezydenta RP.

*Uniwersalne projektowanie oznacza projektowanie produktów, środowiska, **programów i usług** w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. **Uniwersalne projektowanie nie wyklucza pomocy technicznych dla poszczególnych grup osób niepełnosprawnych, jeżeli jest to potrzebne.***

RATYFIKACJA KONWENCJI ONZ o prawach osób niepełnosprawnych:



Ratyfikacja Konwencji nastąpiła 6 września 2012 r.,
poprzez złożenie podpisu Prezydenta RP.

Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych została przyjęta w grudniu 2006 r. na sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ i weszła w życie 3 maja 2008 r. Do połowy marca 2012 r. podpisały ją 153 państwa, a jej stronami jest 112 krajów. Polska podpisała konwencję w marcu 2007 r.

Konwencja zawiera przepisy zakazujące dyskryminowania niepełnosprawnych, a także nakazujące tworzenie warunków do korzystania przez nich z praw na równi z innymi osobami oraz wprowadzenie rozwiązań specjalnie do nich adresowanych. Dokument podkreśla znaczenie, jakie mają dla niepełnosprawnych samodzielność i niezależność. Zwraca uwagę na potrzebę ich udziału w procesach decyzyjnych, a także znaczenie dostępności np. do opieki zdrowotnej, edukacji, informacji, kultury i rekreacji.

źródło: <http://www.niepelnosprawni.gov.pl>

DOSTĘPNOŚĆ ŚRODOWISKA ZABUDOWANEGO:

ARTYKUŁ 9 Konwencji:



1. *Aby umożliwić osobom niepełnosprawnym samodzielne życie i pełne uczestnictwo we wszystkich sferach życia, Państwa-Strony podejmą stosowne kroki celem zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu, na równych zasadach z innymi obywatelami, do środowiska fizycznego, transportu, informacji i komunikacji międzyludzkiej, w tym technologii i systemów komunikacyjnych i informacyjnych, oraz do innych udogodnień i usług oferowanych całemu społeczeństwu, zarówno w środowiskach miejskich, jak i wiejskich. Te działania, włącznie z rozpoznawaniem i usuwaniem przeszkód i barier na drodze do dostępności, będą dotyczyć między innymi:*
 - (a) *Budynków, dróg, **środków transportu** oraz innych obiektów, w tym szkół, mieszkalnictwa, ośrodków medycznych i miejsc pracy;*
 - (b) *Usług informacyjnych, komunikacyjnych i innych, w tym usług elektronicznych, jak również usług w zakresie pomocy w nagłych wypadkach.*

DOSTĘPNOŚĆ ŚRODOWISKA ZABUDOWANEGO:

ARTYKUŁ 9 Konwencji:



2. Państwa Strony podejmą również odpowiednie środki w celu:

- (a) opracowywania, ogłaszania i monitorowania wdrażania minimalnych standardów i wytycznych w sprawie dostępności urządzeń i usług ogólnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych,
- (b) zapewnienia, że instytucje prywatne, które oferują urządzenia i usługi ogólnie dostępne lub powszechnie zapewniane, będą brały pod uwagę wszystkie aspekty ich dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- (c) zapewnienia szkolenia wszystkim zainteresowanym na temat dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- (d) zapewnienia w ogólnodostępnych budynkach i innych obiektach oznakowania w alfabecie Braille'a oraz w formach łatwych do czytania i zrozumienia,

RÓWNOPRAWNY DOSTĘP I SAMODZIELNE ŻYCIE

ARTYKUŁ 19 Konwencji:

Samodzielne życie i integracja społeczna



Państwa-Strony uznają prawo wszystkich osób niepełnosprawnych do życia w społeczności, i do dokonywania wyborów na równi z innymi obywatelami, oraz podejmą skuteczne i stosowne działania, aby ułatwić osobom niepełnosprawnym korzystanie z wyżej wymienionego prawa oraz ich pełną integrację i uczestnictwo w życiu społecznym, w tym zagwarantują, iż:

(c) ogólnie dostępne usługi i obiekty będą dostępne na równych zasadach dla osób niepełnosprawnych oraz będą dostosowane do ich potrzeb.

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

Prawo międzynarodowe zachęca do promowania idei projektowania uniwersalnego (projektowania dla wszystkich) oraz tworzenia środowiska zabudowanego dostępnego dla wszystkich.

PRZEPISY
PRAWNE

1. 1993 - Standardowe Zasady Wyrównywania Szans

Rezolucja ONZ nr 48/96: i bazujące na nich Deklaracja Barcelońska (1995) oraz Agenda 22 (2001),

2. 2001 - Uchwała Rady Europy ResAP (2001)1

dot. wprowadzenia zasad uniwersalnego projektowania do programów nauczania wszystkich zawodów pracujących nad zbudowanym środowiskiem

3. 2006 - Plan Działań Rady Europy na lata 2006-2015

Zalecenie nr Rec(2006)5

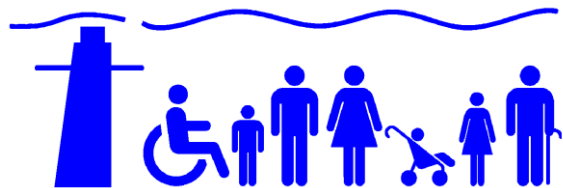
4. 2006 - Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych

Rezolucja ONZ nr 61/06

5. 2010 - Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020:

Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier. Komunikat Komisji Europejskiej KOM(2010) 636

ROZWÓJ PLATFORM WSPÓŁPRACY NA RZECZ WDRAŻANIA PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO



CENTRUM

PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

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.*

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego



SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

JAK KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ ?

zgodnie z zasadami Projektowania Uniwersalnego



Dworzec kolejowy w Poznaniu 13.03.2015

STANDARDY DOSTĘPNOŚCI

STANDARZY DOSTĘPNOŚCI

DLA MIASTA GDYNI

PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Transport publiczny jest częścią jedynego łańcucha komunikacji, z którego może skorzystać każdy obywatel z niepełnozdolnością, w tym osoby starsze, osoby z ograniczoną sprawnością ruchową, kobiety w ciąży, osoby z dziećmi, osoby z ograniczoną sprawnością ruchową, osoby z ograniczoną sprawnością wzroku. Tak więc, aby komunikacja miejska spełniała swoją funkcję, powinna być dostępna dla wszystkich obywateli. W tym celu, stanowiącym elementem tego łańcucha, muszą być dostępne przystanki oraz przystanki komunikacji miejskiej.

LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW

Przystanki ekspresowe i taryfowe powinny być łatwo dostępne dla osób niepełnosprawnych, w tym osób starszych, kobiet w ciąży, osób z dziećmi, osób z ograniczoną sprawnością ruchową, osób z ograniczoną sprawnością wzroku.

Wszystkie standardy dostępności obowiązują wszystkie do projektowania i zagospodarowania przystanków publicznego transportu zbiorowego w celu zapewnienia wszystkim osobom z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku.

Standardy dostępności obowiązują wszystkie do projektowania i zagospodarowania przystanków publicznego transportu zbiorowego w celu zapewnienia wszystkim osobom z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku.

Standardy i wytyczne są skierowane do projektantów i wykonawców, którzy projektują i wykonują przystanki komunikacji miejskiej.

1. Projektowanie i zagospodarowanie przystanków
2. Organizacja
3. Organizacja i wyposażenie przystanków
4. Organizacja i wyposażenie przystanków
5. Organizacja i wyposażenie przystanków
6. Organizacja i wyposażenie przystanków
7. Organizacja i wyposażenie przystanków
8. Organizacja i wyposażenie przystanków
9. Organizacja i wyposażenie przystanków
10. Organizacja i wyposażenie przystanków
11. Organizacja i wyposażenie przystanków
12. Organizacja i wyposażenie przystanków

Wykonanie projektu i wykonanie przystanków komunikacji miejskiej.

Wykonanie projektu i wykonanie przystanków komunikacji miejskiej.

6

6-2/4 STANDARDY DOSTĘPNOŚCI DLA MIASTA GDYNI

WIATA PRZYSTANKOWA

W miejscach publicznych przystanki komunikacji miejskiej powinny być wyposażone w zastępczą wózek inwalidzi (zwaną wózek inwalidzi) o szerokości 100 cm, długości 180 cm, wysokości 120 cm, szerokości 100 cm. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.



Fig. 6.2. Rozmiar wózka inwalidzi i przystawki do niego.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.



Fig. 6.3. Zastępczy wózek inwalidzi i przystawka do niego.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.

Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika. Wózek inwalidzi musi być wyposażony w przystawkę, która umożliwia przemieszczanie się wózka wzdłuż krawężnika.

6-4/4 STANDARDY DOSTĘPNOŚCI DLA MIASTA GDYNI

WYŻY PRZESIAZDOWE

Dostęp do przystanków komunikacji miejskiej musi być zapewniony dla wszystkich obywateli z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku. W tym celu, stanowiącym elementem tego łańcucha, muszą być dostępne przystanki oraz przystanki komunikacji miejskiej.

Dostęp do przystanków komunikacji miejskiej musi być zapewniony dla wszystkich obywateli z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku.

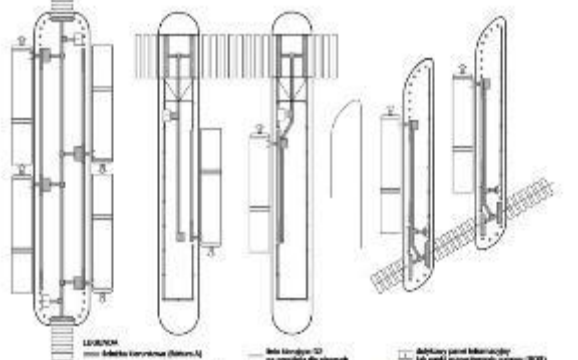


Fig. 6.4. Dostęp do przystanków komunikacji miejskiej.

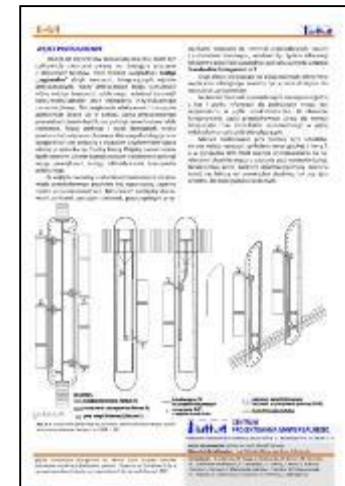
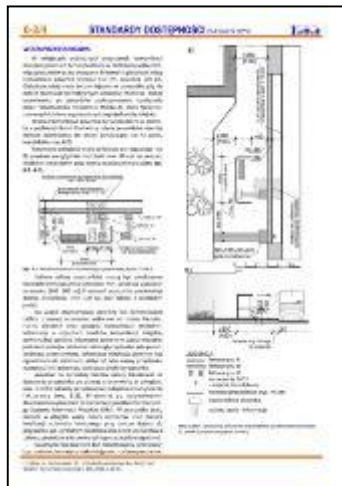
Dostęp do przystanków komunikacji miejskiej musi być zapewniony dla wszystkich obywateli z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku.

Dostęp do przystanków komunikacji miejskiej musi być zapewniony dla wszystkich obywateli z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku.

Dostęp do przystanków komunikacji miejskiej musi być zapewniony dla wszystkich obywateli z niepełnozdolnością, w tym osobom starszym, kobietom w ciąży, osobom z dziećmi, osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, osobom z ograniczoną sprawnością wzroku.

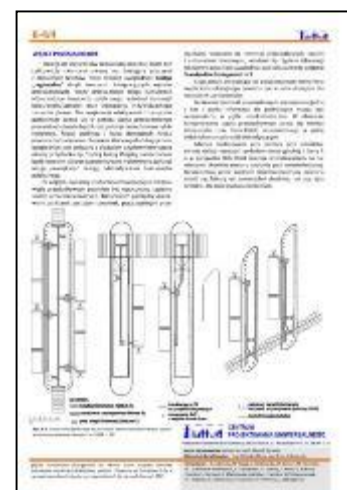
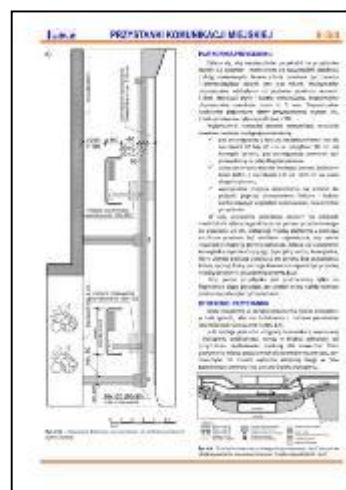
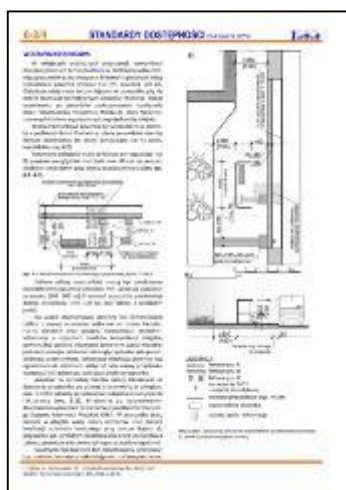
Źródło: <http://www.dzid.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf>





Transport publiczny jest często jedynym środkiem komunikacji, z którego mogą samodzielnie korzystać osoby z niepełnosprawnością, a także osoby starsze.

Dla tych osób dobrze dobrane połączenia komunikacyjne zwiększają dostępność odległych od siebie obszarów miasta. Tak więc, aby komunikacja miejska spełniała swoją funkcję, zarówno środki transportu, jak i punkty przesiadkowe oraz przystanki, muszą uwzględniać potrzeby osób z ograniczoną mobilnością i percepcją.



Transport publiczny jest często jedynym środkiem komunikacji, z którego mogą samodzielnie korzystać osoby z niepełnosprawnością, a także osoby starsze.

Dla tych osób dobrze dobrane połączenia komunikacyjne zwiększają dostępność odległych od siebie obszarów miasta. Tak więc, aby komunikacja miejska spełniała swoją funkcję, zarówno środki transportu, jak i punkty przesiadkowe oraz przystanki, muszą uwzględniać potrzeby osób z ograniczoną mobilnością i percepcją.

PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

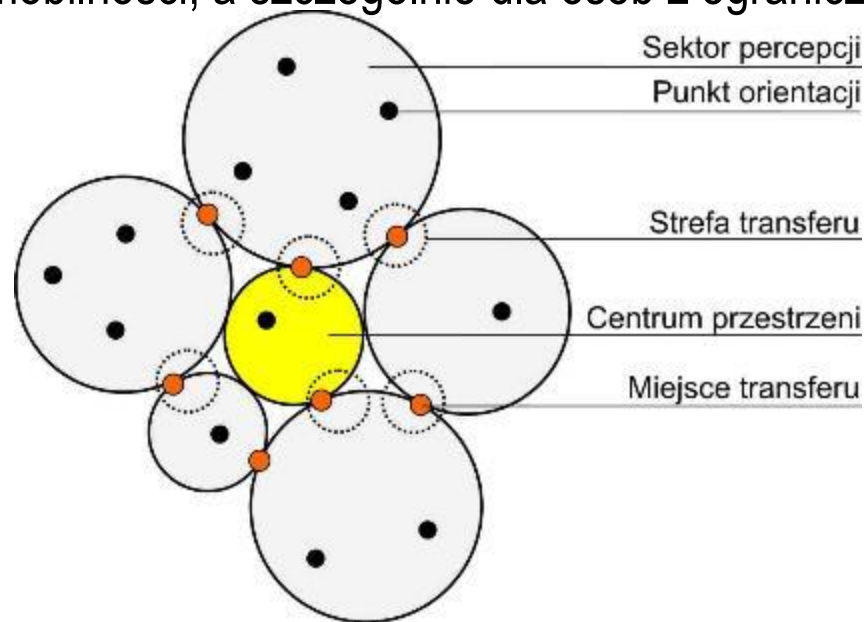


TRANSPORT MIEJSKI

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.

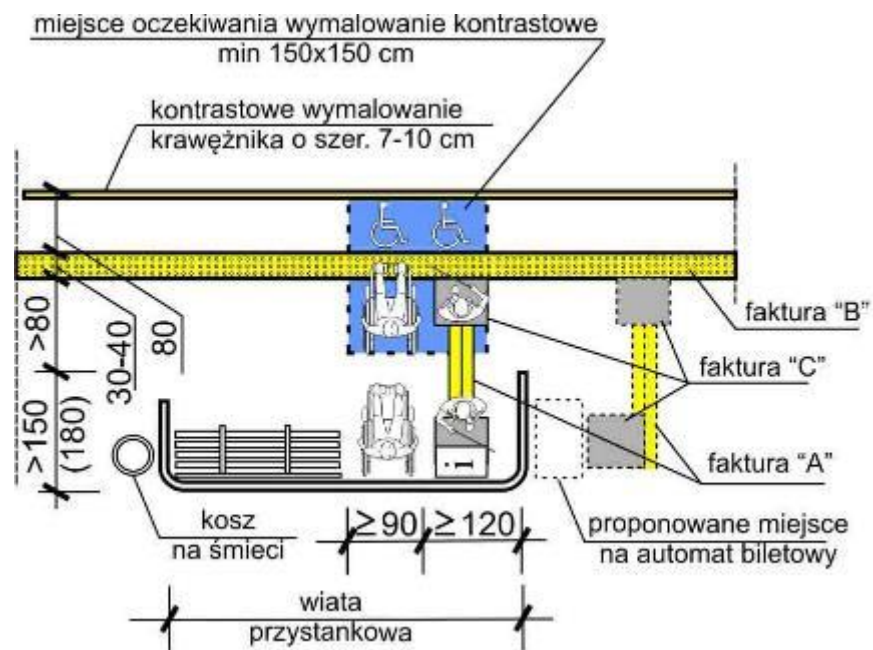
Przystanki powinny być łatwo dostępne dla wszystkich pieszych, w tym także dla tych, którzy mają ograniczenia w mobilności, a szczególnie dla osób z ograniczoną percepcją wzrokową.



LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW

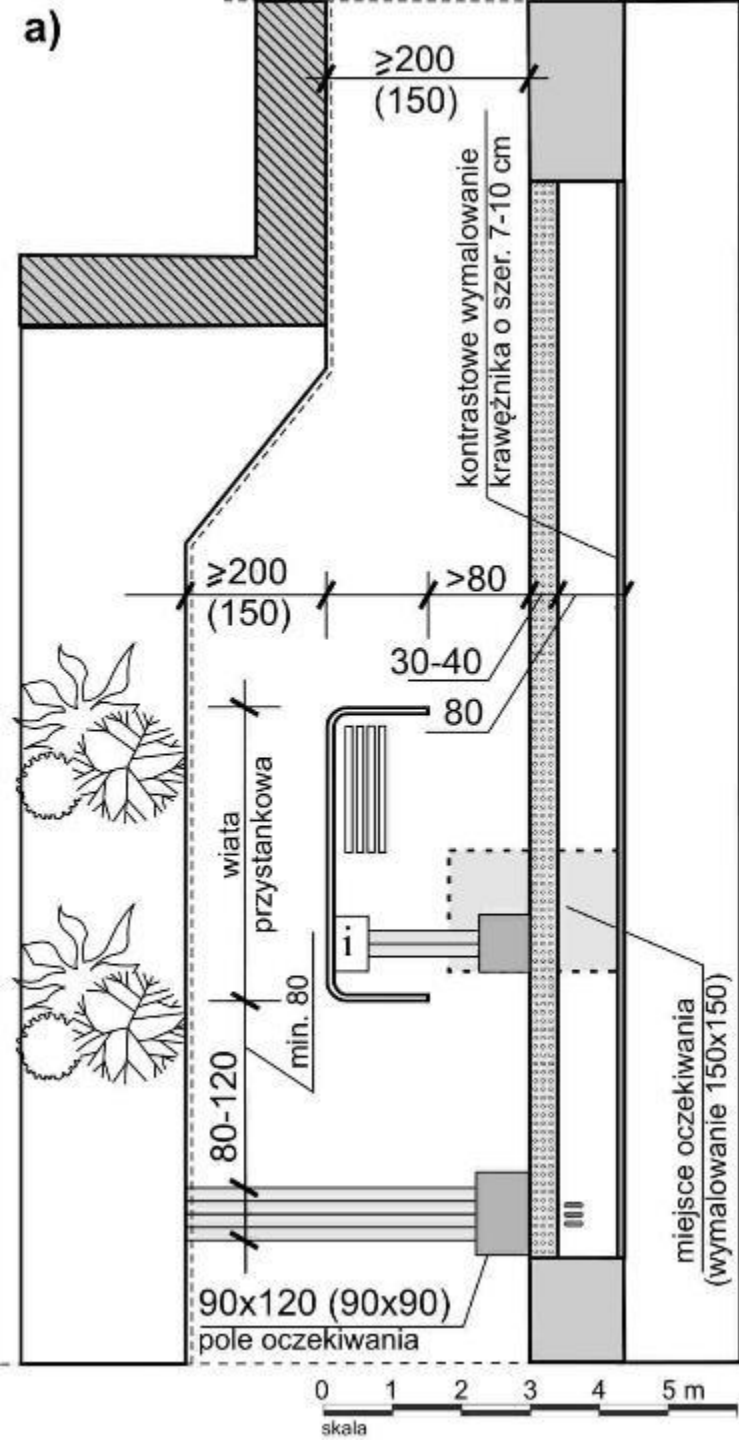
PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

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.



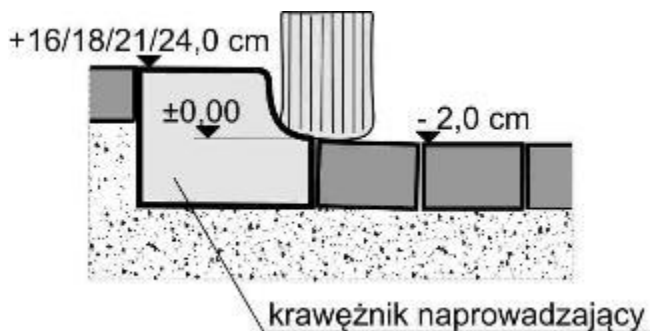
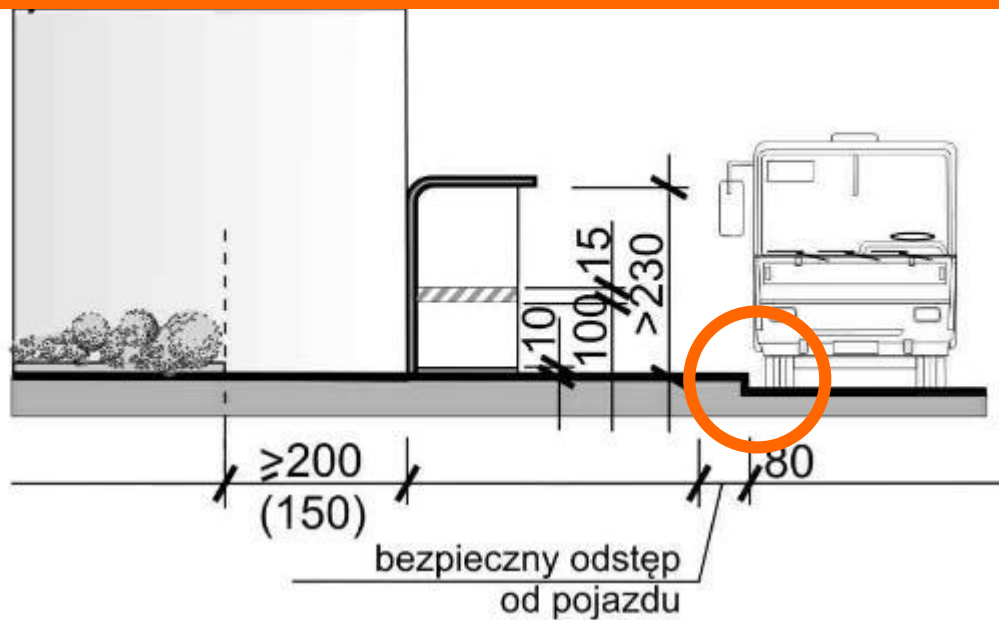
Ryc. 6.2. Rozplanowanie otoczenia wiaty przystankowej. (oprac. autora)

WIATA PRZYSTANKOWA



TEMPNOŚCI

PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



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

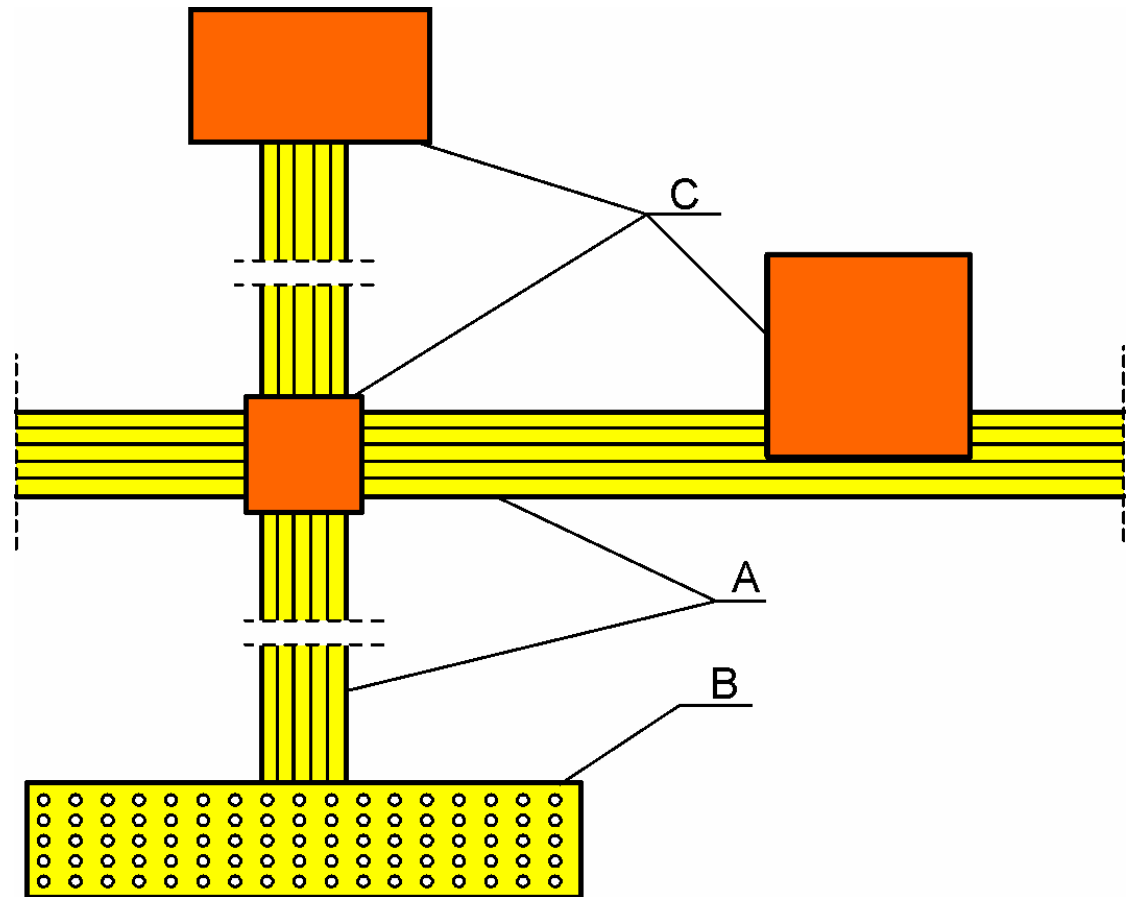
PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

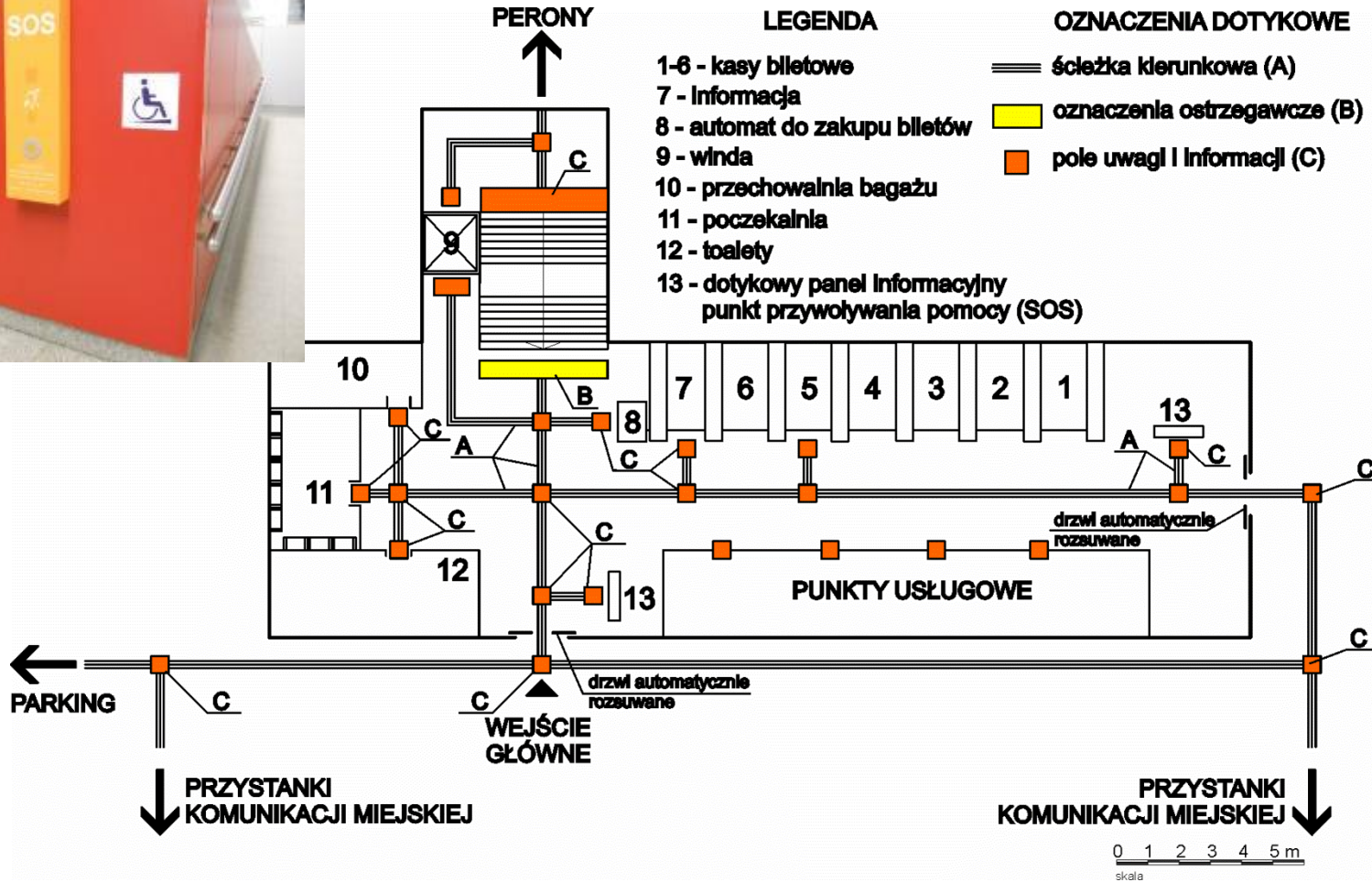
System oznaczeń fakturowych składa się z kombinacji faktur wyczuwalnych stopą lub końcówką laski przez osoby niewidome i słabowidzące:

- 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)

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO



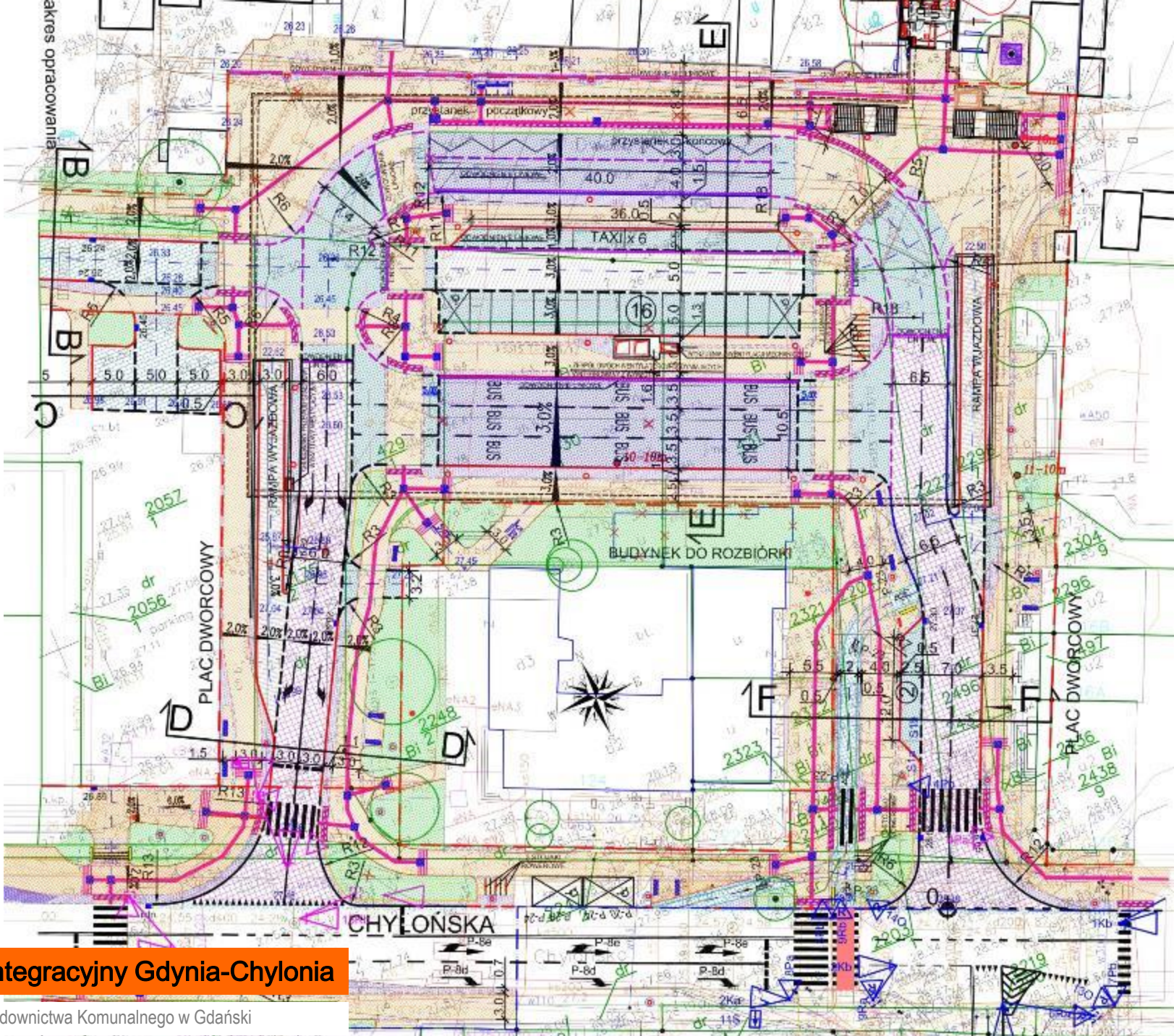
SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO



Dworzec PKP W-wa Wschodnia



Dworzec PKP Kraków Główny



Węzeł integracyjny Gdynia-Chylonia

Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020

Dokument przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – 8 maja 2015 r.

Cel i zakres regulacji

- 1) Celem Wytycznych jest zapewnienie zgodności sposobu realizacji programów operacyjnych z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasadą równości szans kobiet i mężczyzn, a także zapewnienie spójnego podejścia w tym zakresie w ramach EFS, EFRR i FS.
- 2) Wytyczne są skierowane do wszystkich instytucji uczestniczących w realizacji programów operacyjnych.

Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020

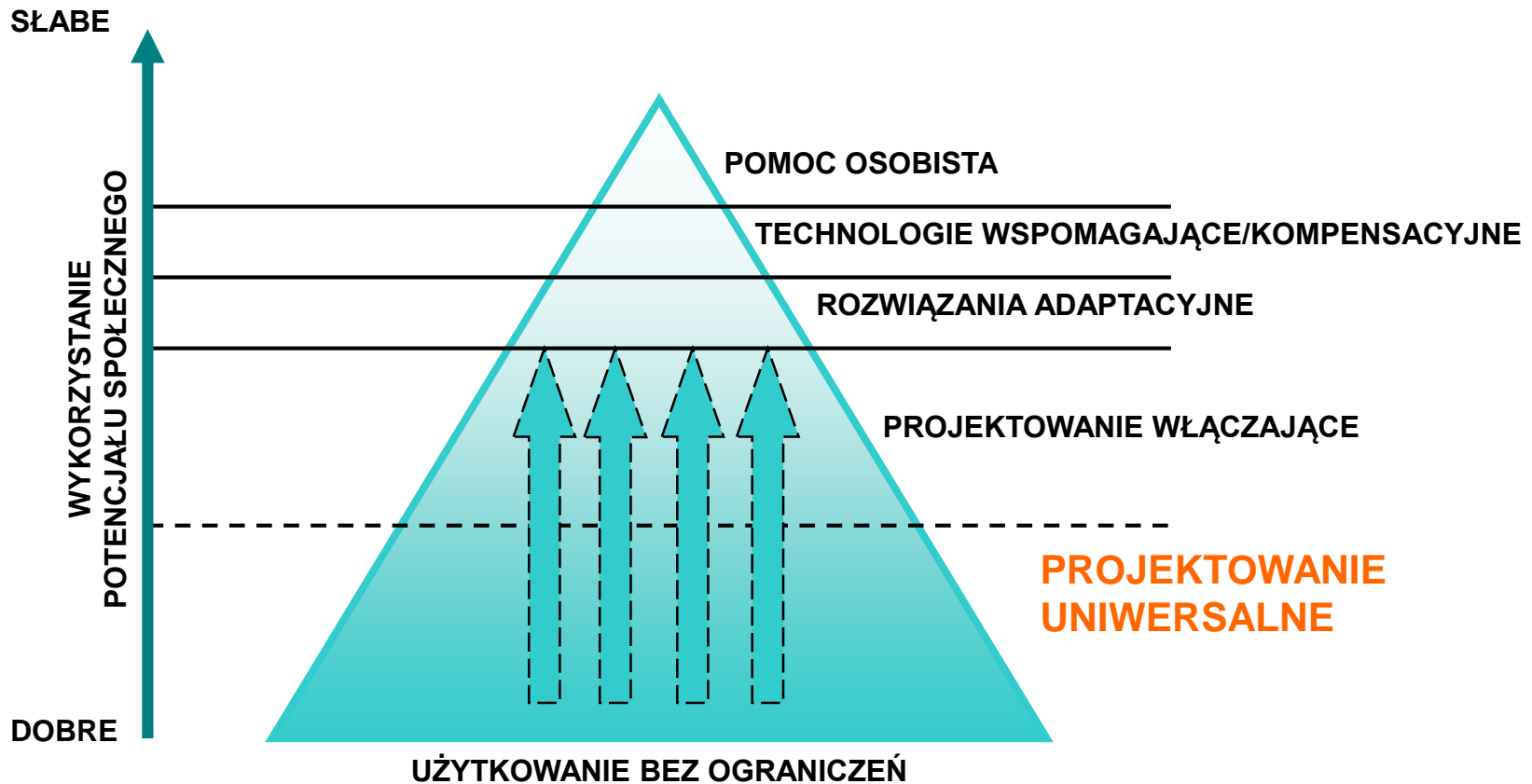
Badania dostępności obiektów i przestrzeni publicznej w Polsce wskazują, że :
*kierunkiem działań podmiotów krajowych, samorządowych, gospodarczych oraz edukacyjnych – w tym podmiotów wdrażających działania współfinansowane ze środków EFS, EFRR i FS – **powinno być faktyczne wykorzystanie koncepcji uniwersalnego projektowania.***

Wytyczne wskazują na to, aby

*podczas oceny wniosków o dofinansowanie projektów infrastrukturalnych, **jest konieczna ocena zgodności danego projektu z koncepcją uniwersalnego projektowania.** W związku z tym, IZ zapewnia, że wnioskodawca we wniosku o dofinansowanie projektu umieszcza opis dostępności inwestycji.*

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ZNACZENIE PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

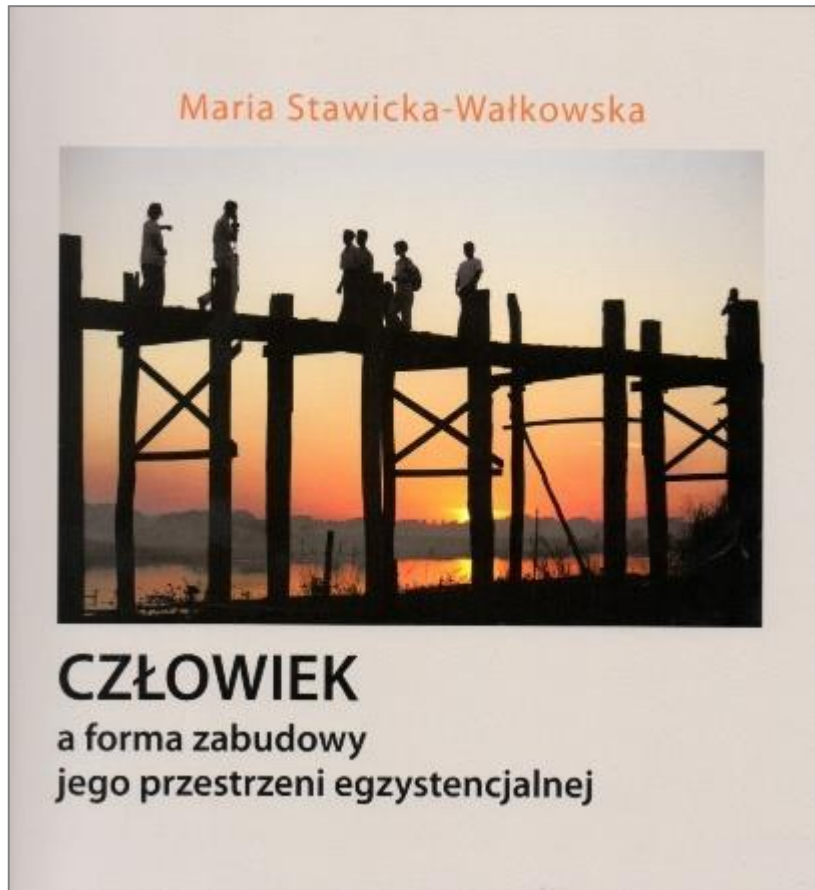
PIRAMIDA FUNKCJONALNOŚCI:

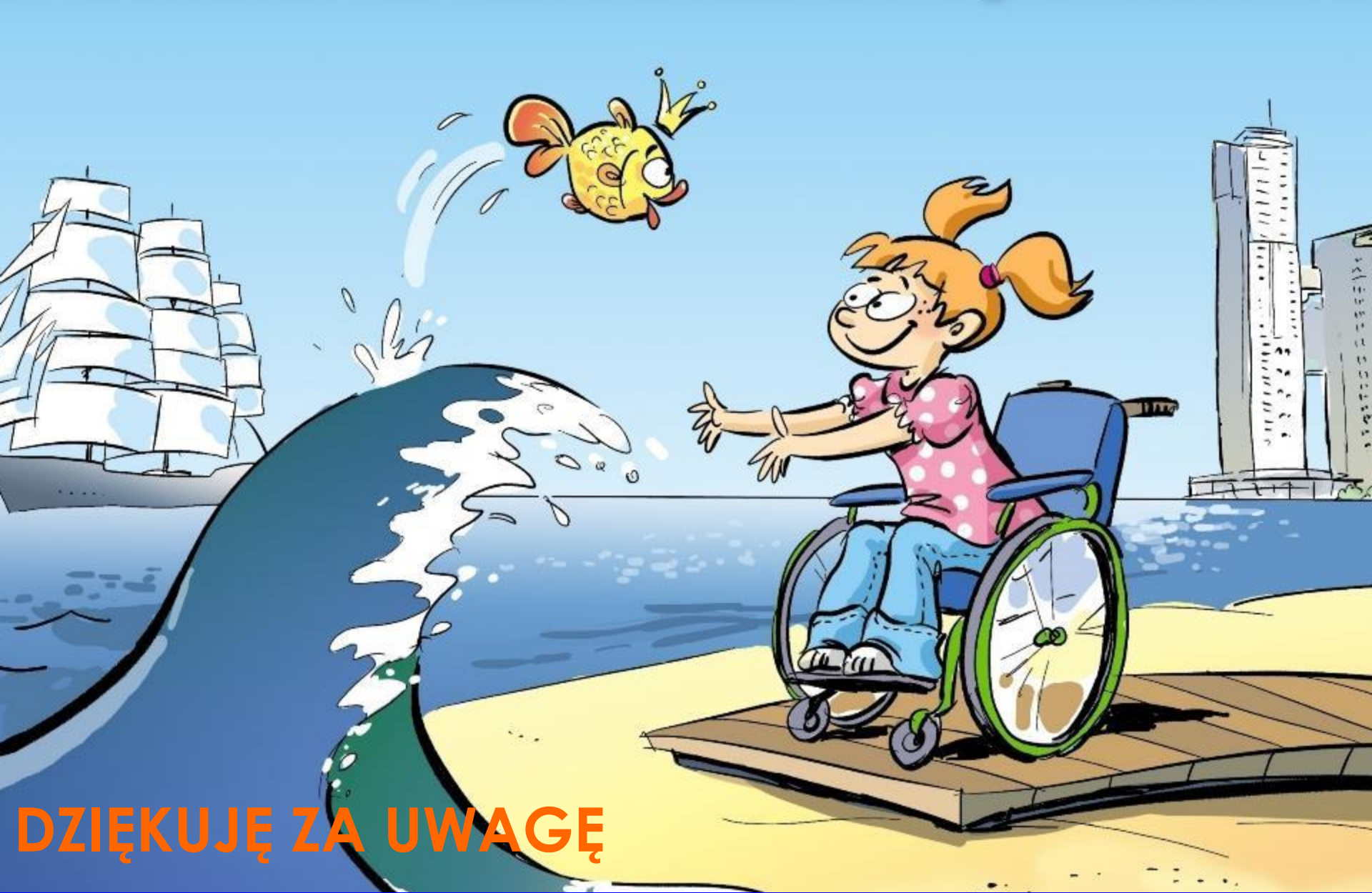


Wykorzystanie potencjału społecznego osób z ograniczeniami mobilności i percepcji w zależności od zakresu obszaru projektowania.

(oprac. własne na podst. Nordby, 2003)

PUBLIKACJE





DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Kontakt: universaldesign@pg.gda.pl