

**UCHWAŁA NR XXXVII/105/2021
RADY MIASTA WŁOCŁAWEK
z dnia 31 sierpnia 2021 r.**

**w sprawie przyjęcia Programu
„Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami”**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1372), art. 92 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 920 oraz z 2021 r. poz. 1038) oraz art. 35a ust. 1 pkt 1 lit. c) ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 573),

uchwała się, co następuje:

§1. Przyjmuje się Program „Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Włocławek.

§3. 1. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

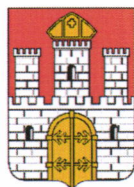
2. Uchwała podlega ogłoszeniu w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Włocławek.



**Wiceprzewodniczący
Rady Miasta**

Jarosław Hupała

Załącznik
do Uchwały Nr XXXVII/105/2021
Rady Miasta Włocławek
z dnia 31 sierpnia 2021 r.



WŁOCŁAWEK

Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami

Dostępność

Program **Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami** ma na celu poprawę warunków życia osób z niepełnosprawnością – stałą oraz tymczasową – w naszym mieście. Każdej jednostce ludzkiej przysługują te same prawa i swobody oraz dostęp do usług publicznych w tym komunikacji i transportu. Biorąc pod uwagę naszą różnorodność należy projektować miejskie otoczenie w taki sposób, aby mogło zostać użyte przez wszystkich w możliwie jak najszerszym zakresie, nikogo przy tym nie wykluczając.

Niniejszy dokument opiera się na fundamentalnych zasadach:

- a) dostępności
- b) równych szans,
- c) poszanowania,
- d) uczestnictwo w życiu społecznym/brak poczucia wykluczenia.

Wzrost mobilności mieszkańców jest wynikiem szeregu zjawisk społeczno-ekonomicznych. Planiści oraz projektanci powinni zwracać uwagę, że ulice w miastach nie posiadają jedynie funkcji transportowej, ale równorzędnie funkcje społeczną. Działania na rzecz poprawy dostępności przestrzeni miejskiej powinny być prowadzone w kierunku zapewnienia równej wzajemnej koegzystencji różnych użytkowników dróg oraz w kierunku tworzenia wysokiej jakości przestrzeni miejskiej. Dokumentowi przyświeca nadrzędne założenie, że wszystkim użytkownikom należy zapewnić równy dostęp i jednakowe zasady korzystania z przestrzeni wspólnej.

Dokument nie traktuje tylko i wyłącznie o sytuacjach względem osób borykających się ze stałą niepełnosprawnością, ale także względem osób starszych o mniejszej dostępności czy osób ze złamaniami etc., których charakteryzuje ograniczona mobilność.

Zasada 1.

Użyteczność dla osób o różnej sprawności

Zasada zakłada, że wszystkim użytkownikom należy zapewnić równy dostęp i jednakowe zasady korzystania z każdego elementu środowiska (przestrzeni, obiektów, produktów i usług). Jej stosowanie powinno prowadzić do projektowania takich przestrzeni, w których nie będzie konieczności wprowadzania dodatkowych udogodnień lub rozwiązań zastępczych dla określonych grup użytkowników.

Zasada 2.

Elastyczność w użytkowaniu

Zasada podkreśla konieczność rozważenia szerokiego zakresu indywidualnych możliwości i preferencji użytkowników i wprowadzania wyboru pomiędzy różnymi metodami użytkowania. Wszystkie elementy przestrzeni, obiektów i przedmiotów, powinny być projektowane w taki sposób, aby maksymalnie ułatwić korzystanie z nich wszystkim użytkownikom.

Zasada 3.

Proste i intuicyjne użytkowanie

Zasada wymaga stosowania rozwiązań, których funkcja i istota działania są rozumiane przez użytkowników intuicyjnie, niezależnie od ich wieku, wiedzy, umiejętności (w tym umiejętności językowych) czy poziomu koncentracji. W myśl tej zasady konieczne jest też unikanie zbędnego komplikowania i dbałość o spójność z oczekiwaniami osoby użytkującej i jej intuicją.

Zasada 4.

Czytelna informacja

Zasada odnosi się w głównej mierze do prostoty i logiki przekazywanych informacji oraz ich wielozmysłowej transmisji: zalecane jest korzystanie z kilku różnych form przekazu (graficznego, dźwiękowego, dotykowego) oraz maksymalne wyróżnienie podstawowych informacji.

Zasada 5.

Tolerancja na błędy

Reguła tolerancji na błąd ma uczynić środowisko bezpiecznym i pewnym dla wszystkich użytkowników: zgodnie z jej założeniami konieczne jest minimalizowanie ryzyka, wynikającego z nieprawidłowego lub przypadkowego użycia danego przedmiotu czy korzystania z przestrzeni.

Zasada 6.

Wygodne użytkowanie bez wysiłku

Zasada ta podkreśla konieczność takiego projektowania przestrzeni, obiektów i przedmiotów, by korzystanie z nich nie wymagało nadmiernego wysiłku fizycznego, będąc przy tym skutecznym, wygodnym i łatwym. Wymagana jest również dbałość o zachowanie naturalnej pozycji ciała użytkownika i minimalizowanie konieczności używania nadmiernej siły czy powtarzania czynności.

Zasada 7.

Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania

Zasada ta zakłada konieczność dostosowania wymiarów przestrzeni, obiektów i produktów do potrzeb wszystkich użytkowników – szczególnie istotna jest łatwość dostępu i możliwość dotarcia do zamierzonego celu, niezależnie od rozmiaru ciała, postawy czy mobilności.

Zasada 8.

Percepcja równości

Projekt winien minimalizować możliwość postrzegania indywidualnego jako dyskryminujące. Zasada ta odnosi się przede wszystkim do spostrzegania siebie i innych osób w kategorii różnic fizycznych lub

niepełnosprawności. Każda przestrzeń powinna zapewniać pełną dostępność w taki sposób, by nie powodować odczucia dyskryminacji lub stygmatyzowania wśród użytkowników.

W procesie projektowym i wykonawczym pod uwagę powinny być brane przede wszystkim możliwości fizyczne, sensoryczne oraz psychiczne i umysłowe poszczególnych użytkowników przestrzeni

Nawierzchnia dla pieszych

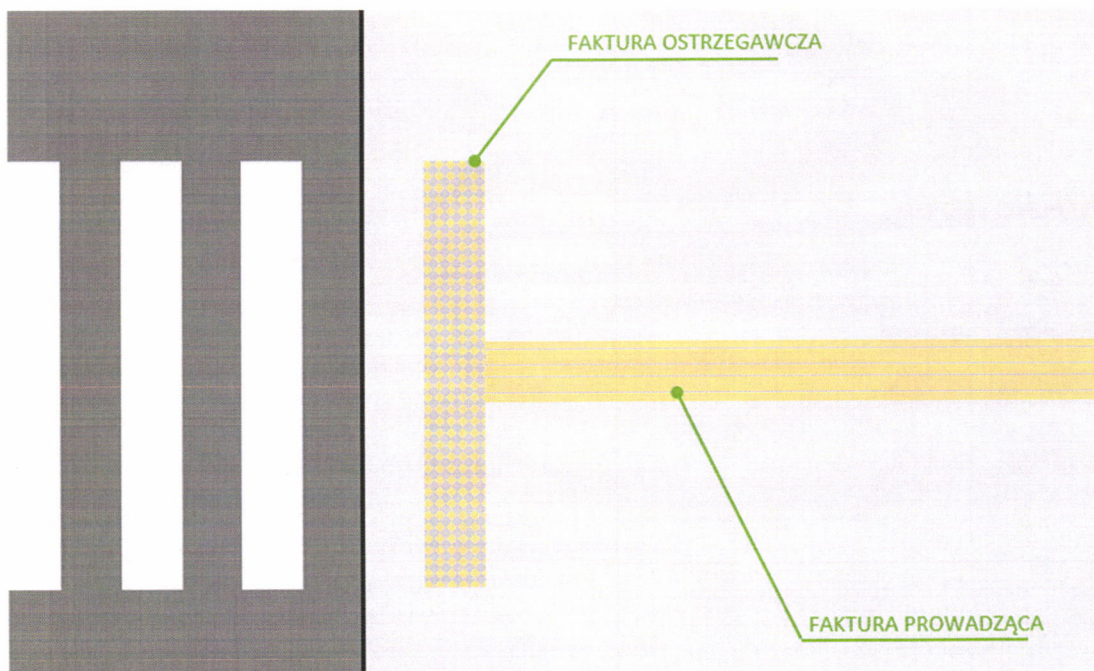
Zaleca się, by nawierzchnia ciągów pieszych była skonstrastowana kolorystycznie i fakturowo w stosunku do nawierzchni występujących w bezpośrednim sąsiedztwie. Nawierzchnia użytkowej części ciągu pieszego powinna w sposób jednoznaczny prowadzić pieszego wzdłuż chodnika (np. poprzez zastosowanie odpowiedniego materiału, odpowiedniej fakturze, rozpoznawalnych kształtów itp.).

Przejścia dla pieszych, zlokalizowane w poziomie chodnika, powinny mieć odmienną w stosunku do ciągu pieszego nawierzchnię, informującą o przekraczaniu punktu możliwej kolizji.

Zastosowanie faktury ostrzegawczej:

- przed wszelkiego rodzaju niebezpieczeństwami, w szczególności krawędziami grożącymi upadkiem, schodami i pochylniami, strefą niebezpieczną przy krawędzi jezdni lub peronu;
- na granicy jezdni i chodnika na całej szerokości przejścia dla pieszych;
- przed przeszkodami i elementami zagrządzającymi dostęp do budynków lub przestrzeni – w formie pasa na całej szerokości danego elementu;
- w miejscu zatrzymania się przed urządzeniami lub obiektami, do których prowadzi ścieżka prowadząca (np. przed planem tyflograficznym, automatem biletowym itp.);
- na zakończeniu ścieżek prowadzących – w formie pasa na całej szerokości ciągu pieszego, przy czym jeżeli przestrzeń jest bardzo szeroka, dopuszcza się stosowanie indywidualnych rozwiązań;
- na skrzyżowaniach ścieżek prowadzących – w formie pól uwagi;
- w miejscach, gdzie ścieżka prowadząca gwałtownie zmienia przebieg (skręt o kąt powyżej 45°)
 - w formie pól uwagi.

W przypadku faktury prowadzącej pas prowadzący powinien być stosowany jedynie w przypadku, gdy szerokość trasy wolnej od przeszkód wynosi co najmniej 1,50 m, ponieważ konieczne jest zachowanie minimalnego dystansu równego 0,75 m od osi pasa prowadzącego do wszelkich przeszkód (obiektów małej architektury, urządzeń wolnostojących, drzew itp.). Zaleca się, aby pas prowadzący przebiegał zawsze po najkrótszej, optymalnej trasie – w oparciu o prosty i logiczny układ, dopuszcza się prowadzenia pasa po umiarkowanym łuku, w przypadku zmiany poziomu przejść pas faktury prowadzącej powinien doprowadzać zarówno do schodów, jak i do dźwigu osobowego (windy).



Rysunek 1 Przykład stosowania faktur

Przejścia dla pieszych

Przejście dla pieszych, jako szczególna przestrzeń wyznaczona na krzyżowaniu się dróg kołowych i dróg pieszych, musi zapewnić szczególne bezpieczeństwo i komfort wszystkim użytkownikom. Dlatego wytyczenie takich miejsc powinno być starannie przemyślane i zaprojektowane pod kątem wszystkich możliwych osób, które będą z takiego przejścia korzystać.

Miejsce wyznaczone do lokalizacji przejścia wynika z konieczności zapewnienia:

- funkcjonalności – przejście dla pieszych powinno stanowić swoistego rodzaju przedłużenie ciągu pieszego lub element układu takich ciągów, znajdujący się w obrębie skrzyżowania czy węzła komunikacyjnego lub też niezależnie od niego,
- bezpieczeństwa – przejście musi zapewniać pełne bezpieczeństwo użytkownika poprzez zachowanie odpowiednich warunków wzajemnej widoczności,
- komfortu – przejście powinno ułatwiać przekroczenie jezdni wszystkim użytkownikom przestrzeni, niezależnie od ich możliwości i ograniczeń.

Wymiary przejścia dla pieszych wynikają z natężenia ruchu pieszych i rodzaju ruchu samochodowego oraz szeregu uwarunkowań związanych z organizacją ruchu, warunkami ograniczającymi teren, obowiązującymi przepisami.

Wyznaczone przejścia dla pieszych muszą dążyć do eliminacji różnic wysokości pomiędzy ciągiem dla pieszych (pasem ruchu pieszego), a przejściem wyznaczonym na jezdni. Należy bezwzględnie unikać progów, krawężników i wszelkiego rodzaju uskoków. W miejscach gdzie ruch pieszey jest traktowany priorytetowo, należy dążyć do ograniczenia ruchu pojazdów, ich prędkość i ogólnej poprawy bezpieczeństwa ruchu. W takich miejscach należy stosować przejścia przez jezdnie jako podniesienie jezdni, co w tym szczególnym miejscu stworzy swoiste ograniczenie prędkości dla pojazdów. Z punktu widzenia osób o ograniczonej mobilności wyniesione przejścia dla pieszych stanowią najwygodniejszy i najbardziej bezpieczny sposób przekroczenia jezdni. Pozwala to na zachowanie ciągłości chodnika

jednakowej wysokości przy przekraczaniu jezdni. W takich miejscach zaleca się ograniczenie stosowania słupków blokujących, które mogą utrudniać lub ograniczyć poruszanie się w obrębie przejścia.

Sygnalizacja na przejściach dla pieszych

Wyposażenie przejść dla pieszych w sygnalizację świetlną zaleca się wyłącznie w przypadkach, w których inne formy poprawy bezpieczeństwa nie przynoszą satysfakcjonującego poziomu. Sygnalizacja świetlna powinna być dostosowana dla wszystkich użytkowników.

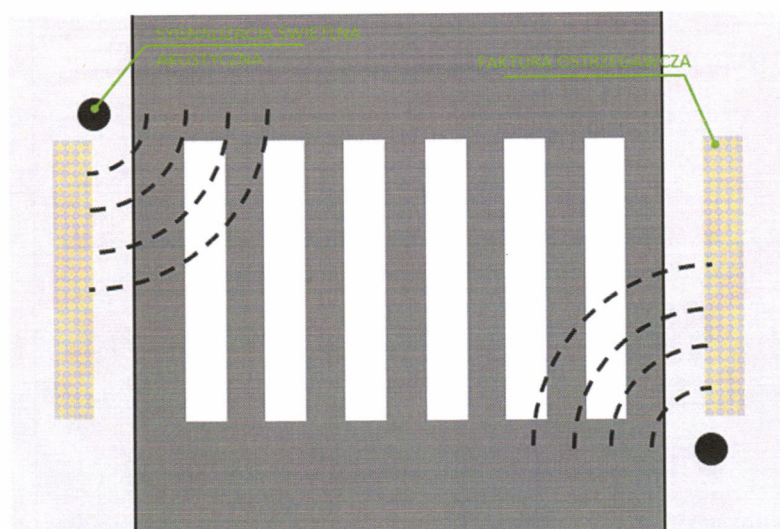
W przypadku sygnalizacji wzbudzanej przez pieszego z zamiarem wejścia na przejście dla pieszych, sygnalizacja musi zostać wyposażona w urządzenia informujące o rejestracji tego zgłoszenia, istotne tu jest wprowadzenie dwóch modalności równocześnie, np. poprzez podświetlenie przycisku i sygnał dźwiękowy. Przycisk powinien być umieszczony na odpowiedniej wysokości, dla wszystkich użytkowników, w tym dla niskiego wzrostu, czy użytkowników wózków. Kolor urządzenia wzbudzającego sygnalizację świetlną powinien być o kontrastowej barwie i konstrukcji, w celu łatwiejszego odnalezienia przez osoby z niepełnosprawnością wzroku.

Sygnalizacji świetlnej przy przejściach dla pieszych zawsze powinna towarzyszyć sygnalizacja dźwiękowa lub akustyczna uzupełniona o sygnalizację wibracyjną. Sygnalizacja akustyczna może zostać aktywowana poprzez urządzenia automatycznej detekcji obecności lub przez użytkowników za pomocą przycisku. Dźwięk sygnalizatorów powinien być słyszalny przez całą długość przejścia dla pieszych, tylko z tyłu lub z przodu – nigdy z boku. Sygnał musi wyraźnie odznaczać się na tle odgłosów pochodzących z otoczenia, w taki sposób, żeby nie było problemu z jego rozpoznawalnością oraz żeby dźwięk nie był uciążliwy dla użytkowników bezpośredniej przestrzeni oraz mieszkańców mieszkających w sąsiedztwie.

Nadawany sygnał akustyczny musi być zróżnicowany. Dźwięk emitowany podczas oczekiwania na przejście musi się różnić od dźwięku zezwalającego na przekroczenie jezdni. Sygnały te muszą być zsynchronizowane z nadawanymi przez sygnały świetlne.

Zaleca się przy tym takie projektowanie sygnalizatora, by światło zielone dla przechodzącego przez jezdnię na drodze poprzecznej, było zapalane 2 s wcześniej, niż sygnalizator zielony dla pojazdów samochodowych na jezdni głównej, by kierujący pojazdem widział wcześniej przechodzącego przez jezdnię pieszego.

Czas światła zielonego dla pieszych powinien być dostosowany dla wszystkich użytkowników drogi.



Rysunek 2 Graficzne przedstawienie sygnalizacji akustycznej na przejściu dla pieszych

Mała architektura w przestrzeni miejskiej

Wszystkie rodzaje małej architektury i mebli miejskich w przestrzeni publicznej należy lokalizować poza szerokością trasy wolnej od przeszkód, w taki sposób, żeby ich umiejscowienie nie kolidowało z ciągami pieszych i żeby nie utrudniały orientacji w przestrzeni. Jednocześnie usytuowane być powinny w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów pieszych. Wszystkie te elementy powinny być dostępne i wygodne w użytkowaniu przez wszystkich użytkowników przestrzeni wspólnej.

W strefach przeznaczonych dla ruchu pieszego i pieszo-rowerowego konieczne jest zapewnienie w przestrzeni miejskiej miejsc przeznaczonych do odpoczynku. Miejsca przeznaczone do siedzenia powinny być zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie lecz poza jego obrębem. Miejsca przeznaczone do wypoczynku siedzącego np. ławki powinny być rozmieszczone nie rzadziej niż:

- co 50 m - w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszego,
- co 100 m - w miejscach o mniejszym natężeniu ruchu pieszego.

W obrębie takich miejsc należy zagospodarować przestrzeń do postawienia wózka lub roweru itp.

Należy także podejmować działania mające na celu utrzymanie bieżącej czystości elementów niezbędnych do korzystania z miejskiej przestrzeni np. przez osoby na wózkach inwalidzkich tj. barierki, poręcze, guziki w windach, guziki dla powiadomień głosowych ITS etc.

Faktura prowadząca powinna też być stosowana na ścianach w budynkach i miejscach użyteczności publicznej.

Celem odpowiedzialnych za projektowanie i dbanie o miejską przestrzeń winno być możliwie maksymalne wykorzystywanie dostępnych technologii, celem ułatwienia korzystania z przestrzeni miejskiej, na przykład poprzez instalację sieci czujników, wysyłających sygnały ostrzegawcze do urządzeń (np. smartfon) osób z niepełnosprawnością i ograniczoną mobilnością.

Dł potrzeb osób z niepełnosprawnością w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, dostosowana winna być przestrzeń na miejskich kąpieliskach, włączając w to ciąg transportowy o równej nawierzchni prowadzący w wyznaczone miejsca odpoczynku czy do wody, zapewniając przy tym maksymalne bezpieczeństwo.

Przystanki komunikacji publicznej

Przestrzenie wokół przystanków komunikacji zbiorowej są miejscem o szczególnym charakterze. W obrębie przystanków komunikacji zbiorowej konieczne jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa podczas dojścia do przystanku, oczekiwania na przyjazd pojazdu oraz wsiadania/wysiadania z pojazdu. Każdy przystanek powinien być tak zaprojektowany, by umożliwić z jego korzystania wszystkim użytkownikom. Przestrzeń na przystanku oraz wszelkie dojścia do przystanku powinny być pozbawione przeszkód w postaci stopni, uskoków, słupków, ogrodzeń itp. Nie należy stosować żadnych elementów przeszkadzających w wysiadaniu/wsiadaniu i manewrowaniu wózkiem. Na peronie przystankowym nie powinny znajdować się żadne elementy niezwiązane z funkcją transportową. Wzdłuż krawędzi peronu powinien być zastosowany krawężnik o zaokrąglonej powierzchni bocznej z nawierzchnią antypoślizgową.

W miarę możliwości lokalizacyjnych i warunków terenowych należy stosować wiary przystankowe chroniące przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Jej lokalizacja w żadnym wypadku nie może ograniczać widoczności nadjeżdżających pojazdów. Wiatę przystankową należy wyposażać w miejsce przeznaczone do odpoczynku, poza miejscami siedzącymi należy również wyznaczyć miejsca stojące.

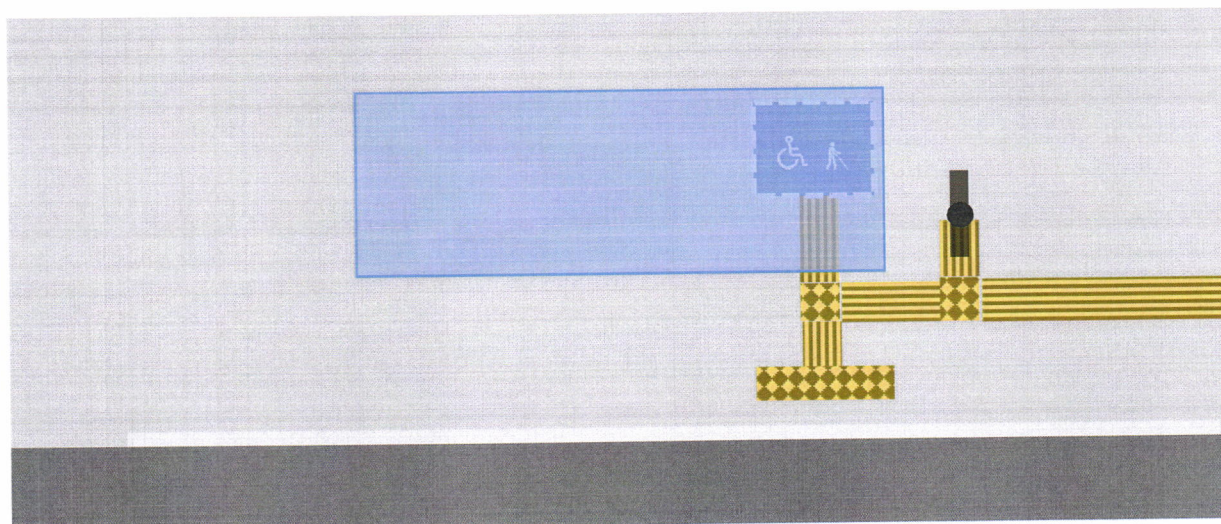
Każdy przystanek powinien mieć wyznaczone miejsce oczekiwania dla osób z niepełnosprawnością, do którego prowadzić będzie odpowiednia faktura. Obecność osoby na tym miejscu będzie także sygnałem dla kierującego autobusem o konieczności pomocy osobie z niepełnosprawnością. Miejsce to należy wyznaczyć w miejscu możliwie vis a vis drzwi środkowych/drzwi, gdzie wystawiana jest platforma.

Wymiary miejsca oczekiwania nie powinny być mniejsze niż 1 m x 1 m. Faktura ostrzegawcza przed drzwiami wejściowymi/krawężnikiem przystanku powinna być umieszczona w odległości 30 – 40 cm. Wymiary płytek fakturowych należy stosować zgodnie z powszechnymi zasadami projektowania w tym zakresie.

Faktura powinna prowadzić także do słupów DIP i guzika wzbudzającego powiadomienia głosowe.

Rozkłady jazdy – gdzie nie istnieje DIP – powinny być usytuowane także na wysokości osób na wózkach inwalidzkich.

W pojazdach komunikacji zbiorowej należy w sposób wystarczająco głośny komunikować bieżącą trasę/przystanki. Podobnie w przypadku pojazdów komunikacji zbiorowej mogących komunikować przystanki na zewnątrz pojazdu. Należy także zachować spójność powiadomienia ze stanem faktycznych obecności pojazdu na trasie.



Rysunek 3 Schemat przystanku komunikacji zbiorowej

Miejsca postojowe i parkingi

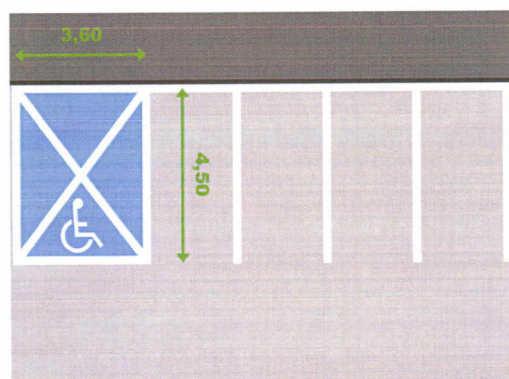
Liczbę i sposób wyznaczania miejsc postojowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych należy dostosować do wymagań ustalonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087, 2338, z 2021 r. poz. 54, 720, 1005) t. j.:

Całkowita liczba miejsc postojowych	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
6-15	1
16-40	2
41-100	3
Pow. 100	4% ogólnej liczby stanowisk

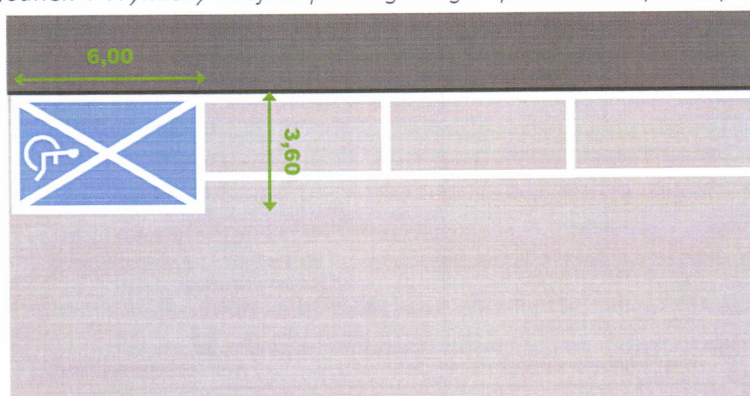
Tabela 1 Liczba miejsc postojowych przeznaczona dla osób niepełnosprawnych

Sposób parkowania	Wymiary miejsca parkingowego [m]	
	długość	szerokość
Prostopadłe	4,50	3,60
Równoległe	6,00	3,60
Ukośne 45°	5,70	5,10
Ukośne 60°	5,70	4,10

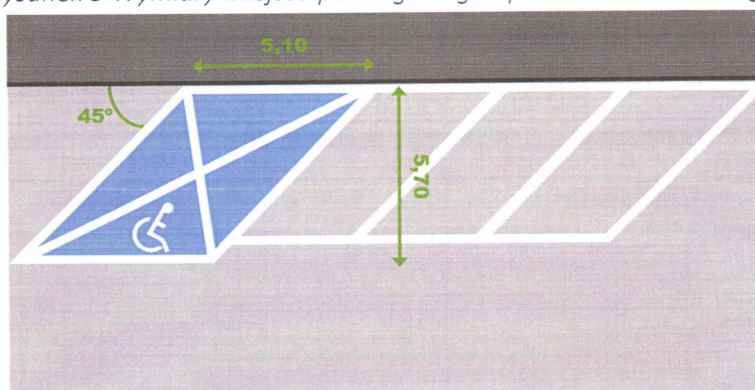
Tabela 2 Wymiary miejsc postojowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych



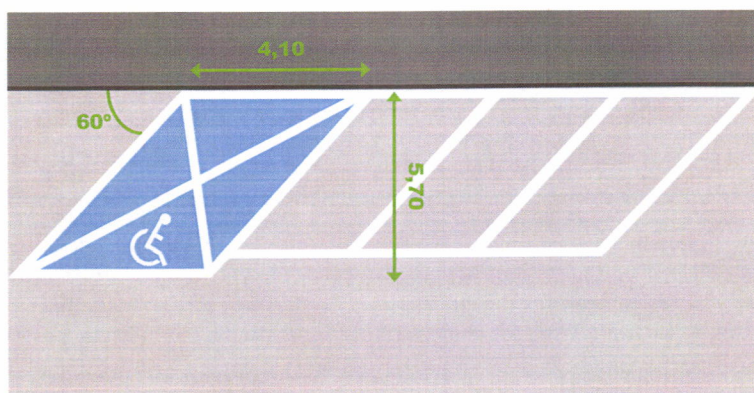
Rysunek 4 Wymiary miejsca parkingowego - parkowanie prostopadłe



Rysunek 5 Wymiary miejsca parkingowego - parkowanie równoległe

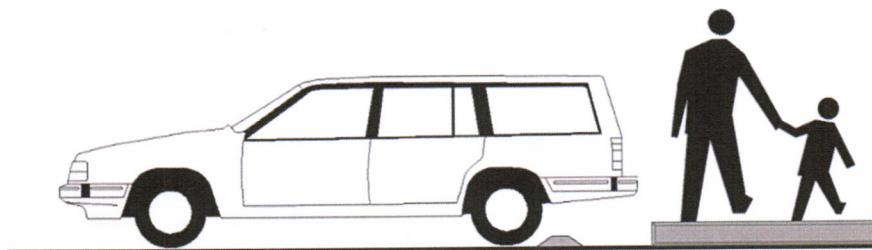


Rysunek 6 Wymiary miejsca parkingowego - parkowanie ukośne 45°



Rysunek 7 Wymiary miejsca parkingowego - parkowanie ukośne 60°

Dostępne miejsca postojowe powinny być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie głównych wejść do budynków oraz stref wejściowych przestrzeni publicznej (parków, deptaków etc.). Stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby z niepełnosprawnością powinny być usytuowane na jednym poziomie terenu. Koniecznością jest zapewnienie bezpiecznego i wygodnego dojścia do ciągu pieszego, jeżeli ten znajduje się na innym poziomie niż stanowisko parkingowe. Miejsca postojowe przeznaczone dla osób z niepełnosprawnością należy wyznaczać w taki sposób, by zaparkowane pojazdy nie utrudniały warunków ruchu pieszych. Zaleca się, aby krawędzie miejsca postojowego od strony ciągu pieszego były zabezpieczone w sposób, który uniemożliwia pojazdowi wjazd na chodnik.



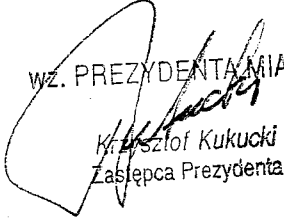
Rysunek 8 Przykład zabezpieczenia uniemożliwiającego pojazdowi najazd na chodnik

Miejsca postojowe powinny posiadać gładką i antypoślizgową strukturę nawierzchni. Dojście do ciągu pieszego z miejsca parkingowego powinno być pozbawione krawężników oraz różnego rodzaju uskoków. Wszystkie urządzenia towarzyszące do obsługi parkingu powinny być usytuowane w miarę możliwości jak najbliżej miejsca postojowego przeznaczonego dla parkowania pojazdów osób z niepełnosprawnością. Dodatkowo w obszarach miejskiej przestrzeni w obrębie parkingów zaleca się stosować również miejsca dla opiekunów z małymi dziećmi. Wymiary takich miejsc parkingowych powinny być takie same jak dla osób z niepełnosprawnością.

UZASADNIENIE

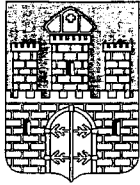
Intencją niniejszej uchwały jest przyjęcie dokumentu określającego standardy w projektowaniu, odbieraniu oraz bieżącym utrzymaniu miejskiej infrastruktury pieszej w zakresie szeroko rozumianej dostępności. Dokument skierowany jest głównie do osób z niepełnosprawnością ruchową - osoby niewidome, osoby na wózkach inwalidzkich – ale także wobec seniorów, osób z tymczasową ograniczoną mobilnością (złamania, zwichnięcia). Program jest uzupełnieniem lokalnej polityki w zakresie projektowania uniwersalnego, przyjętego jako standard w zakresie projektowania miejskich przestrzeni. Treść załącznika do uchwały została pozytywnie zaopiniowana przez Powiatową Społeczną Radę ds. Osób z Niepełnosprawnością działającą przy Pełnomocniku Prezydenta Miasta Włocławek ds. Osób z Niepełnosprawnością.

WZ. PREZYDENTA MIASTA


Krzysztof Kukucki
Zastępca Prezydenta

DYREKTOR WYDZIAŁU

Patryk Żyżelewicz



**PEŁNOMOCNIK PREZYDENTA MIASTA WŁOCŁAWEK
DO SPRAW OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI**


ul. Ogniowa 8/10, 87- 800 Wrocław, (54) 423 23 07; Fax 54 423 23 19
e-mail: pn@mopr.wloclawek.pl www.mopr.wloclawek.pl

Wrocław, dn. 06 sierpnia 2021 r.

**Opinia
z dnia 26 lipca 2021 roku
Pełnomocnik Prezydenta Miasta Wrocław do spraw Osób z Niepełnosprawnościami**

Po zapoznaniu się z treścią Programu „Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami”, pozytywnie opiniuje przedłożony dokument.

W mojej ocenie zaproponowane w Programie zmiany i rozwiązania w znaczny sposób ułatwią osobom z niepełnosprawnościami korzystanie z miejskiej przestrzeni publicznej.

Z up. Prezydenta Miasta Wrocław

Agnieszka Chmielewska
PEŁNOMOCNIK
Prezydenta Miasta Wrocław
do spraw Osób z Niepełnosprawnościami

Powiatowa Społeczna Rada
ds. Osób Niepełnosprawnych
we Włocławku

Opinia

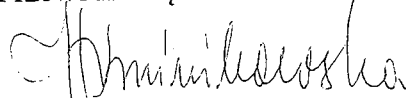
z dnia 26 lipca 2021 roku

Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych we Włocławku w sprawie przyjęcia Programu „Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami”

Po zapoznaniu się z treścią Programu „Dostępność przestrzeni miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami”, Powiatowa Społeczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych pozytywnie opiniuje przedłożony dokument.

W ocenie członków Rady zaproponowane w Programie zmiany i rozwiązania w znaczny sposób ułatwią osobom niepełnosprawnym korzystanie z miejskiej przestrzeni publicznej.

Przewodnicząca PSRds.ON



Irmina Kminikowska