

Model końcowy Marina Pai



Innowacja testowana w ramach „Inkubatora Włączenia Społecznego” – Projektu wdrażanego w ramach IV Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój (Działanie 4.1: Innowacje społeczne), na zlecenie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, finansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

Skład zespołu projektowego:

Magdalena Stwora-Balik, Antoni Sobolewski, Kazimierz Olszanowski,
Aleksandra Bogusławska

ISBN: 978-83-62229-09-3

Skład: Involver Agency

Ilustracje: www.freepik.com

Copyright: autorzy, autorki i Centrum Rozwoju Społeczno-Gospodarczego
Przedsiębiorstwo Społeczne Sp. z o. o.

Szczecin 2023



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Spis treści

1. Grupy docelowe, odbiorcy rozwiązania	5
1.1 Osoby projektujące	6
1.2 Właściciele, osoby zarządzające mariną	12
1.3 Obsługa mariny	16
1.4 Użytkownicy	17
2. Opis rozwiązania i jego funkcjonalności	20
2.1 Formularz autodiagnozy dostępności marin	21
2.2 Opis grupy testującej i testowania	25
3. Rekomendacje i zalecenia	27
4. Podsumowanie	32
Podstawy prawne	33
Przykładowe strony internetowe	36



1. Grupy docelowe, odbiorcy rozwiązania

1.1 Osoby projektujące



Grupą docelową narzędzia są m.in. osoby projektujące obiekty i przestrzenie. Najbardziej pożądaną sytuacją jest zapewnienie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami już na etapie planowania, projektowania inwestycji, w tzw. fazie koncepcyjnej. Likwidowanie barier w istniejących już obiektach, przestrzeniach, wiąże się często ze znacznymi nakładami finansowymi i wieloma trudnościami, czasami bywając wręcz niemożliwe.

PODSTAWOWE PRZYCZYNY BRAKU DOSTĘPNOŚCI

1. Brak kompleksowych wymagań prawnych w zakresie projektowania uniwersalnego lub racjonalnego usprawnienia. Istniejące przepisy w zakresie projektowania, zarządzania i użytkowania mają są rozproszone i znajdują się w licznych aktach prawnych.
2. Liczne istniejące wymogi dostępności mają rangę propozycji – „dobrych praktyk”.
3. Niewystarczające uwzględnianie przez osoby projektujące rozwiązań umożliwiających dostępność dla osób za szczególnymi potrzebami.
4. Niewystarczająca wiedza na temat potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
5. Brak konsultacji z ekspertami, a także z samymi osobami z niepełnosprawnościami (jako potencjalnymi użytkownikami) rozwiązań dostępności na etapie planowania i realizowania inwestycji.

Zawarte w 5 ust. 1 pkt 4 Prawa Budowlanego, Dz. U. 1994 r. nr 89, poz. 414 z późn. zm. w przepisach prawne zobowiązują do zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami na wszystkich etapach inwestycyjnych (adres strony internetowej zawierającej treść ustawy:

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19940890414>).

„Obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, **projektować i budować w sposób określony w przepisach**, w tym techniczno-budowlanych, oraz **zgodnie z zasadami wiedzy technicznej**, zapewniając niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego **przez osoby niepełnosprawne** (...) w tym **osoby starsze**”.

Projekt ustawy Kodeks urbanistyczno-budowlany zakłada zapis dotyczący dostępności (adres strony internetowej zawierającej treść projektu Kodeksu: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12290463>).

Art. 16: Projektowanie przestrzeni oraz inwestycji następuje w sposób zapewniający **równoprawny dostęp do nich osób o ograniczonej sprawności**, w tym **osób starszych**, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego.

Jednym z celów Strategii na rzecz osób z niepełnosprawnościami 2021-2030 opublikowanej w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” poz. 218, Uchwała nr 27 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcia dokumentu Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021 – 2030 jest ustanowienie jednolitych standardów dostępności na poziomie krajowym, zobowiązanie inwestorów do stosowania zasad projektowania uniwersalnego oraz zasad dostępności. Kontrolę nad realizacją działań realizować będzie Inspekcja Budowlana. Zaplanowany okres wdrożenia uniwersalnego projektowania i jednolitych standardów dostępności obiektów przestrzeni publicznej to 2021-2025 r. (adres strony internetowej zawierającej treść Strategii: <https://dziennikustaw.gov.pl/MP/rok/2021/pozycja/218>).

DEFINICJA PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO

Definicja projektowania uniwersalnego została zawarta w art. 2 Konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnością brzmi:

„Projektowanie uniwersalne odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi, w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów, środowisk, programów i usług, i nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób niepełnosprawnych”.

Pojęcie „**projektowania uniwersalnego**” zapoczątkowano w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej na Uniwersytecie Północnej Karoliny, gdzie opracowano siedem zasad, projektowania środowiska, produktów i usług ogólnodostępnych:

Zasada 1, Dążenie do zapewnienia użyteczności dla osób o różnej sprawności (ang. Equitable Use)

Zasada 2, Dążenie do zapewnienia elastyczności w użytkowaniu (ang. Flexibility in Use)

Zasada 3, Dążenie do zapewnienia prostego i intuicyjnego użytkowania (ang. Simple and Intuitive Use)

Zasada 4, Dążenie do zapewnienia czytelności informacji (ang. Perceptible Information)

Zasada 5, Dążenie do zapewnienia wygodnego użytkownika bez wysiłku (ang. Low Physical Effort)

Zasada 6, Dążenie do zapewnienia odpowiednich wielkości i przestrzeni dla użytkowników (ang. Size and Space for Approach and User)

Zasada 7, Zrozumienie dla niedoskonałości (błędów) i aktywne działania w celu ich niwelowania (ang. Tolerance for Error)

STATYSTYKI

Szacunkową liczbę żeglarzy w Polsce przedstawia się raport Polskiego Związku Żeglarskiego (adres strony internetowej zawierającej raport: <https://sailing.org.pl/polskirynekzeeglarski.pdf>). Analiza dotyczy populacji Polaków od 15-69 roku życia (dane na 2014 r.).

- **Ok. 540 tys. osób.** to osoby związane z żeglarstwem w sposób sportowy, zawodniczy, profesjonalny lub zawodowy.
- **Ok. 1,3 mln osób** to samodzielni kierujący łodzią, skiperzy.
- **Ok. 3,4 mln** to osoby deklarujące, że pływają kiedykolwiek jako aktywny członek załogi, angażując się w różne zadania na pokładzie.
- **Ok. 5 mln** Polaków przyznało, że co najmniej raz na kilka lat uczestniczą w rejsach jako rekreacyjna, bierna załoga.

Oznacza to, że aż **70%** Polaków (od 15-69 roku życia) miało w życiu większą lub mniejszą styczność z żeglarstwem.

Z tej ogólnie ujmowanej grupy żeglarzy osoby w wieku **55-99 lat** szacuje się na ok. **30-35 %**.

PROJEKTOWANIE – MINIMALNE WYMAGANIA

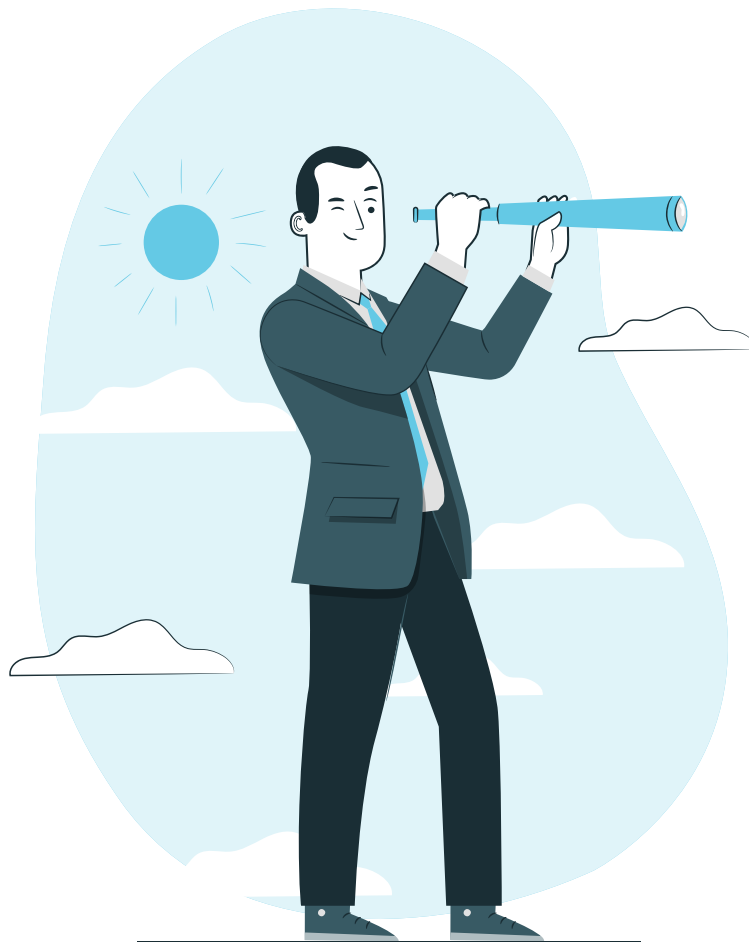
W myśl art. 6 ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, Dz. U. 2019 r., poz. 1696 z późn. zm. (adres strony internetowej zawierającej treść ustawy: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001696/U/D20191696Lj.pdf>) minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w zakresie dostępności architektonicznej obejmują:

1. Zapewnienie wolnych od barier poziomych i pionowych przestrzeni komunikacyjnych budynków,
2. Zapewnieni instalacji urządzeń lub zastosowanie środków technicznych, rozwiązań architektonicznych, które umożliwiają dostęp do wszystkich pomieszczeń budynku, z wyłączeniem pomieszczeń technicznych,
3. Zapewnienie informacji na temat rozkładu pomieszczeń w budynku, sposób wizualny i dotykowy lub głosowy,
4. Zapewnienie wstępu do budynku osobie korzystającej z psa asystującego,
5. Zapewnienie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwości ewakuacji lub uratowania w inny sposób.
6. Wiedza w zakresie dostępności i zastosowanie jej w praktyce przez osoby projektujące mariny jest niezwykle ważna w kontekście stworzenia możliwości uprawiania przez osoby z niepełnosprawnościami aktywności jaką jest żeglarstwo. Istotne jest właściwe projektowanie oraz optymalizacja już istniejących obiektów.

NIE MA SPRZECZNOŚCI

Nie ma sprzeczności między projektowaniem dostępnych obiektów, przestrzeni, a generowaniem zysków finansowych. Dostępne przestrzenie służą wszystkim.

1.2 Właściciele, osoby zarządzające mariną



O BOWIĄZEK ZAPEWNIENIA DOSTĘPNOŚCI

Zapewnienie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami jest obowiązkiem **podmiotów publicznych**.

Za podmiot publiczny uważamy:

1. jednostki sektora finansów publicznych,
2. państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej,
3. osoby prawne, utworzone w celu zaspokajania potrzeb o charakterze powszechnym (nie przemysłowym, handlowym) jeżeli podmioty publiczne:
 - finansują je w ponad 50% lub
 - posiadają ponad połowę udziałów albo akcji lub
 - sprawują nadzór nad organem zarządzającym lub
 - mają prawo do powoływania ponad połowy składu organu nadzorczego lub zarządzającego.

Jeżeli jesteś właścicielem, zarządcą mariny, która spełnia kryteria podmiotu publicznego zapewnienie dostępności jest dla Ciebie **obowiązkowe**.

JAK?

Podmiot publiczny zapewnia dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami przez stosowanie **uniwersalnego projektowania** w obiektach nowopowstających lub **racjonalnych usprawnień** w już istniejących.

UNIWERSALNE PROJEKTOWANIE

Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 „Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych” **projektowanie uniwersalne** (z ang. Universal Design) należy rozumieć jako projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, aby były użyteczne dla wszystkich w możliwie największym stopniu.

RACJONALNE USPRAWNIENIA

Racjonalne usprawnienia to zmiany, które są niezbędne, aby umożliwić osobie z niepełnosprawnością pełne funkcjonowanie w przestrzeni publicznej (dostęp do usług, wykonywania pracy itp.)

Przedsiębiorcy oraz organizacje pozarządowe **powinny dążyć** w prowadzonej działalności do zapewniania dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.

Minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami obejmują:

1. dostępność architektoniczną,
2. dostępność cyfrową,
3. dostępność informacyjno-komunikacyjną (obsługę z wykorzystaniem środków wspierających komunikowanie się np. zdalny dostęp online do usług tłumacza, pętli indukcyjnych, systemów FM, urządzeń opartych o technologie wspomagające słyszenie, zapewnienie na stronie internetowej treści w postaci elektronicznego pliku zawierającego tekst odczytywalny maszynowo, nagrania treści w polskim języku migowym, informacje w tekście łatwym do czytania), a także zapewnienie, na wniosek osoby ze szczególnymi potrzebami, komunikacji z podmiotem publicznym w formie określonej w tym wniosku.

Jeżeli podmiot publiczny nie jest w stanie ze względów technicznych lub prawnych, zapewnić dostępności osobie ze szczególnymi potrzebami podmiot ten jest obowiązany zapewnić takiej osobie **dostęp alternatywny**.

DOSTĘP ALTERNATYWNY

polega na:

1. zapewnieniu osobie ze szczególnymi potrzebami **wsparcia innej osoby** lub
2. zapewnieniu **wsparcia technicznego** (z wykorzystaniem nowoczesnych technologii) lub wprowadzeniu zmian organizacyjnych, które umożliwią realizację potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami.

WAŻNE!

Właściciel, zarządca powinien określić statut prawny swojej mariny i podjąć stosowne działania w zakresie dostępności. Pomocny do tego rodzaju działań ma być formularz autodiagnozy, aby zidentyfikować potrzeby w zakresie zapewnienia dostępności konkretnej przystani.

1.3 Obsługa mariny



Pracownicy mariny odgrywają bardzo dużą rolę w obsłudze, kontaktach z żeglarzami, w szczególności żeglarzami niepełnosprawnymi. Szczególnie istotne jest odpowiednie przeszkolenie obsługi ze znajomości zagadnień dotyczących osób z niepełnosprawnościami i posiadanie umiejętności reagowania na ich potrzeby.

Poprawa, podwyższenie poziomu profesjonalizmu obsługi pracowników marin w kontakcie z osobami z niepełnosprawnościami podniesie komfort żeglarzy z niepełnosprawnościami.

1.4 Użytkownicy



Charakterystyka potencjalnych użytkowników marin posiadających szczególne potrzeby, rodzaje ich możliwych potrzeb, ich specyfika omówione zostały w załącznikach 3 i 4 niniejszego opracowania. Użytkownicy marin – żeglarze ze szczególnymi potrzebami na niedostosowanej pod kątem dostępności marinie mogą borykać się z wieloma problemami i utrudnieniami.

Problemy mogą dotyczyć kwestii technicznych, architektonicznych (brak podjazdów, schodków dla osób starszych ułatwiających wejście na pokład, ...) ale także organizacyjnych (nieświadome utrudnianie poruszania się przez np. osób słabowidzących przez pozostawianie na drogach komunikacyjnych różnego rodzaju sprzętów, brak umiejętności komunikacji i wiele innych). Duże ograniczenie może stanowić także niedostępna strona internetowa, a przez to brak możliwości uzyskania koniecznych informacji o numerach telefonu, dojeździe, warunkach panujących na marinie.

PRAWO POINFORMOWANIA O BRAKU DOSTĘPNOŚCI

Takie prawo ma każdy, nie musi być klientem danego podmiotu publicznego ani osobą ze szczególnymi potrzebami. Każdy ma prawo poinformować podmiot publiczny o braku dostępności:

- architektonicznej lub
- informacyjno-komunikacyjnej.

Nie musi wskazywać ani udowadniać w tym zakresie interesu prawnego lub faktycznego. Na takie zgłoszenie nie ma jednolitego formularza. W zgłoszeniu podaje się kontakt do osoby zgłaszającej, nazwę i adres instytucji, do której wysyłamy informację, wyjaśnienie, jakie są braki w dostępności danej instytucji. Informację o braku dostępności można złożyć także przez ePUAP lub portal gov.pl.

PRAWO ŻĄDANIA DOSTĘPNOŚCI MARINY – WNIOSEK O ZAPEWNIENIE DOSTĘPNOŚCI

Osoba ze szczególnymi potrzebami lub jej przedstawiciel ustawowy ma prawo złożyć wniosek o zapewnienie dostępności. Musi wykazać swój interes faktyczny w tej kwestii (np. brak możliwości dostania się do budynku,

załatwienia sprawy). Powinna także wskazać bariery utrudniającej lub uniemożliwiającej jej dostępność w zakresie architektonicznym lub informacyjno-komunikacyjnym. Podmiot publiczny ma obowiązek:

- odpowiedzieć na taki wniosek,
- zapewnić dostępność, o którą wnioskowała osoba z niepełnosprawnością lub zapewnić dostęp alternatywny.

Całe postępowanie skargowe opisane jest w przepisach ustawy o zapewnieniu dostępności. Na koniec wspomnieć należy, że konsekwencje wobec podmiotu publicznego nie zapewniającego dostępności mogą być poważne.

Na podmiot publiczny może zostać nałożona kara grzywny w wysokości 50 000–200 000 zł.



2. Opis rozwiązania i jego funkcjonalności

2.1 Formularz autodiagnozy dostępności marin



Formularz autodiagnozy dostępności ma umożliwić właścicielowi, zarządcy samodzielną ocenę tego czy jego marina spełnienia wymogi dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz ustalenie jakie ewentualnie należy wprowadzić udogodnienia.

Ma pomóc zidentyfikować zagadnienia, wymagające zmiany, dostosowań. Formularz zawiera szereg pytań, na które należy udzielić odpowiedzi: „tak”, „nie”, „częściowo – wymaga uzupełnienia”, „nie dotyczy”. Pytania zostały pogrupowane działami obejmującymi ocenę:

1. Dostępności terenu zewnętrznego mariny.
2. Dostępności wejść do budynków mariny.
3. Dostępności mariny od strony żeglugi.
4. Dostępności informacji na temat mariny w Internecie (dostępność cyfrowa).

Za poszczególne odpowiedzi przydzielane są punkty:

Odpowiedź: „tak” – 1 pkt

Odpowiedź: „nie” - 0 pkt

Odpowiedź: „częściowo – wymaga uzupełnienia” – 0,5 pkt

Odpowiedź: „nie dotyczy” – 1 pkt

Zsumowanie punktów w tabeli i odczytanie wyniku pozwoli orientacyjnie określić poziom zapewnienia dostępności mariny.

Do pytań, w szczególności dotyczących zagadnień technicznych, architektonicznych dołączono objaśnienia.

Uciążliwe, a nawet zbyteczne na pierwszy rzut oka sprawdzanie parametrów pomieszczeń, szerokości przejść itp. udziela istotnych informacji o dostępności np. zbyt wysoko umieszczony domofon lub dzwonek uniemożliwi osobie korzystającej z wózka użycie go, nieprawidłowe (nie zachowujące odpowiednich parametrów) umiejscowienie poręczy w toaletach uczyni je zbytecznymi, nie spełniającymi swojej roli, jeden stopień na drodze komunikacyjnej może uniemożliwić osobie z niepełnosprawnością dostęp do całego budynku.

Zagadnienia, na które właściciel, zarządca może nie mieć wpływu takie jak: stan nawierzchni chodników prowadzących do mariny, przejść dla pieszych, dostępność przystanków komunikacji miejskiej nie zostały ujęte w końcowej wersji formularza. Wiedza jednak na ten temat może być przydatna dla użytkowników i takich informacji żeglarze mogą poszukiwać np. na stronie internetowej.

Podczas oceny dostępności warto postawić się w sytuacji osoby, która odwiedza marinę po raz pierwszy i nie zna jej. Czy bez trudności zlokalizuje wszystkie istotne miejsca i czy nie napotka utrudnień czy barier w przemieszczaniu się?

Celem niekomplikowania już i tak obszernego narzędzia zrezygnowano z dzielenia pytań na wyodrębnione grupy niepełnosprawności. Takie wyodrębnienie wymuszałoby mnożenie pytań i byłoby kłopotliwe w udzielaniu odpowiedzi w przypadku niepełnosprawności sprzężonych.

Jak ocenić ostatecznie dostępność mariny? Na chwilę obecną, gdy brak jest konkretnie sprecyzowanych wymogów prawnych i wiele z zagadnień ma rangę zleceń ocena dostępności powinna być opisowa i zawierać wskazanie spraw do poprawy, zmiany lub udoskonalenia.

Dostępność można zapewnić lub poprawić także przez działania organizacyjno-administracyjne, nie wymagające takich nakładów pracy i finansów jak np. roboty budowlane, montaż podnośnika.

Sytuacja oceny dostępności ulegnie zmianie, gdyż maksymalnie do 20 września 2024 r. planowane jest uchwalenie przepisów wykonawczych do Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane dotyczące, które określać będą:

- warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane i ich usytuowanie uwzględniające potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.

Założyć należy, iż zmiany w prawie budowlanym rozwiążą wątpliwość co do **niezbędnych do spełnienia wymogów technicznych**, z których część na chwilę obecną ma rangę fakultatywnych zaleceń.

2.2 Opis grupy testującej i testowania



Testy dostępności i weryfikację narzędzia autodiagnozy przeprowadziła grupa testująca, w skład której wchodziłi eksperci, osoby ze szczególnymi potrzebami (w zakresie ruchu, wzroku, słuchu oraz ze szczególnymi potrzebami spowodowanymi wiekiem, chorobami przewlekłymi, urazami...). Osoby uczestniczące w testowaniu posiadały dodatkowo doświadczenie w zakresie żeglarstwa.

Weryfikacja narzędzia autodiagnozy została przeprowadzona także przez zarządcę mariny, a następnie powtórnie podczas rejsu testowego przez członków grupy testującej. Przeprowadzenie powyższych działań dostarczyło informacji praktycznych, dla udoskonalenia narzędzia autodiagnozy oraz wskazówek dla poprawy dostępności mariny, a także umożliwiło weryfikację zmian w zakresie dostępności mariny wykonane przez zarządcę na podstawie zastosowanego narzędzia autodiagnozy. Zarządca określił aspekty wymagających poprawy. Zostały tymczasowo wdrożone niezbędne usprawnienia. Określono „koszyk zmian” m.in. schodki, dostosowanie www, zamontowanie haków, boi.

Grupa testująca zweryfikowała zmiany dokonane na podstawie wyników narzędzia (uwagi członków grupy testującej). W oparciu o wnioski z została przeprowadzana korekta części składowych narzędzia do autodiagnozy z uwzględnieniem uwagi i rekomendacji wynikających z etapu testowania.



3. Rekomendacje i zalecenia

Celem narzędzia autodiagnozy jest w ocena poziomu dostępności mariny oraz identyfikacja rozwiązań niezbędnych dla poprawy dostępności. Na podstawie wniosków ze spacerów badawczych i rejsu zespołu testującego można wskazać następujące rekomendacje i zalecenia usprawnień dostępności.

DOSTĘPNOŚĆ ARCHITEKTONICZNA

- Zapewnienie, aby nawierzchnie terenu marin były utwardzone, równe, o właściwym stanie technicznym i parametrach, nie zastawione i przejezdne.
- Zapewnienie wyznaczonych i oznakowanych miejsc parkingowych.
- Brak przeszkód architektonicznych w dostępie do budynku mariny oraz do pomieszczeń higieniczno-sanitarnych.
- Zaleca się umieszczanie w miarę możliwości sanitariatów (w fazie projektowania) w bliskiej odległości od miejsc cumowania oraz umieszczanie dobrze widocznych znaków wskazujących lokalizację toalet.

DOSTĘPNOŚĆ CYFROWA

- Posiadanie własnej, dostępnej i aktualizowanej na bieżąco strony internetowej. Z punktu widzenia użytkownika ważna jest możliwość uzyskania kompleksowej informacji o marinie na temat: jej położenia, ogólnej charakterystyki, wielkości, istotnych parametrów jak szerokość dróg wodnych i głębokość basenu portowego, infrastruktury, usług, cennika, dostępności miejsc postojowych, rodzajów umów, danych telefonicznych i e-mailowych osób do kontaktu, itd. Nie każda marina posiada własną stronę internetową, strony są współdzielone z innymi jednostkami, informacje są rozproszone, trudne do odzyskania, niepełne lub nieaktualizowane.

Dodatkowe udogodnienia wskazywane przez użytkowników

- Kamera online pokazująca kluczowe miejsca przystani (szczególnie przydana dla osób nieznających mariny).
- Galeria zdjęć mariny i jej otoczenia.
- Dostępne informacje na stronie internetowej o aktualnej liczbie miejsc w marinie i o atrakcjach na miejscu, okolicznych terenach żeglugowych, dodatkowych usługach itp.

DOSTĘPNOŚĆ INFORMACYJNO-KOMUNIKACYJNA

Tablice informacyjne, oznakowanie, drogowskazy

Oznakowanie mariny od strony lądu

- Zapewnienie tablic, znaków informacyjnych o lokalizacji kluczowych punktów mariny co zniweluje konieczność długiego poszukiwania bosmanatu, toalety i innych obiektów na marinie.

Oznakowanie mariny od strony żeglugi

- Zaleca się rozważenie ustawienie tablicy powitalnej, drogowskazu dla wpływających jednostek, w dobrze widocznym miejscu, zawierające najistotniejsze informacje, numery telefonów.
- Zleca się także wprowadzenie numeracji pomostów z dobrze widocznymi oznaczeniami (numerycznymi lub literowymi).

Obsługa – pomoc podczas wpływania

- Zapewnienie otrzymania wsparcia w bezpiecznym wpłynięciu do mariny (np. boje, światła nawigacyjne w przypadku zawijania do mariny po zmroku lub we mgle, przy trudnych warunkach atmosferycznych).
- Udzielenie pomocy w przybiciu do miejsca postojowego i w przycumowaniu.

- Zapewnienie wsparcia żeglarzom w szczególności w przypadku większych marin posiadających więcej niż jeden basen lub gdy marina znajduje się w basenie portowym, po którym poruszają się np. kutry rybackie lub barki.

Obsługa – pomoc dotycząca cumowania

- Zapewnienie możliwości uzyskania pomocy w wejściu, zejściu z pokładu, pomocy w przetransportowaniu rzeczy.
- Zapewnienie urządzeń pomocniczych które można zaoferować żeglarzom. Utrzymywanie tych urządzeń w dobrym stanie technicznym. Zapewnienie urządzeń pomocniczych nie niesie za sobą dużych kosztów inwestycyjnych, a istotnie zwiększa bezpieczeństwo.
- Umożliwienie żeglarzom korzystania z ich własnego sprzętu pomocniczego.
- Osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby im towarzyszące mogą posiadać swój własny sprzęt pomocniczy, który najbardziej odpowiada ich potrzebom.

Życzliwa i pomocna obsługa

- Zapewnienie możliwości uzyskania niezbędnych informacji przez osoby z niepełnosprawnościami.
- Umiejętność komunikacji obsługi mariny z osobą z niepełnosprawnością słuchu np. znajomość języka migowego, zapewnienie pętli indukcyjnych, tłumacza języka migowego online, tłumacza komputerowego.
- Umiejętność komunikacji obsługi mariny z osobą z niepełnosprawnością wzroku np. przygotowanie dokumentów (umowy, cennika, ogłoszenia itp.) z powiększoną czcionką.

Zapewnienie przeszkolenia obsługi mariny, na temat specyfiki innych potrzeb żeglarzy z niepełnosprawnościami. Zachowanie empatii na to, że nie każda niepełnosprawność na pierwszy rzut oka jest widoczna np. nie wszystkie osoby z niepełnosprawnością wzroku korzystają z tzw. białej laski.

Informacje, procedury, organizacja

- Zapewnienie łatwych do uzyskania informacji o sposobie zamawiania różnych usług mariny np. wodowania łodzi (wybór opcji wodowania, uzyskanie pozwolenia, dostępu do pochylni, zamówienia usługi wodowania za pomocą żurawia, dźwigu, wsparcie lub przeprowadzenie wodowania itd.)
- Ustalenie zasad uzyskania pomocy np. w cumowaniu, wskazaniu miejsca cumowania itp. oraz uzyskania urządzeń pomocniczych dla żeglarzy z niepełnosprawnościami np. drabinka, stopień, wózek do przewożenia bagaży itp.
- Zapewnienie informacji dotyczących dostępu i wejścia na teren mariny (czy jest to teren zamknięty i chroniony, czy wymagane jest otwarcie bram przy pomocy z klucza lub magnetycznej karty dostępu, w jakich godzinach lub czy dostęp do mariny możliwy jest o każdej porze bez potrzeby osobistego kontaktowania się z obsługą?).
- Zapewnienie miejsc postojowych żaglówki osób z niepełnosprawnościami (o większej szerokości) w tych częściach mariny, do których łatwo dotrzeć, wyposażone np. w liny i odbijacze po bokach pozwalające uniknąć zderzenia z sąsiadującymi jednostkami, schodki, drabinki do łatwiejszego wchodzenia i schodzenia z łodzi.
- Zapewnienie dostępności informacji jak może się skontaktować z pracownikami mariny (np. numer telefonu umieszczony na pomoście) i informacji w jaki sposób zrealizowane będą najpilniejsze usługi, potrzeby.

4. Podsumowanie

Zapewnienie dostępności przystani żeglarskich wydaje się być w kwestiach technicznych, architektonicznych zadaniem złożonym, gdyż zmiana lub modyfikacja obiektów istniejących może być kosztowna lub trudna do wykonania.

Dlatego ważne jest projektowanie marin już jako dostępnych z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Pod pojęciem osób ze szczególnymi potrzebami zdrowotnymi rozumiemy osoby z niepełnosprawnościami posiadające orzeczenia o niepełnosprawności oraz osoby tych orzeczeń nieposiadające, osoby z niepełnosprawnościami sprzężonymi, w tym fizycznymi i psychicznymi, osoby chorujące przewlekle, osoby o czasowo ograniczonej, ale przemijającej pogorszonej sprawności np. spowodowanej wypadkiem, osoby starsze. Jest to bardzo złożona i różnorodna grupa użytkowników marin. Stałe podnoszenie jakości usług, szkolenie personelu, opracowanie planu poprawy, udoskonalenia dostępności, wdrażanie rozwiązań, nawet pozornie drobnych działań administracyjno-organizacyjnych w znaczny sposób mogą wpłynąć na dostępność marin.

Podstawy prawne

1. Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych (Uchwała Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z dnia 25 grudnia 1993 r. – Rezolucja 48/96)
http://www.tus.org.pl/uploads/dokumenty/standardowe_zasady_wyrownywania_szans_osob_niepelnosprawnych.pdf
2. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
<https://www.sejm.gov.pl/prawo/konst/polski/kon1.htm>
3. Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wmp19970500475>
4. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19971230776/U/D19970776Lj.pdf>
5. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r o języku migowym i innych środkach komunikacji
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20112091243/U/D20111243Lj.pdf>

6. Ustawa o rewitalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 1777 z późn. zm.)
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20150001777/U/D20151777Lj.pdf>
7. Ustawa o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych z dnia 4 kwietnia 2019 r.
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20190000848>
8. Rezolucja ResAP (2001)1 dotycząca wprowadzania zasad uniwersalnego projektowania do programów nauczania wszystkich zawodów związanych z tworzeniem środowiska budowlanego, zwana Rezolucją z Tomar
<https://rm.coe.int/0900001680739e3c>
9. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., ratyfikowana przez Polskę dnia 6 września 2012 r.
<https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/konwencja-onz-o-prawach-osob-niepelnosprawnych>
10. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 15 listopada 2010 r. – Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności na lata 2010–2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier COM (2010) 636 wersja ostateczna, zwany dalej „Europejską strategią w sprawie niepełnosprawności”
<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/13578/Europabezbarier.pdf>
11. Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020 (SRKL) przyjęta przez Radę Ministrów (uchwała nr 104 Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2013 r.)
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP201300006>
12. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego

na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urzędowy UE L 347 z 20.12.2013 r., s 320, z późn. zm.)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/>

[TXT/?uri=celex%3A32013R1303](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=celex%3A32013R1303)

13. Traktat o Unii Europejskiej (Dz. Urzędowe UE C 202 z 07.06.2016, s 1)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/>

[HTML/?uri=OJ:C:2016:202:FULL&from=HR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=OJ:C:2016:202:FULL&from=HR)

14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2102 z 26 października 2016 r. w sprawie dostępności stron internetowych i mobilnych aplikacji organów sektora publicznego

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/>

[TXT/?uri=CELEX%3A32016L2102](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2102)

15. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dn. 17 kwietnia 2019 r w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (ang European Accessibility Act, w skrócie EAA)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/>

[TXT/?uri=CELEX%3A32019L0882](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0882)

16. Rządowy program Dostępność Plus 2018-2025 z 17 lipca 2018 r. w działaniu Dostępność w programach kształcenia

https://archiwum.ncbr.gov.pl/fileadmin/POIR/3_1_1_1_2019/Dok

[dodatkowe/16_Program_Dostepnosc_Plus.pdf](https://archiwum.ncbr.gov.pl/fileadmin/POIR/3_1_1_1_2019/Dok_dodatkowe/16_Program_Dostepnosc_Plus.pdf)

17. Standard dostępności WCAG 2.1 (Web Content Accessibility Guidelines)

<https://www.w3.org/Translations/WCAG21-pl/>

Przykładowe strony internetowe

1. Stowarzyszenie Żeglarzy Niepełnosprawnych
<http://szn.org.pl/>
2. Stowarzyszenie Żeglarzy Niepełnosprawnych „Keja”
<https://www.stowarzyszeniekeja.com/>
3. Fundacja Polska Bez Barrier
www.polskabezbarier.org
4. Centrum Projektowania Uniwersalnego
www.wit.pg.edu.pl/centrum-projektowania-universalnego
5. Dostępni.eu
www.dostepni.eu
6. Fundacja Aktywizacja
www.aktywizacja.org.pl
7. Fundacja Integracja
www.integracja.org
8. Fundacja TUS
www.tus.org.pl
9. Fundacja vis maior
www.vismaior.org.pl

10. Polski Związek Głuchych

www.pzg.org.pl

11. Polskie Stowarzyszenie na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną

www.psoni.org.pl

12. Polska Fundacja Osób Słabosłyszących

www.pfos.org.pl

13. Fundacja Na Rzecz Rozwoju Audiodeskrypcji Katarynka

www.fundacjakatarynka.pl

14. Fundacja Widzialni

www.widzialni.org

15. Spółdzielnia Socjalna Fado

www.spoldzielniafado.pl

16. Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego

www.firr.org.pl

i wiele innych

