

WYKAZ UWAG ZGŁOSZONYCH PRZEZ INSTYTUCJE

1. MIEJSKI ZARZĄD DRÓG W KIELCACH UL. PRENDOWSKIEJ 7, 25-395 KIELCE ZNAK: WP.RPD.4024.1.99.2018 RR

DATA WPLYWU	Treść wniosku	rozpatrzenie	Uwagi
17.10.2018 R.	<p>1. Z uwagi na brak zgodności rozwiązań wskazanych z „Standardach dostępności...” z wykonanymi dotychczas przez MZD w Kielcach inwestycjami z zakresie np. przebudowy przystanków autobusowych proponujemy, aby „Standardy...” po ich zatwierdzeniu obowiązywały dla inwestycji nowych zleczanych do projektowania po dniu ich wejścia w Życie. Często w prowadzonych przez MZD inwestycjach przebudowywana jest tylko część skrzyżowania, np. jeden w wlotów i konieczność dostosowania się Standardów oznacza wówczas poszerzenie zakresu inwestycji do całego skrzyżowania i znaczny wzrost kosztów. Proponujemy aby „Standardy...” załączane były do przetargów na prace projektowe jako materiały pomocnicze;</p>	nie	<p>Sposób wprowadzenia Standardów zostanie określony w zarządzeniu Prezydenta Miasta wprowadzającym Standardy. Zasady stosowania Standardów (Podrozdział 2.4) daje alternatywę do stosowania innych rozwiązań, jednakże z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego.</p>
	<p>2. Szerokość ciągu pieszego pozwalająca na wyminięcie się dwóch osób niepełnosprawnych została określona na str. 8 w sposób obligatoryjny tj. „powinna wynosić 1,8 m.”. Proponujemy zastąpić to określenie innym sformułowaniem bardziej miękkiem np. „zaleca się...”, gdyż szczególnie w centrum Kielc może być ona niemożliwa do uzyskania;</p>	częściowo	<p>Wskazana na stronie 8 informacja o szerokości ciągu pieszego 1,8 m mówi o faktycznej szerokości koniecznej do wyminięcia dwóch wózków inwalidzkich i nie może zostać zmieniona.</p> <p><i>„ W przypadku ograniczeń wynikających z braku terenu, w terenach o zdecydowanej przewadze zabudowy ekstensywnej – jednorodzinnej, poza obszarami wskazanymi jako te w których bezwzględnie należy stosować skrajnię wynikającą z zasad projektowani uniwersalnego, dopuszczalne jest stosowanie skrajni wynikającej z przepisów obowiązujących rozporządzeń”.</i></p>
	<p>3. Proponujemy zastąpienie zapisu o wyniesieniu krawężnika ulicznego na przejściach dla pieszych na wys. 2 cm powyżej krawędzi jezdni zapisem „na wys. 0-2 cm”, gdyż w realizowanych aktualnie inwestycjach drogowych stosuje się wysokość 0 cm;</p>	częściowo	<p>Po dodatkowej konsultacji ze środowiskiem osób niewidomych, którzy dopuszczają obniżenie całkowite krawężnika pod warunkiem zastosowania przed przejściem pasów faktury ostrzegawczej. Zachowanie minimalnej wysokości 2,0 cm jest szczególnie pomocne w okresie zimowym oraz w sytuacjach nieprawidłowego utrzymania (np. wytarcie kopułek)</p>

<p>4. Wykaz potrzebnych szerokości dla osób z ograniczeniami mobilności na stronach 11 oraz 12 (opis rysunku Nr 1) powtarza się;</p>	nie	Świadomy zapis autorów opracowania. Zapisy na str. 12 są opisem rysunku
<p>5. Zgodnie z informacjami uzyskanymi w czasie konsultacji prowadzonych w ramach wcześniej realizowanych inwestycji ze środowiskiem osób niepełnosprawnych z dysfunkcją wzroku znają oni doskonale topografię miasta w dzielnicach gdzie poruszają się. W przypadku nowych inwestycji są one oprowadzone przez osoby widzące po nowych ciągach pieszych w celu zapoznania się z nowym zagospodarowaniem terenu. Dlatego zbyt wiele wydaje się nam układanie ryflowanych ścieżek (pasów ostrzegawczych) na całych ciągach chodników. Proponujemy aby standardy układania ryflowanych ścieżek zalecane dla niepełnosprawnych przy projektowaniu ciągów pieszych w pasach drogowych ograniczyć tylko do skrzyżowań i przystanków komunikacji publicznej, miejsc gdzie zlokalizowane zostały przejścia dla pieszych, wejść do budynków użyteczności publicznej, schodów, przystanków autobusowych, ewentualnie innych przeszkód zlokalizowanych w pasach drogowych (słupy oświetlenia ulicznego, znaki drogowe);</p>	nie	<p>W trakcie przeprowadzanych konsultacji dokumentu od środowiska osób niewidomych uzyskaliśmy informacje, że elementy te są dla nich dużym ułatwieniem w poruszaniu się. Wprowadzenie Standardów ma za zadanie stworzenie przestrzeni dostępnych dla wszystkich osób, bez względu na to czy są osobami sprawnymi ruchowo czy niepełnosprawnymi. Założenie, że osobom niewidomym nie są potrzebne elementy pomagające w samodzielnym poruszaniu się ponieważ poruszają się jedynie w terenie który jest im znany, jest sprzeczne z zasadą projektowania uniwersalnego. Ponadto Standardy nie nakazują stosowania ich na całych ciągach pieszych, a jedynie :</p> <p>1) w obszarach stref transferu ruchu pieszego (np. przejściach dla pieszych, dojściach i peronach przystanków transportu zbiorowego, na obszarach węzłów komunikacyjnych, stacjach kolejowych, obiektach obsługi pasażerów)</p> <p>2) w miejscach potencjalnie niebezpiecznych dla osób z niepełnosprawnością wzroku (np. przy pokonywaniu schodów)</p> <p>3) w miejscach pozbawionych naturalnych elementów nawigacyjnych (np. duże place, szerokie ciągi piesze, duże skrzyżowania, nietypowe przejścia dla pieszych), a</p> <p>także:</p> <p>4) w innych miejscach wymagających od pieszych podwyższonej uwagi.</p>
<p>6. Proponujemy dodanie w „Standardach...” wyraźnego zakazu projektowania cieków na jezdni na całej szerokości przejść dla pieszych, gdyż powstała wówczas różnica wysokości 3-4 cm utrudni przejazd wózkami inwalidzkimi czy też dziecięcymi;</p>	tak	<p>Wprowadzono zapis o maksymalnej różnicy wysokości krawężnika 2,0 cm co zabezpiecza przed zwiększeniem tej różnicy w przypadku istnienia cieku przykrawężnikowego w rejonie przejścia. Dodatkowo wprowadzono zapis, że na szerokości przejścia dla pieszych odwodnienie należy prowadzić w taki sposób, by nie było zastoisk wody w obrębie przejścia oraz, że na szerokości przejścia nie należy lokalizować kraterów ściekowych.</p>

7. Zalecenia dotyczące konieczności utrzymania ciągów pieszych na całej szerokości i długości ciągu pieszego i w ciągu całego roku (tzn. także w czasie zimy) będą przy obecnym poziomie finansowania bieżącego utrzymania dróg niemożliwe do zrealizowania. Podobnie niemożliwe do zrealizowania jest zachowanie ciągłości i szerokości ciągów pieszych na etapie realizacji inwestycji w przypadku inwestycji liniowych, gdzie sytuacja zmienia się z dnia na dzień. Proponujemy zatem zastosować bardziej miękkie zapisy np. „zaleca się”. Zapisy na stronie 67 dotyczące zapór drogowych zabezpieczających- które stosuje się na jezdni- umieszczanych na wysokości 0,9 do 1,1 m należy usunąć, gdyż odnoszą się do ruchu kołowego. Podobnie zapisy o osłonach wykopów większych niż 0,5 poprzez pryzmy piasku lub bariery energochłonne dotyczą zabezpieczeń przed wjazdem samochodów, a nie wózków inwalidzkich. Zapory wykonywane z tworzyw sztucznych są bardzo nietrwałe dlatego niezalecane do stosowania na placach budów;

nie

Po dodatkowych wyjaśnieniach z MZD.

8. Prosimy o dokonanie korekty w pkt. 6.1 zalecanych szerokości pasów ostrzegawczych na dojeźdźcach do przejść dla pieszych z uwagi na małą dostępność (mała liczba producentów) na rynku płytek ryflowanych czy w wypustkami. Na rynku dostępne są płytki o wymiarach 30x30 cm, 35x35 cm, 40x40 cm co przy pasach ostrzegawczych szerokości 80-100 cm lub 50-60 cm oznacza konieczność ich przycinania, co nie powinno mieć miejsca. Wskazana byłaby więc większa tolerancja wymiarów przy szerokościach pasów ostrzegawczych na przejściach dla pieszych, przystankach, przy założeniu iż krok osoby dorosłej ma długość 70 cm. Na przykład przy dojeźdźcach do przejść dla pieszych z odstępem 0,5 m od krawężnika zastosować szer. 60-80 cm tzn. dwie płytki po 30 cm, 35 cm lub 40 cm. W „Standardach...” zastosowano szerokość pasa z fakturą ostrzegawczą 50-60 cm, a powinno być również 70-90 cm, a przy pasie zlokalizowanym zaraz za krawężnikiem proponujemy zamiast 80-100 zastosować 70-120 cm;

częściowo

Z uwagi na fakt, że w Kielcach na przejściach dla pieszych dotychczas nie były stosowane pasy ostrzegawcze odsunięte od krawężnika jezdni zalecane jest stosowanie pasów ostrzegawczych szer. 80- 100 . Zapisy standardów odpowiadają zaleceniom Polskiego Związku Niewidomych. Dostępne na rynku materiały umożliwiają dostosowanie się do tych zaleceń. Dodatkowo zgodnie z wnioskiem dopuszczono stosowanie szerokości 70 cm .

9. Prosimy o całkowitą rezygnację z sugestii stosowania płytek ryflowanych w obrębie skrzyżowań. Z uwagi na małe wyspy kanalizujące ruch, często przeprowadzane ścieżki rowerowe itp. Płytki ryflowane proponujemy stosować tylko w obrębie przystanków autobusowych;

nie

Uwaga sprzeczna z uwagą pkt. 5.

<p>10. Prosimy o usunięcie zapisu w pkt. 6.1 iż w obrębie przejść dla pieszych nie należy umieszczać słupków zapobiegających parkowaniu, gdyż w przypadku braku słupków nagminne są przypadki wjazdu samochodów na chodnik poprzez przejścia dla pieszych. Ewentualnie słupki możemy odsunąć na większą odległość np. 1 m od krawężnika (oczywiście przy odpowiednio szerokim chodniku);</p>	<p>częściowo</p>	<p>Słowa „nie zależy” zastąpiono słowami „nie zaleca się” – co umożliwi w sytuacjach koniecznych zastosowanie słupków, natomiast zwróci uwagę, że jest to rozwiązanie niekorzystne, czego dowodem są uwagi zgłoszone przez środowisko osób niewidomych w trakcie prowadzonych konsultacji.</p>
<p>11. Prosimy o ujednoczenie średnicy pochwyty poręczy zalecanych do stosowania: na stronie 67 jest 30-50 mm, natomiast na stronie 60 jest to 40-50 mm;</p>	<p>tak</p>	<p>Na str. 60 podano zalecaną do stosowania w stałych poręczach schodów i pochylni średnicę podchwytu 40-50 cm. Przy tymczasowych zabezpieczeniach na czas wykonywania robót dopuszczono stosowanie również zmniejszonej średnicy podchwytu stąd zapis 30- 50 cm. Uwzględniając wniosek ujednoczono zapisy</p>
<p>12. W punkcie 8.2 należałoby zaznaczyć, iż pokazywane na rys. 30 wymiary pochylni i spoczników dotyczą pochylni dla jednej osoby. W przypadku gdy pochylnie są załamane i osoba wjeżdżająca na nią nie ma możliwości upewnienia się, czy z drugiej strony nie zbliża się inna osoba niepełnosprawna należałoby zastosować większe wymiary spoczników dla osób niepełnosprawnych bądź też dwie niezależne pochylnie, w zależności od szerokości dostępnego pasa drogowego;</p>	<p>tak</p>	<p>W zapisach rozdziału 8.2 wskazano, że podane są minimalne wymagania dla pochylni, natomiast standardy zawierają zapisy :</p> <ul style="list-style-type: none"> · <i>zaleca się stosowanie pochylni szerszych niż minimalne, umożliwiających wyminiecie się użytkowników o ograniczonej mobilności .</i> · <i>minimalne wymiary spocznika rampy o łamanych biegach to 150 x 150 cm; w zależności od miejsca lokalizacji pochylni zalecane są większe wymiary spocznika umożliwiające bezpieczne i wygodne manewrowanie jak najszerszej grupie użytkowników.</i>
<p>13. Na rys. 10 i 11 oznaczenie szerokości pasa materiału o odmierzonej fakturze winno dotyczyć jedynie opasek, a nie całej szerokości ciągu pieszego;</p>	<p>tak</p>	<p>W celu prowadzenia zmiany na rysunku jednoznacznie wskazujące że odmienną fakturą są tylko pasy</p>
<p>14. Na stronie 24 zastosowano odwołanie do załącznika Nr 1, punktu 4.2.19 Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych; Dz.U.2012, poz. 1137- w aktualnej Werski z załączniku Nr 1 nie ma takiego punktu;</p>	<p>nie</p>	<p>Wskazany w standardach załącznik nadal obowiązuje.</p>
<p>15. Na rys. 34 należałoby uzupełnić opis ramp przy stanowiskach do parkowania dla osób niepełnosprawnych o długość (są to wymiary standardowe);</p>	<p>nie</p>	<p>Długość rampy uzależniona jest od wysokości krawężnika. Wskazane jest maksymalne pochylenie rampy. Im pochylnie posiada łagodniejszy spadek, tym bardziej przyjazna jest dla osób niepełnosprawnych. Dlatego długość jej będzie również uzależniona od miejsca jakie jest do dyspozycji. Wskazywanie na konkretne wymiary rampy nie jest zatem właściwe.</p>

16. W „Standardach...” podaje się dokładne wymiary płytek, które w połączeniu z dokładną średnicą guzków i ich rozstawem mogą wskazywać na jednego producenta takich elementów, co jest niezgodne z prawem o zamówieniach publicznych. Proponujemy zapis iż proponowane wymiary mają charakter poglądowy i nie są obowiązkowe, tzn. dopuszcza się inne rozwiązania zbliżone do tych przedstawionych na rysunku. Pojawiała się już bowiem na rynku kostka betonowa fakturowana (ryflowana, guzkowa), której ceny są dużo niższe od cen elementów preferowanych „Standardach...”

częściowo

Podane w Standardach wymiary płytek nie podają dokładnych wymiarów poszczególnych elementów, a jedynie przedziały wartości w jakich powinny się zmieścić (faktura ostrzegawcza - wymiary kopulek lub stożków 2,3-3, 6 cm, odstępy między nimi 4,1 – 6,1 cm) lub nie podaje wymiarów (faktura kierunkowa). Nie ma więc uzasadnienia stwierdzenie, że wskazywany jest jeden producent tych materiałów. Z uwagi na podanie wymiarów płytek wprowadzono dodatkowy zapis: „Podane na rysunkach wymiary płyt są wymiarami najczęściej stosowanych płyt wskaźnikowych. Możliwymi do stosowania są płyty innych rozmiarów pozwalające na uzyskanie właściwości i wymiarów stosowanych elementów systemu FON”.

2. WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA RUCHEM DROGOWYM I MOBILNOŚCIĄ UL. STRYCHARSKA 6, 25-659 KIELCE ZNAK: RDM.7226.227.2018.JK

DATA WPŁYWU	Treść wniosku	rozpatrzenie	Uwagi
18.10.2018 R.	„W odpowiedzi na pismo z dnia 25.09. 2018 r. Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta Kielce informuje, że zgłaszał swoje uwagi i opinie na bieżąco drogą elektroniczną na e-maila Zastępcy Dyrektora Wydziału Rozwoju i Rewitalizacji Miasta Kielce. Prosimy o uwzględnienie naszych propozycji w opracowaniu i powiadomienie o końcowym kształcie dokumentu pn. „Standardy dostępności przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych Miasta Kielce’.”	tak	Uwagi przeanalizowane i uwzględnione przed konsultacjami