

WYKAZ UWAG ZGŁOSZONYCH PRZEZ OSOBY INDYWIDUALNE I ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

1. PAWEŁ SŁOWIK

<i>Data wpływu</i>	<i>Treść wniosku</i>	<i>Rozpatrzenie tak/nie</i>	<i>Uwagi</i>
16.10.2018	1. Rezygnacja z kostki brukowej i zastąpienie jej płytkami,	tak	Standardy zalecają stosowanie na nawierzchniach ciągów pieszych dużych płyt chodnikowych i unikanie stosowania kostki kamiennej (Rozdział 5 podrozdział 5.1).
	2. Stosowanie różnorodnych faktur i nie używanie śliskich powierzchni,	tak	Standardy zalecają stosowanie różnych faktur jako elementów ciągu pieszego ułatwiającego orientację osób niewidomych. Wskazują również zasady doboru materiałów z uwzględnieniem ich właściwości antypoślizgowych (odporność nawierzchni na poślizg). (Rozdział 5 podrozdział 5.1)
	3. Przeciwdziałanie parkowaniu na chodnikach (pas zieleni, słupki i działania służb miejskich- prewencja i egzekwowanie przepisów),	tak	Standardy zalecają ograniczanie organizowania parkowania na chodnikach oraz wprowadzają zalecenia dotyczące organizowania takiego parkowania w sytuacji gdy parkowania takiego nie można uniknąć (w tym również stosowanie elementów zabezpieczających. (Rozdział 3 podrozdział 3.6.3)
	4. Nie należy rezygnować z niskich 2 cm krawężników z uwagi na problemy występujące zimą,	tak	Wprowadzono zapis dotyczący maksymalnej wysokości krawężnika na przejściu 2,0 cm z zaleceniem stosowania takiej wysokości z uwagi na problemy osób niewidomych w okresie zimowym. (Rozdział 6)
	5. ustalenie standardów dotyczących dróg rowerowych (DDR) zwłaszcza w miejscach gdzie krzyżują się one lub sąsiadują z chodnikami, przystankami itp.;	tak	Wprowadzono dodatkowy rozdział 8 „Ciągi piesze i rowerowe”. Obejmujący zasady lokalizowania oraz zalecenia dotyczące rozwiązań w miejscach szczególnie niebezpiecznych jakimi są przystanki autobusowe, przejścia, skrzyżowania.
	• odseparowanie (DDR) od chodników,	tak	Standardy zalecają separowanie ruchu pieszego od ruchu rowerowego
	• unikanie prowadzenie DDR „wężykiem” – raz po jednej, raz po drugiej stronie chodnika,	tak	Standardy zalecają minimalizację ilości przejść przez drogę rowerową
	• system FON na przejściach przez drogi rowerowe,	tak	Wprowadzono dodatkowo zalecenia stosowania systemu FON na przejściach.
• przejazdy rowerowe i miejsca krzyżowane DDR z ciągami pieszymi oznakowane na czerwono (kontrast ułatwia poruszanie się osobom słabo widzącym, zwiększają bezpieczeństwo),	nie	Nie wprowadzono do Standardów po konsultacjach z Miejskim Zarządem Dróg w Kielcach oraz Wydziałem Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta Kielce, z uwagi na stosowanie koloru czerwonego na przejazdach rowerowych przez jezdnię. Na przejściach dla pieszych stosowana jest kolorystyka białych pasów na szarym tle nawierzchni. Zasadnym jest stosowanie jednolitych zasad na terenie całego miasta dla wszystkich przejść dla pieszych.	

<ul style="list-style-type: none"> likwidacja krawężników na DDR- z dróg rowerowych korzystają także osoby poruszające się na skuterach dla seniorów- brak uskoków pozwoli na wygodniejsze ich przemieszczanie się, ciągi pieszo-rowerowe z malowanym na środku pasem i strzałkami nakłaniającymi do poruszania się prawa stroną ciągu (podobnie jak na ulicy), 	nie	Obecne regulacje prawne nie zezwalają na korzystanie ze ścieżek innym pojazdom niż rowery. Ze ścieżek rowerowych – jak sama nazwa wskazuje – mają prawo korzystać tylko rowerzyści. Prawo dopuszcza do ruchu na ścieżkach rowerowych tylko pojazdy jednośladowe.
6. unikanie stosowania paneli dotykowych nie posiadających alternatywnego systemu interakcji przyjaznego dla osób niewidomych i niewidzących.	nie	Standardy zalecają rozdzielenie ruchu rowerowego od ruchu pieszego. Stosowanie ciągów pieszo-rowerowych jest dopuszczalne jedynie wyjątkowo. Ciągi pieszo-rowerowe są ciągami pieszymi na których dopuszczony jest ruch rowerowy, ale pierwszeństwo zachowują piesi. Proponowane oznakowanie nie znajduje obecnie uregulowań prawnych. Proponowane oznakowanie, które stosuje się na drogach, sugerowałoby, że jest to droga, a nie ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerów.
7. Wprowadzenie wydajnego systemu konserwacji i naprawy wind i podnośników dla osób z niepełnosprawnościami. Dodatkowo jest bardzo ważne aby wszystkie tego typu urządzenia były w pełni samoobsługowe.	tak	W standardach wprowadzono dodatkowe zapisy dotyczące wind zewnętrznych (Rozdział 9, podrozdział 9.4.) Uwaga dotycząca napraw została przesłana do MZD
Przejścia dla pieszych		
1. Budowa brakujących przejść (pod PKP, przy skrzyżowaniu ul. Jagiellońskiej -Karczówkowskiej), by osoby na wózkach nie musiały chodzić dookoła,	Nie dotyczy opracowania	Uwaga przesłana do MZD
2. Sygnalizacja świetlna w 100% dostępna dla osób niewidomych: - sygnalizatory dźwiękowe i wibracyjne na każdym przejściu dla pieszych także na drogach krajowych, wojewódzkich oraz na przejściach nie objętych systemem ITS,	tak	Standardy zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami nakazują stosowanie sygnalizatorów dźwiękowych na wszystkich przebudowywanych sygnalizacjach świetlnych oraz zalecają dodatkowo stosowanie przycisków wibracyjnych (Rozdział 6. Podrozdział 6.3.).
3. Rezygnacja z przycisków uruchamianych światła - jeśli przy przejściu jest przycisk należy go uzbroić w system dźwiękowy i dojście ścieżką FON umożliwiającą osobie niewidomej jego lokalizację,	częściowo	Wprowadzono w standardach zapis zalecający stosowanie na wzbudzanych przejściach dla pieszych przycisków, które w momencie dotknięcia informują o włączeniu dźwiękiem i wibracją (Rozdział 6. podrozdział 6.2.).
4. Bardziej faworyzujące pieszych ustawienie sygnalizacji świetlnych: zaprogramowanie świateł by można było przejść ulicę w 1 cyklu,	częściowo	Wg informacji przekazanych przez Miejski Zarząd Dróg przy ustalaniu czasów sygnału zielonego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną rozwiązaniem preferowanym jest ustawianie czasów tak by przejście pieszego przez całą ulicę możliwe było w jednym cyklu. Jednakże nie jest możliwe do wprowadzenia na wszystkich skrzyżowaniach z uwagi na konieczność zapewnienia płynności i przepustowości skrzyżowania.

5. Przejście dużych ulic „na raz” – likwidacja wyodrębnionych pasów do prawoskrętu oraz likwidacji „zielonych strzałek”,		Nie jest możliwe do wprowadzenia na wszystkich skrzyżowaniach z uwagi na konieczność zapewnienia płynności i przepustowości skrzyżowania. Uwaga przekazana do Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach
6. Rezygnacja z budowy kładek i tuneli,	tak	Standardy zalecają organizowanie przejść dla pieszych w jednym poziomie (Rozdział 6. Podrozdział 6.1.)
7. Nie budowanie „szykan” na pasie zieleni pomiędzy jezdniami	częściowo	Szykany na pasach dzielących stanowiące utrudnienie dla osób niewidomych poprawiają bezpieczeństwo pozostałych pieszych. Standardy uzupełniono o rozwiązania poprawiające orientację na takich przejściach dla osób niewidomych (Rozdział 6. Podrozdział 6.2.)
Przystanki/Autobusy		
1. Lokalizacja przystanków umożliwiającą łatwe i wygodne przesiadki- przystanki powinny być umieszczone blisko skrzyżowania, tak aby droga pomiędzy nimi była jak najkrótsza (węzły przesiadkowe),	tak	Standardy zalecają takie lokalizowanie przystanków komunikacji miejskiej by maksymalnie skrócić odległości pomiędzy przystankami. (Rozdział 7 podrozdział 7.1.1)
2. Tablice elektroniczne;		
• Stosowanie wysokiego kontrastu,	tak	Standardy uzupełniono o zapisy zalecające stosowanie wysokiego kontrastu na tablicach elektronicznych (Rozdział 7. Podrozdział 7.1.3.)
• Na długich przystankach zdublowany system audio na wjeździe i wyjeździe z przystanku,	częściowo	Standardy wskazują sposób zagospodarowania przystanków wielostanowiskowych. Zalecają stosowanie oddzielnych tablic wizualno-dźwiękowych dla każdego przystanku (Rozdział 7. Podrozdział 7.1.3.).
• Ujednolicenie miejsca w którym usytuowane są względem siebie słup z tablicą elektroniczną, wiata, biletomat,	tak	Standardy uzupełniono o zalecenia stosowania jednakowych zasad lokalizacji tablic informacyjnych i biletomatu na wszystkich przystankach (Rozdział 7. Podrozdział 7.1.3.). W praktyce czasami jest to niemożliwe z uwagi na istniejące uzbrojenie terenu.
• Komunikaty głosowe odczytujące nie tylko listę autobusów odjeżdżających z przystanku ale także wiersz w którym wyświetlane są inne komunikaty ZTM,	nie	Na tablicach informacyjnych wyświetlane są tylko godziny przyjazdu autobusów. Wg informacji przekazanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach odczytywanie komunikatów z dolnego paska tablicy jest niemożliwe z powodu ograniczeń technicznych tablic.
• Informacja o tym gdzie można zgłaszać awarię tablic elektronicznych oraz systemu zapowiedzi głosowych w autobusach.	Nie dotyczy opracowania	Uwaga przekazana do Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach.
3. Wytyczenie miejsca dla osób niepełnosprawnych, które oczekują pomocy od prowadzącego pojazd- kierowca powinien podjechać tak aby drzwi wejściowe znalazły się jak najbliżej tej specjalnej strefy, powinna być ona wytyczona w miejscu dobrze widocznym dla kierowcy autobusu,	tak	Standardy wprowadzają zasady prowadzenia linii kierunkowych i elementów Systemu Fakturowych Oznaczeń Nawierzchni. System FON wskazany jako rozwiązanie zalecane do stosowania na przystankach komunikacji doprowadza ścieżką kierunkową osobę niewidomą do miejsca w którym powinny znaleźć się przednie drzwi nadjeżdżającego autobusu. Rozdział 7 podrozdział 7.1.2

4. Dbanie o utrzymanie przystanku (usuwanie awarii, nie odgarnianie przyśniegu pod słup z przyciskiem uruchamiającym komunikaty głosowe, czy na ścieżkach systemu FON),	tak	Standardy zalecają dbałość o utrzymanie ciągów pieszych w szczególności ścieżek dotykowych również w okresie zimowym – Rozdział 3 podrozdział 3.2. Standardy uzupełniono o dodatkowe zalecenia dotyczące przystanków komunikacji miejskiej – Rozdział 7, podrozdział 7.1
5. Oznaczenie w systemie FON według metody niemieckiej (tak jak do tej pory), a nie sugerowanej przez Polski Związek Niewidomych (PZN)- jak wspomniałem na początku, osoby niewidome uczą zapamiętywania przestrzeni- przyzwyczaili się do stosowanych już rozwiązań, które są intuicyjne i czytelne,	nie	Wg ankiety przeprowadzonej przez Fundację Szansa dla niewidomych, która objętych zostało kilkadziesiąt osób ze środowiska osób niewidomych znaczna grupa (68,4 %) opowiedziała się za wprowadzeniem systemu zgodnego z zaleceniami PZN.
6. Rozkład jazdy z powiększonym drukiem, dobre oświetlenie tablic z rozkładami jazdy,	tak	Standardy wprowadzają zalecenia dotyczące wielkości stosowanego pisma oraz zalecenia dotyczące stosowania kontrastu we wszystkich informacjach na przystankach komunikacji miejskiej – Rozdział 7, podrozdział 7.1.3
7. Zmiany w rozkładach jazdy oznaczone w wyraźny sposób- np. tymczasowe rozkłady jazdy lub zmiana trasy autobusu- wydrukowany rozkład na kartce w określonym kolorze (n. żółtym),	Nie dotyczy opracowania	Przekazano do ZTM
8. Informacja o tym gdzie można zgłaszać awarie tablic elektronicznych oraz systemu zapowiedzi głosowych w autobusach,	Nie dotyczy opracowania	Przekazano do ZTM
9. Wyposażenie wszystkich pojazdów w system głosowych zapowiedzi na zewnątrz i wewnątrz pojazdu,	tak	Uwzględniono w standardach - Rozdział 7, podrozdział 7.2
10. Przeciwdziałanie wyłączaniu lub ścisaniu przez kierowców systemu zapowiedzi głosowych.	Nie dotyczy opracowania	Przekazano do ZTM

2. STOWARZYSZENIE SZANSA DLA NIEWIDOMYCH uwagi zebrane w ramach przeprowadzanej ankiety

<i>Data wpływu</i>	<i>Treść wniosku</i>	<i>Rozpatrzenie tak/nie</i>	<i>Uwagi</i>
	Przeszkodą jest:		
	1. Fakt, że ścieżki naprowadzające nie są zakończone polami uwagi i prowadzą na przykład do ściany, nie informują o przeszkodach;	tak	Standardy wprowadzają zasady prowadzenia linii kierunkowych i elementów Systemu Fakturowych Oznaczeń Nawierzchni (Rozdział 5 Podrozdział 5.2.)
	2. Brak poręczy w wielu miejscach, gdzie są schody, brak oznaczeń na drogach dla niedowidzących;	tak	Zasady stosowania poręczy uwzględniono w Standardach (Rozdział 9. Podrozdział 9.3.) oraz zasady prowadzenia linii kierunkowych (Rozdział 5. Podrozdział 5.2.)

3.	Fakt, że ścieżki prowadzone prowadzą, np. w krzaki, czyli nigdzie, de facto;	tak	Standardy wprowadzają zasady prowadzenia linii kierunkowych i elementów Systemu Fakturowych Oznaczeń Nawierzchni (Rozdział 5 Podrozdział 5.2.)
4.	W niektórych miejscach zbyt cicho ustawiona jest mowa na tablicach;	tak	Standardy zalecają odpowiedni poziom głośności informacji głosowych (Rozdział 7 podrozdział 7.1.)
5.	Brak na wszystkich przystankach tablic elektronicznych;	tak	Standardy zalecają wyposażanie przystanków komunikacji publicznej w tablice informacyjne ze stosowaniem informacji głosowych (Rozdział 7 Podrozdział 7.1.). Zarząd Transportu Miejskiego systematycznie, w miarę możliwości wyposaża przystanki w tablice.
6.	Brak tablic elektronicznych na niektórych przystankach, brak komunikatu głosowego na zewnątrz z podjeżdżającego autobusu (szkoda, że tak mało linii ma taką możliwość);		Standardy zalecają wyposażanie przystanków komunikacji publicznej w tablice informacyjne ze stosowaniem informacji głosowych (Rozdział 7 Podrozdział 7.1.) Zarząd Transportu Miejskiego systematycznie, w miarę możliwości wyposaża przystanki w tablice.
7.	Małe litery na wyświetlaczu pokazującym nadchodzące autobusy na przystankach;		Standardy zgodnie z zaleceniami Polskiego Związku Niewidomych zalecają stosowanie określonych wielkości tekstu. (Rozdział 7 podrozdział 7.1.)
8.	Nie jednolite umieszczanie tablic informacyjnych (w tym mówiących);		W standardach zalecane jest lokalizowanie tablicy informacyjnej z przodu przystanku (Rozdział 7 podrozdział 7.1.), jednakże lokalizacja tablic niejednokrotnie uzależniona jest od istniejącego uzbrojenia i zagospodarowania terenu (w tym od lokalizacji sieci uzbrojenie).
9.	Podjeżdżanie kilku autobusów na raz i brak zainteresowania ze strony kierowców w takiej sytuacji. Nowe przystanki są zbyt długie - szczególnie te największe;		Standardy przedstawiają zalecany sposób organizowania wielostanowiskowych przystanków komunikacji miejskiej (Rozdział 7 podrozdział 7.1.)
10.	Linie naprowadzające prowadzą na słupy lub trawnik, nie prowadzą do tablicy informacyjnej;		Standardy wprowadzają zasady prowadzenia linii kierunkowych i elementów Systemu Fakturowych Oznaczeń Nawierzchni (Rozdział 5 Podrozdział 5.2.)
11.	Niebieskie napisy na tablicach świetlnych;		Standardy zawierają zapisy wyjaśniające stosowanie kontrastu zgodnie z zaleceniami polskiego Związku Niewidomych (Rozdział 5. Podrozdział 5.3.). Uwaga została przekazana do ZTM.
12.	Niektóre przystanki nie są z lokalizacją GPS zawartą w bazie danych ZTM przez to utrudniony jest dostęp do aplikacji "My bus online" w wersji dla niewidomych;	Nie dotyczy opracowania	Uwaga przekazana do ZTM
13.	Słupki, na których można dowiedzieć się rozkładu jazdy, powinny wydawać klekoczący dźwięk, tak jak to ma miejsce np. w Krakowie, bo dzięki temu możemy go łatwo odnaleźć. Utrudnieniem jest brak takiego dźwięku.;	częściowo	W standardach zalecane jest uruchamianie informacji dźwiękowej przyciskiem lub pilotem (Rozdział 7 Podrozdział 7.2.)
14.	Brak tablic udźwiękawiający na niektórych przystankach;		Standardy zalecają wyposażanie przystanków komunikacji publicznej w tablice informacyjne ze stosowaniem informacji głosowych (Rozdział 7 Podrozdział 7.1.)

15. Brak udźwiękowania wszystkich autobusów, zbyt słaba słyszalność tablic informacyjnych z rozkładami jazdy;		W standardach zalecane jest by informacje dźwiękowe były podawane były w autobusach oraz tablicach informacyjnych na odpowiednim poziomie z zachowaniem dobrej słyszalności (Rozdział 7 Podrozdział 7.1. oraz 7.2.).
16. Przystanek nie chroni przed deszczem czy śniegiem;	Nie dotyczy opracowania	Uwaga przekazana do MZD
17. Białe litery na tablicach powiadamiających.;		Uwaga przekazana do ZTM.
18. Zagrożenia ze strony rowerzystów przy przystankach autobusowych, szczególnie zauważyłem przy Alei 9 Wieków Kielc i Sandomierskiej. Należy tak fakturować oznakowania nawierzchni przystanków, aby były bardziej czytelne;		Uwaga przekazana do MZD. Standardy zalecają rozdzielanie ruchu rowerowego od ruchu pieszego.
19. Występowanie znaków Drogowych na środku chodników przy przystankach;		Uwaga przekazana do MZD. Standardy zalecają pozostawienie ciągu pieszego zupełnie wolnego od przeszkód.
20. Mała czcionka rozkładów jazdy i tego jakimi ulicami dany autobus będzie jechał. Następnie w niektórych miejscach źle poprowadzone linie naprowadzające.;		Uwaga przekazana do ZTM i MZD W standardach zalecane jest by informacje podawane były czcionką dostosowaną wielkością do odległości z której są czytane zgodnie z zaleceniami Polskiego Związku Niewidomych.
21. Nie wszyscy kierowcy potrafią korzystać z krawężników kasselskich - przez co odstęp między peronem a wejściem do pojazdu jest zbyt duży. Po to zainwestowano duże pieniądze w tego typu krawężniki żeby wykorzystać ich potencjał. Należy przeszkolić kierowców.;	Nie dotyczy opracowania	Uwaga przekazana do ZTM
22. Nie ma wygodnych węzłów przesiadkowych - przy wielu skrzyżowaniach przystanki są oddalone od przejść dla pieszych, przy okazji modernizacji często są jeszcze bardziej odsuwane (np. ul. Zagnańska przy OBI - przystanek odsunięto od skrzyżowania kilkadziesiąt metrów). Utrudnia to wygodne przesiadanie się.;		Standardy zalecają takie lokalizowanie przystanków komunikacji miejskiej, by skrócić do możliwego minimum odległości pomiędzy przystankami (Rozdział 7 podrozdział 7.1.1)

23. Umieszczenie tablic świetlnych/głosowych od strony najazdowej powoduje że na przystankach podwójnych (z długim peronem) osoba niewidoma stojąca pod tablicą (słuchająca zapowiedzi) musi przebyć przez peron długą drogę do autobusu stojącego na początku przystanku. Rozwiązaniem by było przestawienie tablic na stronę wyjazdową przystanku - tak by kierowcy widzieli przed sobą osoby niepełnosprawne stojące pod tablicą, a nie nadchodzące z tyłu pojazdu. Innym łatwiejszym i tańszym rozwiązaniem tego problemu byłoby umieszczenie drugiego przycisku i głośnika na stronie wyjazdowej z długiego (podwójnego) przystanku. Dotyczy to przystanków takich jak np. IX Wieków Kielc po stronie Urzędu Wojewódzkiego, lub na Krakowskiej Rogatce.;

24. Zimą pod słupy z tablicami świetlnymi odgarniany jest często śnieg. Pryzma śniegu pod słupem uniemożliwia dotarcie do przycisku uruchamiającego informację głosową.;

25. Na niektórych przystankach (np. Dworzec PKP, Jagiellońska/Artwińskiego) idąc wzdłuż prowadnic na białą laskę zahacza się lub wręcz wchodzi na słup latarni.;

Ułatwieniem jest:

26. Udźwiękowione tablice na przystankach.

27. Tablice mówiące

28. Udźwiękowione tablice na przystankach.

29. Mogłyby być wmontowane w wiaty, by łatwiej je było znaleźć.;

30. Udźwiękowanie tablic, znajdujących się na przystankach.

31. Udźwiękowanie tablic, znajdujących się na przystankach.

32. Pojawienie się tablic elektronicznych, które po włączeniu przycisku na słupie podają numer i godzinę odjazdu autobusu

33. przystanki wyposażone w tablice elektroniczne z komunikatem głosowym

34. Tablice informacyjne

Słupy z wyświetlanymi nadjeżdżającymi autobusami wraz z funkcją mówienia. Informacja głosowa o nadjeżdżającym autobusie

35. Tablice udźwiękawiające

36. Tablica z wyświetlony odjazdem autobusów oraz możliwość włączenia funkcji głosu

Standardy zalecają ustawianie tablic na stronie wyjazdowej (z przodu) przystanku (Rozdział 7 Podrozdział 7.1). Jednakże z uwagi na istniejące uzbrojenie terenu rozwiązanie takie nie zawsze może być zastosowane.

Standardy zalecają dbałość o utrzymanie ciągów pieszych w szczególności ścieżek dotykowych również w okresie zimowym (Rozdział 3. Podrozdział 3.2.)

Standardy wprowadzają zasady prowadzenia linii kierunkowych (Rozdział 5. Podrozdział 5.2.). Uwaga przekazana do MZD

Standardy zalecają wyposażanie przystanków komunikacji publicznej w tablice informacyjne ze stosowaniem informacji głosowych (Rozdział 7 Podrozdział 7.1.)Włączenie sygnału głosowego następuje poprzez naciśnięcie włącznika zamieszczonego na słupie tablicy lub zdalnie pilotem. Na kieleckich przystankach udźwiękowione są tablice informacyjne wyświetlające najbliższe odjazdy autobusów. Włączenie sygnału głosowego następuje poprzez naciśnięcie włącznika zamieszczonego na słupie tablicy lub zdalnie pilotem.

37. Tablice powiadamiające o nadjeżdżającym autobusie.
Urządzenie mówiące o odjazdach
38. Obecność multimedialnych tablic
39. Udźwiękowione tablice informujące o przyjeździe autobusu.
40. Informacja głosowa na tablicach świetlnych.

41. Posiadanie pilota którym mogą zdalnie uruchomić odczyt z tablicy informacyjnej oraz nr autobusu (pod warunkiem że na danej linii taka możliwość istnieje)

42. Obecność mówiących tablic Słupki z przyciskiem, dzięki któremu możemy usłyszeć najbliższy rozkład jazdy. Syntezator mowy (tu o przystanki chodzi)

43. Udźwiękowione sygnalizacje świetlne dla pieszych
Należy zadbać o to aby sygnalizacja świetlna była wszędzie dźwiękową;

Zarówno standardy jak i obowiązujące przepisy zalecają na skrzyżowaniach z sygnalizacją wprowadzanie sygnalizacji dźwiękowej

44. Obecne oznaczenia na podłożu. W ogóle istnienie takich linii, pewność, że chodząc wzdłuż oznaczeń nie wpadnie się na jezdnię i że jest to bezpieczna odległość nawet od podjeżdżającego autobusu
Odpowiednio zastosowanie oznakowań fakturowych ostrzeżeń i optymalnie dobrana kolorystyka np. kolor czerwony.

Standardy wprowadzają zasady prowadzenia linii kierunkowych i elementów Systemu Fakturowych Oznaczeń Nawierzchni (Rozdział 5 Podrozdział 5.2.)

45. Czasami linie naprowadzają do przejścia przez ulice co pomaga

46. Rozkład jazdy z dużą i bardzo dobrze widoczną czcionką.

Standardy zalecają stosowanie liter wielkości uzależnionej od odległości z jakiej są odczytywane zgodnie z zaleceniami Polskiego Związku Niewidomych.

47. Aplikacje mobilne umożliwiające "odczyt" rozkładów jazdy za pomocą smartfonów

48. Syntezator mowy w niektórych MPKach (we wszystkich powinno To być),

Inne uwagi:

49. Udźwiękowione tablice na przystankach mogłyby być wmontowane w wiaty, by łatwiej je było znaleźć.;

50. Należy zadbać o to aby nie umieszczać przeszkód w ciągach komunikacyjnych na przykład słupów na środku chodnika.;

Uwaga przekazana do MZD. Standardy zalecają pozostawienie ciągu pieszego zupełnie wolnego od przeszkód. ruchu pieszego.

51. Należy zadbać o to aby sygnalizacja świetlna była wszędzie dźwiękową;		Zarówno standardy jak i obowiązujące przepisy zalecają na skrzyżowaniach z sygnalizacją wprowadzanie sygnalizacji dźwiękowej
52. Moja sugestia dotyczy schodów (a raczej uskoków) na przeciwko Katedry , które w żaden sposób nie są oznakowane;		Uwaga dotyczy bieżącego utrzymania i została przekazana do MZD
53. Niebezpieczeństwo to likwidacja krawężników. Można wejść na ulicę. Proponowałabym obniżenie ich lub likwidację na szerokość wózków, ale na dalszej długości zostawić je jako punkt orientacyjny dla niewidomych;		Dla pogodzenia potrzeb osób poruszających się na wózkach oraz osób niewidomych standardy zalecają pozostawienie krawężników o wys. max 2,0 cm.
54. Bardzo niewygodnie się chodzi po kostce na głównym deptaku, Rynku i okolicach centrum. Biała laska zahacza o nierówności i wykręca niezbędny niewidomemu nadgarstek;		Standardy zalecają stosowanie na nawierzchniach ciągów pieszych dużych płyt chodnikowych i unikanie stosowania kostki kamiennej . (Rozdział 5 podrozdział 5.1)
55. Ścieżki rowerowe są czasem mało wyczuwalne i w miejscach, gdzie jest niebezpiecznie iść osobie niewidomej, np. IX Wieków Kielc/Warszawska naprzeciwko synagogi, przy przystankach autobusowych. Albo idąc dalej prosto do przejścia przez Warszawską, a potem w lewo pod Galerię Korona. Niewidomy trzyma się lewego chodnika, bo wg zasad tak mu wypada, bo będzie szukał przejścia)pasów) po lewej stronie, a napotyka rowery i barierki, co niesamowicie utrudnia, dekoncentruje i jest niebezpieczne. ;		Standardy zalecają separowanie ruchu pieszego od ruchu rowerowego Uwaga przekazana do MZD
56. Wszystko zmierza w dobrą stronę. A więc wszystkie udogodnienia w jeszcze większej ilości. Czyli więcej świateł z dźwiękową sygnalizacją, więcej autobusów mówiących i mniej samochodów na chodnikach.;		
57. Brak żółtych mat z wypukłościami przed przejściami dla pieszych. Inna nawierzchnia ścieżek rowerowych. Oznakowanie latarni stojących przy przystankach jakimś odbłaskiem. Informacja w galeriach handlowych o rozmieszczonych punktach np. w postaci braila.;		Uwaga przekazana do MZD Standardy zalecają stosowanie pasów ostrzegawczych przed przejściami dla pieszych oraz separowanie ruchu pieszego od ruchu rowerowego oraz rozróżnienie nawierzchni.
58. Niedostosowanie małych sklepów czy punktów usługowych do potrzeb niewidomych;	Nie dotyczy opracowania	Uwaga nie dotyczy standardów
59. Więcej świateł z sygnalizacją dźwiękową i ustawienie dotychczasowych na odpowiednim i jednym poziomie głośności;	tak	Standardy oraz obowiązujące przepisy zalecają wprowadzanie sygnalizacji dźwiękowych oraz stosowanie odpowiedniego poziomu głośności
60. Przy schodach od 3 stopni powinny być założone poręcze. ;	nie	Poręcze montowane są jeżeli różnica wysokości wynosi powyżej 50 cm.

61.	Więcej sygnalizacji dźwiękowych.;	tak	Standardy oraz obowiązujące przepisy zalecają wprowadzanie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną również sygnalizacji dźwiękowych
62.	Przy przystankach autobusowych powinno być oznakowanie, aby rowerzyści zwolnili.;		Uwaga przekazana do MZD
63.	100% udźwiękowienia na przejściach dla pieszych nie wyłączając przejść przez ruchliwe drogi wojewódzkie – przejście na al. Solidarności przy Domaszowskiej, 100% autobusów z komunikatami głosowymi na zewnątrz i w środku, kary pieniężne dla kierowców wyłączających udźwiękowanie w pojazdach komunikacji publicznej, brajlowskie tabliczki na poręczach peronów z numerami, oddzielenie ciągów pieszych od rowerowych. ;		Standardy oraz obowiązujące przepisy zalecają wprowadzanie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną również sygnalizacji dźwiękowych Zalecają również stosowanie informacji głosowych zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz autobusów
64.	Wszelkie słupki grające różne role powinny być oznaczone jakimiś paskami o jaskrawej barwie.”		Zalecane jest stosowanie kontrastowych przycisków włączających sygnały dźwiękowe (kolor żółty)

3. POLSKI ZWIĄZEK NIEWIDOMYCH OKRĘG ŚWIĘTOKRZYSKI UL. CZERWONEGO KRZYŻA 3, 25-353 KIELCE

<i>Data wpływu</i>	<i>Treść wniosku</i>	<i>rozpatrzenie</i>	<i>Uwagi</i>
22.11.2018 R.	Polski Związek Niewidomych przedstawia swoje spostrzeżenia i uwagi dotyczące obecnego stanu infrastruktury transportu zbiorowego, a także pomysły na polepszenie dostępności dla niewidomych i słabowidzących kieleckich przystanków, taboru autobusowego oraz systemów obsługujących komunikację miejską w naszym mieście.	Sposób rozpatrzenia poszczególnych uwag przedstawiono powyżej	Uwagi skierowane do Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach oraz Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach. Uwagi przysłane miesiąc po terminie (22.11.2018 r.).Uwagi zgodne z przesłanymi wcześniej uwagami Pana Pawła Słowika z dnia 16 października 2018 r. (LP 1.) Sposób rozpatrzenia uwag przedstawiony został powyżej.