

Paweł Sularz
Radny Miasta Krakowa
Pl. Wszystkich Świętych
Kraków

Szanowny Pan
Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa

Interpelacja

Zwracam się do Pana Prezydenta z prośbą o rozważenie następującej kwestii. Gmina Kraków realizując swoje zadania w zakresie inwestycji drogowych posiada ustawowy obowiązek związany z dostosowaniem infrastruktury drogowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Nie jest to sprawa bagatelizowana przez jednostki samorządowe. Niestety ta staranność jest niwelowana brakiem doświadczenia.. Nie zawsze bowiem zamierzenia przynoszą właściwy efekt. Tego dowodem jest remont placu Wszystkich Świętych czy też Małego Rynku, gdzie nie zastosowano rozwiązań, które w pełni odpowiadają potrzebom osób niepełnosprawnych (brak podjazdu dla wózków przy wejściu głównym do Urzędu Miasta Krakowa, „ślepe” zakończenie zjazdu w kierunku ulicy Siennej to przykłady niedostatecznej wyobraźni realizatorów inwestycji gminnych)

Ale to zjawisko występuje na szerszą skalę. Często zdarza się, iż schody uliczne są remontowane bez dostosowania ich do potrzeb niepełnosprawnych. W rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zapisano, że urządzenia i obiekty znajdujące się na chodniku należy tak umieszczać, aby nie utrudniały użytkowania chodnika przez osoby niepełnosprawne. Tymczasem słupki drogowe rozmieszczane są tak, iż niepełnosprawnym trudno byłoby przez nie przejechać.

Rozumiem, iż trudno przypisać pracownikom samorządowym złą wolę. Niemniej jednak dla uniknięcia tego rodzaju zdarzeń warto usystematyzować zasady jakie powinny być stosowane przy realizacji inwestycji gminnych.

1. Należy powołać audyt w zakresie odbiorów inwestycji drogowych uwzględniający dostosowania ulic do potrzeb osób niepełnosprawnych. Uczestnictwo przedstawicieli organizacji zajmujących się problematyką osób niepełnosprawnych przy odbiorze inwestycji drogowych będzie stanowić istotną wskazówkę dla urzędników przy ocenie realizacji zadania w zakresie obejmującym usuwanie barier. To najlepsza metoda szybkiego usuwania wszelkich usterek. Ważne jest to, aby dokumentacja projektowa uwzględniała wskazówki tego środowiska. Oznacza to, iż na etapie przygotowywania dokumentacji jednostki miejskie powinny wystąpić np. Rady ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie miasta Krakowa z wnioskiem o konsultacje.
2. Należy przygotować katalog podstawowych zasad prowadzenia inwestycji drogowych uwzględniający potrzeby osób niepełnosprawnych. Przy czym katalog ten nie powinien ograniczać się do ustawowych obowiązków, które jak zwracają uwagę eksperci są niejednoznaczne. Zasadnym byłoby rozważenie we współpracy z organizacjami pozarządowymi poszerzenie tego katalogu o elementy wykraczające poza ten obowiązek: np. montaż specjalnych krawężników z nierówną powierzchnią przy przejściach dla pieszych, co pozwala osobom niewidzącym odnaleźć to miejsce, w bardziej newralgicznych miejscach barwa krawężnika powinna odróżniać się od jezdni, co pozwala uniknąć wypadków z udziałem osób niedowidzących. (propozycje Polskiego Związku Niewidomych) itd
Wiele bowiem udogodnień, które może zaoferować gmina osobom niepełnosprawnym nie podnosi kosztów inwestycji. Natomiast ich zastosowanie znacznie przybliży nas do ideału przyjaznej gminy dla ludzi pokrzywdzonych przez los. Wspomniany katalog będzie też ważną wskazówką dla rad Dzielnic, które prowadząc drobne inwestycje w sposób fachowy będą mogły oceniać jakość realizacji zadań pod kątem potrzeb niepełnosprawnych.

O konieczności stworzenia lokalnego katalogu świadczy enigmatyczność polskiego prawodawstwa. A oto przykłady.

Ze względu na konieczność zapewnienia osobom niepełnosprawnym możliwości dojazdu i postoju samochodu jak najbliżej celu podróży - domu, sklepu, urzędu itd., - w rozporządzeniach dotyczących dróg i budynków określone zostały wymagania odnośnie do usytuowania, wymiarów, wyposażenia, urządzenia, liczby i oznakowania stanowisk postojowych (nadziemnych oraz garażach podziemnych i wielopoziomowych). Wymagania odnoszą się do stanowisk przeznaczonych dla pojazdów przewożących lub kierowanych przez osoby niepełnosprawne mające trudności w poruszaniu się.

W obydwu rozporządzeniach liczba stanowisk postojowych określona została dość enigmatycznie. Powoduje to, niestety, częste spory i wątpliwości co do odpowiedniego do jej wymagań zaprojektowania i wykonania

W przepisach zapisano, że wraz z sygnałami świetlnymi mogą być stosowane sygnały dźwiękowe w postaci brzęczków, buczków albo komunikatów słownych oraz urządzeń wibracyjnych na sygnalizatorach. Przepis rozporządzenia nie jest jednoznaczny i nie obliguje do powszechnego stosowania sygnalizacji dźwiękowej. Ponadto dopuszczenie stosowania komunikatów słownych jest co najmniej dyskusyjne z punktu widzenia przepisów innych krajów, a zwłaszcza Unii Europejskiej i ze względu na turystów zagranicznych, nie znających języka polskiego. (**sygnalizację mówioną zastosowano przy ulicy Dietla**)

W tym kontekście należy z uznaniem przyjąć wiadomość, iż Kraków przyłączył się do programu „Polska bez Barier”. Inicjatywa p. Bogdana Daśała, pełnomocnika Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych daje nadzieję, iż Kraków rozpocznie wielką dyskusję o barierach architektonicznych, zaś zaproponowane podczas konkursu rozwiązania staną się istotną wytyczną w pracy jednostek samorządowych.

Dlatego też proszę o potraktowanie moich propozycji w zakresie wprowadzenia audytu oraz utworzenia szerokiego katalogu zasad prowadzenia inwestycji pod kątem usuwania barier za pomysł uzupełniający dotychczasowe działania władz miasta.

Proszę zatem o informację:

1. Czy zostanie wprowadzony wnioskowany audyt?
2. Czy gmina Kraków w przyszłości zamierza przygotować katalog zasad dostosowania infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych z poszerzeniem o doświadczenia środowiska zajmujące się tą problematyką?

