



Prawie półtora miliona złotych zostanie wydanych w tym roku na likwidację barier architektonicznych w stolicy. Pieniądzy wystarczy na zmiany w 331 miejscach utrudniających poruszanie się po mieście. W zeszłym roku za 1 mln zł usunięte zostały bariery w 209 miejscach w Warszawie .

To druga edycja projektu likwidacji barier architektonicznych we współpracy miasta i twórców Warszawskiej Mapy Barrier. Mapa pokazuje lokalizację barier architektonicznych, które utrudniają poruszanie się po mieście osobom z niepełnosprawnością ruchową, osobom starszym, rodzicom w dziećmi w wózkach itp. Na początku 2015 r. twórcy mapy przekazali listę propozycji barier do zlikwidowania na ten rok.

Wybrano miejsca, gdzie bariery są uciążliwe, ale jednocześnie łatwe i szybkie do likwidacji, tak aby bez konieczności prowadzenia kosztownych inwestycji uzyskać efekt – ułatwienie w poruszaniu się po mieście. W kwietniu 2015 r. zarządcom dróg przekazano 1,4 mln zł na ten cel. Usuwanie barier już się rozpoczęło.

Zarząd Dróg Miejskich usunie szereg barier z całych ciągów ulicznych. Przykładowo na Białołęce z ul. Marywilskiej, na Bielanach z ul. Marymonckiej, w Ursusie z ulic K. Gierdziejewskiego, Regulskiej i Władysława Jagiełły, na Woli z ulic Smoczej i J. Ordony, w Śródmieściu z ul. Kruczej, a na Pradze z ulic Namysłowskiej i Wileńskiej oraz okolic pl. gen. J. Hallera. Tak jak w poprzednim roku w projekt zaangażowały się też dzielnice i zajmą się likwidacją barier na zarządzanych przez siebie ulicach. I tak, Mokotów usunie bariery zlokalizowane w rejonie ulic Niedźwiedziej i Podbipięty oraz z ul. Spartańskiej, a Ochota z ul. Włodarzewskiej. Są to przede wszystkim zbyt wysokie krawężniki i nierówne chodniki na przejściach dla pieszych, brak płyt ostrzegawczych dla osób z wadami wzroku. Spacerujący po Krakowskim Przedmieściu i okolicach z pewnością zauważą poprawiony krawężnik na przejściu dla pieszych z ul. gen. M. Tokarzewskiego-Karaszewicza na pl. marsz. Piłsudskiego. Ten zbyt wysoki krawężnik w miejscu, którym przechodzi wielu spacerowiczów, turystów i uczestników uroczystości państwowych na pl. masz. J. Piłsudskiego

wyraźnie nie pasował już do okolicy i przysparzał nie mało kłopotów osobom niepełnosprawnym, starszym i rodzicom z wózkami dziecięcymi. Niebawem to się zmieni.

Część pozycji z Warszawskiej Mapy Barrier, głównie kosztownych budów ramp i wind na ważnych ciągach ulicznych i węzłach przesiadkowych, została przekazana do Biura Pomocy i Projektów Społecznych, które poprosiło o ich zaopiniowanie przez Społeczną Radę ds. Osób Niepełnosprawnych w m.st. Warszawie oraz Komisję Dialogu Społecznego ds. Niepełnosprawności. Pomogą one wybrać te lokalizacje, które w przyszłości zostaną przebudowane jako pierwsze. W Wieloletniej Prognozie Finansowej – wśród pakietu inwestycyjnego jest budowa urządzeń dźwigowych na wiadukt Mostu J. Poniatowskiego (lata 2017-18), pochylni przy kładce nad ul. Czerniakowską przy Chełmskiej (lata 2017-18), wind przy przejściu podziemnym zlokalizowanym pod ul. Wolską/Kasprzaka w rejonie skrzyżowania z ul. Redutową (lata 2018-19), kładki pieszo-rowerowej łączącej Park Kępa Potocka z terenami Pasa Nadwiślańskiego (lata 2018-19).

Od wielu lat miasto sukcesywnie modernizuje swoją infrastrukturę tak, aby była przyjaźniejsza dla osób niepełnosprawnych, mających problemy z poruszaniem się, rodziców z wózkami. Wszystkie nowe inwestycje są projektowane tak, aby nie stwarzały barier. Obniżone krawężniki, płytki sygnalizujące zbliżanie się do krawędzi chodnika itp. są standardem. Zarząd Dróg Miejskich podczas remontów i prac utrzymaniowych na ulicach i chodnikach obniża krawężniki przy przejściach dla pieszych, układa wygodniejsze dla wózków betonowe płyty, a przy kładkach, wiaduktach i przejściach podziemnych montowane są dźwigi. Na Starym Mieście podczas remontu brukowanych uliczek powstały specjalne trasy dla osób poruszających się na wózkach. Także wszystkie nowo powstające obiekty użyteczności publicznej (jak np. Muzeum Warszawskiej Pragi) są przystosowane do korzystania z nich przez osoby, które mają problemy z poruszaniem się. Bardzo ważnym elementem tego procesu jest zwiększanie dostępności komunikacji publicznej. Zarząd Transportu Miejskiego modernizuje od kilku lat stacje I linii metra, które powstawały w latach, gdy udogodnienia dla niepełnosprawnych nie były powszechne. Te przedsięwzięcia to m.in. montowanie w windach przycisków z oznaczeniami w alfabecie Braille'a, oznaczanie ścieżek dojścia do wind, dodatkowego oznakowania na schodach i peronach. Tramwaje Warszawskie kupują tylko pojazdy niskopodłogowe i kompleksowo modernizują swoje tory i platformy przystankowe – Trasa W-Z, al. Zieleniecka, Targowa, Powstańców Śląskich, Światowida to tylko niektóre przykłady tras tramwajowych, na których na przystankach są rampy wjazdowe i nawierzchnia z płytkami sygnalizującymi zbliżanie się do krawędzi. Dziś wszystkie autobusy kursujące po Warszawie mają niską podłogę.

Warszawa ściśle współpracuje ze stowarzyszeniem SISKOM przy projekcie Warszawska Mapa Barrier (www.mapabarier.siskom.waw.pl). Projekt powstał w 2011 r. i został przygotowany przez stowarzyszenie SISKOM we współpracy z innymi

Warszawa likwiduje bariery architektoniczne

Utworzono: wtorek, 14, lipiec 2015 08:39

organizacjami społecznymi. Warszawska Mapa Barrier gromadzi w jednym miejscu i lokalizuje na mapie bariery architektoniczne, które są utrudnieniem w poruszaniu się nie tylko osób niepełnosprawnych, niewidomych lub osób z niepełnosprawnością ruchową, ale także dla rodziców z wózkami dla dzieci, osób starszych, rowerzystów, a nawet osób z dużym bagażem podróжным.

Bariery architektoniczne to np.: za wysokie krawężniki na przejściach dla pieszych, brak płyt ostrzegawczych dla osób z wadami wzroku, schody bez podjazdów i wind, nierówne i wąskie chodniki, przeszkody na drodze, czyli źle ustawione znaki drogowe, ławki, kosze na śmieci.

Źródło: UM Warszawa