



Ponad milion złotych Warszawa wyda w tym roku na likwidację barier architektonicznych. Pieniądzy wystarczy na zmiany w ponad dwustu miejscach utrudniających poruszanie się po mieście.

To trzecia edycja projektu likwidacji barier architektonicznych we współpracy miasta i twórców Warszawskiej Mapy Barrier (www.mapabARRIER.siskom.waw.pl). Rokrocznie Rada Warszawy przeznaczą na ten cel ok. 1 mln zł.

Likwidacja barier to nie są wielkie inwestycje – przebudowa chodnika przy przejściu dla pieszych to wydatek średnio 1,5–4 tys. zł, ale w niczym nie umniejsza to ich znaczenia, bo obniżony krawężnik i montaż pasów ostrzegawczych przed krawędzią jezdni ułatwia poruszanie się niepełnosprawnym, osobom starszym czy rodzicom z wózkami. Wybrano miejsca, gdzie bariery są uciążliwe, ale jednocześnie łatwe i szybkie do likwidacji, tak aby bez konieczności prowadzenia kosztownych prac uzyskać efekt – ułatwienie w poruszaniu się po mieście. To przede wszystkim zbyt wysokie krawężniki, nierówne chodniki, brak pasów ostrzegawczych.

W tym tygodniu zarządcy dróg przekazali do Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym propozycje barier do likwidacji w 2016 r. ZDM deklaruje zmiany w 214 miejscach. Usunie szereg barier z całych ciągów ulicznych, np. na Białołęce z ul. Marywilskiej, na Bielanach z ul. Marymonckiej, 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, które nadesłały 187 propozycji barier do usunięcia.

Warszawa likwiduje bariery

Utworzono: piątek, 19, luty 2016 10:53

Zaplanowane są także dużo większe przedsięwzięcia, finansowane z pieniędzy z poza puli wspomnianego miliona zł. W Wieloletniej Prognozie Finansowej – wśród pakietu inwestycyjnego jest budowa urządzeń dźwigowych na wiadukt Mostu J. Poniatowskiego (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). Jest także budowa pochylni przy kładce nad ul. Czerniakowską przy Chełmskiej (lata 2017-18), ale tutaj ZDM rozważa możliwość wytyczenia naziemnego przejścia dla pieszych. Przy przejściu podziemnym pod Alejami Jerozolimskimi przy Dworcu Zachodnim powstanie rampa, a przy kładce dla pieszych przy ul. Motorowej pochylnia.

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. Także wszystkie nowo powstające obiekty użyteczności publicznej są przystosowane do korzystania z nich przez osoby, które mają problemy z poruszaniem się. Bardzo ważnym elementem tego procesu jest zwiększanie dostępności komunikacji publicznej. Tramwaje Warszawskie kupują tylko pojazdy niskopodłogowe i kompleksowo modernizują swoje tory i platformy przystankowe. Wszystkie autobusy kursujące po Warszawie mają niską podłogę.

Opracowywany jest praktyczny standard dotyczący organizacji przystanków komunikacji miejskiej pod kątem ich dostosowania dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Standard jest opracowywany wspólnie przez Zarząd Transportu Miejskiego, Zarząd Dróg Miejskich i Tramwaje Warszawskie. Będzie on zawierał m.in: przykładowe, typowe sposoby aranżacji przystanków autobusowych i tramwajowych, przykłady rozwiązań w zakresie ciągów pieszych i skrzyżowań z ulicami, konkretne wymogi jakościowe i techniczne dotyczące takich elementów, jak pola uwagi (płyty z „guzkami”), linie prowadzące (płyty z „rowkami”).

Miasto Warszawa współpracuje ze stowarzyszeniem SISKOM przy projekcie Warszawska Mapa Barrier (www.mapabARRIER.siskom.waw.pl). Projekt powstał w 2011 r. i został przygotowany przez stowarzyszenie SISKOM we współpracy z innymi organizacjami społecznymi. Warszawska Mapa Barrier gromadzi w jednym miejscu i lokalizuje na mapie zgłaszane przez różne organizacje i instytucje bariery architektoniczne, które są utrudnieniem w poruszaniu się wszystkich pieszych. 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