

ПРОЕКТ ДОКУМЕНТА

Обновленный переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA по обеспечению доступа к публичной полосе проезда

Портлендское транспортное бюро
Городское управление Портленда

ПРОЕКТ ДОКУМЕНТА
Август 2020 г



Эта страница намеренно оставлена пустой.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЕКТ ДОКУМЕНТА.....	0
1. ВВЕДЕНИЕ И КРАТКИЙ ОБЗОР СОДЕРЖАНИЯ	3
1.1 Цели и задачи.....	4
1.2 Приверженность принципу равноправия.....	5
1.3 История соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда и принимавшиеся в этом направлении меры	8
1.4 Лица с ограниченными возможностями в Портленде.....	10
2. ЮРИДИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ	11
2.1. Федеральные требования	11
2.2. Требования правительства штата	12
2.3. Требования Городского управления	12
3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ	15
3.1 Самооценка бюро PВОТ	15
3.2 Бордюрные пандусы	15
3.3 Сигналы для пешеходов	16
3.4 Тротуары	17
3.5 Автостоянка	18
3.6 Остановки городского транспорта	19
4. МЕТОДЫ УСТРАНЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ	21
4.1 Модификация оборудования и сооружений, внесение изменений, обслуживание и запросы представителей общественности	21
4.2 Работы, выполняемые другими сторонами на принадлежащей Городскому управлению полосе проезда	22
4.3 Обустройство бордюрных пандусов по запросу	22
4.4 Запросы, замечания и жалобы представителей общественности, относящиеся к соблюдению закона ADA.....	23
4.5 Исключения, предусмотренные законом ADA	25
4.6 Доступность сетевых сайтов	26
4.7 Стандарты проектирования и технические условия	27

4.8 Пересмотр правил, практических методов и процедур	27
4.9 Подготовка персонала	28
5. ДРУГИЕ ПРОГРАММЫ И ПЛАНЫ, ПОВЫШАЮЩИЕ УРОВЕНЬ ДОСТУПНОСТИ	29
5.1 Переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда и дополнения к нему	29
5.2 План PedPDX	31
5.3 Программа улучшения районных улиц.....	31
5.4 Программа обустройства адаптационной системы велосипедного движения.....	32
5.5 Улицы совместного пользования	34
5.6 Программа PDX WAV	34
5.7 Безопасная дорога в школу	35
5.8 Кошелек пользователя транспортной системы.....	35
6. ПРИОРИТЕТЫ И ФИНАНСИРОВАНИЕ	36
6.1 Критерии приоритетов.....	36
6.2 Финансирование	39
7. СВЯЗИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ И ВОВЛЕЧЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ	40
7.1 Общественные мероприятия	40
7.2 Замечания представителей общественности	40
7.3 Заинтересованные стороны	41
8. ГРАФИК УСТРАНЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ	42
8.1 Первоначальный график устранения препятствий	42
8.2 Обновления переходного плана	44
9. ЛИЦО, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЕРЕХОДНОГО ПЛАНА.....	45
10. ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ	46
11. РЕСУРСЫ.....	50
11.1 Городское управление Портленда.....	50
11.2 Ресурсы в Портленде и его пригородах.....	51
11.3 Ресурсы в Орегоне	52

11.4 Федеральные ресурсы	53
12 ПРИЛОЖЕНИЯ.....	54
12.1 Директива инженера Городского управления «О технической нецелесообразности».....	55
12.2 Правила предоставления Городским управлением Портленда исключений в связи с технической нецелесообразностью и историческим значением	58
12.3 Вовлечение общественности в процесс подготовки переходного плана соблюдения закона ADA: перечень заинтересованных сторон	61



1. ВВЕДЕНИЕ И КРАТКИЙ ОБЗОР СОДЕРЖАНИЯ

Городское управление Портленда и Портлендское транспортное бюро (РВОТ) делают все от них зависящее для того, чтобы предоставлять населению доступные услуги. Потребности лиц с ограниченными возможностями имеют первостепенное значение в том, что относится к правам на проход и проезд и к предоставлению услуг бюро РВОТ.

Декларация целей бюро РВОТ

Транспортное бюро — партнер общественности в деле обеспечения высокого качества жизни в нашем городе. Мы планируем, строим, координируем и обслуживаем эффективную и безопасную систему транспортных перевозок, обеспечивающую доступ и мобильность людям и предприятиям. «Благодаря нам Портленд движется!»

Системой ценностей бюро РВОТ предусмотрены обеспечение безопасности, внедрение инноваций, равноправие, гласность, уважение и вовлечение всех без исключения. «Обновленный переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA по обеспечению доступа к публичной полосе проезда» («Переходный план») бюро РВОТ заменяет план 1996 г. и соответствует требованиям раздела II закона США «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA). Закон ADA гласит, что общественные организации обязаны модифицировать, в разумном объеме, свои программы, правила, практические методы, процедуры и инфраструктуру с тем, чтобы предотвращалась дискриминация лиц с ограниченными возможностями.

В любом переходном плане должны содержаться следующие пункты.

- Идентификация факторов, препятствующих соблюдению публичных прав лиц с ограниченными возможностями на доступ к полосе проезда.

- Идентификация ограничений программы обеспечения беспрепятственного доступа, в том числе пересмотр правил, практических методов и процедур, ограничивающих беспрепятственный доступ.
- Описание методов устранения идентифицированных препятствий и обеспечения доступа в тех местах, где существуют такие препятствия, в том числе их приоритет и финансирования.
- Подготовка графика устранения препятствий, находящихся на публичной полосе проезда, а также препятствий, мешающих осуществлению других программ.
- Обеспечение возможности пересмотра представителями общественности переходного плана и предоставления ими соответствующих замечаний.
- Идентификация и опубликование списка индивидуальных лиц, ответственных за реализацию переходного плана.
- Внедрение и применение эффективного процесса рассмотрения беспокоящих общественность вопросов и (или) жалоб.

«Переходным планом» будет предусмотрена основная структура постоянного совершенствования процесса обеспечения доступа к публичной полосе проезда (Public Right of Way, PROW) и соответствующих программ бюро PBOT, относящихся к лицам с ограниченными возможностями. Это динамически изменяющийся документ, который мы намерены регулярно обновлять по мере устранения препятствий и по мере того, как Городским управлением и бюро PBOT будут утверждаться новые планы и изменения.

1.1 Цели и задачи

«Стратегическим планом» бюро PBOT на 2019–2022 гг. предусмотрены три основные цели:

- 1) обеспечение безопасности;
- 2) перемещение людей и товаров; и
- 3) управление активами.

Первоочередная цель обновленного «Переходного плана» бюро PBOT заключается в обеспечении предусмотренного программой беспрепятственного доступа для лиц с ограниченными возможностями. Цели «Стратегического плана» соответствуют упомянутой цели «Переходного

плана». Беспрепятственно доступная транспортная система должна быть безопасной, позволяющей людям перемещаться с помощью этой системы, а также построенной и обслуживаемой надлежащим образом. Наш «Переходный план» предоставляет бюро PBOT конкретную информацию о доступе к публичной полосе проезда (PROW) и факторах, препятствующих осуществлению программы, что позволяет идентифицировать меры по устранению таких препятствий.

Посредством внутриведомственной самооценки бюро PBOT пересматривает свои программы, услуги и мероприятия, предлагаемые общественности — в том числе правила и процедуры, оказывающие на них влияние и поддерживающие их. Самооценка будет способствовать предоставлению бюро PBOT таких услуг лицам с ограниченными возможностями и выявлению упущений.

«Переходный план», основанный на результатах самооценки, позволяет идентифицировать факторы, препятствующие обеспечению доступа к публичной полосе проезда (PROW), определить методы устранения таких препятствий и подготовить график их устранения.

Кроме того, в «Переходном плане» идентифицируется индивидуальный представитель бюро PBOT, ответственный за реализацию этого плана, в том числе за обслуживание, внедрение и обновление плана, а также за выполнение функций поддержания связей с общественностью и предоставления ресурсов внутриведомственному персоналу бюро.

Наконец, «Переходный план» содержит информацию о принимаемых бюро PBOT мерах по рассмотрению и учету претензий представителей общественности, относящихся к вызывающим беспокойство вопросам или жалобам, связанным с законом «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA).

1.2 Приверженность принципу равноправия

Городское управление Портленда делает все от него зависящее для того, чтобы способствовать расовому и этническому разнообразию, равноправию и вовлечению всех без исключения во все, что мы делаем. Согласно определению, содержащемуся в «Плане городского развития Портленда на 2012 г.», равноправие обеспечивается, когда каждый получает доступ к

возможностям, необходимым для удовлетворения существенных потребностей, для повышения уровня благосостояния и для полной реализации своего потенциала. Судьба общин зависит от составляющих их индивидуальных лиц, а судьба всего общества в целом — от составляющих его местных общин. Любая община должна быть способна самостоятельно формировать свое настоящее и свое будущее. Равноправие — средство обеспечения жизнеспособности общин и, в то же время, выгодный для всех нас результат применения этого средства. Равноправие достигается, просто-напросто, когда принадлежность человека к той или иной категории населения не позволяет предсказывать результаты его жизнедеятельности.

Кроме того, в 2015 г. Городское управление Портленда утвердило следующие действующие в масштабе всего города цели и стратегии обеспечения равноправия.

Расовое равноправие: цель, поставленная перед всем городом.

1. Мы положим конец расовому неравноправию в городском правительстве таким образом, чтобы соблюдались принципы справедливости при найме на работу и продвижении по службе, чтобы открывались более широкие возможности заключения контрактов, и чтобы услуги равноправно предоставлялись всем жителям города.
2. Мы будем укреплять связи с общественностью, стимулировать вовлечение общественности и предоставлять доступ к услугам Городского управления общинам расовых меньшинств, иммигрантов и беженцев, а также поддерживать или изменять предоставляемые услуги, применяя лучшие практические методы обеспечения расового равноправия.
3. Мы будем сотрудничать с общинами и учреждениями с тем, чтобы устранять расовое неравноправие во всех областях государственного управления, в том числе в сферах образования, уголовного правосудия, экологической справедливости, здравоохранения, жилищного обеспечения, транспортных перевозок и достижения экономического успеха.

Стратегии обеспечения равноправия в масштабе всего города

1. Применение базовой структуры обеспечения расового равноправия
2. Наращивание организационных возможностей
3. Внедрение критериев обеспечения расового равноправия
4. Стимуляция на основе конкретных данных
5. Партнерское сотрудничество с другими учреждениями и общинами

6. Ответственное выполнение работ с учетом насущных потребностей

Решения, относящиеся к транспортным перевозкам, нередко оказывают существенное влияние на обеспечение равноправия, в связи с чем в бюро РВОТ на вопросах обеспечения равноправия сосредоточивается первоочередное внимание. В бюро РВОТ уже приняты некоторые меры по достижению целей обеспечения равноправия и применению соответствующих стратегий, в том числе следующие.

- В управлении директора бюро внедрена программа обеспечения равноправия и всеобщего вовлечения (Equity and Inclusion); по всей организации созданы несколько должностей, единственное предназначение которых заключается в руководстве достижением целей обеспечения равноправия и применением соответствующих стратегий, в том числе должность координатора реализации переходного плана соблюдения публичных прав доступа к полосе проезда в соответствии с законом «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA Right of Way Transition Coordinator).
- Подготовлен пятилетний «План обеспечения расового равноправия», а в трехлетний «Стратегический план» организации включен принцип справедливости транспортных перевозок (Transportation Justice).
- Предусмотрены конкретно относящиеся к обеспечению равноправия информационные критерии оценки упущений в транспортной системе Портленда, приоритезация вложений капитала и расходования средств в рамках проектов обеспечения безопасности, укрепление сотрудничества с общинами, а также оценка программ и результатов обслуживания.

Ограничению возможностей уделяется существенное внимание в рамках принимаемых нами мер по обеспечению равноправия и всеобщего вовлечения, но обновленный «Переходный план» соблюдения требований закона ADA позволит заново стимулировать выполнение работ по обеспечению доступа для лиц с ограниченными возможностями в масштабе всей нашей организации.

1.3 История соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда и принимавшиеся в этом направлении меры

5 февраля 1992 г. — Городской совет единогласно принял резолюцию 34945, подтверждавшую, что все программы, услуги и мероприятия Городского управления должны быть доступны лицам с ограниченными возможностями. Резолюция подтвердила запрет на дискриминацию лиц с ограниченными возможностями, стремящихся к трудоустройству в Городском управлении.

5 мая 1993 г. — Городской совет принял резолюцию 35135, утверждавшую «Переходный план» и тем самым предусмотренные им правила предоставления доступа к программам, мероприятиям и услугам Городского управления.

4 октября 1996 г. — Городское управление Портленда обновила свой «Переходный план» соблюдения требований закона ADA.

17 октября 2001 г. — Городской совет принял резолюцию 36035, установившую «Руководящие принципы и стратегический план развития расового и этнического разнообразия и правовой защиты интересов исторически ущемленных групп населения» Городского управления. «Стратегический план развития» предусматривал формирование Комитетом координации соблюдения требований закона ADA уполномоченного действовать в масштабе всего города Комитета координации инициативы соблюдения требований закона ADA и подготовки соответствующего персонала. В настоящее время координатор соблюдения правил в соответствии с разделом II закона ADA руководит действующей в масштабе всего города группой представителей, ответственных за соблюдение требований раздела II закона ADA.

25 мая 2006 г. — Занимавший тогда пост мэра города Том Поттер подготовил проект письма, обращенного ко всем директорам бюро и формулировавшего в общих чертах программу соблюдения правил обеспечения доступа, обеспечивающую соблюдение требований раздела II закона ADA и предусматривающую предоставление удобств по запросу лиц с ограниченными возможностями.

19 июня 2013 г. — Городское управление Портленда утвердило план соблюдения требований раздела VI закона «О гражданских правах», призывавший гарантировать доступность всем и каждому программ, услуг и мероприятий Городского управления.

Июль 2014 г. — Осуществление программы соблюдения требований раздела VI закона «О гражданских правах» и раздела II закона ADA поручено Управлению по вопросам равноправия и прав человека.

Ноябрь 2014 г. — Городской совет Портленда утвердил «Обновленный переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA» Городским управлением Портленда. Этим «Переходным планом» охватывались все объекты, принадлежащие Городскому управлению Портленда, управляемые им и эксплуатируемые им.

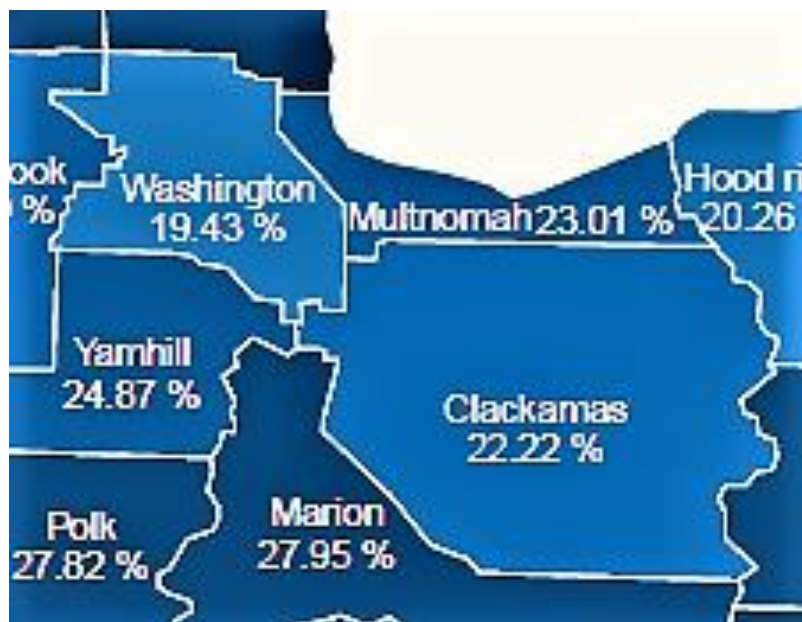
Август 2015 г. — Портлендское управление парков и мест отдыха и развлечений завершило подготовку своего «Дополнения к переходному плану соблюдения требований закона ADA» Городского управления Портленда.

Февраль 2016 г. — Бюро PBOT завершило подготовку «Отчета о стратегических мерах в рамках переходного плана соблюдения требований закона ADA» в отношении доступа к публичной полосе проезда (PROW).

1.4 Лица с ограниченными возможностями в Портленде

По данным Системы контроля поведенческих факторов риска (BRFSS), 23% жителей округа Малтнома, 22% жителей округа Клакамас и 19% жителей округа Вашингтон — лица с ограниченными возможностями.

Эти статистические данные Системы контроля поведенческих факторов риска (BRFSS) за 2013–2015 гг., распределенные по округам, продемонстрированы на приведенной ниже карте, составленной Орегонским научно-медицинским университетом (OHSU).



По оценочным данным Опроса американских общин (ACS) за пятилетку 2013–2018 гг., процентная доля населения, сообщающего об ограничении возможностей, увеличивается с возрастом. К различным видам ограничения возможностей относятся ограничения подвижности, слуха, зрения, когнитивных способностей, способности ухаживать за собой и способности вести независимую жизнь. Среди жителей Портленда в возрасте от 5 до 17 лет 6,3% — лица с ограниченными возможностями. Среди жителей Портленда в возрасте 75 лет и старше об ограничении возможностей сообщают 53,5%.



2. ЮРИДИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Юридические требования, предъявляемые на федеральном уровне и на уровнях правительства штата и местных органов управления, предусматривают соответствие правил, практических методов, процедур, приоритетов и стратегий финансирования правовым постановлениям. Бюро РВОТ соблюдает такие юридические требования в том, что относится к его планам, программам, правилам, практическим методам и мероприятиям.

2.1. Федеральные требования

Раздел 504 закона США «О восстановлении в правах» 1973 г. [29 U.S.C. 794] запрещает дискриминацию в отношении индивидуальных лиц с ограниченными возможностями в рамках любых программ или мероприятий, пользующихся финансовой помощью федерального правительства. Раздел II закона США «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA) 1990 г. был принят с тем, чтобы запретить дискриминацию лиц с ограниченными возможностями и обеспечить предоставление им равных возможностей трудоустройства, использования услуг правительства штата и местных правительств, использования коммерческих объектов, транспортных средств, а также публичных и частных общедоступных участков и помещений. Раздел II закона ADA распространяет запрещение дискриминации на все юридические лица правительств штатов и местных правительств, предотвращая недопущение лиц с ограниченными возможностями к использованию преимуществ, связанных с услугами, программами или мероприятиями таких юридических лиц.

Совет США по вопросам доступа (US Access Board) подготовил «Правила соблюдения закона об американцах с ограниченными возможностями» (ADAAG) в 1991 г. и обновил эти правила в 2004 г. Как министерство юстиции США (US DOJ), так и министерство транспорта США (US DOT), руководствуются стандартами соблюдения требований закона ADA, разработанными на

основе правил ADAAG и применяемыми в отношении различных организационных элементов в зависимости от их конкретных обязанностей. Стандарты соблюдения требований закона ADA, применяемые министерством транспорта США, непосредственно относятся к объектам системы общественного транспорта. Стандарты соблюдения требований закона ADA, применяемые министерством юстиции США, относятся ко всем объектам, за исключением объектов системы общественного транспорта. В 2005 г. Совет США по вопросам доступа (US Access Board) подготовил «Правила обеспечения доступа к публичной полосе проезда» (PROWAG). Впоследствии эти правила обновлялись в 2011 и 2013 гг., но еще не были официально утверждены. В том, что относится к доступности объектов системы общественного транспорта, в качестве основного руководящего документа использовались правила PROWAG.

2.2. Требования правительства штата

Применимые требования законов штата Орегон предусмотрены следующими главами «Пересмотренных законодательных положений штата Орегон» (ORS): главой 267, «Округа транспортного обслуживания», и главой 447, «Стандарты и технические условия обеспечения доступа для лиц с ограниченными возможностями» (разделы от 447.210 до 447.310).

2.3. Требования Городского управления

В соответствии с разделом II закона ADA политика Городского управления Портленда заключается в том, что ни одному лицу не может быть отказано в участии в каких-либо программах, услугах или мероприятиях Городского управления или в использовании связанных с ними преимуществ, и что ни одно лицо не должно подвергаться дискриминации в этом отношении на основе ограничения возможностей. С тем, чтобы обеспечивалась доступность программ, услуг и мероприятий Городского управления, Городское управление Портленда предоставляет, в разумном объеме, удобства лицам с ограниченными возможностями.

Правила Городского управления и бюро PBOT

Правила звуковой сигнализации для пешеходов — см. пункт 3.2 ниже
ADM-18.02 — Процедуры соблюдения требований раздела VI закона «О гражданских правах»

ADM-18.20 — Процедуры рассмотрения жалоб, связанных с соблюдением требований раздела II закона ADA

HRAR-2.01, «Равноправное предоставление возможностей трудоустройства (ЕЕО) в рамках защиты интересов исторически ущемленных групп»

HRAR-2.02, «Запрещение преследований, дискриминации и мести на рабочих местах»

HRAR-2.06, «Предусмотренный разделом I разумный объем предоставления удобств лицам с ограниченными возможностями»

HRAR-3.01, «Процессы комплектования персонала»

Правило 1.09, «Правила предоставления информации в соответствии с разделами II и VI»

Правило 1.10, «Конфиденциальная и засекреченная информация о персонале»

Правила, предусмотренные «Всесторонним планом на 2035 г.»:

9.9 «Доступная и дружелюбная лицам любого возраста транспортная система»;

9.19 «Обеспечение безопасности и доступности для пешеходов»;

9.21 «Доступная система велосипедного движения»;

9.25 «Равноправное транспортное обслуживание».

Указ о согласовании претензий Центра разъяснения и обеспечения соблюдения гражданских прав

Летом 2016 г. Центр разъяснения и обеспечения соблюдения гражданских прав (Civil Rights Education and Enforcement Center, CREEC) уведомил Городское управление об отсутствии в городе надлежащих бордюрных пандусов на пешеходной полосе проезда, которые соответствовали бы применимым федеральным законам о правах лиц с ограниченными возможностями. Это уведомление о намерении вчинить судебный иск было вручено от имени трех поименованных истцов и класса оказавшихся в сходной ситуации индивидуальных жителей или посетителей города Портленда с ограниченными возможностями передвижения — в том числе, в частности, лиц, пользующихся инвалидными колясками, скутерами или другими вспомогательными средствами передвижения (в совокупности — «класс истцов, заключивший соглашение о внесудебном урегулировании»).

Осенью 2016 г. Городское управление заключило «Соглашение о результатах переговоров» с истцами и адвокатами, представлявшими класс истцов, заключивший соглашение о внесудебном урегулировании,

предусматривавшее принятие всесторонних мер по урегулированию претензий и по улучшению доступа к пешеходной полосе проезда Городского управления.

Текст «Указа о согласовании», основанного на этом соглашении, можно просмотреть с помощью приведенной ниже ссылки. Указ содержит следующие основные пункты.

- Городское управление произведет осмотр всех подведомственных Городскому управлению углов сегментов улиц с пешеходными тротуарами в целях идентификации и инвентаризации всех бордюрных пандусов на территории города. С учетом результатов такой инвентаризации будет определено, в каких местах требуются бордюрные пандусы и какие бордюрные пандусы нуждаются в ремонте с тем, чтобы они полностью соответствовали требованиям закона ADA.
- Городское управление установит или отремонтирует 1500 бордюрных пандусов на протяжении двенадцати лет, начиная с 1 июля 2018 г.
- Ремонт бордюрных пандусов будет осуществляться в рамках уже выполняемых проектов, относящихся к соответствующим участкам тротуаров, в соответствии с приоритетами, определяемыми федеральными законами.
- Нуждающиеся в ремонте бордюрные пандусы будут идентифицироваться также в рамках программы обустройства бордюрных пандусов по запросу (Curb Ramp by Request) Городского управления.
- Обновленный переходный план соблюдения требований по обеспечению доступа к публичной полосе проезда (PROW) будет подготовлен бюро PBOT в течение трех лет после вступления в силу «Указа о согласовании», к сентябрю 2021 г.
- Будет обеспечено повсеместное поддержание связи с представителями класса истцов, заключивших соглашение о внесудебном урегулировании, а также с другими пользователями системы общественного транспорта, желающими прокомментировать заключенное соглашение.

[Указ о согласовании](#)



3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ

3.1 Самооценка бюро PBOT

Одно из обязательств, предусмотренных разделом II закона ADA, заключается в самооценке, которая должна производиться менеджерами и персоналом бюро PBOT, чья работа регулярно связана с поддержанием связи с представителями общественности, с их вовлечением или с предоставлением услуг представителям общественности. Бюро PBOT продолжит оценку своих операций и внесение надлежащих исправлений с тем, чтобы обеспечивался беспрепятственный доступ. Результаты проведенного опроса показывают, что программами и персоналом бюро PBOT в целом учитываются требования, предусмотренные законом ADA. Отзывы участников опроса показывают также, что в правилах и практических методах, предусмотренных конкретными программами, могут существовать различные упущения в том, что относится к общению персонала бюро с лицами с ограниченными возможностями и к предоставлению услуг таким лицам. Были предоставлены рекомендации, уже выполняемые в нескольких областях. Как упоминалось выше, бюро PBOT продолжит самооценку и внедрение улучшений по мере необходимости.

3.2 Бордюрные пандусы

«Указом о согласовании» требовалось, в частности, чтобы Городское управление произвело осмотр всех подведомственных ему углов сегментов улиц с пешеходными тротуарами с тем, чтобы идентифицировать число и виды бордюрных пандусов на каждом углу, а также отсутствующие или не соответствующие требованиям бордюрные пандусы и относящиеся к ним площадки. В ходе осмотра производился сбор данных обо всех местах, где

были устроены или отсутствовали бордюрные пандусы. В тех местах, где бордюрные пандусы были в наличии, регистрировались тип, расположение, наклон и размеры каждого из них. Подробная сводка информации приводится в пунктах с. i. – xv подраздела 2 параграфа В раздела V «Указа о согласовании». Результаты опроса и все собранные данные будут зарегистрированы в электронном формате в базе данных GIS Городского управления.

3.3 Сигналы для пешеходов

Сигналы для пешеходов имеют большое значение в транспортной системе бюро RBOT. Сигналы для пешеходов могут быть автоматическими или пусковыми. Автоматические сигналы для пешеходов синхронизированы с сигналами регулировки уличного движения и показывают, когда пешеходам можно переходить улицу или следует ждать. Пусковой сигнал для пешеходов включается, когда пешеход нажимает кнопку и ожидает появления светового сигнала, разрешающего ему перейти улицу. Некоторые из таких пусковых (кнопочных) сигналов для пешеходов подают также звуковые сигналы. Принимаются запросы об установке новых звуковых сигналов для пешеходов. Персонал Городского управления и специалист по обеспечению подвижности из Орегонской комиссии по вопросам слепых консультируются с лицом, подающим запрос, чтобы разобраться в потребностях этого пешехода. Правила оценки таких запросов Городским управлением предусматривают следующее:

- на перекрестке должны быть установлены сигналы;
- оцениваются уровень безопасности и уровень шума в месте использования сигналов, а также приемлемость сигналов для населения района.

Подробное описание соответствующих правил и процессов можно просмотреть, пользуясь следующей ссылкой:

[Звуковые сигналы для пешеходов | Сигналы | Городское управление Портленда, Орегон](#)

Бюро RBOT устанавливает в рамках осуществляемых проектов дополнительные и усовершенствованные сигналы для пешеходов, в том числе звуковые сигналы в рамках проектов установки усовершенствованных или дополнительных сигналов. В случаях установки дополнительных или модифицированных сигналов производится сбор данных, позволяющих

определять, используются ли звуковые и соответствующие требованиям сигналы.

3.4 Тротуары

Обеспечение беспрепятственного доступа для пешеходов с использованием соответствующих требованиям тротуаров имеет большое значение в общедоступной транспортной системе. В соответствии с кодексом Городского управления владельцы недвижимости, в том числе домовладельцы, владельцы предприятий, школы и другие крупные учреждения, а также ассоциации домовладельцев, несут ответственность за обустройство, обслуживание и ремонт тротуаров, граничащих с их недвижимостью. По традиции требование об устройстве тротуаров там, где они отсутствуют или недостаточны, предъявляется в ходе осуществления проектов городского строительства или перестройки. Тем не менее устав и кодекс Городского управления предоставляют Городскому управлению полномочия, позволяющие ему также предъявлять требования по обустройству и обслуживанию тротуаров за рамками процесса городского строительства.

Отвечая на жалобы, инспекторы бюро РВОТ оценивают состояние тротуаров и уведомляют владельцев недвижимости о необходимости ремонта. В том случае, если ремонт не производится владельцем недвижимости своевременно, бюро РВОТ нанимает частного подрядчика, выполняющего ремонтные работы, и выставляет владельцу недвижимости счет за такие работы. В настоящее время владельцы недвижимости могут финансировать стоимость ремонта, выполняемого Городским управлением. Оценивается возможность внедрения инициативной программы проведения инспекций тротуаров. Подробное описание действующей в настоящее время программы обустройства тротуаров можно найти, пользуясь следующей ссылкой:

[Программа публикации объявлений об обслуживании тротуаров](#)

Обустройство и обслуживание тротуаров остаются частными обязательствами; бюро РВОТ не вкладывает финансовые средства в строительство тротуаров — в частности, на улицах с плотным движением, где нет тротуаров и где может наблюдаться большое количество пешеходов. Тротуары строятся также в рамках проектов модификации оборудования и сооружений бюро РВОТ и частных проектов городского развития.

Основной план обслуживания пешеходов бюро PBOT обозначается сокращением «PedPDX». Стратегией 8 плана PedPDX («Строительство и обслуживание тротуаров для беспрепятственного доступа» определяются 14 мер поддержки полностью доступной системы тротуаров, в том числе оценка возможности внедрения инициативной программы проведения инспекций тротуаров. Подробное описание упомянутых мер можно найти, пользуясь следующей ссылкой:

[План PedPDX Городского управления Портленда](#)

Финансирование инвентаризации и оценки состояния тротуаров вдоль принадлежащих Городскому управлению или эксплуатируемых им зданий и другой недвижимости предлагается осуществлять на протяжении бюджетного периода 2020–2021 гг.: [План транспортной системы \(TSP\) | Городское управление Портленда, Орегон](#)

3.5 Автостоянка

Автостоянка в публичной полосе проезда

На улицах по всему Портленду обозначены доступные места автомобильной стоянки. С тем, чтобы способствовать доступности кратковременной автомобильной стоянки, Городское управление утвердило новые правила для лиц, пользующихся выданными правительством штата табличками, обозначающими имеющие право на стоянку автотранспортные средства лиц с ограниченными возможностями. Новая программа продлевает сроки платной автостоянки для лиц, пользующихся такими табличками, и предусматривает резервирование дополнительных мест автостоянки для тех, кто пользуется такими табличками, в том числе некоторых специальных мест автостоянки для выставляющих такие таблички лиц, пользующихся инвалидными колясками.

Бюро PBOT рассматривает запросы владельцев недвижимости о предоставлении граничащих с их недвижимостью мест автостоянки, доступных для лиц, пользующихся инвалидными колясками. Более конкретные процедуры или правила, относящиеся к таким запросам, будут подготовлены в рамках реализации «Переходного плана».

Карту мест автостоянки на полосе проезда и принадлежащих Городскому управлению платных гаражей, доступных для лиц, пользующихся инвалидными колясками, можно просмотреть, пользуясь следующей

ссылкой:

[Карта общедоступных автостоянок](#)

Сооружения автостоянок

Бюро PBOT владеет автостоянками, оборудованными специализированными сооружениями, и (или) эксплуатирует такие автостоянки, главным образом в центре города. Такие автостоянки подлежат действию раздела II закона ADA и должны быть предусмотрены переходным планом; тем не менее настоящий «Переходный план» в основном посвящен соблюдению публичных прав доступа к полосе проезда. Бюро PBOT завершило подготовку переходного плана, относящегося к его зданиям, в том числе к оборудованным специализированными сооружениями автостоянкам, в октябре 2014 г. Ограждения, инвентаризация и методы удаления препятствий на оборудованных специализированными сооружениями автостоянках бюро PBOT учтены в разделах 3.3 и 4.1 «Обновленного переходного плана соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда».

Сайт: [Переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда](#)

3.6 Остановки городского транспорта

На городских улицах, обслуживаемых бюро PBOT, устроены остановки автобусов, поездов Мах и портлендских трамваев. В той мере, в какой остановки городского транспорта находятся в публичной полосе проезда (PROW), ответственность за них несет организация, осуществляющая пассажирские перевозки. Ответственность за остановки автобусов и поездов Мах несет организация Tri-Met. В качестве владельца и оператора системы портлендских трамваев (Portland Streetcar) бюро PBOT несет ответственность за остановки этих трамваев. Удобства и условия на остановках городского транспорта могут быть различными, в зависимости от наличия укрытий, средств доступа, тротуаров и относящихся к остановкам знаков. В тех случаях, когда требуется повышение уровня доступности остановок автобусов и поездов Мах, бюро PBOT сотрудничает с организацией Tri-Met, определяя те или иные необходимые модификации публичной полосы проезда (PROW). Определяются также, с их включением в предусмотренный «Переходным планом» график ремонтных работ, необходимые модификации уровня доступности остановок портлендских трамваев.



Лица, пользующиеся инвалидными колясками, ожидают возможности подняться в салон портлендского трамвая.

Инвентаризация остановок портлендских трамваев предусмотрена «Планом управления активами Портлендской системы городских трамваев (ТАМ)». Оценка состояния этих остановок производится ежегодно. Используются 66 остановок под открытым небом, а также 2 дополнительные остановки на общедоступных площадях, не относящиеся к публичной полосе проезда (PROW).



4. МЕТОДЫ УСТРАНЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ

4.1 Модификация оборудования и сооружений, внесение изменений, обслуживание и запросы представителей общественности

Бюро PBOT применяет несколько различных методов установки и ремонта уличных бордюров, сигналов для пешеходов, тротуаров и других элементов обеспечения доступности транспортной системы.

- **Проекты усовершенствования оборудования и сооружений** — в том числе проекты строительства новых сооружений и проекты запланированного усовершенствования сооружений. В рамках таких проектов могут требоваться дополнение, замена или обновление оборудования и сооружений, находящихся в публичной полосе проезда (PROW).
- **Внесение изменений** в публичной полосе проезда (PROW) — в частности, проекты обновления дорожного покрытия и выполнения любых других работ, в ходе которых могут потребоваться установка и ремонт средств обеспечения доступа.
- **Обслуживание** в публичной полосе проезда (PROW) — могут требоваться также ремонт, установка или замена не соответствующих требованиям или отсутствующих средств обеспечения доступа. В связи с бордюрными пандусами «Планом обслуживания и выполнения работ» бюро PBOT предусматривается ежегодное обустройство от 700 до 1000 бордюрных пандусов. Такое же обязательство по обустройству от 700 до 1000 пандусов содержится также в «Плане обслуживания системы тротуаров» 2004 г.

- **Запросы представителей общественности** рассматриваются в соответствии со многими процедурами, возможности использования которых перечислены ниже в разделе 4.4; рассмотрение этих запросов нередко приводит к выполнению работ по обеспечению доступности элементов транспортной системы в соответствии с требованиями закона ADA.

4.2 Работы, выполняемые другими сторонами на принадлежащей Городскому управлению полосе проезда

Бюро городского развития (BDS) Городского управления Портленда выдает разрешения на городское строительство, в том числе на строительство жилых, административных, промышленных и коммерческих зданий и комплексов, в связи с которым могут требоваться улучшения средств обеспечения публичного доступа. К числу таких средств могут относиться такие элементы системы обеспечения доступа, как тротуары, пандусы и сигналы. Получатели таких разрешений обязаны внедрять улучшения в полном соответствии со стандартами обеспечения доступности в максимальной практически целесообразной мере.

4.3 Обустройство бордюрных пандусов по запросу

В 1997 г., в ответ на запросы представителей общественности об обустройстве бордюрных пандусов на местных улицах по всему городу, была разработана программа обустройства бордюрных пандусов по запросу в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Request Program). Замена бордюрных пандусов по запросу и их установка по запросу на тех углах улиц, где их раньше не было — один из способов предоставления Городским управлением доступа лицам с ограничениями подвижности и тем, кто пользуется инвалидными колясками и другими средствами обеспечения подвижности. Указанные в запросах участки оцениваются в порядке получения запросов и рассматриваются в следующей приоритетной последовательности.

- Запросы, представленные лицами с ограничениями возможностей или в их интересах.

- Запросы в связи с условиями, которые могут оказаться опасными или создавать небезопасные условия для лиц с ограничениями подвижности.
- Запросы, относящиеся к участкам с высокой частотой аварий с участием пешеходов, на которых вообще нет бордюрных пандусов или нет пандусов, соответствующих требованиям.
- Запросы, относящиеся к участкам, интенсивно используемым пешеходами.
- Запросы, относящиеся к участкам с высокой концентрацией лиц с ограничениями возможностей.
- Запросы, относящиеся к участкам, заполняющим пробелы в системе пешеходных маршрутов, обслуживающей важнейшие пункты назначения.

Дополнительные сведения об этой программе можно получить, пользуясь следующей ссылкой: [Программа обустройства бордюрных пандусов по запросу в соответствии с законом ADA | Городское управление Портленда, Орегон](#)

4.4 Запросы, замечания и жалобы представителей общественности, относящиеся к соблюдению закона ADA

В дополнение к программе обустройства пандусов по запросу Городское управление применяет несколько способов представления и рассмотрения запросов, замечаний и жалоб, относящиеся к доступности публичной полосы проезда (PROW) и соблюдению закона ADA.

Телефон 823-SAFE

Представители общественности могут связываться с Городским управлением по вопросам обслуживания средств обеспечения доступа и безопасности дорожного движения, относящихся, в частности, к знакам, сигналам, дорожному покрытию, тротуарам и выбоинам.

Пользуйтесь [линией срочной связи по вопросам обеспечения безопасности транспортной системы и повышения качества жизни в районах](#) по тел. 503-823-SAFE (7233) или [отправьте запрос в режиме компьютерной связи](#). К числу рассматриваемых вопросов могут относиться, в частности, вызывающие

беспокойство проблемы, связанные с переходами через улицы, с установкой надлежащих дорожных знаков и с недостаточной видимостью, а также со скоростью и плотностью дорожного движения.

Приложение PDX Reporter

Использование приложения PDX Reporter — удобный способ взаимодействия с бюро Городского управления, позволяющий сообщать о проблемах и связанных с обслуживанием вопросах, возникающих в пределах города Портленда. Это приложение можно использовать с помощью любого обеспечивающего связь с Интернетом смартфона, планшета или настольного компьютера.

Для того, чтобы воспользоваться этим приложением, посетите сайт www.pdxreporter.org и войдите в систему с помощью своей учетной записи на сайте PortlandOregon.gov или той учетной записи, которой вы пользовались при использовании предыдущей версии этого приложения. Вход в систему требуется, но общедоступная регистрация производится бесплатно — достаточно выбрать ссылку «Регистрация» (Sign up) на странице входа в систему. Если вы сохраните ссылку на приложение на своем стартовом экране, вы можете пользоваться этим приложением так же, как любой другой прикладной программой своего смартфона или планшета. Дополнительные сведения см. на справочной странице приложения.

Подача жалобы на несоблюдение требований раздела II закона ADA

Любой человек, который считает, что он подвергся несправедливому обращению или дискриминации на основе ограничения возможностей, может подать жалобу менеджеру программы соблюдения требований раздела II Городского управления. Этот процесс применяется в отношении любых жалоб, поданных в связи с несоблюдением требований раздела II закона ADA в рамках любых программ, услуг или мероприятий Городского управления Портленда или его подразделений. Этим административным процессом не предусмотрены компенсация ущерба или возмещение штрафных убытков.

Процессом, применяемым Городским управлением, не исключается применение других процессов. Лицо, подающее жалобу в Городское управление, может также подавать жалобы в другие учреждения штата или федерального правительства, а также в суды. Другими учреждениями могут быть установлены сроки подачи жалоб. Как правило, федеральными

учреждениями требуется, чтобы относящиеся к соблюдению раздела II жалобы подавались в течение 180 дней после даты дискриминации.

Дополнительные сведения о том, как подать жалобу на несоблюдение требований раздела II закона ADA, а также используемую при этом форму, можно найти с помощью следующей ссылки:

[Подача жалобы | Городское управление Портленда, Орегон](#)

Сигналы доступности для пешеходов

Эта программа позволяет представителям общественности подавать запросы об установке сигналов доступности для пешеходов. Пожалуйста, см. раздел 3.3.

4.5 Исключения, предусмотренные законом ADA

Параграф 35.150(a) раздела 28 Кодекса постановлений федерального правительства США (называемый также «Правилами закона «Об американцах с ограничениями возможностей» (ADA)» гласит, что публичные юридические лица обязаны предоставлять свои услуги, программы и мероприятия таким образом, чтобы обеспечивался беспрепятственный доступ к ним лиц с ограниченными возможностями и к их использованию такими лицами. «Правилами закона ADA» предусматриваются также некоторые исключения.

Техническая нецелесообразность

В некоторых условиях возможности Городского управления могут быть ограничены, частично или полностью, в том, что относится к обустройству строго соответствующих требованиям бордюрных пандусов, тротуаров, сигналов для пешеходов или других элементов обеспечения доступа в связи с существующими физическими или свойственными конкретному участку препятствиями. Например, свободное пространство в верхней части пандуса может быть ограничено зданием — или склон холма может оказаться настолько крутым, что разумное обустройство наклонных пандусов в обоих направлениях движения станет невозможным. В таких обстоятельствах Городское управление может определить, что бордюрный пандус технически нецелесообразен или конструкционно непрактичен. Бюро PBOT применяет административное правило применения таких оценок. См. это правило в приложении 12.1.

Чрезмерное обременение

«Правилами закона ADA» определяется также, что Городское управление может быть не обязано внедрять модификации, если это привело бы к фундаментальному изменению сущности услуги, программы или мероприятия либо к чрезмерному финансовому или административному обременению.

Решение о том, приведет ли изменение или предоставление удобства к чрезмерному обременению, принимается руководителем учреждения с учетом результатов обязательной оценки всех имеющихся ресурсов.

При определении того, приведет ли модификация программы к чрезмерному обременению, учитываются следующие факторы: характер и стоимость модификации, доступные с целью такой модификации финансовые ресурсы Городского управления, воздействие расходов, необходимых для предоставления удобства, на соответствующие функции Городского управления, а также долгосрочная стабильность изменений, относящихся к рассматриваемому участку.

Если будет определено, что предлагаемая модификация привела бы к чрезмерному обременению, Городское управление обязано найти другие варианты обеспечения доступа к объектам или услугам.

Доступность программ

Действующими постановлениями признается также тот факт, что публичное юридическое лицо не обязано делать каждый из своих имеющихся объектов доступным для посещения или использования лицами с ограниченными возможностями — постольку, поскольку соответствующая программа доступна в целом. Например, Городское управление может не обустраивать бордюрные пандусы в тех или иных местах (или может обустроить их впоследствии, но не в первую очередь), если передвижение по соответствующему маршруту обеспечивается, в разумной степени, без использования таких бордюрных пандусов.

4.6 Доступность сетевых сайтов

В 2017 г. Городское управление Портленда начало планировать замену своего отработавшего уже 15 лет сетевого сайта. Группа замены сетевого сайта Портленда, штат Орегон (POWR) затратила год, разрабатывая новый

сайт в сотрудничестве с бюро PBOT и персоналом других бюро. Новый сетевой сайт, открывшийся в июне 2020 г., удобен для любых представителей общественности и соответствует правилам обеспечения доступности сетевого контента WCAG 2.1 на уровне AA. Сайт прост в использовании и нейтрален по своему стилю, что помогает представителям общественности быстро находить то, что они ищут.

Сайт: [Городское управление Портленда, Орегон | Portland.gov](#)

4.7 Стандарты проектирования и технические условия

Бюро PBOT разработало технические условия и планы, обеспечивающие проектирование и обустройство бордюрных пандусов, сигналов для пешеходов, автостоянок, тротуаров и других средств обеспечения доступа в соответствии со стандартами, предусмотренными законом ADA. Важнейшие рекомендации содержатся в «Руководстве по установке единообразных средств регулирования дорожного движения» (MUTCD) Федерального управления шоссейных дорог (FHWA), а также в постановлениях 2010 г., относящихся к соблюдению требований закона ADA. Эти стандарты и дополнительные сведения о проектировании общедоступной транспортной системы можно найти на странице «Стандартные чертежи и детали» (Standard Drawings & Details) сайта бюро PBOT и на странице, посвященной закону ADA, с помощью приведенных ниже ссылок. Стандарты и технические условия бюро PBOT в некоторых отношениях превышают минимальные требования, предусмотренные законом ADA.

Сайт: [Стандартные чертежи и детали | Городское управление Портленда, Орегон](#)

Сайт: [Страница, посвященная закону ADA | Для инженеров, подрядчиков и консультантов | Городское управление Портленда, Орегон](#)

4.8 Пересмотр правил, практических методов и процедур

Бюро PBOT функционирует в соответствии со множеством письменных правил, процедур, указов и кодексов. Новые или модифицированные правила и процедуры пересматриваются с целью обеспечения поддержки всеми программами бюро PBOT беспрепятственного общего доступа.

Действующие правила и процедуры пересматриваются с тем, чтобы обеспечивалась поддержка ими беспрепятственного общего доступа.

4.9 Подготовка персонала

Бюро PBOT предлагает персоналу и консультантам семинары по обустройству бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA, в ходе которых разъясняются требования по проектированию и обустройству таких пандусов. Кроме того, персонал бюро проходил курсы обучения лучшим практическим методам проектирования и инспекции бордюрных пандусов, которые проводились транспортным департаментом правительства штата Орегон (ODOT). В бюро PBOT проводятся также обязательные курсы подготовки по вопросам обеспечения равноправия, позволяющие получить более широкое представление о справедливом обслуживании всех пользователей транспортной системы. Эти курсы подготовки — и другие, которые проводятся по мере необходимости — со временем позволят нам предоставлять персоналу и консультантам актуальные, относящиеся к конкретным вопросам материалы.



5. ДРУГИЕ ПРОГРАММЫ И ПЛАНЫ, ПОВЫШАЮЩИЕ УРОВЕНЬ ДОСТУПНОСТИ

Портлендское транспортное бюро (PBOT) делает все от него зависящее для обеспечения общедоступности транспортной системы и своих программ. В дополнение к графику устранения препятствий, предусмотренному этим «Переходным планом», существуют несколько других программ и планов бюро PBOT и Городского управления, посвященных средствам обеспечения доступности транспортной системы.

5.1 Переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда и дополнения к нему

Городское управление Портленда предлагает жителям и посетителям города множество различных программ и предоставляемых на различных объектах услуг на различных языках. К числу объектов Городского управления относятся здания, публичные автостоянки и принадлежащие или управляемые Городским управлением объекты, эксплуатируемые частными юридическими лицами или другими общественными организациями. То, чем заканчивается ответственность одного бюро и с чего начинается ответственность другого, вероятно, не совсем ясно или неважно для горожан и посетителей города, но доступ ко всем объектам, программам и услугам Городского управления предоставляется каждому. В связи с тем, что различными бюро выполняются различные конкретные функции, Городским управлением подготовлены несколько различных переходных планов соблюдения требований раздела II закона ADA.

В ноябре 2014 г. Городской совет утвердил переходный план, которым предусмотрены более крупномасштабные и общераспространенные элементы объектов Городского управления. «Переходный план» Городского управления Портленда — результат подробной оценки всех муниципальных объектов Городского управления Портленда, с использованием которых общественности предлагаются программы, мероприятия и услуги. Этим «Переходным планом» предусмотрены также парковые сооружения, непосредственно связанные с обеспечением доступа к городскому транспорту.

Сайт: [Переходный план соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда](#)

В августе 2015 г. Городской совет утвердил относящееся к паркам и местам отдыха и развлечений обновление вышеупомянутого «Переходного плана». Объекты Портлендского управления парков и мест отдыха и развлечений (PP&R) оценивались в рамках «Переходного плана», хотя в связи с большим количеством (260) общедоступных парковых сооружений такая оценка заняла больше времени, чем оценка объектов других бюро, что привело к подготовке отдельного обновления, относящегося к паркам.

Сайт: [Относящееся к паркам обновление переходного плана соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда](#)

В декабре 2016 г. Городской совет утвердил относящееся к местам демонстрации исполнительских видов искусств обновление основного «Переходного плана». Городскому управлению принадлежат три объекта для демонстрации исполнительских видов искусств — портлендские центры исполнительских искусств Keller Auditorium, Arlene Schnitzer Concert Hall и Antoinette Hatfield Hall. С тем, чтобы обеспечивалось последовательное выполнение работ, одна и та же группа консультантов производила в 2016 г. оценку портлендских центров исполнительских искусств с применением одной и той же методики.

Сайт: [Относящееся к местам демонстрации исполнительских видов искусств обновление переходного плана соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда](#)

Настоящий «Переходный план», относящийся к транспортной системе, предназначен послужить основой для постоянного улучшения доступа лиц с ограниченными возможностями к объектам Городского управления. Это

динамически изменяющийся документ, который мы намерены регулярно обновлять по мере устранения препятствий и по мере того, как в собственность и ведение Городского управления будут передаваться новые объекты.

5.2 План PedPDX

Основной план обслуживания пешеходов в масштабе всего Портленда обозначается сокращением «PedPDX». Посредством плана PedPDX Городское управление Портленда подтверждает, что возможность пешеходного передвижения относится к числу основных прав человека и самых основных методов перемещения. Планом PedPDX обеспечиваются безопасные, доступные и привлекательные возможности пешеходного передвижения, предлагаемые каждому жителю или посетителю Портленда благодаря тому, что Городское управление уделяет пешеходам первоочередное внимание в том, что относится к его правилам, инвестициям и проектированию. Наше управление придает первостепенное значение улучшению тротуаров и пешеходных переходов, а также другим капиталовложениям, повышающим уровень безопасности по всему городу и делающим передвижение по городу более удобным.

Этим планом определяются ключевые стратегии и средства, делающие Портленд превосходным местом для прогулок — в том числе для лиц с ограниченными возможностями. К числу стратегий, самым непосредственным образом поддерживающих доступность, относятся устранение упущений в системе предоставления приоритета пешеходам, обустройство и обслуживание тротуаров, обеспечивающих беспрепятственное перемещение, с также сотрудничество с застройщиками, жильцами и владельцами недвижимости, позволяющее повышать уровень доступности объектов и транспорта для пешеходов.

Сайт: [Документы плана PedPDX | Городское управление Портленда, Орегон](#)

5.3 Программа улучшения районных улиц

В Портленде менее 4% улиц (50 миль из 1181) не заасфальтированы, то есть покрыты утрамбованной землей или гравием. Другие 17% улиц (200 миль) недостаточно благоустроены — несмотря на наличие некоторого асфальтового дорожного покрытия и (или) тротуаров, на этих улицах отсутствуют бордюры (поребрики). Эти 250 миль (400 км) не

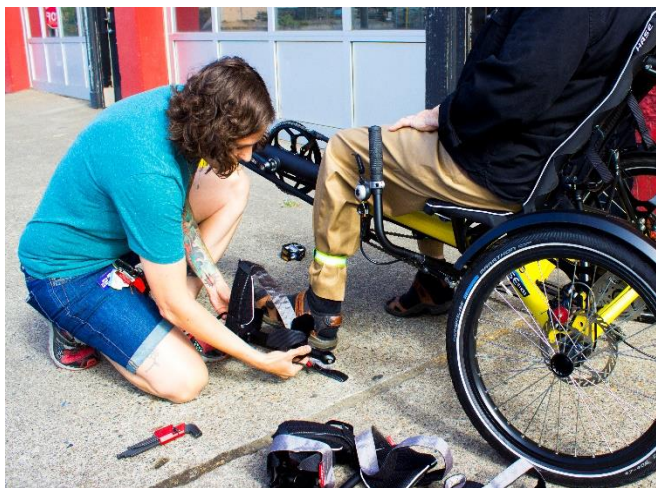
благоустроенных улиц затрудняют пешеходное передвижение людей по своему району и делают его небезопасным. С учетом отзывов общественности была разработана общая структура программы улучшения районных улиц (Neighborhood Streets), включающая дополнительные программные элементы, направленные на дальнейшее устранение недостатков инфраструктуры районных улиц.

Сайт: [Основная структура программы улучшения районных улиц | Городское управление Портленда, Орегон](#)

5.4 Программа обустройства адаптационной системы велосипедного движения

Городское управление Портленда координирует начавшуюся весной 2017 г. в качестве экспериментального проекта, а теперь преобразованную в стандартную программу бюро RВOТ инициативу обустройства системы совместного использования велосипедов BIKETOWN. В Портленде осуществляется спроектированная в сотрудничестве с заинтересованными представителями лиц с ограниченными возможностями адаптационная программа аренды велосипедов Adaptive BIKETOWN. Цель этой программы заключается в упрощении доступа к велосипедам для лиц с ограниченными возможностями. Совместно со своим партнером, фирмой Kerr Bikes, бюро RВOТ предлагает 15 велосипедов, в том числе с велосипеды с ручным приводом, трехколесные велосипеды, tandems и адаптационные электроприводные велосипеды. Основное внимание уделяется краткосрочной и среднесрочной аренде велосипедов продолжительностью от одного до трех часов. Число пользователей системы Adaptive BIKETOWN возрастает с каждым годом.

Сайт: <http://adaptivebiketown.com/>



5.5 Улицы совместного пользования

Время от времени в рамках отдельных проектов предоставляется дополнительное право доступа к полосе проезда, но в большинстве районов Портленда публичная полоса проезда (PROW) сохраняется без изменений. По мере использования новых транспортных средств и ужесточения конкуренции в том, что касается использования фиксированной публичной полосы проезда (PROW), в бюро PBOT понимают необходимость обеспечения безопасных и адаптационных методов ее использования. Многими программами, планами и проектами Городского управления определяются стратегии совместного использования улиц, связанные с конкретными целями этих программ, планов и проектов. Например, стратегия 5.2 плана RedPDX содержит раздел, посвященный совместному использованию улиц пешеходами. Консультант предоставит нашему бюро рекомендации по разработке стратегий оценки надлежащих проектов обустройства улиц. Благодаря текущим работам и на протяжении срока реализации «Переходного плана» бюро PBOT подготовит правила и процедуры, которые будут применяться в рамках будущих проектов.

5.6 Программа PDX WAV

С тем, чтобы повысить качество услуг, предоставляемых по запросу лицам, пользующимся индивидуальными средствами передвижения, бюро PBOT разработало программу PDX WAV, упрощающую доступ к аренде надежных и безопасных транспортных средств.

В отличие от других программ транспортного обслуживания лиц с ограниченными возможностями по программе PDX WAV обслуживаются клиенты, которым нужно совершать поездки безотлагательно. Услуги, предоставляемые в Портленде по запросу, в том числе услуги такси и компаний категории TNC (Uber и Lyft), должны быть легкодоступны, безопасны и надежны. Предварительная регистрация участников программы PDX WAV не требуется — причем вы не обязаны совершать поездку совместно с кем-либо, кого вы не знаете.

Сайт: [PDX WAV](#)

5.7 Безопасная дорога в школу

Программа «Безопасная дорога в школу» (Safe Routes to School, SRTS) бюро PBOT осуществляется в сотрудничестве с Городским управлением Портленда, школами, районными ассоциациями, общественными организациями и другими учреждениями с тем, чтобы пешеходное и велосипедное движение в районах и вокруг школ было увлекательным, безопасным и здоровым. Проектировщик дорожного и пешеходного движения по программе SRTS круглый год работает над улучшением улиц, знаков и сигналов вокруг школ. Эти улучшения полезны не только учащимся и их родственникам (некоторые из которых могут быть лицами с ограниченными возможностями), но и всему населению районов, окружающих школы.

Сайт: [Безопасная дорога в школу | Городское управление Портленда, Орегон](#)



5.8 Кошелек пользователя транспортной системы

Кошелек пользователя транспортной системы (Transportation Wallet) — комплект пропусков и кредитов для пассажиров городского транспорта и портлендских трамваев, для пользователей системы совместной аренды велосипедов и скутеров. Это эффективная, экономичная стратегия снижения спроса на автомобильные стоянки и уменьшения плотности дорожного движения посредством повышения частоты поездок с использованием городского транспорта и передвижения пешком, на велосипеде или на скутере. Хотя эта программа не разработана и не предназначена специально для лиц с ограниченными возможностями, она доступна всем пользователям, а ее использование повышает уровень доступности по всему Портленду.



6. ПРИОРИТЕТЫ И ФИНАНСИРОВАНИЕ

6.1 Критерии приоритетов

Бордюрные пандусы

«Указ о согласовании» (CREEC) предписывает Городскому управлению Портленда ежегодно представлять перечень участков, на которых Городское управление планирует обустроить доступные бордюрные пандусы на протяжении наступающего календарного года.

Следующая методика приоритезации будет применяться в отношении бордюрных пандусов, не устанавливаемых и не ремонтируемых в связи с новыми строительными работами, в том числе в рамках инвестиционных проектов и проектов частного городского строительства.

«Указом о согласовании» (CREEC) определяется следующий порядок приоритезации Городским управлением обустройства бордюрных пандусов в местах обслуживания различных участков.

1. Принадлежащие правительству офисы, сооружения, школы и парки (в том числе участки обеспечения доступа пешеходов к полосе проезда, прилегающей к объектам, принадлежащим Городскому управлению или эксплуатируемым Городским управлением, а также маршруты движения, ведущие от таких участков обеспечения доступа пешеходов к полосе проезда к основным входам таких объектов).
2. Транспортные коридоры.
3. Больницы, медицинские учреждения, приюты для ухода за больными и престарелыми и другие подобные объекты.

4. Публичные зоны обслуживания, такие, как коммерческие и торговые зоны.
5. Объекты, используемые работодателями.
6. Жилые районы.

Бюро PBOT будет ежегодно выбирать участки обустройства доступных бордюрных пандусов с применением следующей методики.

1. Картографирование принадлежащих правительству офисов, сооружений, школ и парков.

Городское управление начнет с участков, которым придается первоочередное значение согласно «Указу о согласовании» (CREEC), а именно с участков, на которых находятся принадлежащие правительству офисы, сооружения, школы и парки (в том числе участки обеспечения доступа пешеходов к полосе проезда, прилегающей к объектам, принадлежащим Городскому управлению или эксплуатируемым Городским управлением, а также маршруты движения, ведущие от таких участков обеспечения доступа пешеходов к полосе проезда к основным входам таких объектов).

2. Учитывая результаты инвентаризации, будут выявлены участки, на которых бордюрные пандусы отсутствуют или нуждаются в ремонте.

Городское управление сравнит участки, на которых находятся объекты «первоочередного значения», с выявленными на основе инвентаризации участками, на которых пандусы отсутствуют или не соответствуют техническим условиям. Приоритезация обустройства бордюрных пандусов будет осуществляться с учетом маршрутов движения (ведущих по полосе проезда к основным входам объектов).

3. Соблюдение правил Городского управления, относящихся к обеспечению доступности, безопасности и равноправия пешеходного движения, будет обеспечиваться системой предоставления приоритета пешеходам (Pedestrian Priority Network) бюро PBOT.



Бордюр до и после обустройства пандуса в Портленде.

Система предоставления приоритета пешеходам (Pedestrian Priority Network) непосредственно отражает приоритеты, зависящие от интенсивности пешеходного движения. Общественные приоритеты, связанные с обеспечением безопасности («Улицы, на которых пешеходов убивали или травмировали»), и потребности в обеспечении равноправия («Районы, в которых людям главным образом приходится ходить пешком») учитывались при разработке системы предоставления приоритета пешеходам в рамках приоритезации, предусмотренной планом PedPDX. Бюро PBOT затратило два года, разрабатывая план PedPDX в сотрудничестве с представителями общественности с тем, чтобы руководствоваться этим планом, определяя свои правила и принимая решения об инвестициях в Портленде на протяжении следующих 20 лет. В соответствии с этим планом пешеходное движение на каждой улице классифицируется оценочным показателем, отражающим спрос на пешеходное движение по этой улице. Таким основанным на показателе спроса подходом обеспечивается приоритезация улучшения улиц, при которой первоочередное внимание уделяется предоставлению пешеходам доступа к пунктам назначения, пользующимся наибольшим спросом.

4. Идентификация наложения одних участков на другие, которым присвоен меньший приоритет в соответствии с «Указом о согласовании» (CREEC).

- Приоритезация участков, обеспечивающих доступ к другим участкам, которым присвоен меньший приоритет в соответствии с «Указом о согласовании» (CREEC), а именно следующей последовательности:
- транспортные коридоры;
- больницы, медицинские учреждения, приюты для ухода за больными и престарелыми и другие подобные объекты;

- публичные зоны обслуживания, такие, как коммерческие и торговые зоны;
- объекты, используемые работодателями; и
- жилые районы.

По возможности бюро PBOT будет применять такую же стратегию приоритезации в отношении сигналов для пешеходов, тротуаров, остановок городского транспорта, автостоянок и других элементов транспортной системы в тех случаях, когда эти элементы обустраиваются или ремонтируются за рамками инвестиционных проектов и частных проектов городского строительства.

6.2 Финансирование

Существует множество различных способов финансирования обустройства бордюрных пандусов, сигналов для пешеходов, остановок городского транспорта, общедоступных автостоянок, тротуаров и других элементов системы обеспечения доступа, прилегающих к публичной полосе проезда (PROW) или находящихся на ней, а также различных модификаций правил, практических методов и процедур бюро PBOT, обеспечивающих доступность в соответствии со всеми требованиями, предъявляемыми в рамках программы. В разделах 4.0 и 5.0 идентифицируются проекты и программы, в ходе осуществления которых предусмотрены обустройство и ремонт таких элементов.

В рамках выполнения условий «Указа о согласовании» (CREEC) бюро PBOT обязалось обустроить и отремонтировать 1500 бордюрных пандусов на протяжении 12 лет, до 2030 г. Таким образом, ежегодно на работы по выполнению требований этого указа будут затрачиваться примерно 14 млн. долларов. Выполнение программы обустройства пандусов по запросу также предусмотрено этим обязательством по финансированию.

Проектами по подготовке модальных планов предусмотрено финансирование входящих в объем этих проектов, связанных с ними соответствующих элементов обеспечения доступа.

В рамках всех инвестиционных проектов улучшения (CIP) и обслуживания транспортной системы будут финансироваться элементы обеспечения доступа к транспортной системе, обустройство и ремонт которых требуются в связи с такими проектами.



7. СВЯЗИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ И ВОВЛЕЧЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

7.1 Общие мероприятия

Проект «Переходного плана» был опубликован летом 2020 г. Заинтересованные стороны могут просмотреть его на сетевом сайте, пользуясь приведенными ниже ссылками. Распечатанные экземпляры плана разосланы организациям и индивидуальным лицам, перечисленным в приложении 12.3, а также предоставляются по запросу всем желающим.

В связи с пандемией COVID-19 связи с общественностью поддерживаются посредством регулярного проведения «дней открытых дверей» в формате компьютерной связи. Будут предлагаться интерактивные совещания, позволяющие их участникам задавать вопросы персоналу бюро РВОТ. Кроме того, персонал бюро РВОТ будет предлагать доклады по запросу организаций, предоставляя ту же информацию, которая опубликована на сетевом сайте, и проводить интерактивные совещания, тем самым вовлекая представителей общественности в обсуждение конкретных элементов «Переходного плана».

7.2 Замечания представителей общественности

Замечания представителей общественности приветствуются. Замечания представителей общественности будут регистрироваться в ходе собраний и совещаний, позволяющих участникам задавать вопросы. До окончания текущего периода поддержания связи с общественностью и вовлечения общественности будет доступна форма представления вопросов в режиме компьютерной связи. Все замечания будут рассматриваться в процессе подготовки окончательной редакции «Переходного плана».

7.3 Заинтересованные стороны

Бюро РВОТ сообщило о доступности проекта «Переходного плана» и о возможностях вовлечения в процесс его подготовки индивидуальных лиц и организаций, перечисленных в приложении 12.3. В перечень заинтересованных сторон внесены правозащитные организации, неприбыльные организации и государственные учреждения, обслуживающие лиц с ограниченными возможностями. В этот перечень включены также правозащитные организации, неприбыльные организации и государственные учреждения, обслуживающие группы населения с особой культурной ориентацией, в которые могут входить члены или клиенты организаций с ограниченными возможностями, не пользующиеся преимуществами программ, специально предназначенных для лиц с ограниченными возможностями.



8. ГРАФИК УСТРАНЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ

8.1 Первоначальный график устранения препятствий

В объем работ, которые необходимо выполнить для устранения препятствий с соблюдением всех требований по обеспечению доступа в рамках программы бюро РВОТ, могут входить обустройство и модификация зданий, бордюрных пандусов, сигналов для пешеходов, предусмотренных транспортной системой автостоянок и тротуаров, а также подготовка и модификация правил, практических методов и процедур. Являющиеся препятствиями здания обсуждаются в «Обновленном переходном плане соблюдения требований раздела II закона ADA Городским управлением Портленда», утвержденном Городским советом Портленда в октябре 2014 г.

Городское управление обязалось установить или отремонтировать 18 000 бордюрных пандусов на протяжении 12-летнего периода, начавшегося в 2018 г. Работы, запланированные с этой целью, будут осуществляться в сочетании с выполнением запросов представителей общественности с ограниченными возможностями, в рамках инвестиционных проектов улучшения транспортной системы и в связи с внесением изменений в полосу проезда (в том числе в ходе обновления дорожного покрытия, обслуживания транспортной системы и реализации частных проектов городского строительства).

Городское управление намерено ежегодно пересматривать и оценивать «Переходный план», график выполнения работ и программы соблюдения требований закона ADA, предъявляемых в отношении доступа к публичной

полосе проезда (PROW). В ходе таких пересмотра и оценки будут выполняться, в частности, следующие функции.

- Ежегодное обновление информации о состоянии бордюрных пандусов по мере их установки и ремонта.
- Ежегодные оценка степени выполнения работ и представление рекомендаций по обновлению графиков и подготовке документации, входящей в «Переходный план».
- Рассмотрение запросов о предоставлении услуг и жалоб, полученных на протяжении года, а также оценка процесса принятия решений и эффективности рассмотрения запросов и жалоб.
- Ежегодное опубликование текущих отчетов о результатах вышеупомянутых оценок на общедоступном сетевом сайте Городского управления: <http://www.portland.gov>

График запланированных бюро PBOT работ, относящихся к системным элементам, не являющимся бордюрными пандусами, или к правилам, практическим методам и процедурам, нуждающимся в обновлении или подготовке, приведен в таблице 8.1 и определяет работы по устранению упущений и внедрению модификаций, которые должны быть выполнены на протяжении 20-летнего срока реализации «Переходного плана».

Предусмотренные «Переходным планом» работы по устранению препятствий в течение 20 лет

	Первые пять лет					Пятилетка 2	Пятилетка 3	Пятилетка 4
	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	2026-2031	2031-2036	2036-2041
Инвентаризация бордюрных пандусов	25%	25%	5%	5%	5%	25%	10%	
Обустройство и ремонт бордюрных пандусов	1500	1500	1500	1500	1500	7500	750/*	*
Сбор информации о состоянии сигналов для пешеходов		10%	10%	20%	20%	40%		
Обустройство сигналов для пешеходов		5%	5%	10%	10%	20%	25%	25%
Инвентаризация системных общедоступных автостоянок	25%	25%	25%	25%				
Обустройство системных общедоступных автостоянок					10%	30%	30%	30%
Идентификация необходимых изменений правил	100%							
Внесение изменений в правила		25%	25%	25%	25%			
Инвентаризация остановок городского транспорта		25%	25%	25%	25%			
Обустройство и ремонт остановок городского транспорта					10%	30%	30%	30%
Инвентаризация тротуаров вдоль принадлежащих Городскому управлению объектов		50%	50%					

Обустройство тротуаров вдоль принадлежащих Городскому управлению объектов					25%	25%	25%	25%
Ремонт тротуаров и обеспечение их ремонта другими сторонами		10%	10%	10%	10%	20%	20%	20%
* Запланированный объем работ будет пересмотрен через 5 лет после соблюдения других требований «Указа о согласовании» по завершении обустройства и ремонта всех предусмотренных этим указом бордюрных пандусов.								

Таблица 8.1 Предусмотренные «Переходным планом» работы по устранению препятствий

В тех случаях, когда устранение препятствий окажется невозможным и (или) перед тем, когда препятствия будут устранены в соответствии с предлагаемым графиком, бюро РВОТ будет предоставлять по запросу предусмотренные программой временные удобства.

8.2 Обновления переходного плана

По мере устранения препятствий в ходе реализации проектов, городского строительства и внесения изменений транспортной системы, Городскому совету Портленда будут представляться ежегодные отчеты, а обновленные версии «Переходного плана» будут публиковаться как минимум каждые пять лет.



9. ЛИЦО, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЕРЕХОДНОГО ПЛАНА

В соответствии с требованиями закона ADA по реализации «Переходного плана» по завершении его подготовки Городское управление назначило следующее индивидуальное лицо ответственным за выполнение настоящего «Переходного плана».

Координатор проекта ADA бюро PBOT (PBOT ADA Coordinator)

Лайза Б. Стрэйдер (Lisa B. Strader)

Lisa.Strader@portlandoregon.org

503-823-5703

10. ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

Доступность, общедоступность: соответствие применимым положениям раздела II закона «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA) или любым стандартам закона ADA, утвержденным министерством юстиции США и министерством транспорта США в отношении доступа пешеходов к полосе проезда.

Элементы обеспечения доступности: находящиеся на публичной полосе проезда бордюрные пандусы, тротуары, остановки городского транспорта, автостоянки и сигналы для пешеходов, обеспечивающие доступность транспортной системы для всех пользователей.

Сигнал для пешеходов, обеспечивающий доступность (APS): устройство, передающее информацию о разрешении идти (WALK) в звуковом и вибрационно-тактильном форматах.

Закон «Об американцах с ограниченными возможностями» (Americans with Disabilities Act, ADA): законодательный акт о гражданских правах, принятый в 1990 г. и вступивший в силу в июле 1992 г. Закон ADA определяет правила обеспечения доступа лиц с ограниченными возможностями к общественным объектам и сооружениям, в том числе к тротуарам и тропам.

Правила соблюдения закона об американцах с ограниченными возможностями (Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines, ADAAG): содержат описание объема и технические условия обеспечения доступа лиц с ограниченными возможностями к зданиям и общественным сооружениям, предусмотренные законом «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA) 1990 г.

Внесение изменений: изменение объекта, находящегося на публичной полосе проезда, оказывающее влияние или способное оказывать влияние на доступность объекта для пешеходов, на интенсивность пешеходного движения или на использование объекта пешеходами.

Федеральное управление шоссейных дорог (Federal Highway Administration, FHWA): подразделение министерства транспорта США, осуществляющее федеральную программу субсидирования шоссейных дорог посредством дополнительного финансирования проектов строительства и улучшения

шоссе́йных доро́г, городских и сельских доро́г, а также мостов, реализуемых правительствами штатов.

Руководство по установке единообразных средств регулирования дорожного движения (Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD): национальный стандарт, относящийся к используемым в Соединенных Штатах устройствам регулирования дорожного движения. Этот стандарт принят правительством штата Орегон. Это руководство содержит правила, определяющие расположение и высоту установки кнопок, включающих сигналы.

Транспортный департамент правительства штата Орегон (ODOT, Oregon Department of Transportation).

Портлендское транспортное бюро (PBOT, Portland Bureau of Transportation).

Пешеходные объекты или пешеходные сооружения: любые элементы перекрестков или улиц, предназначенные для передвижения пешеходов, а также любые пешеходные переходы, тротуары, бордюры (поребрики), бордюрные пандусы, пешеходные мостики, пешеходные полосы проезда, подземные переходы, надземные переходы и любые другие пешеходные дорожки или тропы, полностью или частично принадлежащие Городскому управлению Портленда, контролируемые им, обслуживаемые им или иным образом подведомственные ему.

Система предоставления приоритета пешеходам (Pedestrian Priority Network): система портлендских улиц и маршрутов, обеспечивающих существенные пути передвижения пешеходов к остановкам городского транспорта и другим важнейшим пунктам назначения.

Сигналы для пешеходов: устройства, устанавливаемые на оборудованных ими перекрестках и уведомляющие пешеходов о возможности безопасного перехода через улицы. Некоторые, но не все такие устройства подают звуковые сигналы.

Пешеходный переход или проход: тротуар или другая специально обустроенная наружная поверхность, обеспечивающие доступ пешеходов к публичной полосе проезда, полностью или частично принадлежащие Городскому управлению Портленда, контролируемые им, обслуживаемые им или иным образом подведомственные ему.

Правила, планирование и проекты (PPP, Policy, Planning, & Projects).

Правила обеспечения доступа к публичной полосе проезда (PROWAG): опубликованы в 2005 г. федеральным Советом по обеспечению доступа (U. S. Access Board). Эти правила относятся к практическим методам проектирования дорог, к их наклону и к характеристикам местности, связанным с обеспечением доступа пешеходов к переходам и улицам, в том числе к переходам на перекрестках, бордюрным пандусам, уличному оборудованию, сигналам для пешеходов, автостоянкам и другим компонентам публичной полосы проезда. Несмотря на то, что эти правила еще не утверждены министерствами юстиции и транспорта США, они применяются в качестве стандарта во многих юрисдикциях.

Публичная полоса проезда (Public Right-of Way, PROW): принадлежащие государству земли или имущество, как правило относящиеся к соединенным транспортным коридорам, приобретенным или предназначенным с тем, чтобы обеспечивалось передвижение транспорта.

Обустройство или ремонт: исправление несоответствия требованиям закона ADA, относящихся к бордюрным пандусам, сигналам для пешеходов, тротуарам и другим элементам.

Раздел 504: раздел закона США «О восстановлении в правах» (Rehabilitation Act), запрещающий дискриминацию в рамках любых программ или мероприятий, осуществляемых федеральным правительством.

Совет США по обеспечению доступа (United States Access Board): независимое федеральное учреждение, разрабатывающее и обновляющее критерии, относящиеся к зданиям и к улучшениям других сооружений, к транспортным средствам, к телекоммуникационному оборудованию и к электронным и информационным технологическим средствам. Это совет обеспечивает также соблюдение стандартов обеспечения доступа, относящихся к объектам и сооружениям, финансируемым федеральным правительством.

Министерство юстиции США (United States Department of Justice, DOJ): — исполнительное подразделение правительства Соединенных Штатов,

ответственное за обеспечение соблюдения законов и принципов справедливости.

11. РЕСУРСЫ

11.1 Городское управление Портленда

- С вопросами, замечаниями, жалобами и запросами о предоставлении удобств, относящимися к трудоустройству (в том числе в ходе подачи заявлений и найма на работу) обращайтесь:
 - в отдел трудовых ресурсов (Human Resources) по тел. 503-823-3572
- С замечаниями о вызывающих беспокойство случаях дискриминации со стороны полиции Портленда обращайтесь:
 - в отдел независимой проверки действий полиции (Independent Police Review) по тел. 503-823-0146
- С вопросами об установлении связи с Городским управлением обращайтесь:
 - в отдел связей с общественностью и городского жизнеобеспечения (Office of Community and Civic Life) по тел. 503-823-4519
- С вопросами, относящимися к системным недостаткам в работе правительства, обращайтесь:
 - в отдел обеспечения равноправия и соблюдения прав человека (The Office of Equity and Human Rights) по тел. 503-823-4433
- С жалобами общего характера, относящимися к услугам и методам Городского управления, обращайтесь:
 - к омбудсмену по тел. 503-823-0144
- С вопросами, относящимися к строительным стандартам (касающимся не принадлежащим Городскому управлению Портленда и не используемым им зданиям), обращайтесь:
 - в центр ресурсов (Resources Counter) при Центре обслуживания в сфере городского развития (Development Services Center) по тел. 503-823-7300

- в отдел обеспечения соблюдения стандартов Городского управления Портленда (City of Portland Code Enforcement/Code Violations) по тел. 503-823-CODE (2633)
- С любыми запросами об обеспечении доступа (в том числе о предоставлении удобств, об услугах переводчиков и т. п.) следует обращаться непосредственно к лицам, руководящим осуществлением соответствующей конкретной программы, предоставлением соответствующих услуг или проведением соответствующего мероприятия (или к руководителю соответствующего бюро).
 - С вопросами по поводу установления связи с тем или иным отделом бюро обращайтесь в справочное бюро Городского управления по тел. 503-823-4000
- По поводу раздела VI закона «О гражданских правах»: 503-823-2595
- По поводу раздела II закона ADA: 503-823-2709
- Доступ к услугам переводчиков: 503-823-4432
- Запросы о предоставлении удобств или установление связи с координатором соблюдения требований закона ADA:
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/66525?a=454403>
- Установление связи с представителем отдела соблюдения требований раздела VI закона «О гражданских правах»:
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/67053>

11.2 Ресурсы в Портленде и его пригородах

- Организация Tri-Met
 - Директор отдела обеспечения разнообразия состава персонала и равноправия в сфере транспортного обслуживания (Diversity and Transit Equity): 503-962-2217
 - Вопросы общего характера: 503-238-RIDE (7433)

- Округ Малтнома
 - Администратор окружного отдела соблюдения гражданских прав: 503-988-4201
 - Телефонная линия помощи в поиске ресурсов для престарелых и лиц с ограниченными возможностями (ADRC): 503-988-3646
- Округ Клакамас
 - Линия помощи в поиске ресурсов для престарелых и лиц с ограниченными возможностями: 503-650-5622
- Округ Вашингтон
 - Центр помощи в поиске ресурсов для престарелых и лиц с ограниченными возможностями: 503-673-2372
- Ресурсы в сфере обеспечения независимой жизни:
 - (503) 232-7411
 - www.ilr.org

11.3 Ресурсы в Орегоне

- Северо-западный центр соблюдения закона ADA (NW ADA Center)
 - 800-949-4232 или 425-233-8913
- Отдел гражданских прав Бюро трудовых ресурсов и промышленности, правительство штата Орегон
 - Техническая помощь: 971-673-0764
 - ATC: 971-673-0764
- Отдел строительных стандартов, правительство штата Орегон
 - 503-378-4133
- Орегонский центр ресурсов для престарелых и лиц с ограниченными возможностями
 - По всему штату: 1-855-ORE-ADRC (673-2372)
 - В округе Малтнома: 503-988-3646

11.4 Федеральные ресурсы

- Отдел гражданских прав, министерство юстиции: 202-514-4609
- Отдел гражданских прав, линия для подачи жалоб: 888-736-5551 или 202-514-3847
- Линия срочной связи для сообщений о нарушении гражданских прав, предусмотренных разделом VI, министерство юстиции: 1-888-848-5306
- Справочная линия (общенациональная) для вопросов, связанных с законом «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA): 800-514-0301
- Совет по вопросам обеспечения доступа (Access Board): 800-872-2253 или 202-272-0080

12 ПРИЛОЖЕНИЯ

12.1 Директива инженера Городского управления «О технической нецелесообразности»

PBOT

ПОРТЛЕНДСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ БЮРО

1120 SW Fifth Avenue, Suite 800 Portland, OR 97204

503.823.5185

Факс: 503.823.7576

Телетайп: 503.823.6868

www.portlandoregon.gov/transportation

Заведующая: Chloe Eudaly

Вр. и. о. директора: Chris Warner

ДИРЕКТИВА ИНЖЕНЕРА ГОРОДСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

№	Заменяет директиву: ST	Дата вступления в силу	Дата истечения срока действия
ST 002-02	002-01	21 февраля 2019 г.	
Тема		Автор	
Критерии проектирования бордюрных пандусов Городским управлением Портленда в соответствии с законом ADA Бордюрные пандусы на дорогах Орегонского транспортного департамента или вдоль этих дорог Критерии анализа и утверждения технической нецелесообразности обустройства одного диагонального или двух одинарных бордюрных пандусов		!}: Стив Таунсен, дипл. инж., инженер Городского управления ---	

НАЗНАЧЕНИЕ ДОКУМЕНТА

Разъяснение и предоставление рекомендаций по вопросам (а) утверждения отклонения от применяемых Городским управлением Портленда критериев обустройства бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA, предусмотренной формой проектирования таких пандусов в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Design Form), (b) соблюдения требований Орегонского транспортного департамента (ODOT) к обустройству бордюрных пандусов на дорогах этого департамента или вдоль этих дорог; (c) соблюдения критериев утверждения обустройства одного диагонального пандуса на углу вместо двух одинарных бордюрных пандусов и (d) анализа и утверждения их технической нецелесообразности.

ДИРЕКТИВА

Критерии проектирования Городским управлением Портленда бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA

Критерии проектирования Городским управлением Портленда бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA указаны в соответствующей форме (PBOT ADA Curb Ramp Design Form).

Для отклонения от этих критериев требуется его письменное обоснование и утверждение техническим консультантом бюро PBOT по вопросам соблюдения закона ADA по форме проектирования бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Design Form).

Бордюрные пандусы на дорогах Орегонского транспортного департамента (ODOT) или вдоль этих дорог
Требования Орегонского транспортного департамента (ODOT) применяются к проектированию бордюрных пандусов, которые предлагается разместить на дорогах этого департамента или вдоль

этих дорог. В частности, требуются анализ и утверждение проекта Орегонским транспортным департаментом (ODOT) и использование форм ODOT и процедур предоставления проектировочных исключений этим департаментом. Кроме того, в отношении бордюрных пандусов, размещаемых на дорогах ODOT или вдоль этих дорог, требуется использование форм проведения инспекции бордюрных пандусов Орегонского транспортного департамента (ODOT Curb Ramp Inspection Forms).

Обустройство одного диагонального пандуса вместо двух одинарных пандусов является отклонением от критериев проектирования Городским управлением Портленда бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA

Городское управление предпочитает обустраивать два одинарных бордюрных пандуса на углу, а не один диагональный пандус. Тем не менее Федеральное управление шоссейных дорог (FHWA) допускает обустройство бордюрных пандусов различных типов и конфигураций. См. https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalk2/pdf/08chapter7.pdf.



Обустройство одного диагонального бордюрного пандуса на углу вместо двух одинарных пандусов является отклонением от критериев Городского управления и нуждается в утверждении техническим консультантом бюро PBOT по вопросам соблюдения закона ADA. Если предлагается один диагональный пандус, зарегистрированный проектирующий его инженер представляет письменное обоснование, заполнив раздел «Для дополнительных замечаний» (Space for Additional Comments) формы проектирования бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Design Form). После анализа и одобрения проекта технический консультант по вопросам соблюдения закона ADA утверждает проект, проставляя свою подпись так, как это предусмотрено формой проектирования бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Design Form).

В том случае, если для обустройства двух пандусов на углу требуется дополнительное пространство на полосе проезда, Городское управление сперва пытается приобрести такое пространство на полосе проезда, с тем условием, что на дополнительном участке полосы проезда не находится сооружение (например, здание). Если, однако, приобретение дополнительного участка полосы проезда нецелесообразно, допускается обустройство бордюрного пандуса другой конфигурации, размещенного на существующей полосе проезда.

В тех редких случаях, когда даже один бордюрный пандус не может быть обустроен на ограниченной площади участка полосы проезда, соответствующий перекресток может быть закрыт по указанию и под ответственность проектировщика городского дорожного движения. См. раздел 16.10.200 Кодекса Городского управления Портленда, «Обязанности проектировщика городского дорожного движения».

Анализ и утверждение технической нецелесообразности

В рамках проекта внесения изменений государственное учреждение обязано применять стандарты обеспечения доступа в соответствии с законом ADA в максимальной целесообразной степени. См. 28 CFR §35.151(b). Целесообразность в данном случае означает только то, что применение стандарта практически возможно. Государственное учреждение не обязано соблюдать стандарты, предусмотренные законом ADA, в тех редких случаях, когда физические характеристики местности или условия на участке не позволяют обустроить или модифицировать сооружение в соответствии со стандартом. См. пункт 4.1.6(1)(j) «Руководства по обеспечению доступа в соответствии с законом ADA» (ADA Accessibility Guidelines). Стоимость проекта не является одним из факторов, которые учитываются при определении целесообразности соблюдения стандартов в максимальной возможной степени. См.

§ II-6.3200(3)-(4) руководства министерства юстиции США «Техническая помощь по соблюдению требований раздела II закона ADA» (ADA Title II Technical Assistance Manual) 1993 г.

Форма проектирования бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Design Form) позволяет документировать решение Городского управления о технической нецелесообразности проекта. Технический консультант бюро PBOT по вопросам соблюдения закона ADA будет сотрудничать с вами, определяя, удовлетворяет ли та или иная конкретная ситуация критериям технической нецелесообразности проекта, и окажет вам помощь в подготовке необходимого письменного обоснования такого решения. Для предоставления исключений на основании технической нецелесообразности проекта требуются письменное обоснование и утверждение такого исключения техническим консультантом по вопросам соблюдения закона ADA.

Инженер Городского управления назначает технических консультантов по вопросам соблюдения закона ADA. Бюро PBOT пользуется услугами следующих технических консультантов по вопросам

соблюдения закона ADA:

Chon Wong, P.E., Jimi Joe, P.E., Raphael Haou, P.E., Chris Wier, P.E., and Eva Huntsinger, JD, P.E.

Форму проектирования бордюрных пандусов в соответствии с законом ADA (ADA Curb Ramp Design Form) см. на сайте бюро PBOT по следующему адресу:

<https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/642921>

За дополнительными сведениями обращайтесь, пожалуйста, к техническому консультанту бюро PBOT по вопросам соблюдения закона PBOT.

12.2 Правила предоставления Городским управлением Портленда исключений в связи с технической нецелесообразностью и историческим значением

ПРОЦЕСС ДОКУМЕНТИРОВАНИЯ ИСКЛЮЧЕНИЙ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ В СВЯЗИ С ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬЮ И ИСТОРИЧЕСКИМ ЗНАЧЕНИЕМ В СООТВЕТСТВИИ С РАЗДЕЛОМ II ЗАКОНА «ОБ АМЕРИКАНЦАХ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ»

Административное правило, принятое директором Управления по вопросам равноправия и соблюдения прав человека в соответствии с его полномочиями на внедрение правил

Городское управление Портленда обязано соблюдать требования раздела II закона «Об американцах с ограниченными возможностями» (ADA). Закон ADA позволяет государственным учреждениям делать исключения, не соблюдая целиком и полностью требования, относящиеся к изменению конструкции зданий или сооружений с целью обеспечения доступа. Настоящее административное правило определяет обязанности и процедуры Городского управления Портленда, относящиеся к документированию и утверждению исключений, допускающих отклонение от требований закона ADA в случаях внесения таких изменений.

К числу исключений, упомянутых в тексте настоящего административного правила, относятся исключения, предоставляемые в связи с технической нецелесообразностью и историческим значением.

Осуществляющее проект бюро Городского управления, указывающее на необходимость предоставления исключения, допускающего отклонение от требований закона ADA по устранению препятствий, обязано представить руководителю программы соблюдения требований раздела II закона ADA в Управление по обеспечению равноправия и соблюдению прав человека (OEHR) документацию, содержащую описание:

оснований для запроса о предоставлении исключения в отношении указанных элементов или характеристик изменяемой конструкции в связи с технической нецелесообразностью и историческим значением;

мер, принятых бюро с целью соблюдения в рамках проекта требований закона ADA в максимальной возможной степени. К числу таких мер могут относиться шаги, предпринятые бюро за пределами соблюдения минимальных юридических требований с тем, чтобы компенсировать потенциальные ограничения доступности, объясняющиеся элементом или характеристиками конструкции, в том числе рассмотрение доступных в рамках программы альтернатив и (или) возможностей внесения эквивалентных изменений.

Руководитель программы соблюдения требований раздела II закона ADA может: запрашивать дополнительную документацию или обосновывающую информацию; рекомендовать альтернативы, лучше соответствующие требованиям раздела II закона ADA; требовать проведения совещания для обсуждения возникших вопросов; выносить решение о недостаточности представленной документации; или удовлетворить запрос о предоставлении исключения, сопроводив или не сопровождая свое решение замечаниями.

Критерии и документация

Техническая нецелесообразность

Исключение, допускающее отклонение от проектировочного стандарта, может быть утверждено в отношении указанных элементов или характеристик существующего здания или сооружения на том основании, что изменение вряд ли может быть внесено в связи с одним или несколькими следующими условиями.

В существующих условиях для изменения конструкции потребовались бы удаление или модификация несущего элемента конструкции, составляющего существенную часть каркаса конструкции.

Другие существующие физические ограничения или характеристики участка делают невозможными модификации, полностью соответствующие минимальным требованиям.

Другие существующие физические ограничения или характеристики участка делают невозможным использование дополнительных характеристик, элементов или пространства, полностью соответствующее минимальным требованиям.

В обосновывающей документации должны быть указаны принятые или предлагавшиеся меры, которые обеспечили бы соблюдение требований закона ADA в максимальной целесообразной степени.

Историческое значение

В отношении соответствующего критериям исторического объекта, здания или сооружения Городское управление может предоставить исключение в отношении указанных элементов или характеристик, если соблюдение требований закона ADA угрожало бы уменьшить или уничтожить историческое значение здания или сооружения.

В целях, предусмотренных настоящим административным правилом, соответствующим критериям историческим зданием или сооружением называется здание или сооружение, удовлетворяющее одному или нескольким следующим критериям.

оно внесено в «Национальный реестр исторических объектов» или является существенным дополнительным сооружением на территории района, внесенного в «Национальный реестр исторических округов»;

оно сертифицировано в качестве исторической недвижимости должностным лицом правительства штата, ответственным за сохранность исторических объектов, в соответствии с главой 358 кодекса пересмотренных постановлений правительства штата Орегон (ORS); или

оно объявлено местной достопримечательностью или исторической достопримечательностью Портленда в соответствии с разделом 33 Устава Городского управления Портленда или является существенным дополнительным сооружением на территории, объявленной местным заповедным районом.

Вместе с документацией, обосновывающей запрос о предоставлении исключения в связи с историческим значением объекта, бюро Городского управления должно представить документацию, подтверждающую назначение здания или сооружения историческим объектом и содержащую описание его исторических значимых характеристик, а также документацию, относящуюся к тому, каким образом внесение изменения могло бы угрожать уменьшением или уничтожением исторически значимых характеристик и (или) элементов, указанных в перечне исторических объектов или в перечне исторической недвижимости Городского управления, правительства штата или федерального правительства.

В обосновывающей документации должны быть указаны принятые или предлагавшиеся меры, которые обеспечили бы соблюдение требований закона ADA в максимальной целесообразной степени, не угрожающее уменьшением или уничтожением исторического значения здания или объекта. Принимая окончательное решение, руководители программы соблюдения требований раздела II закона ADA и осуществляющего проект бюро обязаны совместно проследить за тем, чтобы внесенное изменение обеспечивало максимальный целесообразный уровень доступности, и что невозможность полного и строгого соблюдения Городским управлением стандартов проектирования, предусмотренных законом ADA, достаточно обоснована документацией. Осуществляющие проект бюро Городского управления несут ответственность за своевременное представление точной и полной документации, обосновывающей запросы о предоставлении исключений. Руководитель программы соблюдения требований раздела II закона ADA несет ответственность за рассмотрение запросов и сопровождающей их документации и за предоставление принимающему решение должностному лицу Городского управления оценки обоснованности запроса о предоставлении исключения. Если не поступят иные указания заведующего Городского управления, директор бюро несет ответственность за рассмотрение и утверждение любых запросов о предоставлении исключений. Полномочия, относящиеся к утверждению запросов, могут быть письменно возложены на другого руководителя высшего уровня.

На всем протяжении процесса подачи и рассмотрения запроса рекомендуется консультироваться с юридическим отделом Городского управления и (или) с техническими специалистами по проектированию доступа в соответствии с законом ADA. Окончательное утверждение должно быть зарегистрировано в проектной документации с получением копии этого утверждения руководителем программы соблюдения требований раздела II закона ADA.

12.3 Вовлечение общественности в процесс подготовки переходного плана соблюдения закона ADA: перечень заинтересованных сторон

AARP Oregon & chapters
American Council of the Blind, Metro PDX Chapter
AOCIL
APANO
Asian Health & Services Center
Association of Oregon Counties
AYCO Health and Disability Program
Beyond Black
Black Parent Initiative
Brain Injury Alliance of Oregon
Central Northeast Neighborhood Coalition
Charles Jordan Community Center
Clackamas County Aging & Disability Resource Connection
Coalition of Communities of Color
Community Vision
Congo Peace Project
Connecting Communities Coalition (c/o Relay Resources)
Council on American Islamic Relations
CYMA space
Czech School of Portland
Disability Arts and Culture Project
Disability Awareness Resource Team
Disabled Refugee Alliance
Disability Rights Oregon
Division Midway Alliance
East Portland Community Office
Easter Seals Oregon
El Programa Hispano
Epilepsy Foundation of Oregon
Family and Community Together (FACT)
Hearing Loss Association of Oregon
Hispanic Metropolitan Chamber of Commerce
Hollywood Senior Center

Housing and Community Services of Oregon
Hygiene 4 All
Immigrant and Refugee Community (IRCO)
Impact NW
Independent Living Resources
Invisible Disabilities Association
Latino Network
League of Oregon Cities
Learning Disability Association of Oregon
Lewis & Clark College - Student Services
Lutheran Community Services
Metro
Metropolitan Family Services
Momentum Alliance
Morrison Child & Family Services
Multnomah County Aging & Disability Resource Connection
Multnomah County Aging & Disability Services
Multnomah County Developmental Disabilities Services
Multnomah County Disability Services Advisory Council
Multnomah County Mental Health Services
National Alliance on Mental Illness (NAMI) Multnomah
National Federation of the Blind, Oregon Chapter
National Organization on Disability
Native American Youth and Family Center (NAYA)
Neighbors West/Northwest (NW/NW)
North Portland Neighborhood Services
Northeast Coalition of Neighborhoods
Northwest ADA Center
Northwest Down Syndrome Association
NW Pilot Project
ODOT Region 1
OHSU Avel Gordly Center for Healing
On-the-Move Community Integration
OPAL Environmental Justice Oregon
Open Signal
Oral Hull Foundation for the Blind
Oregon Advocacy Commissions Office
Oregon Association of the Deaf

Oregon Bureau of Labor and Industries
Oregon Commission for the Blind
Oregon Community Health Workers Association
Oregon Council on Developmental Disabilities
Oregon Disabilities Commission
Oregon Food Bank
Oregon Health Authority
Oregon Department of Justice Civil Rights Division
Oregon Department of Veterans' Affairs
Oregon Mental Health Consumers Association
Oregon Parks and Recreation Department
Oregon Self Advocacy Coalition
Oregon Spinal Cord Injury Connection
Oregon Vocational Rehabilitation
Oregon Walks
Paralyzed Veterans of America, Oregon Chapter
Portland African American Leadership Forum (PAALF)
Portland Community College - Disability Services
Portland Police Bureau Vulnerable Adult & Elder Crimes Unit
Portland State University-Disability Resource Center
Portland VA Medical Center
Public Transportation Advisory Council Disability Workshop
Rahab's Sisters
Reed College - Disability Support Services
Real Choice Initiatives
Ride Connection
Right to Survive
Rose Community Development
Rosewood Initiative
Self Enhancement Inc
Spinal Coordinated
Somali American Council of Oregon (SACOO)
Southeast Uplift Neighborhood Coalition
Southwest Neighborhoods, Inc.
State Independent Living Council
Street Roots
Street Trust
Symbiosis PDX

The Arc Multnomah-Clackamas
TriMet
Unite Oregon
United Cerebral Palsy Association
United Cerebral Palsy of Oregon & South Washington
United Congolese Community Group
United Spinal Association
Urban League of Portland
Verde
Veterans Administration, Portland Regional Office
VOZ Workers Rights
Washington County Disability, Aging, and Veteran Services
Western Conexiones