

ПРОЕКТ

Оновлення плану переходу для реалізації права пересування по дорогах загального користування відповідно до Статті II закону ADA

Транспортне управління Портленда
Місто Портленд

ПРОЕКТ
Серпень 2020



Ця сторінка навмисно залишена порожньою.

ЗМІСТ

1. Вступ та огляд	3
1.1 Цілі та завдання	4
1.2 Відданість справедливості	5
1.3 Історія та робота міста Портленд для реалізації Статті II закону ADA....	6
1.4 Рівень інвалідності у Портленді.....	9
2. Законодавчі вимоги	10
2.1. Федеральний рівень	10
2.2. Рівень штату	11
2.3. Рівень міста	11
3. Ідентифікація перешкод	13
3.1 Самооцінювання PBOT	13
3.2 З'їзди з бордюрів.....	13
3.3 Світлофори для пішоходів	14
3.4 Тротуари	14
3.5 Паркування	15
3.6 Транзитні зупинки	16
4. Методи усунення перешкод.....	18
4.1 Реконструкція, внесення змін, технічне обслуговування та запити громади	18
4.2 Робота інших установ у сфері безперешкодного переміщення по дорогах загального користування.....	19
4.3 З'їзди з бордюрів за запитом.....	19
4.4 Запити, проблеми та скарги громадськості, пов'язані з законом ADA	19
4.5 Винятки ADA	21
4.6 Доступність веб-сайту	22
4.7 Норми проектування та технічні характеристики.....	22
4.8 Огляд політик, методів та процедур	23
4.9 Навчання.....	23
5. Інші програми та плани підвищення доступності.....	24

5.1 План переходу міста Портленд з доповненнями відповідно до Статті II закону ADA	24
5.2 План PedPDX	25
5.3 Програма вулиць мікрорайону	26
5.4 Програма пересування на адаптованих велосипедах	26
5.5 Спільні вулиці	28
5.6 PDX WAV	28
5.7 Безпечні маршрути до шкіл	29
5.8 Транспортний гаманець	29
6. Пріоритети та фінансування	30
6.1 Критерії пріоритетності	30
6.2 Фінансування	32
7. Інформаційна робота та залучення громадськості	34
7.1 Публічні заходи	34
7.2 Публічні коментарі	34
7.3 Зацікавлені сторони	34
8. Графік усунення бар'єрів	36
8.1 Початковий графік усунення бар'єрів	36
8.2 Оновлення плану переходу	38
9. Особа, відповідальна за План переходу	39
10. Словник термінів та аббревіатур	40
11. Ресурси	43
11.1 Місто Портленд (як організація)	43
11.2 Ресурси району Портленд	44
11.3 Ресурси штату Орегон	44
11.4 Федеральні ресурси	45
12 Додатки	46
12.1 Директива інженера міста про технічну недоцільність	47
12.2 Політика міста Портленд щодо винятків через технічну нездійсненність та історичну значимість	49

12.3 Список зацікавлених сторін у Плані переходу відповідно до закону
ADA..... 51



1. ВСТУП ТА ОГЛЯД

Обов'язком влади міста Портленд та Транспортного управління Портленда (PBOT) є облаштування доступності та створення зручностей для людей з обмеженими можливостями. Потреби людей з обмеженими можливостями є першочерговим фактором для реалізації права на пересування та надання послуг PBOT.

Заявлені цілі PBOT

Транспортне управління є партнером громади у створенні міста, зручного для життя. Ми плануємо, будуємо, керуємо та обслуговуємо ефективну та безпечну транспортну систему, яка забезпечує доступність та мобільність для людей та компаній. Ми спонуємо Портленд рухатися».

Головними цінностями для PBOT є безпека, інновації, справедливість, відкритість, повага та інклюзія.

Оновлення плану переходу для реалізації права на пересування по дорогах загального користування відповідно до Статті II закону ADA PBOT замінює план 1996 року та відповідає вимогам, викладеним у статті II Закону про американців з обмеженими фізичними можливостями (ADA). Закон ADA стверджує, що державна установа повинна розумно змінювати свої програми, політику, методи, процедури та інфраструктуру, щоб не допустити дискримінації людей з обмеженими можливостями.

Усі плани переходу повинні містити такі пункти:

- Визначення перешкод в реалізації права на пересування, які створюють бар'єри для людей з обмеженими можливостями.
- Визначення обмежень повного доступу, включаючи огляд політики, методів та процедур, які обмежують повний доступ.

- Опис методів усунення виявлених бар'єрів та способи покращення їх доступності, в тому числі встановлення пріоритетів та фінансування.
- Створення графіка усунення бар'єрів у реалізації права на пересування та перешкод для інших програм.
- Забезпечення права громадськості на обговорення та коментування плану переходу.
- Визначення та представлення громадськості особи, відповідальної за реалізацію плану переходу.
- Встановлення та підтримка ефективного громадського впливу та/або процедури подання скарг.

План переходу забезпечить основу для постійного вдосконалення організації «Право на пересування» (PROW) та відповідних програм РВОТ для людей з обмеженими можливостями. Це живий документ, який буде постійно оновлюватися при усуненні бар'єрів, а нові плани та зміни будуть реалізовуватися містом та РВОТ.

1.1 Цілі та завдання

Три основні цілі стратегічного плану РВОТ на 2019-2022 роки:

- 1) безпека;
- 2) переміщення людей і товарів;
- 3) управління активами.

Основна мета оновленого Плану переходу РВОТ — забезпечення повної доступності для людей з обмеженими можливостями. Цілі Стратегічного плану містяться у вказаній цілі Плану переходу. Повністю доступна транспортна система — це безпечна система, яка дозволяє пересуватися усім людям, належним чином будується та обслуговується. У Плані переходу зібрано конкретну інформацію про PROW, перешкоди для впровадження програми, а також кроки для їх усунення.

РВОТ шляхом самооцінювання переглядає свої програми, послуги та заходи, які пропонує громадськості, зокрема, політики та процедури, які підтримують громаду та мають вплив на її життя. Саме самооцінювання допомагатиме РВОТ надавати відповідні послуги людям з обмеженими можливостями та виявляти наявні прогалини програми.

План переходу побудований на основі самооцінювання та визначає перешкоди фізичного характеру в PROW, окреслює способи та графік усунення таких перешкод.

У Плані переходу також визначено особу з PBOT, яка відповідає за План переходу, зокрема, підтримку, реалізацію та оновлення плану, а також виступає як контактна особа для громадськості та співробітників внутрішніх відділів.

Нарешті, План переходу містить інформацію про роботу PBOT щодо прийняття та вирішення скарг від громадськості, пов'язаних з проблемами або скаргами ADA.

1.2 Відданість справедливості

Місто Портленд прагне збільшити соціокультурну різноманітність, підвищити справедливість та розвивати інклюзію в усіх галузях життя. Справедливість, за визначенням плану Портленда у 2012 році, — це надання кожному члену громади доступу до можливостей, необхідних для задоволення своїх основних потреб, покращення добробуту та досягнення максимальних можливостей. Ми об'єднані однією долею як індивіди у громаді, так і громади у суспільстві. Усі громади повинні мати можливість формувати власне сьогодення та майбутнє. Справедливість — це одночасно засіб для оздоровлення громади і мета, яка приносить користь усім. Простіше кажучи, справедливість досягається тоді, коли окрема особистість не може передбачити результат.

Крім того, у 2015 році місто Портленд прийняло загальноміські цілі та стратегії расової справедливості, а саме:

Загальноміська ціль досягнення расової справедливості.

1. Ми покладемо край расовій нерівності в органах міської влади, що означає чесність при прийманні на роботу та кар'єрному зростанні, більше можливостей в укладанні контрактів та справедливі послуги для всіх жителів.
2. Ми збільшимо інформаційну роботу, залучення громадськості та доступ до послуг міста для жителів з іншим кольором шкіри, іммігрантів та біженців, а також працюватимемо над теперішніми послугами, використовуючи найвищі стандарти практики расової справедливості.

3. Ми будемо співпрацювати з громадами та установами для усунення расової нерівності у всіх сферах влади, включаючи освіту, кримінальне правосуддя, екологічну справедливість, охорону здоров'я, умови проживання, переміщення та економічний успіх.

Загальноміські стратегії справедливості

1. Дотримання расової рівності
2. Формування організаційного потенціалу
3. Впровадження призми расової справедливості
4. Керування даними
5. Партнерство з іншими установами та громадами
6. Діяльність на основі принципів терміновості та відповідальності

Рішення щодо планування пересування часто мають суттєвий вплив на справедливість, а тому проблеми справедливості є основними в роботі PBOT. У PBOT ми вжили деяких засобів дій для просування цих цілей та стратегій щодо справедливості, зокрема:

- Створення в Дирекції програми «Справедливість та інклюзія» в та декількох посад в організації, єдиною метою якої є керівництво реалізацією цілей та стратегій щодо справедливості, включаючи посаду координатора переходу «Право на пересування» ADA.
- Розробка п'ятирічного плану расової справедливості та інтеграція справедливого пересування правосуддя в рамках трирічного стратегічного плану
- Впровадження точок збору даних про справедливість для оцінки недоліків транспортної системи Портленда; визначення пріоритетності інвестицій у справедливість та безпеку; зміцнення партнерських відносин з громадою та оцінка результатів програми та послуг.

Інвалідність є важливим напрямком нашої роботи в галузі справедливості та інклюзії, а даний оновлений План переходу ADA оновить наш робочий план доступності для інвалідів.

1.3 Історія та робота міста Портленд для реалізації Статті II закону ADA

5 лютого 1992 р. Міська рада одноголосно прийняла Постанову 34945, яка стверджувала, що всі програми, послуги та заходи, що надаються містом, доступні для людей з обмеженими можливостями. У резолюції було підтверджено, що люди з обмеженими можливостями не повинні піддаватися дискримінації під час працевлаштування в місті.

5 травня 1993 р. Міська рада прийняла Резолюцію 35135, яка затвердила політику щодо забезпечення доступу до програм, діяльності та послуг міста шляхом затвердження Плану переходу.

4 жовтня 1996 р. Місто Портленд оновило план переходу ADA.

17 жовтня 2001 р. Міська рада прийняла резолюцію 36035, якою було встановлено принципи розвитку та утвердження рішень міста та стратегічний план розвитку. Стратегічний план розвитку закликав Координаційний комітет ADA створити загальноміський комітет для координації ініціативи та навчання ADA. На даний момент координатор політики відповідно до статті II закону ADA керує загальнодержавною групою представників для реалізації вказаної статті.

25 травня 2006 р. міський голова Том Поттер підготував лист до всіх Директорів, в якому описав Політику програми доступності, щоб забезпечити відповідність Статті II закону ADA та створити систему для забезпечення житлом, яке підходить для людей з обмеженими можливостями.

19 червня 2013 р. місто Портленд прийняло план забезпечення прав громадян відповідно до статті VI та зобов'язання забезпечити доступність програм, послуг та заходів міста для всіх людей.

Липень 2014 р. — Програма забезпечення прав громадян відповідно до статті VI та статті II ADA передані в орган справедливості та прав людини.

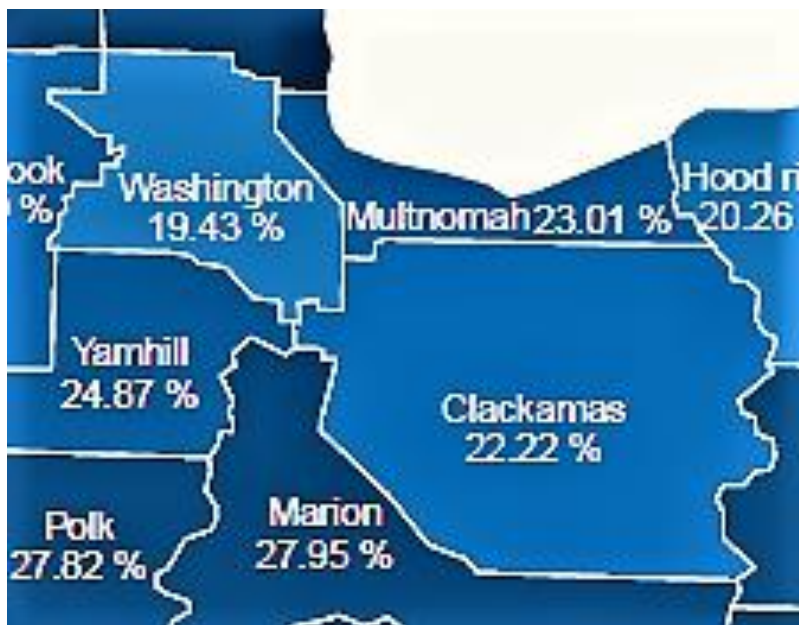
Листопад 2014 р. — Міська рада прийняла оновлення Плану переходу міста Портленд відповідно до статті II ADA. Цей План переходу охоплював усі об'єкти, якими володіє місто Портленд.

Серпень 2015 року - Парки та рекреаційні зони Портленд завершили внесення змін до Плану переходу ADA Портленда.

Лютий 2016 р. - PBOT завершив Звіт про стратегічні зусилля щодо плану переходу ADA.

1.4 Рівень інвалідності у Портленді

Згідно з даними системи спостереження за поведінковими факторами ризику (BRFSS), 23% людей, які проживають у окрузі Малтнома, мають інвалідність. У окрузі Клакамас 22% людей мають інвалідність, а у окрузі Вашингтон — 19%. На карті нижче відображаються статистичні дані за округами на основі даних системи спостереження за поведінковими факторами ризику (BRFSS) 2013-2015 років, складеної Орегонським університетом охорони здоров'я та наук (OHSU).



Згідно з даними 5-річної оцінки Американського опитування громад (ACS) 2013-2018, відсоток населення з інвалідністю, збільшується з віком. До видів інвалідності належать рухливість, слух, зір, пізнавальна, самообслуговування та самостійне життя. Серед жителів Портленда віком від 5 до 17 років 6,3% мають інвалідність. Серед жителів Портленда, яким 75 і більше років, рівень інвалідності становить 53,5%.



2. ЗАКОНОДАВЧІ ВИМОГИ

Законодавчі вимоги на федеральному, державному та місцевому рівнях визначають узгодження політики, методів, процедур, пріоритетів та стратегій фінансування з нормами. РВОТ дотримується цих юридичних вимог у своїх планах, програмах, політиці, методах та діяльності.

2.1. Федеральний рівень

Розділ 504 Закону про реабілітацію інвалідів 1973 року [29 U.S.C. 794] забороняє дискримінацію осіб з обмеженими фізичними можливостями у будь-якій програмі чи діяльності, яка отримує федеральну фінансову допомогу. Стаття II Закону про американців з обмеженими фізичними можливостями (ADA) 1990 року був прийнятий для заборони дискримінації та забезпечення однакових можливостей для людей з обмеженими можливостями у працевлаштуванні, державних і місцевих органах влади, комерційних об'єктах, пересуванні, а також місцях загального та приватного користування. Стаття II ADA розширює заборону на дискримінацію у всіх органах державної влади та місцевого самоврядування, гарантуючи тим самим, що люди з обмеженими можливостями не будуть виключені з участі у послугах, програмах чи діяльності суб'єктів господарювання або отримання вигод.

Рада з питань доступності США розробила Положення про доступність для американців з обмеженими фізичними можливостями (ADAAG) у 1991 році та оновила їх у 2004 році. І Міністерство юстиції США (US DOJ), і Міністерство транспорту США (US DOT) дотримуються стандартів ADA, розроблених з ADAAG, відповідно до сфери їх діяльності. Стандарти ADA US DOT застосовуються особливо до засобів громадського транспорту. Стандарти ADA US DOJ застосовуються до всіх об'єктів, крім засобів громадського транспорту. У 2005 р. Рада з питань доступу США розробила Положення про

доступність пересування по загальних вулицях (PROWAG). Потім ці Положення були оновлені у 2011 та 2013 роках, але ще не прийняті офіційно. Положення PROWAG є головним керівництвом щодо доступності, пов'язаної з пересуванням.

2.2. Рівень штату

Діючий закон штату Орегон знаходяться у зводі переглянутих законів штату Орегон, Глава 267 «Транспортні райони», Глава 447 «Стандарти та характеристики доступу людей з інвалідністю» (розділи 447.210 до 447.310).

2.3. Рівень міста

Відповідно до Статті II ADA, політика міста Портленда передбачає, що жодна особа не може бути виключена з участі у суспільному житті, мати гірші вигоди або піддаватися дискримінації в будь-якій міській програмі, послугі чи діяльності через інвалідність. Щоб забезпечити доступ до міських програм, послуг та заходів, місто Портленд розумно забезпечує пересування людей з обмеженими можливостями.

Місто і політики PBOT

Політика щодо звукових світлофорів на пішохідних переходах, описана в 3.2 нижче

ADM-18.02 – Процедура розгляду скарг відповідно до статті VI Громадських прав

ADM-18.20 – Процедура розгляду скарг відповідно до статті II закону ADA
HRAR-2.01 Ініціатива «Рівні можливості найму на роботу» (EEO)

HRAR-2.02 Заборона домагань, дискримінації та помсти на робочому місці

HRAR-2.06 Розумне житло для людей з обмеженими можливостями
відповідно до стаття I

HRAR-3.01 Підбір персоналу

Політика 1.09 Інформаційна політика відповідно до Статті II і Статті VI

Політика 1.10 Конфіденційна та секретна інформація про персонал

2035 Повний план:

9.9 Транспортна система, доступна та дружня до літніх людей

9.19 Безпека та доступність пішоходів

9.21 Система доступності для велосипедів

9.25 Справедливість на дорожі

Рішення про згоду Центру освіти та захисту громадянських прав

Влітку 2016 року Центр освіти та захисту громадянських прав (CREEC) повідомив владу міста про відсутність адекватних з'їздів з бордюрів для пішоходів, які відповідають чинним федеральним законам про права інвалідів. Це повідомлення про намір подати позов було складено від імені трьох іменованих позивачів та кола осіб, які є мешканцями або гостями міста Портленд з обмеженими можливостями, включаючи, але не обмежуючись тими, хто користується інвалідним візком, скутером або іншими допоміжними пристроями (разом «Коло осіб»).

Восени 2016 року місто уклало угоду з позивачами та адвокатами для спільної роботи над усуненням звинувачень та покращенням доступності пересування по вулиці для пішоходів.

Рішення про згоду для цієї угоди можна отримати за посиланням нижче. Її головні елементи:

- Місто проводить огляд перехресть на ділянках міста з тротуарами (пішохідними доріжками) для виявлення та інвентаризації всіх з'їздів з бордюрів у всьому місті. На основі результатів цієї інвентаризації будуть визначені місця, де потрібно встановити з'їзди з бордюрів та бордюри, які потрібно відремонтувати для повної відповідності ADA.
- Місто встановить або відремонтує 1500 бордюрних пандусів протягом дванадцяти років, починаючи з 1 липня 2018 року.
- З'їзди з бордюрів будуть відремонтовані в рамках поточних проектів та у відповідності з пріоритетністю, визначеною на федеральному рівні.
- Міська програма щодо з'їздів з бордюрів також визначатиме з'їзди з бордюрів, які підлягатимуть ремонту.
- Оновлення Плану переходу PBOT PROW протягом трьох років з дати набрання чинності Рішення про згоду; до вересня 2021 року.
- Масштабна інформаційна робота населення, а також інших користувачів транспортної системи, які бажають висловити свою думку щодо угоди.

[Рішення про згоду](#)



3. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ПЕРЕШКОД

3.1 Самооцінювання РВОТ

Однією з обов'язкових вимог, передбачених Статтею II ADA, було проведення опитування з самооцінюванням, яке здійснювалось керівниками та персоналом РВОТ, робота яких передбачає постійне спілкування, залучення та надання послуг представникам громадськості. РВОТ продовжуватиме оцінювати свою діяльність та вносити відповідні корективи задля досягнення повної доступності. У відповідях опитування було встановлено, що програми та працівники РВОТ, як правило, враховують вимоги закону ADA. У відповідях також зазначається, що можуть зустрічатися прогалини в політиці та методах реалізації конкретних програм, що стосуються комунікації та надання працівниками послуг людям з обмеженими можливостями. Були розроблені та впроваджуються рекомендації у різних сферах життя. Як було зазначено вище, РВОТ продовжить виконувати самооцінювання та за потреби вносити коригування.

3.2 З'їзди з бордюрів

У рамках Рішення про згоду місто було зобов'язане провести огляд усіх перехресть на ділянках міста з тротуарами (пішохідними доріжками), щоб визначити кількість та типи наявних з'їздів з бордюрів, а також з'їздів та відповідних місць посадки, які були відсутніми або невідповідними. В ході опитування були зібрані дані про місця з наявними і відсутніми з'їздами з бордюрів. У місцях наявних з'їздів в ході опитування встановлювався тип, положення, нахил та розміри кожного з них. Детальна інформація про зібрані дані доступна в Рішенні про згоду, розділ V., пункт Б., підрозділ 2., с. і. - хv.

Результати опитування та всі зібрані дані будуть зафіксовані в електронному вигляді в базі даних GIS міста.

3.3 Світлофори для пішоходів

Світлофори для пішоходів є важливою частиною транспортної системи РВОТ. Світлофори для пішоходів можуть працювати автоматично або при натисканні кнопки на вимогу пішохода. Автоматичні світлофори для пішоходів синхронізуються зі світлофорами для транспорту, та визначають час, коли пішохід повинен йти або чекати. Світлофори, які спрацьовуються при натисканні кнопки на вимогу пішохода, переключають колір на «перехід дозволено», щоб пішоходи могли перейти дорогу. Деякі з них також подають звуковий сигнал. Можна подати запит на встановлення нових світлофорів для пішоходів, обладнаних звуковим сигналом. Працівники міста та спеціаліст з мобільності з Орегонської комісії для сліпих нададуть консультації особі, яка подає запит, щоб зрозуміти потреби пішохода.

Політика міста щодо оцінки цих запитів визначає:

- На перехресті повинен бути встановлений світлофор.
- Місце встановлення оцінюється на предмет безпеки, шуму та оточення мікрорайону.

Детальну інформацію про політику та процес виконання можна переглянути за цим посиланням:

[Світлофори для пішоходів зі звуковим сигналом | Світлофори | Місто Портленд, штат Орегон](#)

РВОТ додає та вдосконалює світлофори для пішоходів у рамках проектів, зокрема, встановлює світлофори зі звуковим сигналом у проектах, що модернізують або встановлюють нові світлофори. Після встановлення або модернізації світлофорів, будуть зібрані дані, щоб визначити, чи світлофори добре чутно.

3.4 Тротуари

Безперешкодне пересування пішоходів по зручних тротуарах є важливою частиною доступної транспортної системи. Відповідно до кодексу міста, власники нерухомості, в тому числі власники будинків, власники бізнесу, директори шкіл, інших великих установ та голови об'єднань співвласників будинків, несуть відповідальність за будівництво, утримання та ремонт

тротуарів, що примикають до їхніх будівель. За звичай вимога щодо побудови тротуарів у місцях, де їх немає або вони є невідповідними, виникає разом з розробленням проектів розвитку або перепланування міста. Однак статут та кодекс міста також надають місту повноваження вимагати будівництва та обслуговування тротуарів поза процесом забудови.

У відповідь на скарги інспектори PBOT оцінюють тротуари та повідомляють власника майна про необхідність ремонту тротуару. Якщо власник нерухомості не проводить своєчасного ремонту, PBOT наймає приватного підрядника для здійснення ремонту та виставляє рахунок власнику. Наразі власники нерухомості мають можливість фінансувати витрати на ремонт, виконаний у місті. Оцінюється можливість розробки програми активної інспекції тротуарів. Детальну інформацію про поточну програму щодо тротуарів можна переглянути за цим посиланням:

[Оприлюднена програма щодо обслуговування тротуарів](#)

Хоча будівництво та утримання тротуарів залишається зобов'язанням приватних установ, PBOT також вкладає інвестиції в будівництво тротуарів, особливо на вулицях з великою кількістю дефектів і обслуговують великий потік пішоходів. Тротуари також будуються за рахунок капітальних проектів PBOT та приватних проектів розвитку.

PedPDX — це генеральний план пересування пішоходів PBOT. Стратегія 8 PedPDX («Будівництво та утримання тротуарів без перешкод») визначає 14 дій для підтримки системи тротуарів з повною доступністю, в тому числі оцінку активної програми інспекції тротуарів. Детальніше з цими діями можна ознайомитися за посиланням:

[План PedPDX міста Портленд](#)

На бюджетний рік 2020-2021 рр. заплановано фінансування інвентаризації та обстеження стану тротуарів уздовж будівель та об'єктів, які належать до міста або є його власністю: [План транспортної системи \(TSP\) | Місто Портленд, Орегон](#)

3.5 Паркування

Доступність паркування по загальних вулицях

На вулицях міста по всьому Портленду передбачені доступні місця для паркування. Щоб збільшити доступність короткочасного паркування, місто прийняло нову політику щодо людей, які використовують державні картки

для паркування інвалідів. Програма збільшує площу для паркування для людей, які мають державні картки для паркування інвалідів, та додає зарезервовані місця для паркування людей, які мають такі картки, зокрема, деякі з них — спеціально для інвалідів-візочників.

PBOT розглядає запити власників нерухомості на доступність місць для паркування перед їхньою власністю. Конкретні процедури та політика, пов'язана з цими запитами, буде розроблена в рамках реалізації Плану переходу.

Карта доступних місць для паркування на загальних дорогах та в гаражах, які належать міста, знаходиться за цим посиланням: [Карта доступних місць для паркування](#)

Організація місць для паркування

PBOT володіє та/або керує організованими об'єктами для паркування в Портленді, насамперед у центрі міста. Ці об'єкти для паркування підпадають під дію Статті II ADA і повинні бути включені до плану переходу, однак цей План переходу зорієнтований насамперед на безперешкодне переміщення по загальних дорогах. У жовтні 2014 року PBOT підготувало план переходу будівель, включаючи об'єкти для паркування. Перешкоди, інвентарні описи та методи усунення перешкод в об'єктах для паркування PBOT включені до оновленого плану плану переходу відповідно до Статті II закону ADA у розділі 3.3 та 4.1.

Веб-сайт: [План переходу міста Портленд відповідно до Статті II закону ADA](#)

3.6 Транзитні зупинки

На міських вулицях, які перебувають під керівництвом PBOT, розміщені транзитні зупинки для автобусів, Мах та трамваїв. Якщо транзитні зупинки знаходяться в PROW, відповідальність за них несуть постачальники послуг переміщення. Щодо автобусів та Макс, ці транзитні зупинки знаходяться під відповідальністю Tri-Met. Як власник та керуючий трамвайним господарством Портленду, PBOT несе відповідальність за ці місця. Зручності та умови на транзитних зупинках пов'язані, насамперед, з укриттям, під'їздом, станом тротуару та наявністю вказівників. У місцях, де потрібно покращити доступність на автобусних зупинках та зупинках Мах, PBOT буде працювати з Tri-Met для виявлення необхідних покращень у PROW.

Необхідні покращення доступності на трамвайних зупинках будуть виявлені та включені до графіку ремонту в Плані переходу.



Люди, що користуються інвалідними візками, чекають на посадку в трамвай.

Інвентаризація трамвайних зупинок Портленду включена у Плані управління об'єктів пересування траймаями Портленду (ТАМ). Оцінка стану цих об'єктів оновлюється щороку. Є 66 відкритих зупинок та 2 додаткові зупинки, які розміщені в загальнодоступних місцях, які не належать PROW.



4. МЕТОДИ УСУНЕННЯ ПЕРЕШКОД

4.1 Реконструкція, внесення змін, технічне обслуговування та запити громади

PBOWT використовує кілька різних методів для встановлення та ремонту з'їздів з бордюрів, світлофорів для пішоходів, тротуарів та інших доступних елементів транспортної системи.

- **До проектів реконструкції** належать проекти нового будівництва та заплановані реконструкції. Цими проектами може вимагатися встановлення, заміна або оновлення доступних елементів у PBOWT.
- **Зміни** в PBOWT включають ремонт проектів та всі інші роботи, які можуть потребувати встановлення та фіксації доступних елементів.
- **Роботи з технічного обслуговування** в PBOWT можуть також передбачати проведенні робіт з ремонту або заміни невідповідних або відсутніх доступних елементів. Що стосується з'їздів з бордюрів, робочий план PBOWT з технічного обслуговування та експлуатації передбачає встановлення 700–1000 з'їздів з бордюрів щорічно. 700–1000 встановлень повторно зазначено у Плані управління тротуарами 2004 року.
- **Запити громади** можуть подаватися у різних формах, способи подачі визначені в Розділі 4.4 нижче. В результаті їх розгляду виконуються роботи для приведення доступних елементів транспортної системи у відповідність до закону ADA.

4.2 Робота інших установ у сфері безперешкодного переміщення по дорогах загального користування

Управління розвитку міста Портленд (BDS) надає дозволи на такі будівлі, як житлові, офісні, промислові та комерційні будівлі для покращення благоустрою громади. Серед загальнодоступних покращень — такі елементи доступності як тротуари, з'їзди та світлофори. Особи, які отримали дозвіл, повинні побудувати елементи відповідно до стандарту повної доступності.

4.3 З'їзди з бордюрів за запитом

У 1997 р. була розроблена програма подання запитів на встановлення з'їздів з бордюрів ADA для розгляду відповідних запитів членів громади про будівництво з'їздів з бордюрів на дорогах загального користування.

Перебудова та встановлення нових з'їздів з бордюрів за запитом — це один із способів, яким місто надає доступ людям з обмеженими фізичними можливостями або користуються інвалідними візками чи іншими пристроями для пересування.

Місця, щодо яких подано запити, оцінюються в порядку пріоритету відповідно до вказівок нижче:

- Запити, подані людьми з обмеженими можливостями або на їх користь.
- Запити, пов'язані з небезпекою або створенням небезпечних умов для людей з обмеженими можливостями.
- Місця з великою кількістю аварій за участю пішоходів із відсутніми або невідповідними бордюрами.
- Зони з великим потоком пішоходів.
- Місця з великою концентрацією людей з обмеженими можливостями.
- Місця, які заповнюють прогалини в пішохідній мережі для обслуговування ключових напрямків.

Для отримання додаткової інформації про цю програму перейдіть за цим посиланням: [Програма подання запитів на встановлення з'їздів з бордюрів ADA | Місто Портленд, Орегон](#)

4.4 Запити, проблеми та скарги громадськості, пов'язані з законом ADA

Окрім програми «З'їзди з бордюрів за запитом», у місті передбачено декілька способів подання запитів, проблем і скарг щодо доступності PROW та відповідності ADA.

823-SAFE

Члени громади можуть звернутися до міської влади щодо питань технічного обслуговування чи безпеки руху, зокрема вказівників, світлофорів, дорожнього покриття, тротуарів та вибоїн.

Зверніться на гарячу лінію з [Безпеки на транспорті та благоустрою району](#) за номером 503-823-SAFE (7233) або [подайте запит через мережу Інтернет](#). Проблеми можуть включати, але не обмежуються, проблемами, пов'язаними з пішохідними переходами, правильністю вказівників, видимістю, швидкістю та інтенсивністю руху.

PDX Reporter

PDX Reporter – це зручний спосіб взаємодії з міськими управліннями та повідомлення про проблеми, зокрема з технічного обслуговування в межах міста Портленд. Цей застосунок можна використовувати на будь-якому смартфоні, планшетному ПК або настільному комп'ютері, під'єднаному до мережі Інтернет.

Щоб скористатися застосунком, відвідайте веб-сайт www.pdxreporter.org та увійдіть у систему за допомогою свого облікового запису PortlandOregon.gov або облікового запису, який ви використовували в попередній версії програми. Вхід обов'язковий, однак реєстрація безкоштовна і відкрита для загального користування – всього лише скористайтеся посиланням «зареєструватися» на сторінці входу. Якщо зберегти застосунок на головному екрані, його можна використовувати так само, як і будь-який інший додаток на смартфоні чи планшеті. Додаткова інформація доступна на сторінці довідки в застосунку.

Подання скарги відповідно до Статті II закону ADA

Будь-яка особа, яка вважає, що вона стала об'єктом несправедливого поводження або дискримінації через обмежені можливості, може подати скаргу до керівника програми міста Портленд відповідно до Статті II. Цей процес поширюється на всі скарги, подані відповідно до Статті II закону ADA, що виникають через будь-які програми, послуги або діяльність міста Портленд або його субреципієнтів. Це адміністративний процес, який не передбачає компенсаційних або штрафних збитків.

Процеси діяльності, які відбуваються в місті, є загальнодоступними. Особа, яка подає скаргу до міської влади, може також подати скаргу до інших державних чи федеральних органів чи судів. Інші установи матимуть визначені терміни для подання скарг. Як правило, федеральні установи вимагають подання скарги по Статті II протягом 180 днів з дня дискримінації.

Більш детальна інформація про те, як подати скаргу по Статті II ADA, зокрема форма, яка для цього використовується, доступна за посиланням: [Подати скаргу | Місто Портланд, Орегон](#)

Доступні світлофори для пішоходів

Ця програма дозволяє громадськості залишати запит щодо доступності світлофорів для пішоходів. Див. розділ 3.3

4.5 Винятки ADA

Стаття 28, Розділ 35.150(a) Кодексу федеральних правил ADA (також відноситься до Правил ADA) передбачає, що державні установи будуть керувати своїми послугами, програмами та діями таким чином, щоб бути впевненими, що вони легкодоступні та можуть використовуватися використовуються людьми з інвалідністю. Правила ADA також передбачають деякі винятки:

Технічно нездійсненні

За деяких умов місто може бути обмеженим у своїх можливостях або зовсім не в змозі забезпечити абсолютно підходящі з'їзди з бордюрів, тротуари, світлофори для пішоходів чи інші елементи через існуючі фізичні обмеження чи обмеження на об'єкті. Наприклад, простір у верхній частині з'їзду перегороджується будівлею, або схил настільки стрімкий, що робить неможливим переміщення в обох напрямках з'їзду. За таких обставин, місто може визначити, що з'їзд з бордюра технічно нездійсненний або структурно недоцільний. PBOT біло прийнято адміністративне правило, яке регулює виконання такого оцінювання. Воно додається в Додатку 12.1.

Надмірне навантаження

У Правилах ADA також зазначено, що не можна вимагати від міста внесення змін, які суттєво змінюють характер послуги, програми чи діяльності або призведуть до надмірних фінансових чи адміністративних навантажень.

Незалежно від того, що саме є надмірним навантаженням, необхідно оцінити всі наявні ресурси, це повинен зробити керівник управління.

При визначенні того, чи зміна програми спричинить надмірне навантаження, слід враховувати наступні фактори: характер та вартість модифікації, фінансові ресурси міста, доступні для внесення змін, вплив, який витрати матимуть на задіяні частини міста та постійність змін, які впливають на об'єкт

Якщо зміна буде визначена як така, що спричиняє надмірне навантаження, місто визначає інші варіанти надання доступу до об'єктів чи послуг.

Програма доступності

Положення також визнає, що державна установа не зобов'язана робити кожен із своїх існуючих об'єктів доступним для використання людьми з обмеженими можливостями, доки програма в цілому є доступною.

Наприклад, рішення міста не встановлювати з'їзди з бордюрів у деяких місцях (або встановлювати їх з нижчим пріоритетом пізніше), якщо доступний інший шлях пересування без цих з'їздів.

4.6 Доступність веб-сайту

У 2017 році місто Портленд почало планувати заміну свого 15-річного веб-сайту. Команда з заміни веб-сайту Портленда, Орегон (POWR) протягом року співпрацювала з RBOT та іншими працівниками управління. Новий веб-сайт, запущений у червні 2020 року, простий у використанні для всіх членів громади та відповідає Правилам доступу до веб-контенту, WCAG 2.1 AA AA. Сайт є зручним та нейтральним, допоможе членам громади ефективно знайти те, що вони шукають.

Веб-сайт: [Місто Портленд, Орегон | Portland.gov](https://www.portland.gov)

4.7 Норми проектування та технічні характеристики

RBOT було розроблено технічні вказівки щодо технічних характеристик і плани щодо забезпечення проектування з'їздів з бордюрів, світлофорів на пішохідних переходах, місць паркування, тротуарів та інших доступних елементів на або уздовж PROW у відповідності до стандартів ADA. Головний посібник створений на основі Інструкції з уніфікування пристроїв контролю за рухом на дорозі (MUTCD), Федерального управління автомобільних доріг

(FHWA) та норм закону ADA 2010 року. Ці стандарти та детальну інформацію щодо проекту доступної транспортної системи можна знайти на веб-сторінці зі стандартними кресленнями та детальною інформацією PBOT та на сторінці ADA за цими посиланнями. Стандарти та технічні характеристики PBOT щодо деяких елементів перевищують мінімальні вимоги ADA.

Веб-сайт: [Стандартні креслення та детальна інформація | Місто Портленд, штат Орегон](#)

Веб-сайт: [Сторінка закону ADA | Для інженерів, підрядників та консультантів | Місто Портланд, штат Орегон](#)

4.8 Огляд політик, методів та процедур

У своїй роботі PBOT застосовує різні політики, процедури, постанови та кодекси. Нові чи змінені політики та процедури будуть переглянуті з метою забезпечення того, щоб усі програми PBOT підтримували повну доступність. Існуючі політики та процедури будуть переглянуті, щоб гарантувати, що кожна з них є повністю доступна.

4.9 Навчання

Управління PBOT пропонує для співробітників та консультантів семінар на тему з'їздів з бордюру відповідно до закону ADA з метою навчання та пояснення вимог до проектування та будівництва. Співробітники також відвідували навчання Департаменту транспорту штату Орегон (ODOT) де ознайомилися з найкращими методами проектування та перевірки з'їздів з бордюрів. PBOT також проводить обов'язкову професійну підготовку, яка забезпечує більш широку перспективу щодо транспортної справедливості для задоволення потреб усіх користувачів транспортної системи. Ці тренінги та інші, у відповідних випадках, розвиватимуться в майбутньому для надання актуального, відповідного вмісту персоналу та консультантам.



5. ІНШІ ПРОГРАМИ ТА ПЛАНИ ПІДВИЩЕННЯ ДОСТУПНОСТІ

PBOT прагне забезпечити повну доступність транспортної системи та своїх програм. Окрім графіка усунення бар'єрів в рамках цього Плану переходу, існує кілька інших міських програм та PBOT планів, які стосуються елементів доступності транспортної системи.

5.1 План переходу міста Портленд з доповненнями відповідно до Статті II закону ADA

Місто Портленд пропонує своїм жителям безліч різноманітних програм та послуг у різних об'єктах, а також в якості переваги для відвідувачів міста. До муніципальних споруд належать міські будівлі, громадські стоянки, а також об'єкти, які належать місту та знаходяться під управлінням приватних чи інших державних установ. Мабуть, межі відповідальності власників різних об'єктів не очевидні та не важливі для жителів та відвідувачів, однак для них важливий доступ до всіх міських об'єктів, програм та послуг. Завдяки унікальній діяльності різних управлінь, у місті існує кілька Планів переходу відповідно до Статті II закону ADA.

У листопаді 2014 року міська рада затвердила план переходу, який стосується більш широких та загальних елементів міських об'єктів. План переходу міста Портленд є результатом детальної оцінки всіх муніципальних закладів міста Портленд, у яких програми, заходи та послуги доступні для громадськості. Цей План переходу також включає об'єкти паркування, які безпосередньо стосуються доступу до транспорту.

Веб-сайт: [План переходу міста Портленд відповідно до Статті II закону ADA](#)

У серпні 2015 року міська рада схвалила оновлення об'єктів паркування відповідно до Плану переходу. Була проведена оцінка Портлендських парків та місць відпочинку (PP&R) в рамках Плану переходу, хоча через велику кількість (260) загальнодоступних паркових споруд проведення оцінки зайняло більше часу, ніж в інших установах, через що план було оновлено. Веб-сайт: [Оновлення паркових об'єктів у Плані переходу міста Портленд відповідно до Статті II закону ADA](#)

У грудні 2016 року міська рада затвердила оновлення місць виконавського мистецтва відповідно до базового Плану переходу. Місто володіє трьома Центрами виконавського мистецтва — Аудиторією Келлера, Концертним залом Арлена Шнітцера та Антуанетта Хетфілд Холл. Для забезпечення узгодженості зусиль на початку 2016 року на 5-ти об'єктах Портленда оцінка проводилася однією і тією ж командою консультантів з використанням однієї методики. Веб-сайт: [Оновлення Центрів виконавського мистецтва у Плані переходу міста Портленд відповідно до Статті II закону ADA](#)

Це оновлення Перехідного плану, орієнтованого на транспорт, має на меті забезпечити основу для постійного вдосконалення міських об'єктів для людей з обмеженими можливостями. Це живий документ, який регулярно оновлюється, оскільки деякі бар'єри усуваються, а під контролем або під владою міста з'являються нові об'єкти.

5.2 План PedPDX

PedPDX — це генеральний план пересування пішоходів в місті Портланд. У PedPDX місто стверджує, що піша ходьба є основним правом людини та найважливішим способом пересування. PedPDX гарантує, що піша ходьба є безпечною, доступною та приємною для всіх жителів та гостей міста Портленд, а пішоходи знаходяться на першому плані у міській політиці, інвестицій та проектів. Місто надає пріоритет покращенню тротуарів та пішохідних переходів, а також іншим інвестиціям, щоб зробити ходьбу безпечнішою та комфортнішою у всьому місті.

План визначає ключові стратегії та інструменти, щоб зробити Портленд чудовим пішохідним містом для всіх, включаючи людей з обмеженими можливостями. Серед стратегій, які найбільш безпосередньо підтримують

доступність, знаходиться усунення прогалів у пішохідній мережі, побудову та підтримання тротуарів без перешкод, а також роботу з забудовниками, мешканцями та власниками нерухомості з метою покращення пішохідних доріжок.

Веб-сайт: [Документи PedPDX | Місто Портленд, штат Орегон](#)

5.3 Програма вулиць мікрорайону

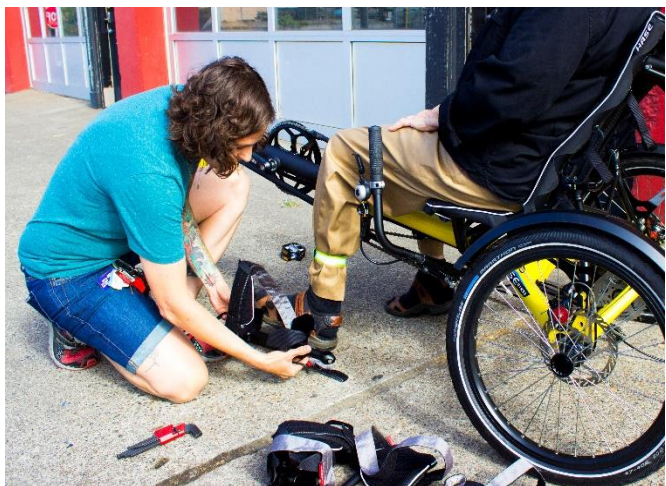
У Портленді менше 4% (50 миль із 1181) вулиць не облаштовано, їх вкривають бруд та гравій. Ще 17% (200 миль) вулиць вимагають покращення – є деякі дорожні покриття та/або тротуари, але не бордюри. Ці 250 миль недосконалих вулиць утрудняють безпечне та легке пересування людей. На основі громадського обговорення, була розроблена програма «Вулиці мікрорайону» для включення додаткових програмних елементів і подальшого подолання недостатньої інфраструктури вулиць міста.

Веб-сайт: [Програма Вулиці мікрорайону | Місто Портленд, штат Орегон](#)

5.4 Програма пересування на адаптованих велосипедах

Розпочавши пілотний проект навесні 2017 року і розвинувши його до стандартної програми RBOT, Портленд запропонує фізичне розміщення зі своєю системою обміну велосипедів BIKETOWN. Розроблена у партнерстві із зацікавленими сторонами громади — людьми з обмеженими можливостями — BIKETOWN є програмою прокату адаптованих велосипедів у Портленді. Її мета — збільшити доступ до велосипедів для людей з обмеженими можливостями. RBOT співпрацює з Kerr Bikes, щоб забезпечити велопарк у кількості 15 велосипедів, включаючи ручні велосипеди, велосипеди, тандеми та електричні адаптовані велосипеди. Основна увага зосереджена на прокаті велосипедів на короткі та середні відстані, від однієї до трьох годин. Програма адаптованих пасажирських перевезень BIKETOWN зростає з кожним роком.

Веб-сайт: <http://adaptivebiketown.com/>



5.5 Спільні вулиці

Періодично відбувається отримання додаткових прав на пересування, але PROW є постійним предметом попиту у більшості районів Портленда. Оскільки постійно з'являються нові види пересування та зростає конкуренція за використання PROW, PBOT усвідомлює необхідність безпечного та гнучкого користування ним. Багато міських програм, планів та проектів визначають спільні вуличні стратегії, пов'язані з їх конкретними зусиллями. Наприклад, RedPDX, Стратегія 5.2 містить розділ про спільні вулиці для пішоходів. Консультант надасть Управлінню досвід у розробці стратегій оцінки відповідних проектів вулиць. Завдяки теперішнім зусиллям та впродовж строку дії цього Плану переходу, PBOT розробляє політику та процедури, що застосовуватимуться до майбутніх проектів.

5.6 PDX WAV

Щоб покращити послуги на замовлення для людей, які користуються мобільними пристроями, PBOT розробив PDX WAV — програму, яка робить надійні, безпечні послуги з прокату автомобілів більш доступними.

На відміну від інших транспортних програм для людей з обмеженими можливостями, PDX WAV обслуговує клієнтів, яким у даний час потрібен автомобіль. Послуга на заповнення постачальників, включаючи таксі та компанії TNC (Uber та Lyft) у Портленді, повинна бути простою, безпечною та надійною. Не потрібно попередньо реєструватися на PDX WAV, також вам не доведеться їхати разом з чужими людьми.

Веб-сайт: [PDX WAV](#)

5.7 Безпечні маршрути до шкіл

Програма безпечних маршрутів PBOT до школи (SRTS) — це партнерство між містом Портленд, школами, мікрорайонами, громадськими організаціями та іншими установами, метою якої є щоб зробити прогулянки та велосипедні поїздки по околицях та до школи веселими, легкими, безпечними та корисними для здоров'я. Інженер з дорожнього руху SRTS цілий рік працює над поліпшенням вулиць, знаків та світлофорів навколо шкіл. Ці вдосконалення приносять користь не лише учням та їх сім'ям, серед яких можуть бути люди з обмеженими можливостями, а також громадам та мікрорайонам навколо шкіл.

Веб-сайт: [Безпечні маршрути до шкіл | Місто Портоленд, штат Орегон](#)



5.8 Транспортний гаманець

Транспортний гаманець — це сукупність пропусків і кредитів для використання у громадському транспорті, трамваях Streetcar, частині велосипедів та скутерів. Це ефективна, недорога стратегія для зменшення попиту на паркування та перевантаженості за рахунок збільшення переміщень громадським транспортом, а також на велосипедах, скутерах та пішки. Незважаючи на те, що ця програма спеціально розроблена для людей з обмеженими фізичними можливостями, вона доступна для всіх користувачів, роблячи переміщення по Портленді більш доступним.



6. ПРІОРИТЕТИ ТА ФІНАНСУВАННЯ

6.1 Критерії пріоритетності

З'їзди з бордюрів

Рішення про згоду CREEC наказує місту Портленд щорічно надавати перелік місць, у яких місто планує встановити доступні з'їзди з бордюрів протягом наступного календарного року.

Вказана нижче методологія визначення пріоритетів буде використовуватися для встановлення з'їздів з бордюрів, окрім встановлених або реконструйованих у зв'язку з новим будівництвом, включаючи капітальні проекти та приватну забудову.

Рішення про згоду CREEC визначає порядок, у якому місто повинно надавати пріоритети встановлення з'їздів з бордюрів, таким чином:

1. Установи органів влади, споруди, школи та парки (включаючи шляхи пересування пішоходів, що примикають до об'єктів, які належать місту або керуються ним, і шляхи пересування, що ведуть від них до входів до таких об'єктів);
2. Транспортні коридори;
3. Лікарні, медичні установи, заклади надання допомоги та інші подібні установи;
4. Місця громадського користування, такі як торгові райони та території розташування підприємств торгівлі ;
5. Об'єкти працевлаштування;
6. Житлові квартали.

PBOT буде щорічно вибирати місця для встановлення доступних з'їздів з бордюрів відповідно до запропонованої методології.

1. Складання карти урядових установ, закладів, шкіл та парків.

Місто розпочне роботи, починаючи з місць, які займають перше місце у пріоритеті Рішення про згоду CREEC, зокрема установ органів влади, споруд, шкіл та парків (включаючи шляхи пересування пішоходів, що примикають до об'єктів, які належать місту або керуються ним, і шляхи пересування, що ведуть від них до входів до таких об'єктів);

2. Визначення місць, де не вистачає з'їздів з бордюрів або вони потребують відновлення.

Місто порівнює місця розташування об'єктів, що знаходяться у «кроці 1», з інвентарним описом місць, де відсутні з'їзди, або де існуючий з'їзд не відповідає технічним вимогам. Шляхам пересування буде присвоєно пріоритет на встановленню з'їздів з бордюрів (в межах PROW, які ведуть до первинних входів до об'єктів).

3. Відповідність вимогам міста, політиці безпеки та безпеці пішоходів згідно пріоритетності пішохідної мережі PBOT .



Фото з'їздів з бордюрів у місті Портленд до і після встановлення.

Пріоритети пішохідної мережі безпосередньо відображають пріоритети пішохідних потреб. Громадські пріоритети, що стосуються безпеки («Вулиці, на яких пішоходи гинуть або отримують поранення») та справедливості («Ділянки, які обслуговують людей, які найбільше пересуваються пішки»), були накладені на Пріоритетну пішохідну мережу в рамках пріоритетності RedP. PBOT витратив два роки, співпрацюючи з громадою, щоб розробити RedPDX, для управління політикою та інвестиціями міста Портленд протягом

наступних 20 років. План присвоює кожній з вулиць у межах пішохідної класифікації кількість балів, які відображають рівень потоку пішоходів на цій вулиці. Такий орієнтований на попит підхід забезпечує пріоритетність впровадження покращень на вулицях, які забезпечують доступ до пішохідних місць, де попит найбільший.

4. Визначення накладання з місцями, які мають нижчий пріоритет CREEC

- Визначення пріоритетних місць, які надають доступ до інших ділянок з нижчим пріоритетом пріоритетом, визначеним у Рішенні про згоду CREEC, зокрема, у порядку, викладеному нижче:
- Транспортні коридори;
- Лікарні, медичні установи, заклади надання допомоги та інші подібні установи;
- Місця громадського користування, такі як торгові райони та території розташування підприємств торгівлі ;
- Об'єкти працевлаштування;
- Житлові квартали.

По мірі можливості, PBOT буде застосовувати цю саму стратегію пріоритетності щодо світлофорів для пішоходів, тротуарів, транзитних зупинок, місць паркування та інших елементів транспортної системи, коли вони встановлюються або відновлюються за межами капітальних проектів та приватних забудов.

6.2 Фінансування

Існує кілька способів виділення коштів для встановлення з'їздів з бордюрів, світлофорів для пішоходів, транзитних зупинок, доступних місць паркування, тротуарів та інших доступних елементів вздовж або в межах PROW та модифікацій політики, методів та процедур PBOT для забезпечення повної доступності. Розділи 4.0 та 5.0 визначають проекти та програми, які спрямовують фінансування на ці елементи в рамках своєї роботи.

В рамках Рішення про згоду CREEC управління PBOT взяло на себе зобов'язання відновлювати 1500 з'їздів з бордюрів на рік протягом 12 років до 2030 року. Це становить приблизно 14 мільйонів доларів США на рік на час дії угоди. Програма «З'їзди з бордюрів за запитом» є частиною цього зобов'язання в частині фінансування.

Проекти включатимуть фінансування пов'язаних та відповідних елементів доступності у межах цих проектів.

Всі проекти з реконструкції (CIP) та проекти технічного обслуговування фінансуватимуть доступні транспортні елементи, які повинні бути відновлені в рамках їхнього проекту.



7. ІНФОРМАЦІЙНА РОБОТА ТА ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ

7.1 Публічні заходи

Проект Плану переходу був опублікований влітку 2020 року. Він доступний на веб-сайті із посиланнями, надісланими зацікавленим сторонам, переліченим нижче. Друковані копії плану були надані організаціям та особам, визначеним у Додатку 12.3, та можуть бути надані за запитом усім зацікавленим особам.

У зв'язку з COVID-19 інформаційна робота діяльність здійснюватиметься через регулярно оновлювану онлайн-платформу, доступну для всіх. Будуть запропоновані інтерактивні зустрічі, які дозволять учасникам задавати питання співробітникам RBOT. Співробітники RBOT також пропонують організаціям презентації на їх прохання, надаючи ту саму інформацію, що і на веб-сайті та інтерактивних зустрічах, надаючи їм можливість брати участь у розробці певних елементів Плану переходу.

7.2 Публічні коментарі

Публічні коментарі заохочуються. На засіданнях та під час зустрічей публічні коментарі будуть записуватися. Онлайн-форма доступна до закінчення періоду публічної інформаційної роботи та залучення громадськості. Усі коментарі будуть розглянуті та враховані при розробці остаточного Плану переходу.

7.3 Зацікавлені сторони

RBOT повідомив про наявність проекту Плану переходу та можливостей залучення осіб та організацій, визначених у Додатку 12.3. Список зацікавлених сторін включає правозахисні організації, некомерційні

організації та державні установи, які обслуговують людей з обмеженими можливостями. До цього списку також входять організації, які займаються адвокатською діяльністю, неприбуткові організації та урядові установи, які обслуговують конкретні групи населення, серед яких є учасники або клієнти з обмеженими можливостями, які не можуть використовувати програми, пов'язані з інвалідністю.



8. ГРАФІК УСУНЕННЯ БАР'ЄРІВ

8.1 Початковий графік усунення бар'єрів

Перешкодами для програми повної доступності PBOТ можуть бути будівлі, з'їзди з бордюрів, світлофори для пішоходів, місця для паркування, тротуари, політики, методи та процедури. Будівництво бар'єрів заявлено у оновленому Перехідному плані міста відповідно до Статті II закону ADA міста Портленд, прийнятому міською радою міста Портленд у жовтні 2014 року.

Місто взяло на себе зобов'язання встановити або відремонтувати 18 000 бордюрів за 12 років, і розпочало цю роботу у 2018 році. Заплановані роботи поєднують запити членів громади, які є людьми з обмеженими можливостями, капітальні проекти, зміни для дотримання права на пересування (в тому числі, ремонт вулиць, обслуговування та приватна забудова).

Місто має намір щорічно переглядати та оцінювати План переходу, графік та програми ADA для PROW. Огляд та оцінка включатимуть такі завдання:

- Щорічне оновлення інформації про стан з'їздів з бордюрів після їх встановлення та відновлення.
- Щорічна оцінка прогресу та надання рекомендацій щодо оновлення графіків та планових документів у Плані переходу.
- Перегляд запитів на послуги та скарги, отримані протягом року, та оцінка прийняття рішень та зворотня реакція.
- Забезпечення щорічних оновлень вищезазначених оцінок для громадськості на загальнодоступному веб-сайті міста:

<http://www.portland.gov>

Для системних елементів, окрім з'їздів з бордюрів, політик, методів та процедур, які потребують оновлення чи розробки, графік в таблиці 8.1 демонструє план РВОТ щодо виявлення недоліків та внесення змін протягом 20-річного терміну існування Перехідного плану.

20-річний план переходу до усунення бар'єрів

Опис	Перше п'ятиліття <u>21-22</u>	Перше п'ятиліття <u>22-23</u>	Перше п'ятиліття <u>23-24</u>	Перше п'ятиліття <u>24-25</u>	Перше п'ятиліття <u>25-26</u>	Друге п'ятиліття <u>2026 - 2031</u>	Третє п'ятиліття <u>2031-2036</u>	Четверте п'ятиліття <u>2036 - 2041</u>
Інвентаризація з'їздів з бордюрів	25%	25%	5%	5%	5%	25%	10%	
Відновлення і встановлення з'їздів з бордюрів	1500	1500	1500	1500	1500	7500	750/*	*
Збір даних про стан світлофорів для пішоходів		10%	10%	20%	20%	40%		
Відновлення світлофорів для пішоходів		5%	5%	10%	10%	20%	25%	25%
Інвентаризація доступних місць для паркування	25%	25%	25%	25%				
Відновлення доступних місць для паркування					10%	30%	30%	30%
Визначення політики, яка потребує змін	100%							
Внесення змін у політику		25%	25%	25%	25%			
Інвентаризація транзитних зупинок		25%	25%	25%	25%			
Відновлення транзитних зупинок					10%	30%	30%	30%
Обладнання для тротуарів вздовж доріг, які належать місту		50%	50%					
Відновлення тротуарів вздовж доріг, які належать місту					25%	25%	25%	25%
Облаштування та відновлення удосконалених тротуарів		10%	10%	10%	10%	20%	20%	20%

*Цільовий прогрес буде переглянуто після виконання Рішення про згоду та проходження 5 років.

Таблиця 8.1 Ціль плану переходу для усунення бар'єрів

Якщо бар'єри не можуть бути усунені та/або до того, як вони будуть усунені за запропонованим графіком, РВОТ за запитом надасть проміжні засоби пересування.

8.2 Оновлення плану переходу

Оскільки бар'єри будуть усунені через виконання проектів, розвиток та зміни транспортної системи, щорічно Портлендській міській раді будуть надаватися звіти, а оновлення Плану переходу публікуватиметься не рідше, ніж кожні п'ять років.



9. ОСОБА, ВІДПОВІДАЛЬНА ЗА ПЛАН ПЕРЕХОДУ

Згідно вимог закону ADA при виконанні Плану переходу, місто призначило особу відповідальною за виконання цього Перехідного плану.

Координатор PBOT ADA

Ліза Б. Стрейдер (Lisa B. Strader)

Lisa.Strader@portlandoregon.org

503-823-5703

10. СЛОВНИК ТЕРМІНІВ ТА АБРЕВІАТУР

Доступність: відповідає чинним положенням Статті II Закону про американців з обмеженими фізичними можливостями (ADA) або будь-яким стандартам ADA, прийнятим Міністерством юстиції США та Міністерством транспорту США для реалізації права на пересування до дорогах загального користування.

Доступні елементи: Громадське право на з'їзди з тротуарів, тротуари, транзитні зупинки, місця паркування та світлофори для пішоходів, яке забезпечує транспортну систему, доступну для всіх користувачів.

Доступні світлофори для пішоходів (APS): Пристрій, який передає інформацію про фазу ПЕРЕХІД ДОЗВОЛЕНО у звуковому та вібротактичному форматах.

Закон про американців з обмеженими фізичними можливостями (ADA): Закон про американців з обмеженими можливостями; Законодавство про громадянські права, яке було прийняте в 1990 році та набуло чинності в липні 1992 року. Закон ADA встановлює проектні настанови щодо доступності громадських об'єктів, включаючи тротуари та дороги.

Акт про спеціальне обладнання для американців з обмеженими можливостями (ADAAG): Містить сфери застосування та технічні вимоги щодо доступності будівель та громадських об'єктів для осіб з обмеженими фізичними можливостями згідно із Законом про американців з обмеженими можливостями 1990 року.

Зміни: Внесення змін у об'єкт, що перебуває у загальнодоступному шляху пересування, який впливає на доступ пішоходів, потік пішоходів чи його використання.

Федеральна адміністрація автомобільних доріг (FHWA): відділення Міністерства транспорту Сполучених Штатів, яке здійснює управління Федеральною програмою автомобільних доріг, надаючи фінансову допомогу державам для будівництва та вдосконалення автомобільних доріг, міських і сільських доріг, мостів.

Посібник з уніфікування пристроїв контролю руху MUTCD: Національний стандарт для пристроїв контролю за рухом у Сполучених Штатах. Прийнятий

штатом Орегон. Цей посібник містить вказівки щодо розташування та висоти сигнальних кнопок.

ODOT – Департамент транспорту штату Орегон

PBOT — Транспортне управління Портленда

«Пішохідний об'єкт» або «Пішохідні об'єкти»: Будь-яка ділянка перехрестя або вулиці, яка передбачена для пішохідного пересування, та будь-яка пішохідна доріжка, перехрестя, бордюр, з'їзд з бордюра, алея, ділянка з правом пересування пішоходів, пішохідний переїзд, пішохідне перехрестя, або інша пішохідна доріжка або пішохідна дорога будь-якого типу, повністю або частково перебуває у власності, під контролем або в утриманні, або іншим чином під відповідальністю міста Портленд.

Мережа пріоритетних шляхів пересування пішоходів: Мережа вулиць та доріжок Портленда, які забезпечують важливі пішохідні сполучення з транзитними та іншими ключовими напрямками.

Світлофори для пішоходів: Пристрої, які використовуються на перехрестях для сповіщення пішоходів, коли безпечно переходити вулицю. Деякі, але не всі, подають і звукові сигнали.

Пішохідна доріжка: Тротуар або інша підготовлена зовнішня поверхня, яка передбачена для пішохідного пересування, яка повністю або частково перебуває у власності, під контролем або в утриманні, або іншим чином під відповідальністю міста Портленд.

PPP – Політика, планування і проекти

PROWAG: Аббревіатура для публічних Положення про доступність пересування по загальних вулицях; вказівки щодо доступності пересування, видані у 2005 р. Радою з питань доступності США. Ці вказівки стосуються практики проектування проїжджої частини дороги, з'їздів та місцевості з пішохідним доступом до доріжок та вулиць, включаючи пішохідні переходи, з'їзди з бордюрів, облаштування вулиць, світлофори для пішоходів, місця для паркування та інші компоненти для реалізації права на пересування по дорогах загального користування. Хоча вони ще не прийняті US DOJ та US DOT, вони використовуються в якості стандарту у багатьох юрисдикціях.

Дорога загального користування (PROW): Громадська земля або власність, як правило, на взаємопов'язаних дорогах, яка набувається для пересування або призначена для нього.

«Відновити» або «Відновлення»: Виправлення існуючого невідповідного з'їзду з бордюру, світлофора для пішоходів, тротуару чи іншого елемента для його відповідності стандартам ADA.

Розділ 504: Розділ Закону про реабілітацію, який забороняє дискримінацію за будь-якою програмою чи діяльністю, що проводиться федеральним урядом.

Рада з питань доступності США: Незалежне федеральне агентство, яке розробляє та підтримує критерії проектування будівель та інших покращень, транзитних транспортних засобів, телекомунікаційного обладнання та електронних та інформаційних технологій. Воно також застосовує стандарти доступності, які поширюються на об'єкти, що фінансуються федеральним урядом.

Міністерство юстиції США (DOJ): Міністерство юстиції США (DOJ) — це федеральний виконавчий орган влади Сполучених Штатів, який відповідає за дотримання законодавства та здійснення правосуддя.

11. РЕСУРСИ

11.1 Місто Портленд (як організація):

- З питань, проблем, скарг, розміщення, пов'язаних із працевлаштуванням (включаючи подачу резюме та найм):
 - Відділ кадрів 503-823-3572
- Щодо питань дискримінації поліції Портленда:
 - Незалежний оцінка роботи поліції 503-823-0146
- Щодо зв'язків з міською владою
 - Управління громадського та цивільного життя 503-823-4519
- Щодо питань бар'єрів в уряді
 - Управління справедливості та прав людини 503-823-4433
- Загальні скарги щодо послуг та діяльності міста:
 - Омбудсман, 503-823-0144
- Питання щодо будівельних норм та стандартів (для будівель, що не належать до міста Портленда, або для обслуговуваних будівель)
 - Лічильник ресурсів у Центрі послуг з розвитку: 503-823-7300
 - Забезпечення/порушення кодексу міста Портленд: 503-823-CODE (2633)
- Усі запити на доступність (житло, мовні послуги тощо) повинні бути зроблені безпосередньо тією особою, яка відповідає за конкретну програму, послугу чи діяльність (або управління).
 - Для отримання інформації із загального довідкового бюро зателефонуйте до Інформаційного бюро міста 503-823-4000
- Стаття VI Громадські права: 503-823-2595

- Стаття II закону ADA: 503-823-2709
- Мовні послуги: 503-823-4432
- Подання запиту щодо розміщення або звернення до координатора ADA
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/66525?a=454403>
- Звернення в Управління з громадських прав відповідно до Статті VI
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/67053>

11.2 Ресурси району Портленд:

- Tri-Met
 - Директор з питань соціокультурного різноманіття та справедливості: 503-962-2217
 - Загальні питання: 503-238-RIDE (7433)
- Округ Малтнома
 - Адміністратор громадських прав округу: 503-988-4201
 - Довідкова лінія з питань старіння та інвалідності (ADRC): 503-988-3646
- Округ Клакамас
 - Лінія з питань старіння та інвалідності (ADRC): 503-650-5622
- Округ Вашингтон
 - Центр старіння та інвалідності (ADRC): 503-673-2372
- Independent Living Resources
 - (503) 232-7411
 - www.ilr.org

11.3 Ресурси штату Орегон

- Центр NW ADA
 - 800-949-4232 або 425-233-8913

- Департамент громадських прав, Управління праці та промисловості штату Орегон
 - Технічна підтримка: 971-673-0764
 - Лінія PDX: 971-673-0764
- Департамент будівельних стандартів штату Орегон
 - 503-378-4133
- Центр старіння та інвалідності штату Орегон
 - Рівень штату: 1-855-ORE-ADRC (673-2372)
 - Округ Малтнома: 503-988-3646

11.4 Федеральні ресурси

- Департамент громадських прав, Міністерство юстиції США (DOJ): 202-514-4609
- Департамент громадських прав, лінія для скарг: 888-736-5551 або 202-514-3847
- Гаряча лінія з питань громадських прав стаття VI, Міністерство юстиції: 1-888-848-5306
- Інформаційна лінія по закону ADA (національна) 800-514-0301
- Рада з питань доступності: 800-872-2253 або 202-272-0080

12. ДОДАТКИ

12.1 Директива інженера міста про технічну недоцільність



ТРАНСПОРТНЕ УПРАВЛІННЯ ПОРТЛЕНДА

1120 SW Fifth Avenue, Suite 800 Portland, OR 97204

503.823.5185

Факс 503.823.7576

Тел. 503.823.6868

www.portlandoregon.gov/transportation

Хлоя Еудалі (Chloe Eudaly) Спеціальний уповноважений Кріс Уорнер (Chris Warner) Тимчасовий директор

ДИРЕКТИВА ІНЖЕНЕРА МІСТА

Номер	Заміняє ST	Діє з	Діє до
ST 002-02	002-01	21 лютого 2019	
Предмет		Видавець	
Критерії проектів з'їздів з бордюрів міста Портленд відповідно до Статті II закону ADA З'їзди з бордюрів на або вздовж доріг ODOT Критерії для одинарних діагональних/подвійних з'їздів з бордюрів Огляд та затвердження технічної нездійсненності		!}: Стів Таунсен (Steve Townsend), P.E., інженер міста -----/	

ЦІЛЬ:

Забезпечити роз'яснення та вказівки щодо (а) затвердження відхилень від критеріїв щодо з'їздів з бордюрів відповідно до закону ADA міста Портленда, наданих на бланку проекту з'їзду з бордюру ADA; (б) вимоги ODOT до з'їздів з бордюрів, побудованих на або уздовж доріг ODOT; (в) критерії затвердження одинарного діагонального з'їзду з бордюра замість подвійного з'їзду; (г) технічний огляд та затвердження технічної нездійсненності.

ДИРЕКТИВА:

Критерії проектів з'їздів з бордюрів міста Портленд відповідно до Статті II закону ADA

Критерії проектів з'їздів з бордюрів міста Портленд надані на бланку проекту з'їзду з бордюра ADA PBOT.

Для відхилення від цих критеріїв потрібне письмове обґрунтування та затвердження технічним консультантом PBOT ADA, як показано на бланку проекту з'їзду з бордюру ADA.

З'їзди з бордюрів на або вздовж доріг ODOT

Вимоги ODOT застосовуються до проектів з'їздів з бордюрів, запропонованих для встановлення на або уздовж доріг ODOT. Зокрема, отримуйте огляди та затвердження ODOT та використовуйте форми ODOT та проекти винятків. Додатково використовуйте форми огляду з'їздів з бордюрів ODOT для з'їздів з бордюрів, побудованих на або уздовж доріг ODOT.

Одинарний діагональний з'їзд замість подвійних з'їздів — це відхилення від критеріїв до з'їздів з бордюрів ADA у місті Портленд

Побажання міста — побудувати два одинарних з'їзди, а не одинарний діагональний. Однак FHWA передбачає різні типи та конфігурації з'їздів з бордюрів. Див. https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalk2/pdf/08chapter7.pdf.



Побудова одинарного діагонального з'їзду з бордюру замість подвійного з'їзду є відхиленням від критеріїв міста та вимагає затвердження технічного радника PBOT ADA. Коли пропонується одинарний діагональний з'їзд, інженер надає письмове обґрунтування на бланку проекту з'їзду з бордюру ADA у вікні «Місце для додаткових коментарів». Після перегляду та узгодження технічний радник ADA затверджує та підписує бланк проекту з'їзду з бордюру ADA.

У випадку, коли для побудови подвійного з'їзду необхідне додаткове право на пересування, місто спочатку спробує придбати вказане право на пересування, за умови, що на додатковій ділянці не знаходиться яка-небудь конструкція (наприклад, будівлі). Однак якщо придбання додаткового права на пересування не є життєво необхідним, допустимий інший тип конфігурації з'їзду з бордюру, який вписується в існуючу дорогу.

У рідкісних випадках, коли неможливо побудувати навіть одинарних з'їзд у межах дороги загального користування, перехід у цьому місці може бути закритим за повноваженням міського інженера з дорожнього руху. Кодекс міста Портленд 16.10.200 Обов'язки інженера міста з дорожнього руху.

Огляд та затвердження технічної нездійсненності

Працюючи над проектом, державне агентство повинно максимально включити стандарти доступності ADA. 28 CFR §35.151(b). Здійсненність, що передбачається цим стандартом, є лише фізичною можливістю. Державне агентство звільняється від дотримання стандартів ADA в рідкісних випадках, коли умови фізичного рельєфу місцевості або об'єкта обмежують будівництво або зміну відповідно до стандарту. Вказівки щодо доступності ADA 4.1.6(1)(j). Вартість не є фактором для неможливості дотримання стандартів у максимально можливій мірі. Посібник з технічної допомоги відповідно до статті II закону ADA DOJ, § II-6.3200(3)-(4), 1993.

Для документального оформлення рішення застосовується бланк проекту з'їзду з бордюру, який дозволяє Місту пояснити рішення технічної нездійсненності. Технічний радник PBOT ADA співпрацюватиме з вами, щоб визначити, чи відповідає конкретна ситуація стандарту технічної нездійсненності, та допоможе у наданні письмових обґрунтувань, необхідних для підтвердження цього рішення. Винятки через технічну неможливість вимагають письмового обґрунтування та затвердження технічним радником ADA.

Міський інженер призначає технічних радників ADA. У PBOT є п'ять технічних радників ADA:

Чон Вонг (Chon Wong), Р.Е., Джімі Джо (Jimi Joe), Р.Е., Рафаель Хау (Raphael Haou), Р.Е., Кріс Бір (Chris Wier), Р.Е. і Єва Хантінгер (Eva Huntsinger), JD, Р.Е.

Бланк проекту з'їзду з бордюру ADA розміщений на веб-сайті PBOT за адресою:

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

Для отримання додаткової інформації зверніться до технічного радника PBOT ADA.

12.2 Політика міста Портленд щодо винятків через технічну нездійсненність та історичну значимість

ЗАКОН ПРО АМЕРИКАНЦІВ З ОБМЕЖЕНИМИ ФІЗИЧНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ СТАТТЯ II ПРОЦЕДУРА ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИНЯТКІВ ЧЕРЕЗ ТЕХНІЧНУ НЕЗДІЙСНЕННІСТЬ ТА ІСТОРИЧНУ ЗНАЧИМІСТЬ
Адміністративно-правова норма, прийнята директором Управління справедливості та прав людини відповідно до повноважень

Місто Портленд повинне відповідати Статті II Закону про американців з обмеженими можливостями (ADA). Закон ADA дозволяє державним структурам робити винятки з повного та суворого дотримання вимог щодо доступності до існуючих будівель чи споруд. Це адміністративне правило встановлює обов'язки та процеси у місті Портленд щодо документування та затвердження винятків ADA у таких змінах.

Винятки, описані в цьому адміністративному праві, включають технічну нездійсненність та історичну значимість.

Міське бюро проектів, яке визначає необхідність винятку з дотримання вимог ADA для усунення бар'єрів, надає документацію керівнику програми відповідно до Статті II закону ADA в Управління справедливості та прав людини (OEHR) з наступним описом:

Обґрунтування запиту на виняток для визначених елементів (-ів) або ознак змін, виходячи з технічної нездійсненності або історичної значимості.

Зусилля, докладені бюро для досягнення відповідності проекту закону ADA в максимально можливій мірі. Сюди належать ті кроки, які бюро вжило в рамках мінімальних законодавчих вимог для усунення потенційних обмежень доступності, включаючи доступні альтернативи та/або еквівалентне зняття обмежень.

Менеджер програми статті II закону ADA може:

- Подати запит на додаткову документацію або допоміжну інформацію;
- Рекомендувати альтернативи, які могли б краще відповідати вимогам статті II закону ADA;
- Подавати запит на зустріч для обговорення;
- Визначати документацію недостатньою;
- Погоджуватись із запитом на виняток із коментарями або без них.

Критерії та документація

Технічна нездійсненність

Виняток щодо відповідності проекту може бути затверджений для визначеного елемента чи ознаки в існуючій будівлі або споруді на підставі того, що зміни є надто складними через один або декілька наступних критеріїв.

Існуючі умови потребують видалення або зміни несучого елемента, який є важливою частиною несучої конструкції.

Інші існуючі фізичні обмеження або обмеження об'єкту, які унеможливають внесення модифікацій, які повністю відповідають мінімальним вимогам.

Інші існуючі фізичні обмеження або обмеження об'єкту, які забороняють додавати ознаки, елементи чи місця, які повністю відповідають мінімальним вимогам.

Супровідна документація повинна визначати кроки, які були вжиті або запропоновані, для дотримання або застосування закону ADA в максимально можливій мірі.

Історична значимість

Міське управління може визнати історичне місце, будівлю чи споруду як виняток, якщо дотримання закону ADA може мати загрозливий або нищівний вплив на історичне значення будівлі чи споруди.

Відповідно до цього адміністративного правила офіційно визнана історична будівля або споруда визначається як будівля або споруда, яка відповідає одному або декільком із наведених нижче критеріїв.

Занесена до Національного реєстру історичних місць або як історична пам'ятка в Національному реєстрі історичних районів;
Сертифікована як історичне майно посадовою особою штату з питань збереження історичної спадщини відповідно до глави 358 ORS;
Визнана місцевим або портлендським пам'ятником старовини відповідно до Кодексу міста Портленд, Статті 33, або як історична пам'ятка на заповідній території.

До необхідної документації, яка обґрунтовує виняток, міське управління має додавати документацію про історичне значення будівлі чи об'єкту та ознаки, які мають історичну цінність, а також документацію щодо того, як зміни можуть загрожувати, знижувати цінність чи знищувати історично значущі ознаки та/або елементи, описані в списку історичних пам'яток або в описі історичних об'єктів міста, штату чи федерації.

Супровідна документація повинна визначати кроки, які були вжиті або запропоновані, для дотримання або застосування закону ADA в максимально можливій мірі без загрози чи руйнування історичного значення будівлі чи споруди. Особа, яка приймає остаточні рішення, керівник програми по Статті II закону ADA та проектне бюро повинні спільно забезпечити, щоб внесення змін гарантувало максимально можливий рівень доступності, а невідповідність стандартам проектування закону ADA повністю обґрунтована і підтверджена відповідною документацією. Міські проектні бюро відповідають за складання своєчасної, точної та повної документації для запитів на винятки. Керівник програми по Статті II закону ADA несе відповідальність за перегляд запитів та супровідної документації та надання її особі, яка приймає остаточні рішення. Якщо інше не вказано уповноваженою відповідальною особою, директор Бюро несе відповідальність за остаточний розгляд та затвердження будь-яких запитів на винятки. Право затвердження може бути письмово делеговане керівнику вищого рівня.

На всіх етапах процесу обробки запиту рекомендується проводити консультації з міською прокуратурою та/або технічними експертами з питань проекту доступності відповідно до закону ADA. Остаточне затвердження зберігається у файлі проекту, а копія надається керівнику програми по Статті II закону ADA.

12.3 Список зацікавлених сторін у Плані переходу відповідно до закону ADA

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