PROIECT
ADA Titlul II Planul de tranziție actualizat pentru căile publice de acces

---

Biroul de Transport Portland
Orașul Portland

PROIECT

August 2020

PBOT
PORTLAND BUREAU OF TRANSPORTATION

This page intentionally left blank.

CUPRINS

1. INTRODUCERE ȘI PREZENTARE GENERALĂ 4
1.1 Scopuri și obiective 5
1.2 Angajamentul pentru echitate 6
1.3 Istoria și eforturile privind ADA Titlul II în orașul Portland 7
1.3 Dizabilitatea în Portland 9
3. CERINȚELE LEGALE 10
2.1. Federale 10
2.2. Stat 11
2.3. Oraș 11
3. IDENTIFICAREA BARIERELOR 13
3.1 Autoevaluarea PBOT 13
3.2 Rampe de bordură 13
3.3 Semnalizările pietonale 14
3.4 Trotuare 14
3.5 Parcare 15
3.6 Stații de tranzit 16
4. METODE DE ÎNDEPĂRTARE A BARIERELOR 17
4.1 Îmbunătățiri importante, modificări, întreținere și solicitări comunitare 17
4.2 Lucrări prestate de alții pe căile publice de acces ale orașului 18
4.3 Rampe de bordură la cerere 18
4.4 Cereri, probleme și reclamații din cadrul comunității ADA 18
4.5 Excepțiile ADA 20
4.6 Accesibilitate la site-ul web 21
4.7 Standarde și specificații de proiectare 21
4.8 Evaluarea politicilor, practicilor și procedurilor 21
4.9 Instructajul 22
5. ALTE PROGRAME ȘI PLANURI CARE ÎMBUNĂTĂȚESC ACCESIBILITATEA 23
5.1 Planul de tranziție ADA Titlul II al orașului Portland și suplimente 23
5.2 Planul PedPDX 24
5.3 Programul străzilor de cartier 25
5.4 Programul de biciclete adaptabile 25
5.5 Străzi comune 26
5.6 PDX WAV 26
5.7 Trasee sigure la școală 27
5.8 Portofelul pentru transport 27
6. PRIORITĂȚI ȘI FINANȚARE 28
6.1 Criterii de prioritate 28
6.2 Finanțarea 30
7. CONTACTUL CU PUBLICUL ȘI IMPLICAREA 31
7.1 Evenimente publice 31
7.2 Comentarii publice 31
7.3 Părțile interesate 31
8. PLANUL PENTRU ÎNDEPĂRTAREA BARIERELOR 32
8.1 Programul inițial pentru îndepărtarea barierelor 32
8.2 Actualizările Planului de tranziție 34
9. PERSOANA RESPONSABILĂ PENTRU PLANUL DE TRANZIȚIE 35
10. Glosar de termeni și prescurtări 36

11. RESURSE 39
11.1 Orașul Portland (ca organizație): 39
11.2 Resurse în zona Portland: 40
11.3 Resurse în Oregon 40
11.4 Resurse federale 41
12. ANEXE 42
12.1 Directiva Inginerului civic privind nefezabilitatea tehnică 43
12.2 Politica de excepții a Orașului Portland pentru nefezabilitate tehnică și semnificație istorică 45
12.3 Lista părților implicate public în Planul de tranziție ADA 47

1. INTRODUCERE ȘI PREZENTARE GENERALĂ

Orașul Portland (the City) și Biroul de transport al orașului Portland (The Bureau of Transportation) (PBOT) sunt dedicate să ofere comunității servicii accesibile. Necesitățile persoanelor cu dizabilități reprezintă un criteriu principal în îmbunătățirea căilor de acces și a prestării serviciilor PBOT.

Declarația de misiune a PBOT

Biroul de transport este un partener al comunității în conturarea unui oraș locuibil. Planificăm, construim, administrăm și întreținem un sistem de transport eficient și sigur care permite accesul și mobilitatea persoanelor și întreprinderilor. Menținem Portland-ul în mișcare."

Valorile PBOT sunt siguranța, inovația, echitatea, transparența, respectul și inclusivitatea.
Planul de tranziție actualizat ADA Titlul II privind căile publice de acces al PBOT (Planul de tranziție) înlocuiește planul din 1996 și satisface condițiile prevăzute în Titlul II al Legii pentru Americanii cu Dizabilități (ADA). ADA prevede că o entitate publică trebuie să-și modifice, în mod rezonabil, programele, politicile, practicile, procedurile și infrastructura pentru a evita discriminarea persoanelor cu dizabilități.

Toate planurile de tranziție trebuie să includă următoarele aspecte:

- Să identifice obstacolele din căile publice de acces care creează bariere pentru persoanele cu dizabilități.
- Să identifice limitele la accesul deplin al programului, inclusiv evaluarea politicilor, practicilor și procedurilor care limitează accesul total.
- Să descrie metodele de îndepărtare a barierelor identificate și modul de a le face accesibile, inclusiv stabilirea priorităților și a finanțării.
- Să creeze un program de îndepărtare a barierelor din căile publice de acces și a barierelor la alte programe.
- Să ofere și să permită evaluarea și comentariile publice referitoare la planul de tranziție.

- Să identifice și să pună la dispoziția publicului, persoana responsabilă cu implementarea planului de tranziție.
- Să stabilească și să mențină o procedură eficientă de a adresa problemele și/sau reclamațiile publicului.

Planul de tranziție va oferi un cadru pentru îmbunătățirea continuă a căilor publice de acces (Public Right of Way) (PROW) și a altor programe PBOT pentru persoanele cu dizabilități. Acesta este un document viu, destinat actualizării periodice pe măsură ce se îndepărtează barierele și Orașul și PBOT inițiază noi planuri și modificări.

1.1 Scopuri și obiective

Cele trei obiective centrale din cadrul Planului strategic PBOT 2019-2022 sunt:

1) siguranța
2) mobilitatea persoanelor și bunurilor, și
3) gestionarea activelor.

Principalul obiectiv al Planului de tranziție actualizat al PBOT este acela de a oferi persoanelor cu dizabilități accesul deplin la program. Obiectivele Planului strategic sunt cuprinse în acest obiectiv al Planului de tranziție. Un sistem de transport complet accesibil este sigur, permite tuturor să-l folosească și este construit și întreținut în mod corespunzător. Acest Plan de tranziție oferă PBOT informații specifice despre PROW și barierele programului, identificând pașii pentru eliminarea acestora.
Prin autoevaluarea din cadrul procesului, PBOT își evaluează programele, serviciile și activitățile oferite publicului, inclusiv o evaluare a politicilor și procedurilor care le influențează și le mențin. Autoevaluarea va ajuta modul în care PBOT oferă aceste servicii persoanelor cu dizabilități și identifică lacunele.

Planul de tranziție se bazează pe lucrările de autoevaluare și identifică barierele fizice din PROW, furnizează metodele și elaborează un program de îndepărtare a acestor bariere.

De asemenea, Planul de tranziție identifică persoana din cadrul PBOT responsabilă pentru Planul de tranziție, ceea ce include menținerea, implementarea și actualizarea planului, precum și rolul de punct de contact cu publicul și o resursă pentru personalul intern al biroului.

În cele din urmă, Planul de tranziție oferă informații privind eforturile PBOT de a accepta și adresa reclamațiile din partea comunității, referitoare la probleme sau nemulțumiri legate de ADA.

1.2 Angajamentul pentru echitate

Orașul Portland se angajează să crească diversitatea, să promoveze echitatea și să favorizeze includerea în tot ceea ce facem. Echitatea, așa cum este definită de Planul Portland din 2012, există atunci când toți au acces la oportunitățile necesare pentru a-și satisface nevoile esențiale, a-și promova starea de bine și a-și atinge potențialul maxim. Împărtășim o soartă comună ca indivizi în cadrul unei comunități și comunități în cadrul societății. Toate comunitățile au nevoie de capacitatea de a-și modela propriul prezent și viitor. Echitatea reprezintă atât instrumentul pentru crearea unor comunități sănătoase, cât și un obiectiv benefic pentru noi toți. Mai simplu spus - echitatea se realizează atunci când identitatea persoanei nu poate prezice rezultatul final.

În plus, în 2015, Orașul Portland a adoptat obiective și strategii de echitate rasială pentru tot orașul, după cum urmează:

Obiectivul de echitate rasială la nivelul orașului.

1. Vom pune capăt disparităților rasiale din cadrul administrației orașului, așa încât să existe echitate la angajare și promovare la locul de muncă, oportunități mai mari la contracte și servicii echitabile pentru toți locuitorii.
2. Vom consolida informarea, implicarea publică și accesul la serviciile orașului pentru comunitățile de culoare și cele de imigranți și refugiați și vom sprijini sau schimba serviciile existente folosind cele mai bune practici de echitate rasială.
3. Vom colabora cu comunitățile și instituțiile pentru a elimina inechitatea rasială în toate sectoarele administrației, inclusiv educație, justiție penală, justiție de mediu, sănătate, locuințe, transport și succes economic.

Strategiile de echitate la nivelul orașului

1. Utilizarea unui cadru de echitate rasială
2. Construirea capacității organizaționale
3. Implementarea unei prisme de echitate rasială
4. A pune accentul pe date
5. Colaborarea cu alte instituții și comunități
6. Acționarea urgentă și cu responsabilitate

Deciziile de planificare a transportului au, deseori, un impact semnificativ asupra echității și, de aceea, preocupările legate de echitate sunt prioritare în activitatea PBOT. La PBOT, am creat mai multe inițiative pentru promovarea acestor obiective și strategii de echitate, inclusiv:

- Am introdus programul de Echitate și Includere în Biroul directorului și am creat mai multe funcții în cadrul organizației al căror unic scop este cel de a conduce implementarea obiectivelor și strategiilor de echitate, inclusiv o funcție de coordonator al tranziției ADA pentru căile publice de acces.

- Am dezvoltat un Plan de echitate rasială pe cinci ani și am integrat concentrarea pe justiția transportului în cadrul Planului strategic pe trei ani al organizațiilor

- Am incorporat repere de echitate specifice pentru a evalua deficiențele din sistemul de transport Portland, a da prioritate investițiilor de capital și proiecte de siguranță, a consolida parteneriatele cu comunitatea și a evalua rezultatele programelor și serviciilor.

Dizabilitatea este o prioritate majoră în cadrul activității noastre de echitate și includere, dar acest Plan de tranziție ADA actualizat va reîmprospăta planul nostru de lucru privind accesul persoanelor cu dizabilități la nivelul întregii organizații.

1.3 Istoria și eforturile privind ADA Titlul II în orașul Portland

5 februarie 1992 – Consiliul Local a adoptat în unanimitate Rezoluția 34945, care afirma că toate programele, serviciile și activitățile oferite de oraș sunt accesibile persoanelor cu dizabilități. Rezoluția afirma că persoanele cu dizabilități nu au voie să fie discriminate când își desfășoară activitatea salarială pentru Oraș.

5 mai 1993 – Consiliul local a adoptat Rezoluția 35135, care afirma politica de a oferi acces la programele, activitățile și serviciile Orașului prin aprobarea unui Plan de tranziție.

4 octombrie 1996 - Orașul Portland și-a actualizat Planul de tranziție ADA.
17 octombrie 2001 - Consiliul local a adoptat Rezoluția 36035, prin care s-au stabilit Principiile directoare pentru dezvoltarea diversității/acțiunii afirmative și Planul strategic de dezvoltare. Planul strategic de dezvoltare a necesitat un Comitet de coordonare ADA care să stabilească un comitet la nivelul orașului pentru coordonarea inițiativei și instructajului ADA. În prezent, coordonatorul de

politici ADA Titlul II administrează un grup de reprezentanți ADA Titlul II la nivelul orașului.

25 mai 2006 - Primarul de atunci, Tom Potter, a adresat o scrisoare către toți directorii Biroului care contura o Politică de accesibilitate a programului pentru se asigura respectarea Titlului II al ADA și a se furniza un sistem care să ofere acomodările solicitate de către persoanele cu dizabilități.

19 iunie 2013 – Orașul Portland a adoptat Planul pentru drepturi civile Titlul VI cu angajamentul de a asigura accesibilitatea tuturor persoanelor la programele, serviciile și activitățile orașului.

Iulie 2014 – Programele pentru drepturi civile Titlul VI și ADA Titlul II au fost transferate la Oficiul pentru Echitate și Drepturi Umane.

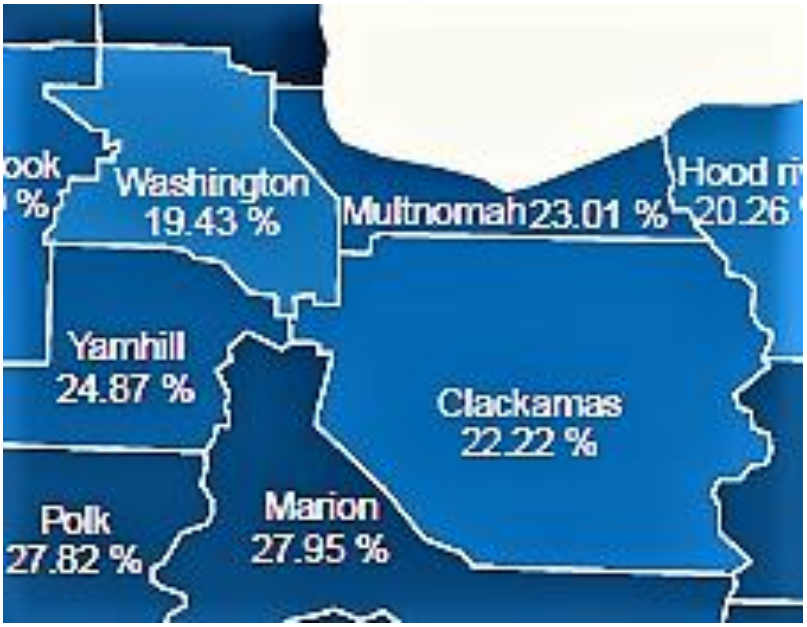
Noiembrie 2014 – Consiliul local a acceptat Planul de tranziție actualizat ADA Titlul II al orașului Portland. Acest Plan de tranziție a inclus toate unitățile deținute, administrate sau operate de către Orașul Portland.

August 2015 – Biroul pentru Parcuri și Agrement Portland (Portland Parks and Recreation) și-a finalizat Amendamentul la Planul de tranziție ADA al Orașului Portland.

Februarie 2016 - PBOT a finalizat un Raport privind Efortul Strategic al Planului de tranziție ADA pentru PROW.

1.3 Dizabilitatea în Portland

Conform datelor din Sistemul de supraveghere a factorilor de risc comportamental (BRFSS), 23% dintre persoanele care locuiesc în comitatul Multnomah au o dizabilitate. În comitatul Clackamas, 22% dintre persoane au o dizabilitate și în comitatul Washington, 19% au o dizabilitate.
Această hartă cu date din Sistemul de supraveghere a factorilor de risc comportamental (BRFSS) 2013-2015 întocmită de Oregon Health and Sciences University (OHSU) prezintă statisticile pe comitate.



Conform datelor estimate pe 5 ani din Sondajul Comunităților Americane 2013-2018 (American Community Survey) (ACS), procentul populației care raportează că are o dizabilitate crește odată cu vârsta. Tipurile de dizabilitate includ mobilitate, auz, vedere, abilitate cognitivă, îngrijire de sine și viață independentă. Dintre locuitorii din Portland cu vârsta între 5 și 17 ani, 6,3% au o dizabilitate. Cei în vârstă de 75 de ani și mai mult raportează o rată a dizabilității de 53,5%.

3.CERINȚELE LEGALE

Cerințele legale la nivel federal, statal și local identifică dacă politicile, practicile, procedurile, prioritățile și strategiile de finanțare sunt aliniate cu reglementările. PBOT respectă aceste cerințe legale în cadrul planurilor, programelor, politicilor, practicilor și activităților sale.

2.1. Federale

Secțiunea 504 din Legea Reabilitării din 1973 [29 U.S.C. 794] (Rehabilitation Act of 1973) interzice discriminarea împotriva persoanelor cu dizabilități în cadrul oricărui program sau activitate care primește ajutor financiar federal. Titlul II din Legea americanilor cu dizabilități (ADA) din 1990 a fost adoptat pentru a interzice discriminarea și a asigura șanse egale persoanelor cu dizabilități la locul de muncă, servicii guvernamentale de stat sau locale, unități comerciale, transport și spațiile publice și private deschise publicului. Titlul II al ADA extinde interdicția de discriminare tuturor entităților guvernamentale de stat și locale, asigurând faptul că persoanele cu dizabilități nu sunt excluse de la participarea la sau de la beneficiile serviciilor, programelor sau activităților entității respective.

Consiliul de Acces al SUA (US Access Board) a creat Liniile directoare privind accesibilitatea la Legea americanilor cu dizabilități (Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines)(ADAAG) în 1991 și le-a actualizat în 2004. Atât Departamentul de Justiție al SUA (US DOJ), cât și Departamentul de Transport al SUA (DOT) au standarde ADA elaborate conform ADAAG care se aplică elementelor legate de responsabilitățile lor specifice. Standardele ADA ale DOT al SUA se aplică, în mod special, facilităților de transport public. Standardele ADA ale DOJ al SUA se aplică tuturor facilităților, cu excepția celor de transport public. În 2005, Consiliul de Acces al SUA a elaborat Liniile directoare privind accesibilitatea la căile publice (PROWAG). Acestea au fost ulterior actualizate în 2011 și 2013, dar nu au fost încă adoptate oficial. Pentru accesibilitatea privind facilitățile de transport, PROWAG este principalul ghid utilizat.

2.2. Stat

Legea aplicabilă în Oregon se află în Statutele revizuite din Oregon, Capitolul 267 - Districtele de transport, Capitolul 447 - Standarde și Specificații pentru Accesul Persoanelor cu Dizabilități (secțiunile 447.210 la 447.310).

2.3. Oraș

Conform Titlului II al ADA, politica Orașului Portland prevede ca nicio persoană să nu fie exclusă de la participarea la beneficii, să nu i se refuze beneficiile sau să fie supusă discriminării în vreun program, serviciu sau activitate a orașului din motive de dizabilitate. Pentru a asigura accesul la programele, serviciile și activitățile orașului, Orașul Portland oferă, în mod rezonabil, acomodări pentru persoanele cu dizabilități.

Politicile Orașului și PBOT

Politica de semnalizare pietonală sonoră, identificată la punctul 3.2 de mai jos
ADM-18.02 – Titlul VI Procedurile de reclamație cu privire la Drepturile Civile
ADM-18.20 – ADA Titlul II Proceduri de reclamație
HRAR-2.01 Acțiune afirmativă privind egalitatea de șanse la angajare (EEO)
HRAR-2.02 Interzicerea hărțuirii, discriminării și a represaliilor la locul de muncă
HRAR-2.06 Titlul I Acomodări rezonabile pentru persoanele cu dizabilități
HRAR-3.01 Procesele de recrutare
Politica 1.09 Titlul II și Titlul VI Politica de informații
Politica 1.10 Informații confidențiale și importante legate de personal
2035 Politici de plan integral:

- 9.9 Sistem de transport accesibil și adecvat vârstei
- 9.19 Siguranța și accesibilitatea pietonilor
- 9.21 Sistem accesibil pentru biciclete
- 9.25 Echitatea de tranzit

Decretul de consimțământ al Centrului de Educație și Implementare a Drepturilor Civile

În vara anului 2016, Centrul de Educație și Implementare a Drepturilor Civile (CREEC) a notificat Orașul că nu avea rampe de bordură adecvate în căile pietonale, compatibile cu legile federale în vigoare privind drepturile persoanelor cu dizabilități. Această notificare privind o intenție de a acționa în judecată a fost făcută în numele a trei reclamanți numiți și a unei clase colective de persoane aflate în aceeași situație, rezidenți sau vizitatori ai orașului Portland cu dizabilități de mobilitate, inclusiv, dar fără a se limita la, cei care folosesc un scaun cu rotile,

scooter sau alte dispozitive de asistare (denumită colectiv, ”Clasa de soluționare”(“Settlement Class”).

În toamna anului 2016, Orașul a încheiat un Acord Negociat cu reclamanții și avocații clasei de soluționare pentru a colabora în soluționarea acuzațiilor și îmbunătățirea accesului la căile pietonale ale Orașului.

Decretul de consimțământ din acest acord poate fi accesat în link-ul de mai jos. Elementele principale sunt:

- Orașul va efectua o anchetă a tuturor colțurilor orașului pe segmentele de stradă cu trotuare (benzi pietonale) pentru a identifica și inventaria toate rampele de bordură din oraș. Rezultatele acestui inventar vor fi utilizate pentru a identifica unde sunt necesare rampe de bordură și ce rampe de bordură necesită remedieri ca să devină total compatibile cu ADA.
- Orașul va instala sau remedia (repara) 1.500 de rampe de bordură în decurs de doisprezece ani, începând cu 1 iulie 2018.
- Rampele de bordură vor fi remediate prin proiectele existente care le declanșează și folosind prioritățile identificate la nivel federal.
- Programul Orașului ”Rampe de bordură la cerere” va identifica, de asemenea, rampele de bordură care trebuie remediate.
- O actualizare a Planului de tranziție PROW al PBOT în termen de trei ani de la data intrării în vigoare a Decretului de consimțământ; până în septembrie 2021.
- Contact extins cu clasa de soluționare, precum și cu orice alți utilizatori ai sistemului de transport care doresc să comenteze pe marginea acestui acord.

Consent Decree

3. IDENTIFICAREA BARIERELOR

3.1 Autoevaluarea PBOT

Una dintre obligațiile din ADA Titlul II a fost un sondaj de autoevaluare, care a fost administrat managerilor PBOT și personalului a cărui activitate implică, în mod regulat, comunicarea publică, implicarea publică sau prestarea de servicii către membrii publicului. PBOT va continua să-și evalueze operațiunile și să facă ajustările adecvate pentru a oferi accesibilitate deplină. Răspunsurile la sondaj au identificat că programele și angajații PBOT sunt, în general, conștienți de cerințele ADA. Răspunsurile au indicat, de asemenea, că ar putea exista lacune în politicile și practicile unor programe specifice în ceea ce privește modul în care angajații comunică cu și oferă servicii persoanelor cu dizabilități. S-au făcut recomandări care sunt în curs de implementare în mai multe domenii. Așa cum s-a menționat mai sus, PBOT va continua să se autoevalueze și să facă ajustări, dacă este nevoie.

3.2 Rampe de bordură

În cadrul Decretului de consimțământ, Orașul a fost obligat să efectueze o anchetă a tuturor colțurilor de stradă deținute de Oraș pe segmentele de stradă cu benzi pietonale pentru a identifica numărul și tipurile de rampe de bordură la fiecare colț, precum și rampele de bordură și debarcările de rampă aferente care lipseau sau nu se conformau. Sondajul a colectat date în locurile în care existau rampe de bordură și în cele unde rampele de bordură lipseau. În cazul în care rampele de bordură au fost prezente, sondajul a identificat tipul, poziția, pantele și măsurătorile fiecărei rampe de bordură. Informațiile detaliate colectate sunt disponibile în Decretul de consimțământ, Secțiunea V., paragraful B., subsecțiunea 2., c. i. - xv. Rezultatele sondajului și toate datele colectate vor fi

înregistrate electronic în baza de date GIS (Geographic Information System) a Orașului.

3.3 Semnalizările pietonale

Semnalizările pietonale sunt o parte importantă a sistemului de transport al PBOT. Semnalizările pietonale pot fi automate sau declanșate. Semnalizările automate pentru pietoni sunt sincronizate cu semafoarele de circulație a vehiculelor pentru a identifica când un pieton are voie să meargă sau trebuie să aștepte. Semnalizările pietonale declanșate sunt declanșate de un pieton, apăsând un buton pentru a indica că dorește ca semnalul să se schimbe la „mergi" (walk), astfel încât să poată traversa. Unele dintre aceste locuri cu butoane pentru pietoni sunt, de asemenea, sonore. Se pot solicita noi semnale sonore pentru pietoni. Personalul Orașului și un specialist în mobilitate de la Comisia pentru nevăzători din Oregon se vor consulta cu persoana solicitantă pentru a înțelege nevoile pietonului. Politica Orașului de a evalua aceste solicitări determină dacă:

- Intersecția trebuie semnalizată.
- Locul trebuie evaluat în privința siguranței, a nivelului de zgomot și acordul cartierului.

Detalii complete despre politică și proces pot fi consultate la acest link: [Audible Pedestrian Signals | Signals | The City of Portland, Oregon]

PBOT adaugă și îmbunătățește semnalizările pietonale prin proiecte, inclusiv instalarea semnalizărilor sonore în proiectele care actualizează sau adaugă semnalizări. Când se adaugă sau modifică semnalizări, se vor colecta date pentru a se identifica dacă semnalizările sunt sonore și conforme.

3.4 Trotuare

Accesul pietonal cu trotuare conforme, fără obstacole, este o parte importantă a unui sistem de transport accesibil. Conform codului Orașului, proprietarii imobilelor, inclusiv proprietarii de locuințe, proprietarii de întreprinderi, școlile, alte mari instituții și asociațiile proprietarilor de locuințe, sunt responsabili pentru construirea, întreținerea și repararea trotuarelor din fața proprietății lor. În mod tradițional, cerința de a construi trotuare acolo unde acestea lipsesc sau sunt deficiente este declanșată atunci când au loc proiecte de dezvoltare sau reamenajare. Cu toate acestea, carta Orașului și codul Orașului, de asemenea, acordă Orașului autoritatea de a solicita construcția și întreținerea trotuarelor în afara procesului de dezvoltare.

În urma reclamațiilor, inspectorii PBOT evaluează trotuarele și notifică proprietarul imobilului despre reparațiile necesare. În cazul în care nu se efectuează reparațiile în timp util de către proprietarul imobilului, PBOT angajează un contractor privat pentru a efectua reparațiile și pentru a trimite proprietarului factura costului. În prezent, proprietarii de imobile au opțiunea de a finanța costul reparațiilor executate de către Oraș. Se evaluează posibilitatea dezvoltării unui program proactiv de inspecție a trotuarelor. Detalii despre actualul program pentru trotuare se pot găsi la acest link:
Sidewalk Maintenance Posting Program

Deși construcția și întreținerea trotuarelor rămâne o obligație privată, PBOT investește în construirea de trotuare, în special pe străzile aglomerate care sunt deficitare și ar putea deservi un număr mare de pietoni. Trotuarele sunt, de asemenea, construite prin proiecte importante ale PBOT și proiecte de dezvoltare privată.
PedPDX este Planul principal pentru pietoni al PBOT. Strategia 8 a PedPDX (Construirea și menținerea trotuarelor fără obstacole) identifică 14 acțiuni de susținere a unui sistem de trotuare complet accesibil, inclusiv evaluarea unui program proactiv de inspecție a trotuarelor. Detalii specifice despre aceste acțiuni sunt disponibile la acest link: PedPDX Plan The City of Portland

Finanțarea pentru o inventariere și un sondaj de evaluare a stării trotuarelor de-a lungul clădirilor și proprietăților deținute sau administrate de Oraș este propusă pentru ciclul bugetar 2020-2021:

Transportation System Plan (TSP) | The City of Portland, Oregon

3.5 Parcare

Parcare accesibilă în căile publice de acces

Există locuri de parcare accesibile desemnate pe multe din străzile orașului în Portland. Pentru a crește accesibilitatea parcărilor de scurtă durată, Orașul a adoptat noi politici pentru persoanele care folosesc ecusoane de parcare emise de stat pentru persoanele cu dizabilități. Programul extinde orele la parcometre pentru persoanele care dețin ecusoane de parcare pentru persoane cu dizabilități și adaugă locuri de parcare rezervate pentru persoanele care dețin aceste ecusoane, inclusiv unele specifice pentru deținătorii de scaun cu rotile.

PBOT ia în considerare solicitările proprietarilor pentru un spațiu de parcare accesibil în sistem, în fața proprietății lor. Un proces sau o politică mai specifică

privind aceste cereri va fi dezvoltată în cadrul implementării Planului de tranziție. La acest link, este disponibilă o hartă a parcărilor accesibile de pe căile de acces public și din garajele de parcare proprietate a orașului: Accessible Parking Map

Structuri de parcare

PBOT deține și/sau administrează spații de parcare structurate în Portland, mai mult în centrul orașului. Aceste spații de parcare sunt supuse Titlului II ADA și trebuie să fie incluse într-un plan de tranziție; cu toate acestea, acest Plan de tranziție este axat pe căile de acces public. PBOT a finalizat un plan de tranziție pentru clădirile sale, inclusiv structurile de parcare, în octombrie 2014. Barierele, inventarele și metodele de îndepărtare din structurile de parcare PBOT sunt incluse în Planul de tranziție ADA Titlul II actualizat al Orașului Portland în secțiunile 3.3 și 4.1.

Site web: City of Portland ADA Title II Transition Plan

3.6 Stații de tranzit

Stațiile de tranzit pentru autobuze, Max și Portland Streetcar, există pe străzile orașului și sunt gestionate de PBOT. În timp ce stațiile de tranzit sunt în zona PROW, acestea sunt responsabilitatea furnizorului de tranzit. Pentru autobuze și Max, aceste stații de tranzit sunt responsabilitatea Tri-Met. În calitate de proprietar și operator al Portland Streetcar, PBOT este responsabil pentru aceste locații. Facilitățile și condițiile de la stațiile de tranzit variază în ce privește adăposturile, accesul, trotuarele și semnalizările aferente. În cazul în care accesibilitatea trebuie îmbunătățită la stațiile de autobuz și Max, PBOT va colabora cu Tri-Met pentru a identifica orice modificări necesare ale zonei PROW. Modificările de accesibilitate necesare la stațiile de Portland Streetcar vor fi identificate și incluse în programul de remediere din cadrul Planului de tranziție.

Un inventar al stațiilor pentru Portland Streetcar este inclus în Planul ”Portland Streetcar Transit Asset Management” (TAM). Evaluarea situației este actualizată anual. Există 66 de stații deschise și 2 stații adiționale amplasate în piețe publice, care nu sunt PROW.

4. METODE DE ÎNDEPĂRTARE A BARIERELOR

4.1 Îmbunătățiri importante, modificări, întreținere și solicitări comunitare

PBOT utilizează diferite metode pentru a instala și repara rampele de bordură, traversările de pietoni, trotuarele și alte elemente de transport accesibil.

• **Proiectele de îmbunătățire importante** includ construcții noi și proiecte planificate de îmbunătățire. Aceste proiecte pot necesita adăugarea, înlocuirea sau actualizarea elementelor accesibile din PROW.

• **Modificările** din PROW includ proiecte de repavare și toate celelalte lucrări care pot necesita instalarea și remedierea elementelor accesibile.

• **Lucrările de întreținere** din PROW pot necesita, de asemenea, lucrări pentru repararea sau înlocuirea elementelor accesibile care nu sunt conforme sau care lipsesc. Referitor la rampele de bordură, planul de lucru PBOT pentru Întreținere și Operațiuni include un obiectiv de 700-1000 rampe de bordură pe an. Angajamentul de 700-1.000 este reafirmat în Planul de management al sistemului de trotuare din 2004 (2004 Sidewalk System Management Plan).

• **Cererile comunității** iau mai multe forme prin oportunități identificate specific în secțiunea 4.4 de mai jos și, deseori, rezultă în lucrări de actualizare a elementelor de transport accesibil conform cerințelor ADA .

.

4.2 Lucrări prestate de alții pe căile publice de acces ale orașului

Biroul serviciilor de dezvoltare al Orașului Portland (BDS) oferă autorizații pentru construcții precum clădiri rezidențiale, de birouri, industriale și comerciale și locuințe, care pot declanșa îmbunătățiri publice. Îmbunătățirile publice pot include elemente de accesibilitate, cum ar fi trotuare, rampe și semnalizatoare. Posesorii autorizațiilor sunt obligați să execute aceste îmbunătățiri la standarde de accesibilitate deplină și grad maxim de fezabilitate.

4.3 Rampe de bordură la cerere

În 1997, s-a creat Programul ADA de solicitare a rampelor de bordură pentru a răspunde la cererile membrilor comunității de a construi rampe de bordură pe străzile locale din cadrul orașului. Reconstrucția și instalarea de noi colțuri pentru a oferi rampe de bordură la cerere este o modalitate prin care Orașul oferă acces persoanelor cu mobilitate limitată sau care folosesc scaune cu rotile sau alte dispozitive de mobilitate.
Locațiile solicitate sunt evaluate în ordinea primită și prioritizate conform acestor instrucțiuni:

- Cereri formulate de către sau în beneficiul persoanelor cu dizabilități.
- Cereri care par periculoase sau creează o situație periculoasă pentru persoanele cu dizabilități.
- Locuri în care au loc accidente pietonale frecvente, cu rampe de bordură care lipsesc sau nu sunt conforme.
- Zone cu utilizare pietonală ridicată.
- Locuri cu o concentrație mai mare de persoane cu dizabilități.
- Locuri care completează lacune din rețeaua pietonală servind destinații cheie.

Pentru mai multe informații despre acest program, consultați acest link: [ADA Curb Ramp Request Program | The City of Portland, Oregon]

4.4 Cereri, probleme și reclamații din cadrul comunității ADA

În afară de programul Rampe la cerere, Orașul are mai multe modalități prin care membrii comunității pot face cereri, semnala îngrijorări sau depune reclamații cu privire la accesibilitatea PROW și conformitatea cu ADA.

823-SAFE

Membrii comunității pot contacta Orașul pentru probleme de întreținere sau siguranța traficului, inclusiv semnalizare, semnale, pavaj, trotuare și gropi.

Contactați Transportation Safety and Neighborhood Livability Hotline la numărul de telefon 503-823-SAFE (7233) sau depuneți o cerere online. Problemele pot include, dar nu se limitează la, îngrijorări cu privire la trecerile de pietoni, semnalizare corespunzătoare, vizibilitate, viteza și volumul traficului.

PDX Reporter

PDX Reporter este un mod convenabil de a interacționa cu birourile orașului și de a raporta probleme și chestiuni de întreținere în cadrul limitelor orașului Portland. Această aplicație poate fi folosită pe orice smartphone cu capacitate de navigare pe web, tabletă sau computer desktop.
Pentru a utiliza aplicația, accesați www.pdxreporter.org și conectați-vă utilizând contul dvs. PortlandOregon.gov sau contul pe care l-ați folosit cu versiunea anterioară a aplicației. Este necesară autentificarea, dar înregistrarea este gratuită și deschisă publicului - folosiți link-ul "sign up” din pagina de conectare. Dacă salvați aplicația pe ecranul de start, o puteți utiliza la fel ca orice altă aplicație pe smartphone sau tabletă. Consultați pagina de ajutor din aplicație pentru mai multe informații.

Depunerea unei reclamații ADA Titlul II

Orice persoană care crede că a fost tratată inechitabil sau discriminată din motive de dizabilitate poate depune o reclamație la Managerul programului Titlul II din Orașul Portland. Acest proces este valabil pentru toate reclamațiile depuse sub ADA Titlul II rezultate din orice program, serviciu sau activitate a Orașului Portland sau a sub-contractorilor săi. Acesta este un proces administrativ care nu prevede daune compensatorii sau punitive.

Procesul Orașului nu este exclusiv. O persoană care depune o reclamație la Oraș poate, de asemenea, să depună o reclamație la alte agenții de stat sau federale sau la instanțe. Alte agenții vor avea termene pentru depunerea reclamațiilor. În general, agențiile federale prevăd ca reclamațiile de tip Titlul II să fie depuse în 180 de zile de la data discriminării.

Mai multe informații despre modul de a depune o reclamație ADA Titlul II, inclusiv formularul folosit, se pot găsi la acest link: File a Complaint | The City of Portland, Oregon

Semnal pietonal accesibil

Acest program permite publicului să solicite semnale pietonale accesibile. Vă rugăm să consultați secțiunea 3.3

4.5 Excepțiile ADA

ADA, Titlul 28 din Codul regulamentului federal, Secțiunea 35.150 litera (a) (denumită Regulile ADA), prevede că entitățile publice își vor administra serviciile, programele și activitățile, astfel încât să fie sigure că acestea sunt ușor accesibile și utilizabile de către persoanele cu dizabilități. Regulile ADA prevăd, de asemenea, câteva excepții:

Imposibil de realizat din punct de vedere tehnic

În anumite condiții, Orașul poate fi limitat în capacitatea sa sau nu este capabil deloc să furnizeze rampe de bordură, trotuare, semnalizări pietonale sau alte elemente, din cauza restricțiilor fizice sau de amplasament existente. De exemplu, spațiul liber din partea de sus a rampei este obstrucționat de o clădire sau panta unui deal este atât de abruptă, încât împiedică o pantă rezonabilă pentru o rampa de bordură în ambele direcții. În aceste condiții, Orașul poate determina că o rampa de bordură este nefezabilă din punct de vedere tehnic sau practic imposibilă din punct de vedere structural. PBOT a adoptat o regulă administrativă pentru a guverna utilizarea acestei evaluări. Aceasta este inclusă în Anexa 12.1.

Sarcină excesivă

Regulile ADA afirmă, de asemenea, că este posibil ca Orașul să nu fie obligat să facă o modificare dacă acest lucru ar schimba fundamental natura unui serviciu, program sau activitate sau ar rezulta în sarcini financiare sau administrative excesive.

Determinarea naturii excesive a unei modificări sau acomodări necesită evaluarea tuturor resurselor disponibile și este o decizie care trebuie luată de către șeful agenției.

Pentru a determina dacă o modificare a programului ar crea o sarcină excesivă, se vor lua în considerare următorii factori: tipul și costul modificării, resursele financiare ale orașului, disponibile pentru efectuarea modificării, impactul pe care cheltuielile acomodării îl vor avea asupra funcționării orașului afectat și permanența modificărilor care afectează locația.

Dacă se determină că o modificare generează o sarcină excesivă, Orașul va identifica alte opțiuni pentru a permite accesul la facilități sau servicii.

Accesul la program

Regulamentul recunoaște, de asemenea, că o entitate publică nu este obligată să facă fiecare dintre facilitățile sale existente, accesibile și utilizabile de către persoanele cu dizabilități, atâta timp cât programul în ansamblu este accesibil. De exemplu, decizia Orașului de a nu instala rampe de bordură în anumite locuri (sau de a le instala cu prioritate mai mică mai târziu) atât timp cât este disponibil un traseu de deplasare rezonabil, chiar și fără acele rampe de bordură.

.

4.6 Accesibilitate la site-ul web

În 2017, Orașul Portland a început să planifice înlocuirea site-ului său de internet, vechi de 15 ani în acel moment. Echipa de înlocuire a site-ului web Portland Oregon (POWR) a lucrat un an cu PBOT și alți membrii ai biroului la noul site. Noul site web, lansat în iunie 2020, este ușor de utilizat pentru toți membrii comunității și respectă Directivele de accesibilitate la conținutul web, WCAG 2.1 Nivel AA. Site-ul web este utilizabil și neutru ca ton, ajutând membrii comunității să găsească, în mod eficient, ceea ce caută.

Site web: City of Portland, Oregon | Portland.gov

4.7 Standarde și specificații de proiectare

PBOT a elaborat instrucțiuni tehnice pentru specificații și planuri pentru a se asigura că, atunci când se construiesc rampe de bordură, semnale pietonale, parcări, trotuare și alte elemente accesibile, situate pe sau de-a lungul PROW, acestea sunt proiectate și construite în conformitate cu standardele ADA. Instrucțiunile principale sunt luate din Manualul Dispozitivelor de Control Uniform al Traficului (MUTCD), Administrația Federală a Șoselelor (FHWA) și regulile ADA din 2010. Aceste standarde și mai multe informații despre proiectarea sistemului de transport accesibil pot fi găsite în pagina web de desene și detalii standard a PBOT și pe pagina ADA la aceste link-uri. Standardele și specificațiile PBOT pentru unele elemente depășesc cerințele federale ADA minime.

Site web: Standard Drawings & Details | The City of Portland, Oregon

Site web: ADA Page | For Engineers, Contractors & Consultants | The City of Portland, Oregon

4.8 Evaluarea politicilor, practicilor și procedurilor

PBOT funcționează folosind multe politici, proceduri, ordonanțe și coduri scrise. Politicile și procedurile noi sau modificate vor fi revizuite cu intenția de a se asigura că toate programele PBOT sprijină accesibilitatea deplină. Politicile și procedurile existente vor fi revizuite pentru a asigura că fiecare sprijină accesibilitatea deplină.

4.9 Instructajul

PBOT oferă personalului și consultanților un atelier ADA de instructaj pentru rampe de bordură, în scopul educării și explicării cerințelor de proiectare și construcție. De asemenea, personalul a participat la instructajele de la Departamentul Transporturilor din Oregon (ODOT) referitoare la cele mai bune practici de proiectare și inspecție a rampelor de bordură. PBOT are, de asemenea, un instructaj obligatoriu în domeniul echității care oferă o perspectivă mai largă asupra justiției din domeniul transportului, ce răspunde nevoilor tuturor utilizatorilor sistemului de transport. Aceste instructaje și altele, după caz, vor evolua în viitor pentru a oferi un conținut actual, pertinent personalului și consultanților.

5. ALTE PROGRAME ȘI PLANURI CARE ÎMBUNĂTĂȚESC ACCESIBILITATEA

PBOT se angajează să ofere accesibilitate deplină în sistemul de transport și în programele sale. Pe lângă un program de îndepărtare a barierelor din cadrul acestui Plan de tranziție, există mai multe alte programe și planuri ale PBOT sau Orașului care abordează elemente ale accesibilității sistemului de transport.

5.1 Planul de tranziție ADA Titlul II al orașului Portland și suplimente

Orașul Portland oferă multe programe și servicii diferite în numeroase unități pentru rezidenții săi și ca beneficiu pentru vizitatorii orașului. Unitățile municipale includ clădirile Orașului, parcările publice și unitățile deținute și administrate de către Oraș și gestionate de entități private sau alte entități publice. Unde se termină responsabilitatea unui birou și unde începe alta, probabil nu este aparent sau important pentru rezidenți și vizitatori, însă accesul la toate facilitățile, programele și serviciile Orașului este important. Datorită activității unice a diferitelor birouri, există mai multe Planuri de tranziție ADA Titlul II pentru Oraș.

În noiembrie 2014, Consiliul local a aprobat un plan de tranziție care adresează elemente mai largi și mai comune ale unităților Orașului. Planul de tranziție al Orașului Portland este rezultatul unei evaluări detaliate a tuturor unităților municipale ale orașului Portland în care programele, activitățile și serviciile sunt disponibile publicului. Acest Plan de tranziție include, de asemenea, și structurile de parcare, care sunt direct legate de accesul la transport.

Site web: City of Portland ADA Title II Transition Plan

În august 2015, Consiliul local a aprobat Actualizarea dotărilor parcurilor în Planul de tranziție menționat mai sus. Facilitățile Portland Parks & Recreation (PP&R) au fost evaluate în cadrul Planului de tranziție, deși datorită numărului mare (260) al dotărilor parcurilor accesibile publicului, evaluările au durat mai mult timp decât cele ale altor birouri, ceea ce a dus la actualizarea specifică pentru parcuri.
Site web: City of Portland ADA Title II Transition Plan Parks Update

În decembrie 2016, Consiliul local a aprobat actualizarea Locurilor pentru spectacole artistice (Performing Arts Venues) la Planul de tranziție de bază. Orașul deține trei dotări pentru spectacole – Portland'5 Centers for the Arts – Keller Auditorium, Arlene Schnitzer Concert Hall și Antoinette Hatfield Hall. Pentru a asigura coerența cu restul efortului, s-a folosit aceeași echipă de consultanță și metodologie pentru a efectua evaluări la sediile Portland'5 la începutul anului 2016.
Site web: City of Portland ADA Title II Transition Plan Performing Arts Venues Update

Această actualizare a Planului de tranziție axată pe transport are scopul de a oferi un cadru pentru îmbunătățirea continuă a unităților Orașului pentru persoanele cu dizabilități. Acesta este un document viu, actualizat regulat pe măsură ce barierele sunt îndepărtate și noi unități intră în posesia Orașului sau sunt controlate de acesta.

5.2 Planul PedPDX

PedPDX este Planul Pietonal Principal din Portland. Prin PedPDX, Orașul Portland declară mersul pe jos ca drept uman fundamental și cel mai fundamental mijloc de transport. PedPDX asigură faptul că mersul pe jos este o experiență sigură, accesibilă și atractivă pentru toți cei din Portland, punând pietonii în prima linie a politicii, investițiilor și designului orașului. Se acordă prioritate îmbunătățirii trotuarelor și zonelor de traversare, alături de alte investiții pentru a permite ca mersul pe jos să fie mai sigur și mai confortabil în tot orașul.

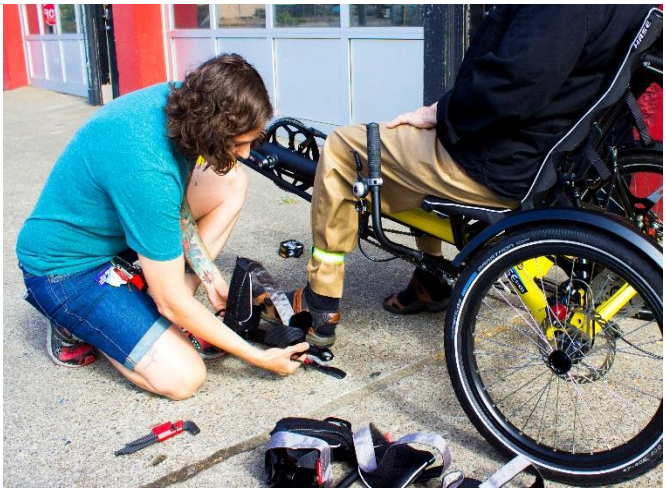
Planul identifică strategiile și instrumentele cheie pentru a face Portland-ul un oraș adecvat mersului pe jos pentru toți, inclusiv cei cu dizabilități. Strategiile care sprijină cel mai direct accesibilitatea includ soluționarea lacunelor din rețeaua pietonală prioritară, construirea și menținerea trotuarelor fără obstacole și colaborarea cu dezvoltatorii, rezidenții și proprietarii de imobile pentru a oferi îmbunătățiri pietonale.
Site web: PedPDX Documents | The City of Portland, Oregon

5.3 Programul străzilor de cartier

În Portland, mai puțin de 4% (50 mile din 1.181 mile) din străzi sunt neîmbunătățite - pământ și pietriș. Alte 17% (200 mile) din străzi sunt sub-îmbunătățite – ceva pavaj și / sau trotuare, dar fără borduri stradale. Aceste 250 de mile de străzi neîmbunătățite îngreunează mersul oamenilor în siguranță și cu ușurință în comunitățile lor. Pe baza răspunsului comunității, s-a creat cadrul Programului străzilor de cartier (Neighborhood Streets Program) pentru a include în program elemente suplimentare care să adreseze mai atent infrastructura deficitară a străzilor de cartier.
Site web: Neighborhood Streets Framework | The City of Portland, Oregon

5.4 Programul de biciclete adaptabile

Început ca un program pilot în primăvara anului 2017 și acum fiind un program PBOT standard, Portland a coordonat un program pentru a oferi acomodare fizică cu sistemul său de închiriat biciclete BIKETOWN. Conceput în parteneriat cu părțile interesate din comunitatea persoanelor cu dizabilități, Adaptive BIKETOWN este programul pentru închiriere de biciclete adaptabile din Portland. Scopul acestuia este acela de a extinde accesul la biciclete pentru persoanele cu dizabilități. PBOT colaborează cu Kerr Bikes pentru a oferi o flotă de 15 biciclete, inclusiv “handcycles”, triciclete pentru adulți, tandemuri și biciclete electrice adaptabile. Accentul este pus pe închirierea de biciclete pe o perioadă scurtă-medie, de la una la trei ore. Folosirea programului Adaptive BIKETOWN a crescut în fiecare an.
Site web: http://adaptivebiketown.com/



5.5 Străzi comune

Achiziționarea de căi publice adiționale pentru proiecte are loc ocazional, dar PROW este o comoditate fixă în majoritatea zonelor din Portland. Pe măsură ce noi mijloace de transport sunt disponibile utilizatorilor și concurența pentru utilizarea zonei fixe PROW crește, PBOT este conștient de necesitatea de a asigura o utilizare sigură și flexibilă a acesteia. Multe programe, planuri și proiecte ale Orașului definesc strategii de străzi comune, legate de eforturile lor specifice. De exemplu, PedPDX, Strategia 5.2 include o secțiune despre Străzile pietonale comune (Pedestrian Shared Streets). Un consultant va oferi Biroului expertiză în dezvoltarea strategiilor de evaluare a proiectelor stradale corespunzătoare. Prin eforturile curente și pe toată durata de viață a acestui Plan de tranziție, PBOT va dezvolta politici și proceduri pentru aplicarea lor în proiecte viitoare.

5.6 PDX WAV

Pentru a îmbunătăți serviciul la cerere pentru persoanele care folosesc dispozitive de mobilitate, PBOT a creat PDX WAV, un program care face mai accesibile serviciile de închiriat vehicule sigure și de încredere.

Spre deosebire de alte programe de transport pentru persoanele cu dizabilități, PDX WAV deservește clienții care au nevoie imediat de o călătorie. Serviciile la cerere oferite de furnizori, inclusiv taxiuri și companii TNC (Uber și Lyft) din Portland trebuie să fie ușor de obținut, sigure și de încredere. Nu este necesară înregistrarea prealabilă cu PDX WAV și nu trebuie să împărțiți călătoria cu cineva necunoscut.
Site web: PDX WAV

5.7 Trasee sigure la școală

Programul PBOT Trasee sigure la școală (Safe Routes to School) (SRTS) este un parteneriat între Orașul Portland, școli, cartiere, organizații comunitare și alte agenții, pentru a face mersul pe jos și pe bicicletă prin cartier și la școală plăcut, ușor, sigur și sănătos. Inginerul de trafic al SRTS lucrează tot anul pentru îmbunătățirea străzilor, indicatoarelor și semnalizărilor din jurul școlilor. De aceste îmbunătățiri, beneficiază nu numai elevii și familiile lor, unii dintre ei putând fi persoane cu dizabilități, dar și comunitățile și cartierele din jurul școlilor.
Site web: [Safe Routes to School | The City of Portland, Oregon]

5.8 Portofelul pentru transport

Portofelul pentru transport este o colecție de bonuri și credite pentru utilizare pe tranzit, Portland Streetcar, închiriere de biciclete și scootere. Este o strategie eficientă, ieftină, de a reduce cererea de parcare și congestia prin creșterea călătoriilor efectuate pe tranzit, precum și cu bicicleta, mersul pe jos și cu scooter-ul. Deși nu este conceput special pentru persoanele cu dizabilități, programul este disponibil pentru toți utilizatorii și folosirea sa face mai accesibilă circulația în Portland.

6. PRIORITĂȚI ȘI FINANȚARE

6.1 Criterii de prioritate

Rampe de bordură

Decretul de consimțământ CREEC cere Orașului Portland să furnizeze, anual, o listă a locurilor în care Orașul intenționează să instaleze rampe de bordură accesibile în următorul an calendaristic.

Următoarea metodologie de prioritizare va fi utilizată pentru rampele de bordură, diferite de cele instalate sau remediate în legătură cu construcțiile noi, inclusiv proiecte importante și dezvoltare privată.

Decretul de consimțământ CREEC specifică ordinea în care Orașul va acorda prioritate rampelor de bordură în locurile care deservesc următoarele zone:

1. Birouri guvernamentale, unități, școli și parcuri (inclusiv căile publice pietonale adiacente unităților deținute sau administrate de Oraș, precum și traseele care duc de la astfel de căi publice de acces pietonale adiacente până la intrarea principală a acestor unități);
2. Coridoare de transport;
3. Spitale, instituții medicale, instituții de locuire asistată și alte unități similare;
4. Instituții publice, cum ar fi zone comerciale și de afaceri;
5. Unități care conțin angajatori; și
6. Cartiere rezidențiale.

PBOT va selecta anual locurile pentru instalarea rampelor de bordură accesibile, urmând metodologia propusă.

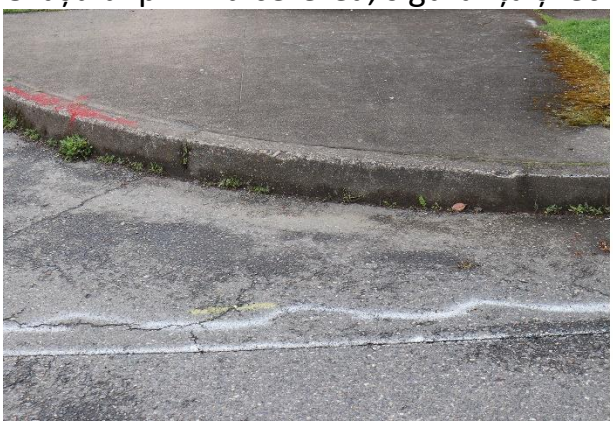
1. Cartografierea birourilor guvernamentale, insituțiilor, școlilor și parcurilor.

Orașul va începe de la locurile clasate pe primul loc în prioritatea decretului de consimțământ CREEC, în special birourile guvernamentale, instituțiile, școlile și parcurile (inclusiv căile publice de acces pietonale adiacente unităților deținute sau administrate de Oraș și traseele care conduc de la astfel de căile publice de acces pietonale până la intrările principale ale acestor unități).

2. Utilizarea inventarului existent pentru a identifica locul în care rampele de bordură lipsesc sau necesită remediere.

Orașul va compara amplasările instituțiilor din „etapa unu” cu inventarul rampelor de bordură al locurilor unde o rampă lipsește sau unde rampa existentă nu respectă codul tehnic. Instalarea rampelor de bordură va fi prioritizată pentru traseele din cadrul PROW care duc la intrările principale ale instituțiilor.

3. Utilizarea rețelei pietonale prioritare a PBOT pentru a aborda politicile Orașului privind cererea, siguranța și echitatea pietonilor.



Rețeaua Pietonală Prioritară reflectă, în mod direct, prioritățile bazate pe cererea pietonilor. Prioritățile publice referitoare la siguranță („Străzile în care persoane care mergeau pe jos au fost ucise sau rănite”) și nevoile de echitate („Zonele care deservesc persoanele care depind cel mai mult de mersul pe jos”) au fost suprapuse pe Rețeaua Pietonală Prioritară în cadrul de prioritizare PedPDX. PBOT a colaborat cu comunitatea timp de doi ani pentru a dezvolta PedPDX, pentru a ghida politicile și investițiile din Portland în următorii 20 de ani. Planul acordă fiecăreia dintre străzile din cadrul unei clasificări pietonale un scor care reflectă nivelul cererii traficului pietonal pe strada respectivă. Această abordare bazată pe

cerere asigură realizarea îmbunătățirilor cu prioritate pe străzile care permit accesul la destinațiile pietonale unde cererea este cea mai ridicată.

4. Identificarea cazurilor de suprapunere cu locurile aflate mai jos pe lista CREEC a priorităților de soluționare

- Prioritizați locurile care permit accesul la alte zone identificate, mai puțin prioritare, în decretul de consimțământ CREEC, în ordinea următoare:
- Coridoare de transport;
- Spitale, instituții medicale, case de bătrâni (assisted living facilities) și alte instituții similare;
- Instituții publice, cum ar fi zonele comerciale și cele de afaceri;
- Unități care includ angajatori; și
- Cartiere rezidențiale.

Pe cât posibil, PBOT va aplica aceeași strategie de prioritizare la semnalele pietonale, trotuare, stații de tranzit, parcări și alte elemente ale sistemului de transport, atunci când acestea sunt instalate sau remediate în afara proiectelor importante și dezvoltărilor private.

6.2 Finanțarea

Există mai multe modalități de a aloca fondurile necesare pentru a adresa rampele de bordură, semnalele pietonale, stațiile de tranzit, parcarea accesibilă, trotuarele și alte elemente accesibile de-a lungul sau în cadrul PROW, cât și modificările politicilor, practicilor și procedurilor PBOT, pentru a asigura accesibilitatea completă a programului. Secțiunile 4.0 și 5.0 identifică proiecte și programe care remediază aceste elemente în cadrul eforturilor lor.

În cadrul decretului de consimțământ CREEC, PBOT s-a angajat să remedieze 1.500 rampe de bordură pe an, pe o durată de 12 ani, până în 2030. Aceasta echivalează cu aproximativ 14 milioane de dolari pe an din acord. Programul ”Rampe la cerere” (Ramps by request) face parte din acest angajament de finanțare.

Proiectele de realizare a planurilor modale vor include finanțarea pentru elemente conexe și accesibile adecvate în cadrul acestor proiecte.

Toate proiectele de îmbunătățire importante (CIP) și proiectele de întreținere vor finanța elemente de transport accesibile pe care proiectele lor le declanșează pentru remediere.

7. CONTACTUL CU PUBLICUL ȘI IMPLICAREA

7.1 Evenimente publice

Proiectul Planului de tranziție a fost lansat în vara anului 2020. Acesta este disponibil pe site-ul web cu link-uri trimise la părțile interesate, enumerate mai jos. Exemplare imprimate ale planului au fost furnizate organizațiilor și persoanelor identificate în Anexa 12.3 și sunt disponibile oricui la cerere.

Datorită COVID-19, contactul va fi realizat printr-o ”casă deschisă”(open house) online, actualizată regulat. Vor fi oferite sesiuni interactive pentru a permite participanților să pună întrebări personalului PBOT. Personalul PBOT va oferi, de asemenea, prezentări organizațiilor la cererea acestora, oferind aceleași informații ca pe site-ul web și în sesiunile interactive, în același timp, putând să se discute pe tema unor elemente specifice din Planul de tranziție.

7.2 Comentarii publice

Comentariile publice sunt încurajate. La ședințe și în timpul sesiunilor de întrebări și răspunsuri, vor fi înregistrate comentariile publice. Un formular online este disponibil până la expirarea perioadei de contact și implicare cu publicul. Toate comentariile vor fi evaluate și luate în considerare în elaborarea Planului de tranziție final.

7.3 Părțile interesate

PBOT a comunicat persoanelor și organizațiilor identificate în Anexa 12.3, disponibilitatea proiectului Planului de tranziție și a oportunităților de implicare. Lista părților interesate include organizații de susținere, agenții non-profit și agenții guvernamentale care deservesc persoanele cu dizabilități. Lista include, de asemenea, organizații de susținere, agenții non-profit și agenții guvernamentale care deservesc populații specifice din punct de vedere cultural, unde pot exista membri sau clienți cu dizabilități care s-ar putea să nu utilizeze programe specifice pentru cei cu dizabilități.

8. PLANUL PENTRU ÎNDEPĂRTAREA BARIERELOR

8.1 Programul inițial pentru îndepărtarea barierelor

Barierele contra accesului deplin la programul PBOT pot include clădiri, rampe de bordură, semnale pietonale, parcări în sistem, trotuare, politici, practici și proceduri. Barierele de clădiri sunt adresate în actualizarea Planului de tranziție ADA Titlul II al Orașului Portland, adoptat de Consiliul Local Portland în octombrie 2014.

Orașul s-a angajat să instaleze sau să remedieze 18.000 de rampe de bordură în termen de 12 ani, începând din 2018. Lucrările programate pentru atingerea acestui obiectiv vor consta dintr-o combinație de cereri din partea comunității persoanelor cu dizabilități, proiecte de îmbunătățire importante, modificări în căile publice de acces (care includ repavare stradală, întreținere și dezvoltare privată).

Orașul intenționează să revizuiască și să evalueze anual Planul de tranziție, calendarul și programele ADA pentru PROW. Revizuirea și evaluarea vor include următoarele sarcini:
• Actualizare anuală a informațiilor despre starea rampelor de bordură, pe măsură ce rampele de bordură sunt instalate și remediate.
• Evaluare anuală a progresului și prezentare de recomandări pentru actualizarea calendarelor și documentelor din Planul de tranziție.
• Examinarea cererilor de servicii și reclamațiilor primite în decursul anului și evaluarea deciziilor și receptivității.
• Punere la dispoziția publicului a actualizărilor anuale privind evaluările de mai sus pe site-ul web public al Orașului: http://www.portland.gov

Pentru elemente din sistem, altele decât rampe de bordură și politici, practici și

proceduri care necesită actualizare sau dezvoltare, programul din Tabelul 8.1 demonstrează planul PBOT de identificare a deficiențelor și de a face modificări pe durata de 20 de ani a planului de tranziție.

Planul de Tranziție - Obiectivul de îndepărtare a barierelor pe 20 de ani

Description	Primii cinci ani 21-22	**Primii cinci ani** 22-23	Primii cinci ani 23-24	**Primii cinci ani** 24-25	Primii cinci ani 25-26	Al doilea interval de cinci ani 2026 - 2031	Al treilea interval de cinci ani 2031-2036	Al patrulea interval de cinci ani 2036 - 2041
Rampe de bordură Inventar	25%	25%	5%	5%	5%	25%	10%	
Rampe de bordură Remediere și instalare	1500	1500	1500	1500	1500	7500	750/*	*
Semnale pietonale Evaluare a condiției		10%	10%	20%	20%	40%		
Semnale pietonale Remediere		5%	5%	10%	10%	20%	25%	25%
Parcare accesibilă în sistem Inventar	25%	25%	25%	25%				
Parcare accesibilă în sistem Remediere					10%	30%	30%	30%
Identificarea politicilor care necesită modificare	100%							
Modificarea politicilor		25%	25%	25%	25%			
Stații de tranzit Inventar		25%	25%	25%	25%			
Stații de tranzit Remediere					10%	30%	30%	30%
Inventar trotuare de-a lungul fațadei proprietatea orașului		50%	50%					
Trotuarele fațadei orașului Remediere					25%	25%	25%	25%
Îmbunătățirea trotuarelor Implementare și remediere		10%	10%	10%	10%	20%	20%	20%
***After finalizarea rampelor de bordură conform Decretului de consimțământ, se va evalua progresul vizat după 5 ani de experiență cu Decretul.								

Tabelul 8.1 Planul de tranziție – Ținta pe 20-ani de îndepărtare a barierelor

În cazul în care barierele nu pot fi înlăturate și / sau înainte ca barierele să fie îndepărtate după programul propus, PBOT va oferi, la cerere, acomodări provizorii de program.

8.2 Actualizările Planului de tranziție

Pe măsură ce barierele sunt îndepărtate prin proiecte, dezvoltare și modificări ale sistemului de transport, vor fi furnizate rapoarte anuale Consiliului local Portland și vor fi publicate actualizări ale Planului de tranziție cel puțin o dată la cinci ani.

9. PERSOANA RESPONSABILĂ PENTRU PLANUL DE TRANZIȚIE

Așa cum prevede ADA în întocmirea unui Plan de tranziție, Orașul a desemnat persoana următoare cu responsabilitatea implementării acestui Plan de tranziție.

Coordonator PBOT ADA
Lisa B. Strader
Lisa.Strader@portlandoregon.org
503-823-5703

10. GLOSAR DE TERMENI ȘI PRESCURTĂRI

Accesibil: respectă prevederile în vigoare din Titlul II din Legea americanilor cu dizabilități (ADA) sau orice standard ADA adoptat de Departamentul de Justiție al SUA și Departamentul de Transport al SUA pentru aplicarea în zona pietonală de acces public.

Elemente accesibile: rampe de bordură, trotuare, stații de tranzit, parcare și semnale pietonale în zona de trecere publică care permit un sistem de transport accesibil pentru toți utilizatorii.

Accessible Pedestrian Signal (APS) (Semnal pietonal accesibil): un dispozitiv care comunică informații despre faza ”WALK” în formate sonore și vibrotactile.

Americans with Disabilities Act (ADA): Legea americanilor cu dizabilități; Legislație privind drepturile civile adoptată în 1990 și intrată în vigoare în iulie 1992. ADA stabilește instrucțiuni de proiectare pentru accesibilitatea instituțiilor publice, inclusiv trotuare și poteci, de către persoanele cu dizabilități.

Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines (ADAAG) (Liniile directoare de accesibilitate ale ADA): Conține obiectivele și condițiile tehnice pentru accesibilitatea la clădiri și instituții publice a persoanelor cu dizabilități, în conformitate cu Legea americanilor cu dizabilități (ADA) din 1990.

Alteration (Modificare): o schimbare a unei unități aflate pe căile publice de acces care ar putea afecta accesul, circulația sau utilizarea pietonală.

Federal Highway Administration (FHWA) (Administrația Federală a Șoselelor): o filială a Departamentului de Transport SUA, care administrează programul de șosele cu ajutor federal, oferind asistență financiară statelor pentru construirea și îmbunătățirea șoselelor, a drumurilor urbane și rurale și a podurilor.

Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTDC) -: Standardul național pentru dispozitivele de control al traficului pentru Statele Unite. A fost adoptat de Statul Oregon. Acest manual oferă îndrumări privind amplasările și înălțimile butoanelor de semnalizare.

ODOT –Oregon Department of Transportation- Departamentul de Transport din Oregon

PBOT – (Portland Bureau of Transportation)- Biroul de Transport din Portland

Pedestrian facility/Pedestrian facilities (Facilitate pietonală): orice porțiune de intersecție sau stradă prevăzută pentru deplasarea pietonilor și orice bandă pietonală, trotuar, zonă de traversare, bordură, rampă de bordură, alee, zonă pietonală de acces public, pasaj pietonal subteran, pasaj pietonal suprateran sau altă cale pietonală sau cărare de orice fel, care este, în întregime sau parțial, deținută, controlată sau întreținută de sau aflată sub orice formă în responsabilitate a Orașului Portland.

Pedestrian Priority Network (Rețea pietonală prioritară): rețeaua de străzi și poteci din Portland care oferă legături pietonale importante pentru tranzit și alte destinații cheie.

Pedestrian Signal (Semnal pietonal): Dispozitiv utilizat în intersecțiile semnalizate pentru a anunța pietonii când se poate traversa strada în siguranță. Unele, dar nu toate, oferă notificări sonore.

Pedestrian walkway (Pasarelă pietonală): Un trotuar sau altă suprafață exterioară pregătită, prevăzută pentru deplasarea pietonilor pe căile publice, care este, în totalitate sau parțial, deținută, controlată, întreținută de sau aflată sub orice formă în responsabilitatea orașului Portland.

PPP (Policy, Planning and Projects) - Politică, Planificare și Proiecte

PROWAG: un acronim pentru Ghidul de accesibilitate a căilor publice de acces; îndrumări pentru accesibilitatea la căile publice de acces, emise în 2005 de Consiliul de Acces al S.U.A. Acest ghid se referă la practicile de proiectare a drumurilor, pantelor și terenurilor legate de accesul pietonal la trotuare și străzi, inclusiv zone de traversare, rampe de bordură, accesorii stradale, semnale pietonale, parcare și alte componente ale căilor publice de acces. Deși nu a fost încă adoptat de US DOJ și US DOT, este utilizat ca standard de multe jurisdicții.

Public Right-of Way (PROW) (Cale publică de acces): Teren sau proprietate publică, de obicei, pe coridoarele interconectate, care este achiziționată pentru sau dedicată scopurilor legate de transport.

„Remediați” sau „Remediere”: corectarea unei rampe de bordură, semnal pietonal, trotuar sau alt element neconform existent, care să conducă la conformitatea cu standardele ADA.

Secțiunea 504: Secțiunea din Legea reabilitării care interzice discriminarea de

către orice program sau activitate desfășurată de guvernul federal.

United States Access Board (Consiliul de Acces al SUA): O agenție federală independentă care dezvoltă și menține criterii de proiectare pentru clădiri și alte îmbunătățiri, vehicule de tranzit, echipamente de telecomunicații și tehnologie electronică și informațională. De asemenea, implementează standardele de accesibilitate care acoperă facilitățile finanțate federal.

United States Department of Justice (DOJ): Departamentul de Justiție al Statelor Unite (denumit adesea Departamentul Justiției sau DOJ), este departamentul executiv federal al Statelor Unite responsabil cu aplicarea legii și administrarea justiției.

11. RESURSE

11.1 Orașul Portland (ca organizație):

- Pentru întrebări, nedumeriri, reclamații, acomodări legate de angajarea în muncă (include procesul de cerere și de angajare):
  - Human Resources 503-823-3572

- Pentru probleme de discriminare de către Poliția Portland:
  - Independent Police Review 503-823-0146

- Pentru legătura cu Administrația Orașului
  - The Office of Community and Civic Life 503-823-4519

- Pentru probleme cu bariere guvernamentale sistemice
  - The Office of Equity and Human Rights 503-823-4433

- Reclamații generale legate de serviciile și practicile Orașului:
  - Ombudsman, 503-823-0144

- Pentru întrebări legate de norme și coduri de construcție (pentru clădiri care nu sunt deținute sau ocupate de Orașul Portland):

  - Resources Counter at the Development Services Center: 503-823-7300
  - City of Portland Code Enforcement/Code Violations: 503-823-CODE (2633)

- Toate solicitările de acces (acomodări, servicii lingvistice, etc.) trebuie adresate direct persoanelor responsabile pentru programul, serviciul sau activitatea specifică (sau biroul) respectiv(ă).
  - Pentru o listă generală cu diferitele birouri, contactați City County Information 503-823-4000

- Civil Rights Titlul VI: 503-823-2595

- ADA Titlul II: 503-823-2709

- Language Access: 503-823-4432

- Solicitați o acomodare sau contactați un coordonator ADA
  - https://www.portlandoregon.gov/oehr/66525?a=454403

- Contactați o persoană de legătură cu biroul Civil Rights Titlul VI
    - https://www.portlandoregon.gov/oehr/67053

11.2 Resurse în zona Portland:

- Tri-Met
    - Director of Diversity and Transit Equity: 503-962-2217
    - General: 503-238-RIDE (7433)

- Multnomah County
    - County's Civil Rights Administrator: 503-988-4201
    - Aging and Disability Resource Connection (ADRC) Helpline: 503-988-3646

- Clackamas County
    - Aging and Disability Resource Connection: 503-650-5622

- Washington County
    - Aging and Disability Resource Center: 503-673-2372

- Independent Living Resources
    - (503) 232-7411
    - www.ilr.org

11.3 Resurse în Oregon

- NW ADA Center
    - 800-949-4232 or 425-233-8913

- Civil Rights Division, Bureau of Labor and Industry, State of Oregon
    - Technical Assistance: 971-673-0764
    - PDX line: 971-673-0764

- The State of Oregon Building Codes Division
    - 503-378-4133

- Oregon Aging and Disability Resource Center
    - State: 1-855-ORE-ADRC (673-2372)
    - Multnomah County: 503-988-3646

11.4 Resurse federale

- Civil Rights Division, Department of Justice: 202-514-4609
- Civil Rights Division, Complaint Line: 888-736-5551 or 202-514-3847
- Civil Rights Title VI Hotline, Department of Justice: 1-888-848-5306
- ADA Information Line (national): 800-514-0301
- Access Board: 800-872-2253 or 202-272-0080

12. ANEXE

12.1 Directiva Inginerului civic privind nefezabilitatea tehnică

PBOT PORTLAND BUREAU OF TRANSPORTATION

1120 SW Fifth Avenue, Suite 800 Portland, OR 97204 **503.823.5185**

Fax 503.823.7576 **TTY 503.823.6868** **www.portlandoregon.gov/transportation**

Chloe Eudaly Commissioner **Chris Warner** Interim Director

DIRECTIVA INGINERULUI CIVIC

Număr	Înlocuiește ST	Data intrării în vigoare	Data anulării
ST **002-02**	**002-01**	21 Februarie**, 2019**	
Subiect		Emitent	
Criterii ADA de proiectare a rampelor de bordură în Orașul Portland Rampe de bordură pe sau de-a lungul drumurilor ODOT Criterii pentru evaluarea și aprobarea nefezabilității tehnice a rampelor de bordură Una diagonală /Două individuale		!}: Steve Townsen, P.E., Inginer civic -----/	

SCOP:

A oferi clarificări și îndrumări cu privire la (a) aprobările devierilor de la criteriile ADA pentru rampele de bordură din Orașul Portland prevăzute în Formularul ADA de proiectare a rampelor de bordură; (b) Cerințele 0D0T pentru rampele de bordură construite pe sau de-a lungul drumurilor 0D0T; (c) criteriile de aprobare a unei rampe de colț diagonale în loc de două rampe de bordură individuale la colț; și (d) evaluare și aprobări ale nefezabilității tehnice.

DIRECTIVĂ:

Criteriile de proiectare ADA a rampelor de bordură în Orașul Portland

Criteriile de proiectare pentru rampele de bordură în Orașul Portland sunt specificate în Formularul ADA de proiectare a rampelor de bordură. Deviația de la aceste criterii necesită o justificare în scris și aprobare a consilierului tehnic ADA al PBOT, așa cum indică Formularul ADA de proiectare a rampelor de bordură.

Rampele de bordură de pe sau de-a lungul șoselelor ODOT

Cerințele 0D0T se aplică proiectelor rampelor de bordură propuse pe sau de-a lungul drumurilor 0D0T. Mai exact, obțineți evaluările și aprobările 0D0T și utilizați formularele 0D0T și procedurile de excepție la proiectare. În plus, utilizați formularele de inspecție a rampelor de bordură 0D0T pentru rampele construite pe sau de-a lungul drumurilor 0D0T.

O rampă în diagonală în locul a două rampe individuale este o deviere de la criteriile ADA pentru rampele de bordură din Orașul Portland. Preferința Orașului este de a construi două rampe individuale de bordură la un colț, mai degrabă decât o rampă în diagonală. Cu toate acestea, FHWA prevede diverse tipuri și configurații de rampe de bordură. Consultați https://www.fhwa.dot.gov/environment / bike_pedestrian / publications / sidewalk2 / pdf / 08chapter7.pdf.

Sigiliul Orașului Portland Oregon 1851

Construirea unei rampe de bordură diagonală la un colț în loc de două rampe individuale la un colț reprezintă o deviere de la criteriile Orașului și necesită aprobarea consilierului tehnic ADA de la PB0T. Atunci când se propune o rampă în diagonală, inginerul actual furnizează, în scris, justificări pe Formularul de proiectare a rampelor de bordură ADA în zona desemnată ”Spațiu pentru comentarii suplimentare”. După revizuire și acord, consilierul tehnic ADA aprobă, prin semnătură, conform prevederilor din formularul de proiectare ADA a rampelor de bordură.

În cazul în care este necesară o cale publică de acces suplimentară pentru a construi două rampe la un colț, Orașul va încerca, mai întâi, să achiziționeze calea publică de acces menționată, cu condiția ca aceasta să nu conțină o structură (cum ar fi o clădire). Cu toate acestea, dacă achiziționarea unei căi publice de acces suplimentare nu este o opțiune viabilă, este permis un alt tip de configurație a rampei de bordură care să se încadreze în calea publică de acces existentă.

În cazul rar în care nici măcar o singură rampă de bordură nu poate fi construită în limita constrânsă a amprentei căii publice, traversarea în această locație poate fi închisă, sub direcția și autoritatea inginerului de trafic din oraș. City of Portland City Code 16.10.200 Duties of the City Traffic Engineer.

Evaluarea și aprobarea nefezabilității tehnice

Pentru un proiect de modificare, agenția publică trebuie să încorporeze standardele de accesibilitate ADA în măsura maximă posibilă. 28 CFR §35.151 (b). Fezabilitatea menționată de acest standard se referă numai la posibilitatea fizică. O agenție publică este scutită de îndeplinirea standardelor ADA în cazul rar în care terenul fizic sau condițiile de amplasament restricționează construirea sau modificarea instalației la standard. ADA Accessibility Guidelines 4.1.6(1)(j). Costul nu este un factor pentru a determina dacă respectarea standardelor a fost făcută în măsura maximă posibilă. DOJ's ADA Title II Technical Assistance Manual, § II-6.3200(3)-(4), 1993

Formularul ADA de proiectare a rampelor de bordură este utilizat pentru a documenta decizia de a permite Orașului să explice nefezabilitatea tehnică. Consilierul tehnic ADA al PBOT va colabora cu dvs. pentru a stabili dacă o anumită situație îndeplinește standardul de nefezabilitate tehnică și pentru a vă ajuta la furnizarea justificării scrise necesare pentru susținerea acestei determinări. Excepțiile datorate nefezabilității tehnice necesită o justificare scrisă și aprobarea unui consilier tehnic ADA.

Inginerul orașului desemnează consilieri tehnici ADA. PBOT are următorii cinci consultanți tehnici ADA:

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

Formularul ADA de proiectare a rampelor de bordură se poate găsi pe site-ul web PBOT la: https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/642921

Pentru informații suplimentare, vă rugăm să contactați un consilier tehnic PBOT ADA.

12.2 Politica de excepții a Orașului Portland pentru nefezabilitate tehnică și semnificație istorică

LEGEA AMERICANILOR CU DIZABILITĂȚI TITLUL II PROCESUL DE DOCUMENTARE A EXCEPȚIILOR PENTRU NEFEZABILITATE TEHNICĂ ȘI SEMNIFICAȚIE ISTORICĂ
Regulamentul administrativ adoptat de către directorul Oficiului de echitate și drepturi umane conform autorității de reglementare

Orașul Portland trebuie să respecte Titlul II al Legii americanilor cu dizabilități (ADA). ADA permite entităților guvernamentale să facă excepții de la respectarea completă și strictă a cerințelor de modificare a clădirilor sau instituțiilor existente pe motive de accesibilitate. Acest regulament administrativ stabilește responsabilitățile și procesele din Orașul Portland pentru documentarea și aprobarea excepțiilor de la cerințele ADA în cazul acestor modificări.

Excepțiile descrise în acest regulament administrativ includ nefezabilitatea tehnică și semnificația istorică.

Biroul de proiecte al Orașului care identifică nevoia unor excepții de la respectarea completă și strictă a cerințelor ADA de a îndepărta barierele va trimite managerului programului ADA Titlul II din Biroul de echitate și drepturi umane (OEHR) documentația care să descrie :

Rațiunea solicitării unei excepții pentru elementul(elementele) sau caracteristica(caracteristicile) identificată(e) în modificare pe motiv de nefezabiliate tehnică sau semnificație istorică.

Eforturile depuse de acest birou pentru ca proiectul să respecte ADA la cel mai înalt grad posibil. Aceasta poate include măsurile luate de birou pe lângă cerințele legale minime de a schimba potențialele limitări de accesibilitate, generate de element sau caracteristică, inclusiv alternativele accesibile programatice și /sau facilitatea echivalentă.

Managerul programului ADA Titlul II poate:
Să ceară documentație suplimentară sau informații justificative;
Să recomande alternative care ar putea îndeplini mai bine cerințele ADA Titlul II;
Să solicite o întâlnire pentru a discuta;
Să determinedacă documentația este insuficientă; sau
Să fie de acord cu cererea pentru excepție cu sau fără comentarii.

Criterii și Documentație

Nefezabilitatea tehnică
O excepție de la conformitatea proiectului poate fi aprobată pentru un element sau o caracteristică identificată într-o clădire sau instituție existentă pe baza faptului că este puțin probabil ca modificarea să fie realizată din cauza unuia sau mai multora dintre următoarele criterii.

Condițiile structurale existente ar necesita îndepărtarea sau modificarea unui element portant care reprezintă o parte esențială a cadrului structural.
Alte constrângeri existente fizice sau de amplasament interzic modificările care respectă pe deplin cerințele minime.
Alte constrângeri existente fizice sau de amplasament interzic adăugarea de caracteristici, elemente sau spațiu care respectă pe deplin cerințele minime.

Documentația justificatoare trebuie să identifice măsurile întreprinse sau propuse să fie întreprinse care ar asigura faptul că respectarea ADA a fost sau poate fi realizată în măsura maximă posibilă.

Semnificația istorică

Pentru o locație, clădire sau centru istoric calificat, Birourile orașului pot identifica o excepție pentru un element sau o caracteristică identificată dacă respectarea ADA ar amenința sau ar distruge semnificația istorică a clădirii sau a facilității.

În cazul acestei reguli administrative, o clădire sau centru istoric calificat este definită ca o clădire sau centru care îndeplinește unul sau mai multe dintre următoarele criterii:

Înregistrată în Registrul național al locurilor istorice sau ca structură cu contribuții într-un Registru național al districtului istoric;
Certificată ca proprietate istorică de către responsabilul pentru conservarea istorică a statului în conformitate cu ORS Chapter 358; sau,
Desemnată ca punct de reper istoric local sau din Portland conform titlului 33 al Codului Orașului Portland sau ca structură cu contribuții într-un district de conservare desemnat local.

În cadrul documentației sale care solicită o excepție pe motiv de semnificație istorică, biroul Orașului trebuie să includă documentația despre desemnarea istorică a clădirii sau a locului și caracteristicile semnificative din punct de vedere istoric și documentație care să arate cum modificarea ar amenința, diminua sau distruge caracteristicile și / sau elementele semnificative din punct de vedere istoric, descrise în lista istorică, denumirea istorică sau într-un inventar al proprietăților istorice ale orașului, statului sau federale.

Documentația justificativă trebuie să identifice măsurile întreprinse sau propuse care ar asigura că respectarea ADA a fost sau poate fi realizată în măsura maximă posibilă fără a amenința sau distruge semnificația istorică a clădirii sau a instituției. Factorul(factorii) de decizie final(i), managerul de program ADA Titlul II și biroul de proiect trebuie să se asigure împreună că o modificare oferă nivelul de accesibilitate în măsura maximă posibilă și că nerespectarea pe deplin și cu strictețe de către Oraș a standardelor de proiectare ADA este o decizie motivată, susținută cu documentație adecvată. Birourile de proiecte ale orașului sunt responsabile de furnizarea în timp util a documentației exacte și complete pentru solicitarea de excepții. Managerul de program ADA Titlul II este responsabil să evalueze cererile și documentația însoțitoare și să furnizeze factorului de decizie al Orașului o evaluare a suficienței cererii de excepție. Dacă nu i se impune altfel de către Comisarul responsabil, directorul biroului este responsabil pentru evaluarea finală și aprobarea oricăror cereri de excepții. Autoritatea de aprobare poate fi delegată în scris unui supraveghetor de nivel superior.

În toate etapele procesului de solicitare este încurajată consultarea cu biroul juridic al orașului și / sau experți tehnici în proiectarea accesibilității ADA. Aprobarea finală se va păstra la dosarul proiectului, cu o copie furnizată managerului de program ADA Titlul II.

12.3 Lista părților implicate public în Planul de tranziție 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