



Łódź, dnia 3 kwietnia 2009 r.

WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI

SSP.VI.00570/2/09

**Pan**  
**John Abraham GODSON**  
**Radny Rady Miejskiej w Łodzi**

*Panie Radny*

W związku z interpelacją Pana Radnego zgłoszoną w okresie międzysesyjnym w dniu 24 marca 2009 r. dziękuję za zwrócenie uwagi na ważny społecznie problem i uprzejmie wyjaśniam, co następuje:

1. Jeśli chodzi o sprawę oznaczenia numerów sal i nazw pokoi w placówkach użyteczności publicznej alfabetem Braille'a, to wydaje się, iż najważniejsza jest w tej materii opinia środowiska osób niewidomych i słabo widzących. Dlatego Pani Ewa Ściborska, Rzecznik Osób Niepełnosprawnych, skonsultowała propozycję Pana Radnego z Polskim Związkiem Niewidomych (PZN). Z odpowiedzi uzyskanej od dyrektora Okręgu Łódzkiego PZN wynika, iż tego typu oznakowanie byłoby celowe w przypadku wind, ewentualnie pięter, natomiast pokoje mogłyby być oznakowane cyframi wypukłymi, gdyż coraz mniej osób niewidomych posługuje się językiem Braille'a. Oznaczenie innych pomieszczeń w ten sposób mija się - według PZN - z celem, gdyż każda instytucja ma inny układ komórek wewnętrznych i ważniejsza jest w tym przypadku dla osoby niewidomej informacja słowna w punkcie informacyjnym czy recepcji. Urząd Miasta Łodzi ma na uwadze potrzeby osób z dysfunkcją narządu wzroku i, przy okazji przeprowadzanych remontów oraz w miarę posiadanych środków finansowych, dostosowuje obiekty do potrzeb osób z niepełnosprawnością. Dla przykładu, wyremontowany w 2008 r. dźwig osobowy w budynku UMŁ przy ul. Sienkiewicza 5 został wyposażony w kasetę umożliwiającą odczyt osobom niewidomym. Możliwość wprowadzenia oznaczeń, o których Pan pisze, w budynkach użyteczności publicznej nienależących do Urzędu Miasta Łodzi, jest zagadnieniem, co do którego Prezydent Miasta nie ma podstaw aby się wypowiadać.
2. Jeśli chodzi o dostosowanie obiektów typu budynków czy mostków dla potrzeb osób niepełnosprawnych, to w odniesieniu do obiektów nowopowstających regulują to zagadnienie obowiązujące akty prawne.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm) zawiera wymogi dotyczące zapewnienia dostępności do obiektów budowlanych osobom niepełnosprawnym. Aktualnie, zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy, obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając także niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego, osobom niepełnosprawnym, w szczególności poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

Przepisy wykonawcze ustawy Prawo budowlane, w tym przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.), definiują szczegółowe wymagania w zakresie zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępności do budynków mieszkalnych wielorodzinnych, zamieszkania zbiorowego i użyteczności publicznej.

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i związane z nimi urządzenia budowlane oraz ich usytuowanie, przy zachowaniu przepisów Prawa budowlanego, określają w szczególności warunki niezbędne do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne, w tym poruszające się na wózkach inwalidzkich. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) obiekty i urządzenia w pasie drogowym, przeznaczone dla uczestników ruchu, powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również przez osoby niepełnosprawne. Rozporządzenie to zawiera szereg przepisów szczególnych dotyczących osób niepełnosprawnych.

Podobne regulacje znajdują się w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735). Zgodnie z § 59 ust. 2 tego rozporządzenia, dojście do kładek dla pieszych nad drogami, liniami tramwajowymi lub kolejowymi powinno być przewidziane jako pochylnia, a wyjątkowo jako schody, gdy warunki terenowe i brak miejsca nie pozwalają na wykonanie pochylni, pod warunkiem, że zapewniono osobom niepełnosprawnym możliwość przekroczenia przeszkody w poziomie w odległości nie większej niż 200 m. Jeśli w pobliżu obiektu mostowego nie ma innych możliwości dla ruchu osób

niepełnosprawnych, zwłaszcza osób na wózkach inwalidzkich, schody powinny być zastąpione pochylniami spełniającymi wymagania określone w przepisach tegoż rozporządzenia lub powinny być wykonane schody i pochylnie, jeśli korzystanie z pochylni wydłużyłoby znacznie drogę pieszych.

Wszystkie przytoczone wyżej przepisy mają jednak zastosowanie, co jeszcze raz podkreślam, do nowopowstających obiektów.

Opisane w interpelacji kładki dla pieszych nad ulicą kardynała Stefana Wyszyńskiego powstały w latach osiemdziesiątych w oparciu o ówczesnie obowiązujące przepisy, które nie nakładały niestety na inwestorów i projektantów konieczności dostosowywania tych obiektów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Należy jednak zauważyć, iż po stronie południowej wspomnianej powyżej ulicy, na odcinku od ul. Armii Krajowej do pętli tramwajowej, zrealizowano pochylnie dla niepełnosprawnych.

W chwili obecnej, po wprowadzeniu szczegółowych wymogów w tym zakresie, wszystkie nowobudowane lub przebudowywane obiekty wyposażane są w odpowiednie pochylnie i podjazdy. Miało to miejsce m.in. w przypadku przebudowanego kilka lat temu przejścia podziemnego pod ul. Rokicińską przy ul. Puszkina czy też nowych przejść podziemnych pod ul. Limanowskiego przy ul. Grudziądzkiej i ul. Brukowej.

Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych wszystkich łódzkich obiektów inżynierskich (np. kładek, przejść podziemnych, wiaduktów wyposażonych w schody) wymaga całkowitej przebudowy tych obiektów z ich powiększeniem, a w wielu przypadkach również przebudowy całego układu torowo-drogowego (jak w przypadku większości przejść podziemnych). Dlatego też zrealizowanie tego zadania jest bardzo poważnym zadaniem inwestycyjnym, którego realizacja wymaga, niestety, wieloletniego horyzontu realizacyjnego.

*Z poważaniem*



**Mirosław WIECZOREK**

Do wiadomości:

- Przewodniczący Rady Miejskiej
- Wydział Organizacji i Kadr