

Do uchwały w sprawie: przyjęcia programu dostosowania systemu komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych.

1. Rodzaje barier występujących w komunikacji miejskiej

Lokalizacja barier	Rodzaj bariery
Droga Do i z Przystanku	Schody i stopnie
	Długie dojście
	Intensywny ruch
	Identyfikacja przystanku
Infrastruktur a Przystankowa	Brak rozkładu jazdy
	Brak wiaty
	Brak miejsc siedzących
	Brak linii zatrzymania
	Brak akustycznej informacji o liniach
Pojazdy	Wysoka podłoga
	Wąskie wejście
inne	Brak poręczy w drzwiach
	Różnica poziomów pomiędzy wejściem, a przystankiem
	Duża odległość wejść od krawędzi przystankiem
	Złe oznakowanie zewnętrzne
	Złe usytuowanie poręczy wewnętrznych
	Brak informacji akustycznej
	Brak informacji wewnętrznej
	Złe umiejscowienie kasowników
	Podesty pod siedzeniami
	Ograniczone miejsca dla wózków
Stopnie wewnątrz pojazdu	

2. Proponowany zakres zadań Programu w odniesieniu do pkt. 1 Załącznika

	Zakres zadań
I.	Wprowadzenie taboru niskopodłogowego (kontynuacja)
II.	Usuwanie barier wewnątrz pojazdów (przeгляdy)
III.	Modernizacja infrastruktury około przystankowej i przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych (przeгляdy)
IV.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do obsługi pojazdów niskopodłogowych
V.	Wprowadzenie akustycznej informacji pasażerskiej w trakcji autobusowej i tramwajowej.
VI.	Wprowadzenie wizualnej informacji przystankowej w trakcji autobusowej i tramwajowej.
VII.	Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych
VIII.	Wprowadzenie komunikacyjnego planu miasta dla osób niewidomych
IX	Wprowadzenie systemu Personalnej Indefikacji Pojazdu (PIP)
inne	

3. Opis zadań wymagających wprowadzenie systemu GPS

Wdrażanie systemów opartych o GPS nie tylko stanowi element wspomagający korzystanie osób niepełnosprawnych z komunikacji miejskiej, lecz również radykalnie podnosi komfort użytkowania pojazdów komunikacji zbiorowej przez ogół pasażerów. Przy okazji stanowi podstawę o wzmocnienia kontroli przewoźników ze strony Gminy Kraków.

3.1. System akustycznej informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej.

Celem wprowadzenia systemu akustycznej informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdów jest :

- a umożliwienie osobom niewidomym i niedowidzącym dokładnej lokalizacji miejsca, w jakim aktualnie znajduje się pojazd;
- b poprawa standardu obsługi podróżnych poprzez ciągłe informowanie o najbliższym przystanku na którym zatrzymuje się autobus.

System zapowiedzi realizowany jest automatycznie bez ingerencji kierowcy przy wykorzystaniu komputera pokładowego pojazdu, który umożliwia m.in. logiczną lokalizację

pojazdu, kontrolę wykonania rozkładu jazdy, zarządza łącznością radiową i steruje pracą wszystkich urządzeń pokładowych, takich jak kasowniki i tablice kierunkowe.

3.2. System wizualnej informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej.

Celem wprowadzenia systemu wizualnej informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej jest :

- a. umożliwienie osobom głuchoniemym określenie aktualnej pozycji pojazdu;
- b. poprawa standardu obsługi podróżnych poprzez ciągłe wyświetlanie nazwy oraz numeru) najbliższego przystanku na którym zatrzymuje się autobus.

Podobnie jak w przypadku systemu zapowiedzi akustycznej, system informacji wizualnej realizowany jest także automatycznie bez ingerencji kierowcy przy wykorzystaniu komputera pokładowego pojazdu

3.3 System wizualnej informacji pasażerskiej na przystankach .

Przy użyciu tego systemu pasażerowie informowani są o realnej godzinie odjazdu, numerze linii oraz o opóźnieniach przyjazdu pojazdów. Tablice LED mając duży format liczb numeru linii i godziny odjazdu oraz wysoki kontrast znaków umożliwia osobom słabowidzącym określenie, o której godzinie odjeżdża konkretny pojazd, bez konieczności pytania się osób trzecich.

3.4 Informacja dla osób niewidomych i niedowidzących oczekujących na przystanku (PIP)

W ramach przygotowywania Programu należy wdrożyć system nagłośnienia zewnętrznego autobusów, przekazującego informacje o numerze linii autobusu podjeżdżającego pod przystanek oraz nazwy przystanku docelowego czyli Personalny Identyfikator Pojazdu, który przy pomocy fal radiowych umożliwi odsłuchanie odpowiedniego meldunku wysyłanego przez autobus na około 100 metrów przed podjazdem na przystanek. Dodatkową funkcją urządzenia jest możliwość wysłania przez osobę niewidomą telegramu do kierowcy uprzedzającego go o fakcie obecności takiej osoby na przystanku i bezwzględnym obowiązku otwarcia drzwi. (przystanki na żądanie)

Zalety takiego rozwiązania są następujące :

- zapowiedź odbierana będzie jedynie przez osoby wyposażone w odbiornik;
- komunikat wysyłany na ok. 100 metrów przed podjazdem autobusu na przystanek pozwala na przygotowanie się osoby niewidomej do wsiadania;
- brak konieczności ingerencji w konstrukcję autobusu, w celu zamontowania głośnika;

4. Proponowana konstrukcja Programu i jego elementy:

- zakres zadań i ich opis
- realizator zadań i koordynatorzy
- harmonogram realizacji zadań
- źródła finansowania
- orientacyjny koszt
- standaryzacja taboru
- standaryzacja przystanków i infrastruktury okołoprzystankowej