

Załącznik do uchwały Nr LX/775/08
Rady Miasta Krakowa z dnia 17 grudnia 2008 r.

Program dostosowania systemu komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych

**Praca zbiorowa Zespołu Zadaniowego,
powołanego ds. stworzenia Programu**

SPIS TREŚCI

- I. WSTĘP.
- II. PODSTAWOWE INFORMACJE.
- III. PRZEPISY KRAJOWE OGÓLNE I ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZE, STANOWIĄCE O OBOWIĄZKU UWZGLĘDNIENIA POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH, W RÓŻNYM STOPNIU NIEPEŁNOSPRAWNOŚCI, W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ZBIOROWEJ.
- IV. CEL STRATEGICZNY.
- V. SPOSÓB WDRAŻANIA PROGRAMU.
- VI. MONITOROWANIE PROGRAMU.
- VII. HARMONOGRAM DZIAŁAŃ W ROKU 2008.

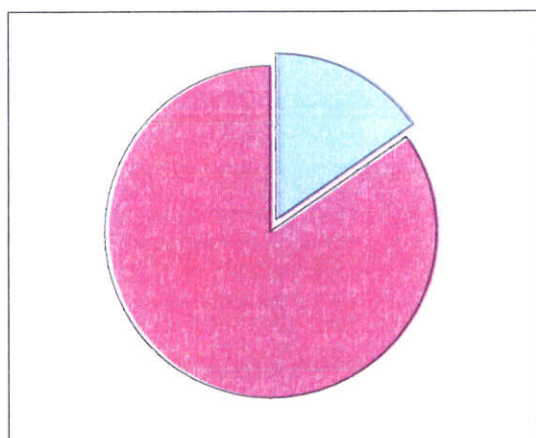
I. Wstęp.

Określenie pojęcia „niepełnosprawności” wzbudza wiele wątpliwości. Postawienie granicy między niepełnosprawnością a sprawnością jest działaniem arbitralnym, obejmującym wiele ograniczeń funkcjonalnych występujących w każdym społeczeństwie. Niepełnosprawność może być fizyczna, intelektualna lub polegać na dysfunkcji zmysłów. Może wynikać z choroby somatycznej lub choroby umysłowej, a wymienione zaburzenia, sytuacje lub choroby mogą mieć charakter stały lub przejściowy. Zapisy ustaw: „Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. z 1997r. nr 50 poz. 475) oraz ustawy z dnia 27 sierpnia 1997r., o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. Nr 123 poz.776 z późn. zm.), dotyczą osób, których niepełnosprawność została potwierdzona orzeczeniem wydanym przez organ do tego uprawniony czyli *osoby niepełnosprawnej prawnie*. W zbiorowości osób niepełnosprawnych funkcjonuje również grupa *osób niepełnosprawnych tylko biologicznie*, tj. takich, które nie posiadają orzeczenia, ale mają (odczuwają) całkowicie lub poważnie ograniczoną zdolność do wykonywania czynności podstawowych dla swojego wieku. W województwie małopolskim liczba osób niepełnosprawnych to odpowiednio 589,1 tys. i 18,2% ogółu ludności. Oznacza to, że prawie, co piąty mieszkaniec Małopolski jest osobą nie w pełni sprawną. Na terenie gminy miejskiej Kraków, jak wynika z danych Narodowego Spisu Powszechnego z 2002 roku, mieszka 144,9 tys. osób niepełnosprawnych, co stanowi ponad 19% ogółu mieszkańców miasta. Liczba osób niepełnosprawnych na 1000 mieszkańców Krakowa w 2002 r., wyniosła 191 osoby (w Polsce 143, w Małopolsce 182), a więc znacznie przewyższa średnią krajową. Według spisu ludności z 2002 roku natężenie zjawiska niepełnosprawności nasila się wraz z wiekiem. Blisko 50% spośród osób niepełnosprawnych w województwie małopolskim to osoby w wieku poprodukcyjnym. Z prognozowanej przez GUS struktury wiekowej ludności wynika, że na przestrzeni najbliższych 25 lat będzie postępowało zjawisko starzenia się populacji Krakowa, a tym samym wzrost liczby osób niepełnosprawnych. Raport nt. „Sytuacja osób niepełnosprawnych w gminie miejskiej Kraków”, sporządzony w 2005 r. na zlecenie Pełnomocnika Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób Niepełnosprawnych jest dodatkowym źródłem informacji na temat populacji niepełnosprawnych mieszkańców Krakowa. Wynika z niego, że ta grupa osób należy do zubożonej, lub niezamożnej części społeczności Krakowa, borykającej się z racji swej niepełnosprawności, z różnego rodzaju problemami natury ekonomicznej. Niepełno-

sprawność jednego z członków rodziny, GUS zaliczył do czynników zwiększających zagrożenie ubóstwem (wg. danych z GUS z 2002 r., z liczby 129 tys. osób niepełnosprawnych prawnie - mieszkańców Krakowa, jedynie 11,8% to osoby pracujące).

Z komunikacji miejskiej w Krakowie (wg. danych MPK S.A.) skorzystało w ciągu 2007 r., około 300 000 tys. osób (w tym przejazdy z biletami jednorazowymi 15 % ,przejazdy z biletami okresowymi 70 %, przejazdy bezpłatne 15 %). W tych liczbach, znajdują się również przewozy osób niepełnosprawnych z różnego rodzaju dysfunkcjami (wzroku, słuchu, ruchu), osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózkach, kobiety w ciąży a także osoby będące w trakcie procesu rehabilitacji, jednostki słabsze fizycznie i/lub z zaburzeniami psychicznymi, z poważnymi odchyleniami w proporcjach ciała (np. otyli). Stanowią one, około 34 %, korzystających osób z komunikacji miejskiej tramwajowej oraz autobusowej, ponieważ ten środek transportu jest najtańszym sposobem przemieszczania się po mieście.

Problematyka dotycząca transportu miejskiego uregulowana została w ustawie z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz.1591 z późn. zm.). W świetle postanowień przedmiotowej ustawy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy lokalnego transportu zbiorowego. Oznacza to, że kwestia swobodnego poruszania się przez osobę niepełnosprawną komunikacją miejską, która obejmuje zakup lub przystosowanie środków transportu, jak również dostosowanie infrastruktury technicznej (przystanki i ciągi komunikacyjne do nich prowadzące) stanowi element polityki lokalnej.



Ogólna liczba ludności
w województwie małopolskim:
3 236 813

Liczba osób niepełnosprawnych:
589 100

Wartość procentowa:
18,2 %

II. Podstawowe informacje.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. oraz firma Mobilis sp. z o. o. realizują przewozy pasażerskie komunikacji zbiorowej. Aktualnie dysponują niżej wymienionym taborem:

AUTOBUSY MPK S.A. ORAZ FIRMY MOBILIS SP. Z O.O.:

- niskopodłogowe – 421 szt. - MPK S.A.
- wysokopodłogowe – 29 + 14 szt. (typu midibus) – MPK S.A.
- nowoczesne z wysoką podłogą – 30 szt. (przegubowe) – MPK S.A.
- niskopodłogowe – 10 szt. (Solaris Urbino 18) – Mobilis sp. z o.o.
- niskopodłogowe – 16 szt. (Irisbus Citelis, przegubowe - Mobilis sp. z o.o.

Użytkowane przez MPK S.A. oraz firmę Mobilis autobusy spełniają normy autobusów miejskich. Kupowane autobusy, są już fabrycznie wyposażone w dodatkowe poręcze oraz posiadają wyznaczone miejsca na wózek inwalidzki. Standardowo, do wsiadania i wysiadania osób niepełnosprawnych z pojazdów, zarówno w autobusach jak i tramwajach, wyznaczone zostały 2 drzwi pojazdu. Drzwi te są specjalnie oznakowane piktogramem, podobnie jak miejsca siedzące dla osób niepełnosprawnych wewnątrz pojazdu. Część autobusów posiada również w podłodze drzwi rozkładany podest, który po rozłożeniu umożliwia łatwiejszy wjazd/wyjazd wózka z pojazdu. Ponadto wszystkie pojazdy firmy Mobilis do końca sierpnia zostaną także wyposażone w system głosowego zapowiadania przystanków wewnątrz pojazdów.

TRAMWAJE MPK S.A.:

Ilość ekspediowanych do ruchu – średnio 196 pociągów w tym:

- 50 nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów typu NGT6,
- 4 tramwaje dwustronne typu N8S z wysuwaniem dodatkowym stopniem,
- 1 tramwaj N8S z wysoką podłogą również z wysuwaniem dodatkowym stopniem.

Ponad 90% użytkowanych tramwajów posiada specjalnie zamontowane, dodatkowe poręcze na 2 drzwiach pierwszego wagonu. W dalszej części wagonu zostały wygrodzone specjalne miejsca na wózek inwalidzki. Takie specjalne miejsca funkcjonują:

- we wszystkich wagonach E1
- 13 wagonach GT6 i 70% wagonów 105N

W rejonie w/w wygrodzonych miejsc zainstalowane zostały obok standardowych przycisków specjalnie rozlokowane przyciski wewnątrz pojazdu jak również na zewnątrz (na niższej wysokości). Wciśnięcie takiego przycisku blokuje automat zamykania drzwi (wyłącza fotokomórkę) i sygnalizuje automatycznie motorniczemu o zamiarze wsiadania/wysiadanie przez osobę niepełnosprawną. Zamknięcie drzwi możliwe jest tylko przez motorniczego.

W chwili obecnej, głosowe zapowiedzi przystanków funkcjonują w 25 tramwajach NGT6 (nowa seria). Wprowadzenie zapowiedzi głosowej w innych tramwajach wymaga dokonania odpowiednich, kosztownych przeróbek w wagonach. MPK S.A. ze względów finansowych nie przewiduje zwiększenia ilości wagonów z informacją głośnomówiącą. W przyszłości należałoby wprowadzić we wszystkich wagonach informacje głośnomówiącą. Jest to proces kosztowny i długotrwały i należy znaleźć źródło finansowania.

W uzgodnieniu ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, rozpoczęto sukcesywną wymianę wyświetlaczy w tramwajach i autobusowych na LED-owe (kolor żółty). W przygotowywanych specyfikacjach do przetargu na zakup nowego taboru przez MPK S.A., jednym z warunków SIWZ jest stosowanie właśnie takowych wyświetlaczy.

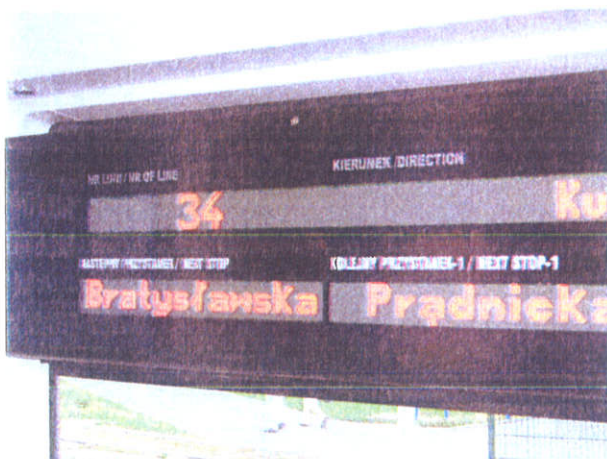
Jeszcze w tym roku wprowadzona zostanie (przez w/w przewoźnika), w internecie dla trakcji tramwajowej dodatkowa informacja o obsłudze linii przez tabor niskopodłogowy:

- przy numerze linii tramwajowej pojawi się dodatkowy znaczek informujący, że linia ta jest obsługiwana w całości przez tabor niskopodłogowy.
- dla linii mieszanych będzie możliwość sprawdzenia telefonicznie czy konkretny kurs będzie wykonywany przez tabor niskopodłogowy

Informacje powyższe będzie można uzyskać również telefonicznie dzwoniąc na specjalny numer informacji MPK SA w Krakowie 91-50.

W ramach organizowanych przez MPK S.A. szkoleń, dla prowadzących pojazdy podejmowane są tematy szeroko pojętej pomocy dla osób niepełnosprawnych. W szczególności umiejętność zachowania się w przypadku pojawienia się osoby niepełnosprawnej jako pasażera, zachowanie szczególnej ostrożności, zwracanie uwagi na sygnalizacje przycisków przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych, organizowanie pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu.

Należy jednocześnie pamiętać, że polityka i problematyka transportowa jest determinowana w dużym stopniu możliwościami ekonomicznymi jednostek samorządu terytorialnego, co nie jest tylko specyfiką naszego kraju, ale warunkiem powszechnie akceptowanym w państwach Unii Europejskiej. Znajduje to potwierdzenie w postanowieniach Dyrektywy Nr 85/2001, która wskazuje m.in. na konieczność zapewnienia dostępu do wszystkich nowych autobusów w obszarach miejskich, osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, a Polska jako członek UE będzie realizować tę Dyrektywę.



Fot. 1-4. Tablice LED-owe, wewnątrz i na zewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej.



Fot. 5-10. Tabor niskopodłogowy – szerokie wejścia do autobusu i tramwaju umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego, oznaczenia i przyciski.

PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Łączna liczba przystanków autobusowych komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miejskiej Kraków wynosi 1449 szt., natomiast tramwajowych – 332 szt.

- III. **Przepisy krajowe ogólne i rozporządzenia wykonawcze, stanowiące o obowiązku uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych, w różnym stopniu niepełnosprawności, w komunikacji miejskiej zbiorowej.**
- A. **Karta Praw Osób Niepełnosprawnych** (Monitor Polski Nr 50, poz. 475 z dn. 13.08.1997 r.) potwierdzająca m.in. prawo do pełnego uczestnictwa w życiu społecznym, dostępu do dóbr i usług, dostępu do opieki medycznej, edukacji, zatrudnienia, życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych jest aktem o charakterze deklaracyjnym, a więc nie nakłada konkretnych obowiązków wykonawczych na instytucje i urzędy oraz nie daje konkretnych uprawnień.
- B. **Ustawa Prawo budowlane** z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2006 r. nr 156 poz. 1118 z późn. zm.). Podstawowym przepisem poruszającym problem dostępności budynków dla osób niepełnosprawnych jest **art. 5 ust. 1 pkt. 4** Ustawy Prawo budowlane, wg. którego 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, zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.
- C. **Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym** z dnia 27 marca 2003 r. (Dz. U. 03 Nr 80 poz. 717 z późn. zm.) Ze szczególnym uwzględnieniem **art. 1 ust. 2 pkt. 5** ustawy, który określa, że w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych.
- D. **Ustawa Prawo o ruchu drogowym** z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 2005 Nr 108 poz. 918).
- E. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie** (Dz. U. 02 Nr 75 poz. 690 z późn. zm.) zawarte są przepisy szczegółowe regulujące dostosowanie budynków dla potrzeb osób niepełnosprawnych. § 54 ust. 2 rozporządzenia stanowi, że w budynku mieszkalnym wielorodzinnym, budynku zamieszkania zbiorowego oraz budynku użyteczności publicznej, wyposażanym w dźwigi, należy

zapewnić dojazd z poziomu terenu i dostęp na wszystkie kondygnacje użytkowe osobom niepełnosprawnym.

- F. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie** z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. 99 Nr 43 poz. 430). Zgodnie z § 44 ust. 6 urządzenia na chodniku, w szczególności podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe należy tak usytuować, aby nie utrudniały użytkowania chodnika w tym przez osoby niepełnosprawne.
- G. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie** z dnia 30 maja 2000 r. (Dz. U. 00 Nr 63 poz. 735).
- H. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury** z dnia 3 lipca 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r., nr 220 poz. 2181).

Ponadto:

- I. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2002 r., w sprawie szczegółowego zakresu realizacji obowiązku zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu do usług powszechnych** (Dz. U. 02 Nr 237 poz. 2010).
- J. **Porady Projektowe** z 1999 r. ISSN 1508-4582 wydane przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej pn.: „Przejścia dla pieszych – oznakowanie i informacja”, jak również tego samego wydawcy „Skrajnie ruchu niepełnosprawnych pieszych”.
- K. **Powiatowy Program Działania na Rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2007-2010**, przyjęty Uchwałą nr VIII/111/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 marca 2007 roku. Obowiązek stworzenia tego typu programu został nałożony na powiaty w wyniku nowelizacji ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. Nr 123, poz. 776 z późn. zm.). Celem Powiatowego Programu Działania na Rzecz Osób Niepełnosprawnych jest podniesienie świadomości społecznej o problemach niepełnosprawnych mieszkańców Krakowa, a także zapewnienie im godnego życia i możliwości pełnego i równoprawnego uczestnictwa w życiu społecznym.

IV. Cel strategiczny.

Zapewnienie warunków umożliwiających osobom niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji miejskiej. Cel ten chcemy osiągnąć poprzez dostosowanie komunikacji miejskiej do obsługi osób w różnym wieku i z różnymi dysfunkcjami, takich jak:

- poruszającym się przy pomocy sprzętów i urządzeń wspomagających (kul, lasek, protez, balkoników, wózków inwalidzkich oraz osób w podeszłym wieku),
- głuchych i słabosłyszących,
- niewidomych i słabowidzących,
- kobietom w ciąży i ludziom z wózkami dziecięcymi,
- niepełnosprawnym intelektualnie,

aby korzystając z miejskiego **transportu** publicznego mogli „przenieść się tam, gdzie chcą”, oraz uzyskali „dostęp” tzn.: mogli pójść tam, gdzie chcą i uzyskać co jest im potrzebne”, nie wykluczając ich, barierami architektonicznymi, z uczestnictwa w życiu zbiorowym.

Dla grupy osób poruszających się przy pomocy sprzętów inwalidzkich, wózków, ludzi z wózkami dziecięcymi, kobiet w ciąży oraz osób w podeszłym wieku dostosowujemy tabor oraz infrastrukturę m.in. poprzez:

- wprowadzenie niskopodłogowych tramwajów i autobusów,
 - budowę pochylni oraz ramp zjazdowych dla wózków,
 - modernizację przejść podziemnych oraz peronów przystankowych pod kątem przystosowania ich dla w/w potrzeb,
- oraz prowadzone są szkolenia dla kierowców i motorniczych w zakresie obsługi niepełnosprawnych pasażerów.

Dla osób z dysfunkcją wzroku wprowadzamy system wizualnej oraz akustycznej informacji pasażerskiej (tablice informacyjne LED z nr linii, głosowe zapowiadanie przystanków wewnątrz pojazdów) oraz planujemy wdrożenie systemu sterowania ruchem KST z wykorzystaniem modułów GPS i GPRS wraz z wprowadzeniem wizualnej oraz akustycznej informacji pasażerskiej na zewnątrz pojazdów oraz przystankach. System ten też częściowo będzie udogodnieniem dla osób z dysfunkcją słuchu. Wszystkie działania celów szczegółowo zobrazowane zostały w tabelach priorytetów. Realizacja powyższego celu wiąże się z uwzględnieniem we wszystkich działaniach Gminy i przewoźników spraw dostosowania systemów transportowych (transport kołowy, szynowy, pieszy) do potrzeb osób niepełnosprawnych a w szczególności:

A. Priorytet I – stosowanie przepisów obowiązującego prawa.

1. Uwzględnianie zagadnień dotyczących osób niepełnosprawnych w specyfikacjach istotnych warunków zamówienia na projekty dotyczące elementów systemu transportowego.
2. Bezwzględne przestrzeganie i egzekwowanie przy zatwierdzaniu i uzgadnianiu projektów budowlanych nowobudowanych lub modernizowanych, dostępności dla osób niepełnosprawnych – zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym i potrzebami osób niepełnosprawnych.

PRIORYTET 1. Stosowanie przepisów obowiązującego prawa.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zadania | Zakres zadań | Działania operacyjne | Koszt zadania | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|--|---|---|--|--|--|--|---------------------|--|---|---------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| <p>Nie wykorzystywanie przepisów nadanych prawem mających wpływ na późniejszą lokalizację barier w komunikacji miejskiej</p> | <p>Brak konsekwentnego stosowania przepisów obowiązującego prawa, dotyczącego problematyki osób niepełnosprawnych, a mających swoje odniesienie do komunikacji transportowej miejskiej, zbiorowej</p> | <p>Każdy rodzaj niepełnosprawności tj.: dysfunkcja ruchu, słuchu, wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku</p> | <p>Stosowanie przepisów obowiązującego prawa dotyczącego problematyki osób niepełnosprawnych</p> | <p>Przygotowanie stosownych pleceń służbowych w podległych jednostkach</p> | <p>W ramach etatów jednostek, zadania własne</p> | <p>W ramach etatów jednostek, zadania własne</p> | <p>Budżet Gminy</p> | <p>KZK, ZDiT, UMK, MPK, ARM, Mobilis</p> | <p>100% dokumentacji dla nowych inwestycji oraz modernizowanych będzie wskazania techniczne w odniesieniu do potrzeb osób niepełnosprawnie w aspekcie obowiązujących aktów prawnych. Każda nowa inwestycja oraz modernizowana będzie dostępnością dla osób niepełnosprawnych.</p> | <p>Od zaraz, Sposób ciągły,</p> |

B. Priorytet II – Planowe, systematyczne dostosowywanie infrastruktury przystanków komunikacji miejskiej wraz z dojazdami do nich, dla potrzeb osób o różnych rodzajach niepełnosprawności.

1. Przeprowadzanie przeglądów przystanków miejskiego transportu zbiorowego pod kątem właściwego oznaczenia oraz usytuowania urządzeń infrastruktury przystankowej, ze względu na wymagania osób niepełnosprawnych w tym niewidomych (m. innymi wyróżnienie linii zatrzymania przez oznaczenie krawędzi chodnika na długości przystanku, pasem o zróżnicowanej kolorystyce i fakturze).
2. Powszechne stosowanie informacji ułatwiającej osobom słabowidzącym korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego oraz oznakowanie umożliwiające identyfikację osobom o różnym rodzaju niepełnosprawności (sygnalizacja świetlna dźwiękowa na przejściach dla pieszych przez jezdnię).
3. Dostosowanie, w większym niż obecnie zakresie przejść nad i podziemnych, do potrzeb osób niepełnosprawnych lub uzupełnienie tych przejść o przejścia w poziomie jezdni (rampy zjazdowe, windy, schody ruchome do przystanków tramwajowych, oznakowanie schodów, stopni, poręczy).
4. Dostosowanie różnych form oznakowania przejść i zmian przebiegu traktów komunikacyjnych (różnicowanie koloru i faktury nawierzchni, obniżenie krawężników chodników przed przejściami przez jezdnię i torowisko).
5. Stosowanie znaków informacji wizualnej do oznaczania dojazdów dostępnych dla osób niepełnosprawnych.
6. Dokonywanie przeglądów technicznych, stanu nawierzchni peronów, poręczy, barierek, dojazdów i przejść przez jezdnię, krawędzi pierwszego i ostatniego stopnia oraz początku i końca schodów pod kątem spełnienia wymagań, różnych grup osób niepełnosprawnych.



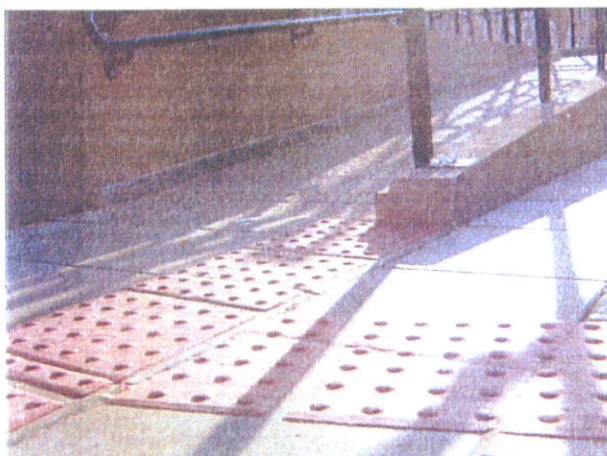
Fot. 11-12. Oznaczenie krawędzi peronu przystankowego, pasem o zróżnicowanej kolorystyce i fakturze.



Fot. 13-14. Przejście podziemne w Rondzie Mogilskim.



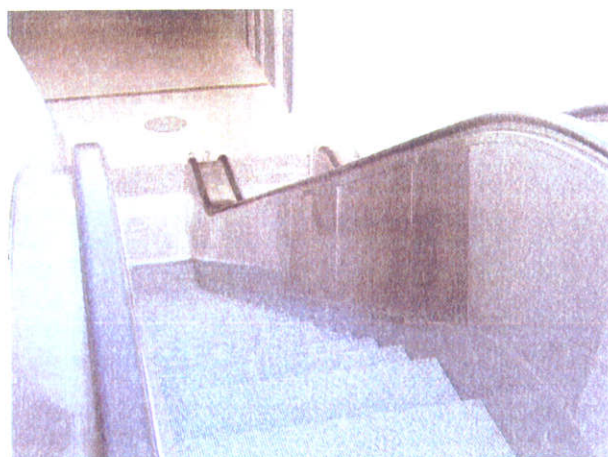
Fot. 15-16. Windy dla niepełnosprawnych w Rondzie Mogilskim.



Fot. 17-20. Pochylnia – rampa zjazdowa z peronu przystankowego przy ul. Zakopiańskiej do ul. Do Wilgi.



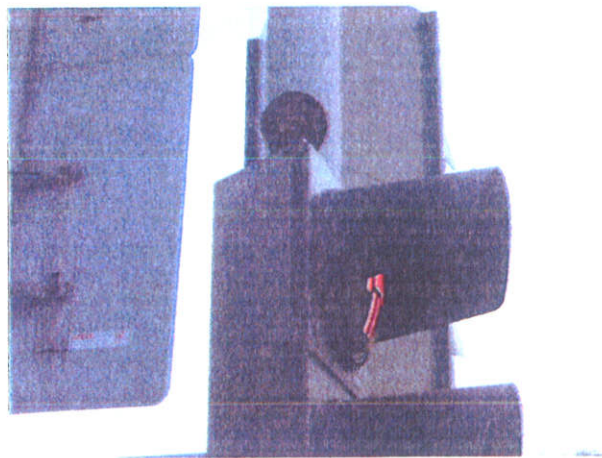
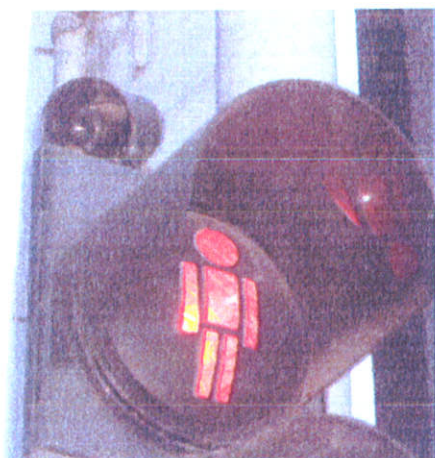
Fot. 21-22. Pochylnia – rampa zjazdowa w węźle Rondo Mogilskie.



Fot. 23-24. Schody ruchome w Rondzie Mogilskim.



Fot. 25-26. Sygnalizacja świetlna z udźwiękowieniem w Rondzie Mogilskim.



Fot. 27-28. Sygnalizacja świetlna z udźwiękowieniem w Rondzie Młyńskim.

PRIORYTET II: Planowe systematyczne dostosowywanie infrastruktury przystanków komunikacji miejskiej wraz z dojazdami do nich do potrzeb osób o różnych rodzajach niepełnosprawności.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Ilość występujących barier na trasach komunikacji miejskiej tramwajowej i autobusowej | Zadania | Zakres zadań | Działania operacyjne | Koszt zadania | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|-----------------------------|---|--|--|--|---|---|---|---|---|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Droga do, i z przystanku | Schody i stopnie, | Dysfunkcja ruchu, wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku | Brak danych o ilości schodów zlokalizowanych w pobliżu tras komunikacji miejskiej (za wyjątkiem przejść podziemnych i Ronda Mogińskiego , które sa uwzględnione w barierach : zejścia do przejść podziemnych i przystankach komunikacji miejskiej) | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okooprzystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych | Dokonywanie przeglądów, tworzenie listy zadań do realizacji na lata następne. | Przeglądy techniczne stanu nawierzchni peronów przystankowych, poręczy , barier, dojeżdż i zejść przez jezdnię pod kątem spełnienia wymagań różnych grup | w ramach etatów jednostek : KZK, ZDiT, MPK. | Budżet Gminy | KZK, ZDiT, MPK, UMK, w porozumieniu z Radami Dzielnicy | Utworzenie listy hierarchicznej potrzeb | Zadanie stałe, ciągłe. |
| | | | | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okooprzystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Wykonanie pochylni, zjazdów, ramp oraz oznakowanie schodów, zgodnie z obowiązującymi przepisami dla osób niepełnosprawnych w rejonach przystanków komunikacji lokalizacjach wytypowanych przez Dzielnicę Rad Miasta. | Zaprojektowanie i wykonanie pochylni dla osób niepełnosprawnych , w rejonie przystanku tramwajowego. | W ramach jednostek KZK, ZDiT, również przy nowych inwestycjach . | Budżet Gminy, (koszt wykonania pochylni wraz z dokumentacją ok.. 250 tys. zł) może. Finansowanie może być również w ramach zadania budżetowego pn.: Likwidacja barier architektonicznych w ramach zadań powierzonych | ZDiT | wykonanie 1 - 2 pochylni , ramp, zjazdów w ciągu 1 roku budżetowego. | do 2015r |
| Droga do, i z przystanku | Zejścia do przejść podziemnych zlokalizowanych w rejonie przystanków komunikacji miejskiej | Dysfunkcja ruchu, wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku. | 11 przejść podziemnych (w ciągu ul. Włotowa, Siostry Faustyny, Morawskiego, Madalńskiego, Borek Fałęcki, Rondo Czyżynskie, Basztowa- Lubicz, Bulwar Poleski, pod ul.Konopnickiej przy hoteluSofitel, pod ul.Konopnickiej przy ośrodku Siemacha, Bora Komorowskiego) | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okooprzystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. . | Modernizacja przejść pod kątem poprzystosowania do potrzeb niepełnosprawnych. Dokonanie aktualizacji posiadanych bądź wykonywanych dokumentacji projektowych pod kątem uwzględnienia w nich, przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych | Wykonanie analiz technicznych pod kątem możliwości zainstalowania wind, wykonania pochylni, ramp. Wytypowanie w oparciu o informację uzgodnienia z Radami Dzielnic, środowiskami osób niepełnosprawnych, przejść podziemnych gdzie można i należy zamontować windy, zjazdy, rampy. Wykonać oznaczenie stopni schodów i poręczy. | W ramach etatów jednostek jako zadania bieżące, w ramach zadań inwestycyjnych , lub poprzez wprowadzenie do projektu budżetu na lata następne, w ramach zadań powierzone Dzielnic, koszt wykonania 1 podjazdu ok. 250 000 zł. | Budżet Gminy, | ZDiT, UMK | 11 przejść podziemnych przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych,zgodnie z Roporzędzeniem Ministra Trnsportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. | do 2015 roku , rocznie 1-2 przejścia |
| | | | | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okooprzystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Realizacja zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23.12.2003 r nr 220 poz. 2181) | Montaż sygnalizacji świetlno - dźwiękowej zgodnej z Rozporządzeniem „na przejściach dla pieszych | W ramach etatów własnych jednostek, w porozumieniu ze środowiskiem osób niewidomych oraz z Radami Dzielnicy Miasta Krakowa. Koszt montażu 1 zestawu wynosi ok. 850zł | Budżet Gminy, również jako zadania powierzone Dzielnic Miasta Krakowa, lub jako wprowadzone odrębne zadanie do Budżetu na lata następne. | ZDiT, | Zamontowanie sygnalizacji na około 50% skrzyżowaniach miasta. | sukcesywnie 12 -15 skrzyżowań w ciągu roku udźwiękowionych. |
| Infrastruktura przystankowa | Brak rozkładu jazdy Brak miejsc siedzących Brak linii zatrzymania, zróżnicowanej faktury, zaznaczenia kolorem | Dysfunkcja wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku, również osoby z dysfunkcją narządu ruchu. Dla każdego rodzaju niepełnosprawności dla osób z dysfunkcją wzroku , jak również osób z innymi rodzajami niepełnosprawności.. | 143 skrzyżowania uliczne nie posiadające sygnalizacji dźwiękowej | Przeglądy i uzupełnianie tabliczek. | Przeglądy i uzupełnianie tabliczek. | Objazdy kontrolne oraz montaż. | Bieżące środki. | Koszty MPK | MPK | Na każdym przystanku rozkłady jazdy | Zadanie stałe, ciągłe. |
| | | | Na ogólną liczbę przystanków "A" 1449 i 332 "T" tj.:1781 szt brakuje miejsc siedzących -ławek na 829 przystankach A i T. Uwarunkowania te wynikają m.innymi : z usytuowania przystanku, braku peronu przystankowego, braku możliwości technicznych. | Modernizacja infrastruktury okooprzystankowej i przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | W porozumieniu z Radami Dzielnicy oraz środowisk osób niepełnosprawnych wytypować przystanki do modernizacji tj wykonania peronu przystankowego dostosowanego dla potrzeb osób niepełnosprawnych (zróżnicowanie koloru i faktury nawierzchni, zaznaczona linia zatrzymania, wyposażenia w ławke, oświetlenie) | Wprowadzenie do budżetu na lata następne zadania: np.: Wyposażenie przystanków w elementy przyjazne osobom niepełnosprawnym | Koszt przystosowania przystanku dla każdego rodzaju niepełnosprawności zależy od możliwości technicznych i uwarunkowań jakie występują w danej lokalizacji. | Budżet Gminy | MPK, ZDiT, KZK | Każdy przystanek , na którym istnieją możliwości techniczne wyposażony w miejsca siedzące. | do 2015 roku |
| | | | 2286 przystanków komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, w tym 1781na terenie miasta. | Modernizacja infrastruktury okooprzystankowej i przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Uzupełnienie w brakujące elementy przystanku dla potrzeb osób niepełnosprawnych, w zależności od istniejącego stanu. Co najmniej 10 przystanków komunikacji miejskiej w ciągu roku ,należy uzupełnić w takie elementy jak: oznaczenia linii zatrzymania, zastosowanie zróżnicowanej faktury, zróżnicowanie kolorystyki. | Wprowadzenie do budżetu miasta zadania pn.: "Przystosowanie przystanków komunikacji miejskiej zbiorowej do potrzeb osób niepełnosprawnych" lub " Modernizacja infrastruktury okooprzystankowe i wyposażanie w elementy brakujące pod kątem przystosowania do potrzeb osob niepełnosprawnych" | Koszt uzależniony od zakresu dostosowywania indywidualnie dla każdego przystanku. Szacunkowo można przyjąć ok.. 15 - 30tys zł / przystanek bez dodatkowych kosztów związanych z przebudową np. zatoki autobusowej, pobudowy itp.. | Budżet Gminy | Jednostki samorządowe, w tym ZDiT, KZK, jak również może być ARM, MPK | 70% przystanków komunikacji miejskiej wyposażonej w brakujące elementy pod kątem przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych | do 2010 r co najmniej 10 - 15 przystanków w ciągu roku budżetowego. |

C. Priorytet III – Wdrażanie i wyposażanie w elektroniczny system informacji pasażerskiej (głośno mówiący oraz wizualny).

D. Priorytet IV – Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej.

1. Nadanie bezwzględnego priorytetu w świadczeniu usług przewozowych taborem niskopodłogowym, wyposażonym w elementy przyjazne osobom niepełnosprawnym.
2. Wyposażenie w dźwiękowy system informacji nowych autobusów.
3. Stworzenie na stronie internetowej przewoźników komunikacji miejskiej zbiorowej, możliwości wyszukania połączeń (dogodnych przesiadek), realizowanych taborem niskopodłogowym
4. Przeszkolenie kierowców, motorniczych oraz kontrolerów biletów w środkach miejskiego transportu zbiorowego co do sposobu kontaktowania się z osobami niepełnosprawnymi.
5. Podniesienie świadomości osób niepełnosprawnych, na temat możliwości korzystania z komunikacji miejskiej.

PRIORYTET III: Wdrażanie i wyposażanie w elektroniczny system informacji pasażerskiej (głośno mówiący oraz wizualny) przystanków i taboru komunikacji miejskiej.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Ilość występujących barier na trasach komunikacji miejskiej tramwajowej i autobusowej | Zadania | Zakres zadań | Działania operacyjne | Koszt zadania | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|-------------------------|--|---|--|---|--|--|-----------------------------|---------------------|---|---|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Droga do i z przystanku | Identyfikacja przystanku (akustyczna i wizualna) | Zwłaszcza dla osób z dysfunkcją wzroku oraz osób potrzebujących | Program wprowadzany do realizacji w 2008 r jako System Informacji Pasażerskiej w postaci tablic przystankowych zmiennej treści na trasie KST | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych, oraz udźwiękowionej informacji | Zad. S-1.2 Sterowanie ruchem dla KST | Montaż modułów pokładowych GPS i GPRS w pojazdach komunikacji miejskiej | Rozstrzygnięty przetargiem. | Budżet Gminy | ZDiT, MPK, inni przewoźnicy | System ten umożliwi osobom słabowidzącym uzyskanie informacji o godzinie odjazdu i przyjeździe tramwaju, ponieważ tablice LED posiadają duży format liczb numeru linii, kontrast wyświetlanych znaków.Instalacja systemu sterowania ruchem w tunelu drogowym pod dworcem PKP i instalacja tablic zmiennej treści. | do 2017 |
| | | | | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do obsługi pojazdów niskopodłogowych. | zad. S-2.35 Przebudowa linii tramwajowej na odc. Od Ronda Mogińskiego - wzgórza Krzesławickie wraz z systemem sterowania ruchu | Instalacja m.inymi na przystankach urządzeń Systemu Informacji Pasażerskiej | Rozstrzygnięty przetargiem. | Budżet Gminy | Jednostki miejskie we współpracy z MPK i innymi przewoźnikami | System ten umożliwi osobom słabowidzącym uzyskanie informacji o godzinie odjazdu i przyjeździe tramwaju, ponieważ tablice LED posiadają duży format liczb numeru linii, kontrast wyświetlanych znaków.Instalacja systemu sterowania ruchem w tunelu drogowym pod dworcem PKP i instalacja tablic zmiennej treści. | 2010 |
| | | | | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do obsługi pojazdów niskopodłogowych. | zad. S-3 Nowe linie tramwajowe KST etap II (Rondo Grzegórzeckie, Golikówka wraz z ul.Kuklińskiego). | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych Instalacja na przystankach urządzeń SIP | Rozstrzygnięty przetargiem. | Budżet Gminy | ZDiT | System ten umożliwi osobom słabowidzącym uzyskanie informacji o godzinie odjazdu i przyjeździe tramwaju, ponieważ tablice LED posiadają duży format liczb numeru linii, kontrast wyświetlanych znaków.Instalacja systemu sterowania ruchem w tunelu drogowym pod dworcem PKP i instalacja tablic zmiennej treści. | 2006-2010 |

Priorytet IV. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Ilość występujących barier na trasach komunikacji miejskiej tramwajowej i autobusowej | Zadania | Zakres zadań | Działania operacyjne | Koszt zadania | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|---|--|--|--|--|---|---|--|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Tabor | Przystosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wyposażenie w elementy takie jak poręcze w drzwiach, oznakowanie zewnętrznie, oznakowanie wewnątrz, informacja akustyczna wewnątrz i zewnątrz pojazdów, umiejscowienie kasowników, wprowadzanie taboru niskopodłogowego | Dla wszystkich dysfunkcji | MPK posiada łącznie 494 szt taboru autobusowego W tym 421 niskopodłogowego. | Wprowadzanie taboru niskopodłogowego (kontynuacja) | Zakup taboru | Wymiana taboru | Koszty MPK i innych przewoźników | MPK i inni przywoźnicy | MPK | Do końca 2008r w zależności od możliwości finansowych MPK wycofanie z ruchu wszystkich autobusów standardowych z wyspokrą podłoga. | 2008 i sukcesywnie w kolejnych latach w zależności od środków finansowych. |
| | | | MPK posiada ogółem 196 pociągów tramwajowych, W tym niskopodłogowych 50 szt, w pozostałych zastosowano niektóre z udogodnień dla osób niepełnosprawnych takie jak wydzielone miejsca dla osób uprawnionych, dodatkowe poręcze, dodatkowe przyciski ale są to pojazdy z wysoką podłoga. | Wprowadzanie taboru niskopodłogowego (kontynuacja) | Zakup taboru | Wymiana taboru | Koszty MPK, i innych przewoźników | MPK i inni przywoźnicy | MPK | Do końca 2008r w zależności od możliwości finansowych MPK wycofanie z ruchu wszystkich autobusów standardowych z wyspokrą podłoga. | kontynuacja w zależności od możliwości finansowych |
| | Oznakowanie taboru | Dla wszystkich dysfunkcji | Wymiana wyświetlaczy w tramwajach i autobusach na LEDOWE (kolor żółty). | Wprowadzanie wizualnej informacji pasażerskiej w trakcji tramwajowej i autobusowej | Wymiana oznakowania taboru | Zakup wyświetlaczy LEDOWYCH | Budżet Gminy, Przewoźników | MPK i inni przywoźnicy | MPK i inni przywoźnicy | Poprawa jakości usług i komfortu. | 2008 rozpoczęcie, kontynuacja sukcesywnie np.. Do 2017 |
| Informacja głosno mówiąca | Zwłaszcza dla osób z dysfunkcją wzroku | Wyposażenie 374 wozów tramwajowych oraz 494 w systemy akustycznej informacji. System będzie wdrażany także w pojazdach pozostałych przewoźników. | Wprowadzenie akustycznej informacji pasażerskiej w trakcji autobusowej i tramwajowej wewnątrz i zewnątrz pojazdów. | Wdrożenie systemu | Montaż systemu głosnomówiącego w pojazdach | Budżet Gminy, MPK i innych Przewoźników | Budżet Gminy, MPK i innych Przewoźników oraz pozyskane źródła finansowe. | Ze względów finansowych MPK nie przewiduje zwiększenia ilości wagonów z informacją głosnomówiącą, ponieważ wprowadzenie zapowiedzi głosowej w innych tramwajach wymaga dokonania odpowiednich, kosztownych przeróbek MPK, inni Przewoźnicy, jednostki samorządowe | Poprawa komfortu pasażerów i jakości usług. | Sukcesywnie 2008 - 2012. | |
| Informacja o obsłudze taboru niskopodłogowym zawarte na stronach internetowych. | Dla wszystkich dysfunkcji | Wprowadzenie w internecie dla trakcji tramwajowej dodatkowej informacji o obsłudze linii przez tabor niskopodłogowy | Informacje dodatkowe, pomocne dla osób niepełnosprawnych, poprzez stworzenie na stronie internetowej przewoźników komunikacji miejskiej zbiorowej, możliwości wyszukiwania połączeń realizowanych taboru niskopodłogowym. | Przy numerze linii tramwajowej pojawi się dodatkowy znaczek informujący, że linia ta jest obsługiwana w całości przez tabor niskopodłogowy. Dla linii mieszanych będzie możliwość sprawdzenia telefonicznie czy konkretny kurs będzie wykonywany przez tabor niskopodłogowy. | Umieszczenie informacji w witrynie internetowej. | MPK i inni Przewoźnicy | MPK i inni przewoźnicy | MPK i inni przewoźnicy | Pojawienie się na stronie internetowej takiej informacji | 2008 | |
| Szkolenia | Dla wszystkich dysfunkcji | Wszystkie bariery w tym zakresie. | Przeszkolenie kierowców, motorniczych i kontrolerów biletów w środkach miejskiego transportu zbiorowego co do sposobu kontaktowania się z osobami niepełnosprawnymi. | W ramach kosztów własnych MPK i innych przewoźników. | Organizacja szkoleń specjalistycznych oraz przekazywanie informacji w trakcie szkoleń rutynowych. | MPK i inni Przewoźnicy | MPK i inni przewoźnicy | MPK i inni przewoźnicy | Uzyskanie odpowiednich kwalifikacji przez prowadzących | 2008 oraz kontynuacja | |

V. Sposób wdrażania Programu.

Program jest dokumentem perspektywicznym określającym kierunki prowadzonej działalności oraz wyznaczającym cele. Szczegółowe sposoby realizacji celów będą określone harmonogramem planowanych działań na każdy rok kalendarzowy w formie aneksu przyjmowanym Zarządzeniem Prezydenta.

VI. Monitorowanie Programu.

Monitoring programu obejmował będzie następujące działania:

- systematyczne zbieranie danych liczbowych oraz informacji dotyczących realizacji celów strategicznych,
- przygotowanie cyklicznych sprawozdań ukazujących stopień realizacji programu w poszczególnych priorytetach,
- ocenę osiągniętych rezultatów oraz określenie stopnia wykonania przyjętych celów i działań,
- planowanie zmian w Programie oraz wdrożenie przyjętych działań.

VII. Koordynacja i nadzór nad realizacją programu.

Nadzór nad realizacją zadania sprawuje Prezydent Miasta Krakowa, Koordynatorem programu odpowiedzialnym za monitoring jest Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. osób niepełnosprawnych, który współpracował będzie z jednostkami i wydziałami wskazanymi w programie jako realizatorami poszczególnych zadań.

VIII. Harmonogram działań w roku 2008 w ramach „Programu dostosowania systemu komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych”.

HARMONOGRAM DZIAŁAŃ W ROKU 2008 - PRIORYTET 1. Stosowanie przepisów obowiązującego prawa.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zakres do zrealizowania/ zrealizowany w roku 2008 | Koszt zadania zrealizowanego w 2008 r . | Zadania | Działania operacyjne | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|---|--|--|---|---|---|--|------------------------|-----------------------------------|--|--------------------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> | <i>8</i> | <i>9</i> | <i>10</i> | <i>11</i> |
| Nie wykorzystywanie przepisów nadanych prawem mających wpływ na późniejszą lokalizację barier w komunikacji miejskiej | Brak konsekwentnego stosowania przepisów obowiązującego prawa, dotyczącego problematyki osób niepełnosprawnych, a mających swoje odniesienie do komunikacji transportowej miejskiej, zbiorowej | Każdy rodzaj niepełnosprawności tj.: dysfunkcja ruchu, słuchu, wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku | Przygotowanie stosownych poleceń służbowych w podległych jednostkach i Wydziałach UMK, MPK, Mobilis, ARM. | W ramach etatów jednostek, zadania własne | Stosowanie przepisów obowiązującego prawa dotyczącego problematyki osób niepełnosprawnych | W ramach etatów jednostek, UMK, MPK, ARM, Mobilis - zadania własne | Budżet Gminy | KZK, ZDiT, UMK, MPK, ARM, Mobilis | 100% dokumentacji dla nowych inwestycji oraz modernizowanych zawierać będzie wskazania techniczne w odniesieniu do potrzeb osób niepełnosprawnych w aspekcie obowiązujących aktów prawnych. Każda nowa inwestycja oraz modernizowana skutkować będzie dostępnością dla osób niepełnosprawnych w możliwie jak najszerszym zakresie. | Od zaraz, Sposób ciągły, |

HARMONOGRAM DZIAŁAŃ W ROKU 2008 - PRIORYTET II: Planowe systematyczne dostosowywanie infrastruktury przystanków komunikacji miejskiej wraz z dojazdami do nich do potrzeb osób o różnych rodzajach niepełnosprawności.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zakres do zrealizowania/ zrealizowany w roku 2008 | Koszt zadania zrealizowanego w 2008 r. | Zadania | Działania operacyjne | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań | |
|--------------------------|--|---|--|--|---|---|--|--|--|------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| Droga do, i z przystanku | Schody i stopnie, | Dysfunkcja ruchu, wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku | Przeгляdy techniczne stanu nawierzchni peronów przystankowych, poręczy, barier, dojść i zejść przez jezdnię pod kątem spełnienia wymagań różnych grup niepełnosprawności. | W ramach etetów jednostek: KZK,ZDiT,MPK | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych | Dokonywanie przeglądów, tworzenie listy zadań do realizacji na lata następne. | Budżet Gminy | KZK, ZDiT, MPK, UMK, w porozumieniu z Radami Dzielnicy | Utworzenie listy hierarhicznej potrzeb | Zadanie stałe, ciągłe. | |
| | | | Wykonanie dokumentacji projektowej pochylni przy przejściu pod ul. Konopnickiej od strony ul.Ludwinowskiej naprzeciw hotelu Forum w pobliżu przystanku komunikacji autobusowej. | 37 000 zł dokumentacja + potrzeba ok. 200 000 zł na realizację. Konieczne pozyskanie środków finansowych. (Wystapiono z wnioskiem do UMK) Zadanie powierzone Dzielnicy VIII z zakresu problematyki osób niepełnosprawnych na 2008 r. | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Wykonanie dokumentacji oraz pochylni. Pełnienie nadzoru. | Budżet Gminy: środki budżetowe Dzielnicy VIII, + zadanie bieżące ZDiT. W przypadku uzyskania uzgodnień oraz pozyskania środków finansowych możliwe jest również wykonanie. | ZDiT | Wykonana pochylnia dla potrzeb osób niepełnosprawnych | 2008r | |
| | | | Budowa pochylni dla osób niepełnosprawnych, łączącej ul.Zakopiańską z ul. Do Wilgi w rejonie przystanku tramwajowego.i modernizacja schodów z ul. Zakopiańskiej do ul. Do Wilgi. | Koszt łącznie z wykonaniem projektu oraz schodami- 310 000zł. | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zad. III-2-1. Likwidacja barier architektonicznych w przejściach podziemnych | Zaprojektowanie i wykonanie pochylni dla osób niepełnosprawnych, łączącej ul.Zakopiańską z ul. Do Wilgi w rejonie przystanku tramwajowego. | Budżet Gminy, | ZDiT | Wykonana pochylnia dla potrzeb osób niepełnosprawnych | 2008 r | |
| | Zejścia do przejść podziemnych zlokalizowanych w rejonie przystanków komunikacji miejskiej | Dysfunkcja ruchu, wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku | Przejście podziemne w/c ul.Morawskiego - dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych nie zostało ujęte (mimo zgłoszenia),w budżecie miasta na 2008 r. | | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | | | | ZDiT | | |
| | | | Wykonanie dokumentacji projektowej dla przejścia podziemnego w/c ul.Siostry Faustyny w zakresie przystosowania dla potrzeb osób niepełnosprawnych (winda, pochylnia). Oznakowanie schodów. | Zad. III-2.1 Likwidacja barier architektonicznych w przejściach podziemnych- 22 000 zł | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Dokończenie opracowania dokumentacji projektowej dla przystosowania przejścia podziemnego w ciągu ul. Faustyny dla ruchu niepełnosprawnych. Złożenie wniosku i uzyskanie decyzji administracyjnych. | Budżet Gminy | ZDiT | Uzyskane decyzje administracyjne dla przystosowania przejścia podziemnego w ciągu ul. Faustyny dla ruchu osób niepełnosprawnych. | 2008r | |

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zakres do zrealizowania/ zrealizowany w roku 2008 | Koszt zadania zrealizowanego w 2008 r. | Zadania | Działania operacyjne | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|--------------------------|-----------------|---|---|--|---|--|---------------------|------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Droga do, i z przystanku | Intensywny ruch | Dysfunkcja wzroku, osoby starsze, matki z małymi dziećmi w wózku, również osoby z dysfunkcją narządu ruchu. | Montaż sygnalizacji dźwiękowej(Rondo Młyńskie, ul.Pilotów-supermarket Alma, skrzyżowanie ul.Młyńska , ul. Lublaska przy stacji "Statoil") | Zad. I-4.1. Likwidacja barier architektonicznych 34000 zł finansowanie w ramach zadań powierzonych Dzielnicy III, zgodnie z Uchwałą X/164/07 z późn. zmianami) | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Montaż około 30 układów dźwiękowych | Budżet Gminy | ZDiT | Przystosowana sygnalizacja dźwiękowa na skrzyżowaniach: Rondo Młyńskie, ul.Pilotów-supermarket Alma , skrzyżowanie ul.Młyńska , ul. Lublaska przy stacji "Statoil" dla potrzeb osób niepełnosprawnych | 2008r |
| | | | Modernizacja infrastruktury sygnalizacji świetlnej i jej udźwiękowanie na skrzyżowaniach : Limanowskiego/Na Zjeździe, Podgórska /Starowislna, Starowiślna/ Westerplatt, Karmelicka /Dunajewskiego, Długa /Szlak.Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Kwota przeznaczona na realizację 630 000 zł. W ramach zadania bieżącego ZDiT "Oświetlenie i sygnalizacja" | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Typowanie skrzyżowań do modernizacji w zakresie sygnalizacji świetlnej , w porozumieniu z Radami Dzielnic, Montaż układów dźwiękowych. | Budżet Gminy | ZDiT | Sygnalizacja świetlna dźwiękowa na 5 skrzyżowaniach | 2008r. |
| | | | Stosowanie sygnalizacji świetlno - dźwiękowej na przejściach dla pieszych przez jezdnię.Realizacja zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23.12.2003 r nr 220 poz. 2181) | Złożono wniosek budżetowy do UMK na kwotę 2500000 na realizację . | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Montaż sygnalizacji świetlno - dźwiękowych ,na przejściach dla pieszych w konsultacji ze środowiskiem osób niewidomych. | Budżet Gminy | ZDiT | Zamontowanie sygnalizacji nowej generacji i zgodnie z Rozporządzeniem, na około 50% skrzyżowaniach miasta. | Realizacja w 2008 w zależności od otrzymania zawniaskowanych środków finansowych |
| | | | Montaż sygnalizacji świetlnej dźwiękowej na najbardziej ruchliwych skrzyżowaniach Dzielnicy XI. | Kwota 41 000 zł. | Modernizacja infrastruktury przystankowej i okolo przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. (Zad. I-4.1. Likwidacja barier architektonicznych) | Montaż 40 punktów sygnalizacji akustycznej , w porozumieniu z Radą Dzielnicy XI | Budżet Gminy | ZDiT | Zamontowanie na ruchliwych skrzyżowaniach Dzielnicy XI, 58 punktów sygnalizacji akustycznej dla potrzeb osób niepełnosprawnych. | 2008r |

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zakres do zrealizowania/ zrealizowany w roku 2008 | Koszt zadania zrealizowanego w 2008 r. | Zadania | Działania operacyjne | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|-----------------------------|--|---|---|--|--|--|---------------------|-----------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Infrastruktura przystankowa | Brak rozkładu jazdy | Dla każdego rodzaju niepełnosprawności oprócz osób z dysfunkcją narządu wzroku. | Braki wynikają z aktów wandalizmu i są na bieżąco uzupełniane. | Bieżące środki | Wprowadzenie wizualnej informacji (rozkłady jazdy) pasażerskiej w punktach przystankowych | Uzupełnianie na bieżąco | MPK | MPK | Na każdym przystanku rozkłady jazdy | Zadanie stałe, przeprowadzane są zmiany rozkładu jazdy a następnie rozkłady jazdy są uzupełniane w zależności od wynikłych potrzeb. |
| | Brak linii zatrzymania, zróżnicowanej faktury, zaznaczenia kolorem | Dla osób z dysfunkcją wzroku , jak również osób z innymi rodzajami niepełnosprawności.. | 10 przystanków w ciągu tramwajowym Dworzec Gł. – Pawia – Krowodrza Górka, gdzie do oznaczenia krawędzi przystanków zastosowano materiał o specjalnej strukturze i kolorze : - Dworzec Gł. - 1 szt. (Pawia) - Dworzec Gł. Zachód Galeria - 2 szt. - Prądnicza - 2 szt. - Bratysławska - 2 szt. - Krowodrza Górka - 3 szt. jest to 0,6 % z istniejącej liczby przystanków komunikacji miejskiejna któých zastosowana została zróżnicowana faktura wraz kolorystyką. | W ramach zadnia inwestycyjnegoo KST | Modernizacja infrastruktury okolo przystankowej i przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | Uzupełnienie w brakujące elementy pod kątem przystosowania przystanku dla potrzeb osób niepełnosprawnych, w zależności od istniejącego stanu. Co najmniej 10 przystanków komunikacji miejskiej w ciągu roku ,należy uzupełnić w takie elementy jak: oznaczenia linii zatrzymania, zastosowanie zróżnicowanej faktury, zróżnicowanie kolorystyki. | Budżet Gminy | ARM, ZDiT | 10 szt przystanków komunikacji miejskiej przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych. | 2008r |
| | Brak linii zatrzymania, zróżnicowanej faktury, zaznaczenia kolorem | Dla osób z dysfunkcją wzroku , jak również osób z innymi rodzajami niepełnospra | Przystanki w tunelu tramwajowym: Politechnika i Dworzec Główny oraz Rondo Mogiłskie, Rondo Grzegórzeckie gdzie funkcjonują zarówno schody ruchome i windy | Schody ruchome (biegi góra i dół)- koszt 1 111 000zł, windy - koszt 362 000 zł, Krawężnik kamienny-159 zł, Nawierzchnia z kostki betonowej- 57zł,Nawierzchnia z płyt betonowych 50x50 cm-83 zł, Nawierzchnia z kostki kamiennej 5x5 cm- 217 zł, Nawierzchnia z kostki kamiennej 10x10cm- 312zł, Sygnalizator akustyczny do sygnalizacji świetlnej- 184 zł. (Uwaga: przedstawione wartości (koszty zadania) są cenami kontraktowymi i stanowią element z całości zamówienia, przeliczone na jednostkę) | Modernizacja infrastruktury okolo przystankowej i przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do obsługi pojazdów niskopodłogowych.W ramach zadania KST etap: tunel tramwajowy, Rondo Mogiłskie, Rondo Grzegórzeckie. | Budowa Infrastruktury Krakowskiego Szybkiego Tramwaju na Rondzie Mogiłskim,Rondzie Grzegórzeckim, Tunelu tramwajowym | Budżet Gminy | Agencja Rozwoju Miasta S.A. | Oddanie do ruchu pieszego obiektów przystanków na ciągu linii KST(Rondo Mogiłskie, Tunel tramwajowy, Rondo Grzegórzeckie) w pełni przystosowanych do potrzeb wszystkich osób z różnego rodzaju dysfunkcjami. | 2008r |

HARMONOGRAM DZIAŁAŃ W ROKU 2008 - PRIORYTET III: Wdrażanie i wyposażanie w elektroniczny system informacji pasażerskiej (głośno mówiący oraz wizualny) przystanków komunikacji miejskiej.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zakres do zrealizowania/ zrealizowany w roku 2008 | Koszt zadania zrealizowanego w 2008r. | Zadania | Działania operacyjne | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań |
|-----------------------------|--|--|---|---|---|---|---------------------|------------|---|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Infrastruktura przystankowa | Identyfikacja przystanku (akustyczna i wizualna) | Zwłaszcza dla osób z dysfunkcją wzroku oraz osób potrzebujących. | System Informacji Pasażerskiej w postaci tablic przystankowych zmiennej treści zostanie zainstalowany na trasie I etapu KST. System ten jest planowany do testowego włączenia we wrześniu 2008r. Dla poprawności działania systemu wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej muszą posiadać moduły pokładowe GPS i GPRS. Obecnie trwają rozmowy pomiędzy inżynierem Kontraktu oraz Wykonawcą zadania. w sprawie wyposażenia 20 - 30 autobusów w w/w urządzenia pokładowe. | Z uwagi na realizację przedmiotowego zakresu w ramach Budowy systemu obszarowego sterowania ruchem w korytarzu szybkiego tramwaju (linia N-S, etap I wraz z przedłużeniem do os. Krowodrza Górka), nie jest możliwe na tym etapie wyłączenie kosztów związanych z realizacją SIP z całości zadania. | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych. (Zad. S-1.2 Sterowanie ruchem dla KST) | Oprócz wizualnej wprowadzenie również informacji dźwiękowej na przystankach komunikacji miejskiej. | Budżet Gminy | ZDiT, MPK. | System ten umożliwi osobom słabowidzącym uzyskanie informacji o godzinie odjazdu i przyjazdu tramwaju. , ponieważ tablice LED posiadają duży format liczb numeru linii, kontrast wyświetlanych znaków.Instalacja systemu sterowania ruchem w tunelu drogowym pod dworcem PKP i instalacja tablic zmiennej treści. | 2008r |
| | | | | | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do obsługi pojazdów niskopodłogowych. | Instalacja m.inymi na przystankach urządzeń Sysytemu Informacji Pasażerskiej | Budżet Gminy | ZDiT, MPK, | System ten umożliwi osobom słabowidzącym uzyskanie informacji o godzinie odjazdu i przyjazdu tramwaju. , ponieważ tablice LED posiadają duży format liczb numeru linii, kontrast wyświetlanych znaków.Instalacja systemu sterowania ruchem w tunelu drogowym pod dworcem PKP i instalacja tablic zmiennej treści. | od 2005 do 2010 r. |
| | | | | | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do obsługi pojazdów niskopodłogowych. | Wprowadzenie wizualnej informacji pasażerskiej w punktach przystankowych Instalacja na przystankach urządzeń Systemu Informacji | Budżet Gminy | ZDiT, MPK, | j.w. | 2006-2010 |
| | Brak akustycznych informacji o liniach | Zwłaszcza dla osób z dysfunkcją wzroku | | | Wprowadzenie głosowej informacji pasażerskiej w pojazdach komunikacji miejskiej. | Instalacja systemów w pojazdach | Budżet Gminy | MPK | | 2008-2011 |

HARMONOGRAM DZIAŁAŃ W ROKU 2008 - PRIORYTET IV. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej.

| Lokalizacja barier | Rodzaje barier | Rodzaje niepełnosprawności | Zakres do zrealizowania/ zrealizowany w roku 2008 | Koszt zadania zrealizowanego w 2008 r. | Zadania | Działania operacyjne | Źródło finansowania | Realizator | Wskaźniki rezultatu | Czas realizacji zadań | |
|--------------------|--|--|---|---|---|---|---------------------|---------------|--|---|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| Pojazdy | Przystosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych (wyposażenie w elementy takie jak poręcze w drzwiach, oznakowanie zewnętrzne, informacja akustyczna wewnątrz pojazdów, umiejscowienie kasowników, oznakowanie wyznaczonych miejsc dla osób uprawnionych, wprowadzanie taboru niskopodłogowego) | Dla wszystkich dysfunkcji | Zakupienie 32 autobusów niskopodłogowych | Koszt MPK | Wprowadzanie taboru niskopodłogowego (kontynuacja) | Zakup autobusów niskopodłogowych | | MPK | Do końca 2008r w zależności od możliwości finansowych MPK wycofanie z ruchu wszystkich autobusów standardowych z wysoką podłogą. | 2008 i sukcesywnie w kolejnych latach w zależności od środków finansowych. | |
| | | | Remont wagonów typu 105Na -9 szt. innymi pod kątem przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych | koszt MPK | Wprowadzanie taboru niskopodłogowego (kontynuacja) | Przystosowanie wagonów typu 105 Na w jak najszerszym zakresie dla potrzeb osób niepełnosprawnych. | MPK | MPK | Do końca 2008r w zależności od możliwości finansowych MPK wykonanie remontów wagonów 105 Na. | Kontynuacja w zależności od możliwości finansowych | |
| | | | Podpisanie 1.04.2008r. Umowy z firmą Mobilis na obsługę trzech linii komunikacji miejskiej. Zakup autobusów: 10 przegubowych Solarisów Urbino z klimatyzacją, oraz 16 krótkich Irisbusów wraz z klimatyzacją. | Mobilis | Wprowadzanie taboru niskopodłogowego (kontynuacja) | Zakup autobusów niskopodłogowych | Mobilis | Mobilis | Ogółem 26 sztuk nowych autobusów. | 2008 r. | |
| | Oznakowanie taboru | Dla wszystkich dysfunkcji | Rozpoczęto sukcesywną wymianę wyświetlaczy w tramwajach i autobusach na LEDOWE (kolor złoty). | Koszty MPK | Wprowadzanie wizualnej informacji pasażerskiej/ identyfikacji pojazdu w trakcji tramwajowej i autobusowej | Wymiana wyświetlaczy w tramwajach i autobusach na LEDOWE | Budżet Gminy, MPK | MPK | Wykonanie identyfikacji pojazdów komunikacji miejskiej przystosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych. | 2008 r. | |
| | Informacja głosno-mówiąca | Zwłaszcza dla osób z dysfunkcją wzroku | | Ze względów finansowych MPK nie przewiduje zwiększenia ilości wagonów z informacją głosnomówiącą, ponieważ wprowadzenie zapowiedzi głosowej w innych tramwajach wymaga dokonania odpowiednich, kosztownych przeróbek. | | Wprowadzenie akustycznej informacji pasażerskiej w trakcji autobusowej i tramwajowej | | MPK | | Należy pozyskać odpowiednie środki finansowe | |
| | | | Montaż zestawów głosowych zapowiadających przystanki w autobusach firmy Mobilis | Koszt Mobilis | Montaż zestawów głosowych zapowiadających przystanki w autobusach firmy Mobilis - w 26 pojazdach | | | Mobilis | Mobilis | | do końca sierpnia 2008r. |
| | Informacja o obsłudze taboru niskopodłogowym | Dla wszystkich dysfunkcji | Wprowadzenie w internecie dla trakcji tramwajowej dodatkowej informacji o obsłudze linii przez tabor niskopodłogowy | Koszt MPK | Informacje dodatkowe, pomocne dla osób niepełnosprawnych, poprzez stworzenie na stronie internetowej przewoźników komunikacji miejskiej zbiorowej, możliwości wyszukiwania połączeń realizowanych taboru niskopodłogowym. | | | MPK | MPK | Przy numerze linii tramwajowej pojawi się dodatkowy znaczek informujący że linia ta jest obsługiwana w całości przez tabor niskopodłogowy. Dla linii mieszanych będzie możliwość sprawdzenia telefonicznie czy konkretny kurs będzie wykonywany przez tabor niskopodłogowy. | 2008 |
| Szkolenia | Dla wszystkich dysfunkcji | Przeszkolenie kierowców, motorniczych i kontrolerów biletów w środkach miejskiego transportu zbiorowego co do sposobu kontaktowania się z osobami niepełnosprawnymi. | W ramach kosztów własnych MPK oraz Mobilis | Organizacja specjalistycznych szkoleń. | Organizacja specjalistycznych szkoleń i przekazywanie informacji w trakcie szkoleń rutynowych. | | MPK i Mobilis | MPK i Mobilis | Przygotowanie pracowników obsługujących tabor komunikacji miejskiej do umiejętnego kontaktowania się z osobami niepełnosprawnymi | zadanie stałe, coroczne | |