

Załącznik
do uchwały Nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia

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.**

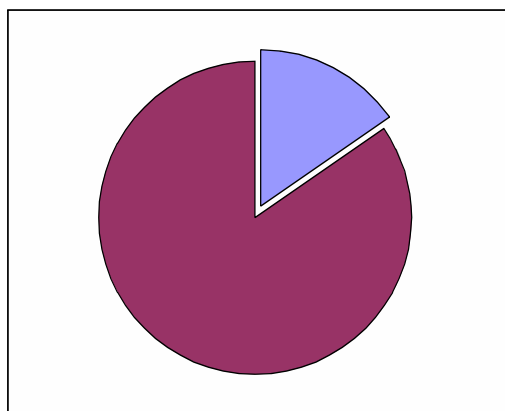
I. Wstęp.

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 miejsce 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 ekspediuowanych do ruchu – średnio 196 pociągów w tym:

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

Ponad 90% użytkowanych tramwajów posiada specjalnie zamontowane, dodatkowe poręcze na 2 drzwiach pierwszego wagonu. W dalszej części wagonu zostały wygrozdzone 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 deklaratorywnym, 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 użytkownika 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.

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 dojeżdżalnych dla osób niepełnosprawnych.
6. Dokonywanie przeglądów technicznych, stanu nawierzchni peronów, poręczy, barierek, dojeżdżalnych 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.



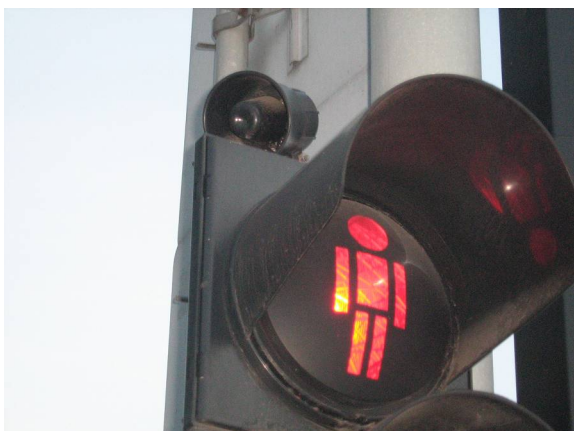
Fot. 21-22. Pochylnia – rampa zjazdowa w węźle Rondo Mogiłskie.



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.

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.

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 określeń 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”.