

Bezbariérová přístupnost MHD v Brně: Stále v nedohlednu...

Zdeněk Holub

V současné době nakupují městské dopravní podniky s dotacemi z EU téměř výlučně nízkopodlažní dopravní prostředky, což je chválehodné. Jejich zavádění se týká nejen lidí se zdravotním postižením, ale vlastně každého občana v určitém životním stádiu a v různých situacích. Hlavním cílem je však umožnit osobám na ortopedickém vozíku samostatné užívání hromadné dopravy bez doprovodu. Zdá se to být správné, ale...

Tato koncepce totiž přináší nové požadavky na celkové řešení dopravy v rozsahu, který nemá v minulosti obdoby. Nestačí proto nízkopodlažní prostředky jen nakupovat, ale musí se vytvořit podmínky pro plné využití jejich výhod, což si zatím někteří lidé s rozhodovací pravomocí neuvědomují, jak lze snadno doložit.

Přemýšlejme trochu

Především se to týká nových požadavků na řešení bezbariérových zastávek, ale i odstranění známých nedostatků. V platném stavebním zákoně byl bezbariérová přístupnost staveb a tedy i veřejné dopravě přiznán veřejný zájem. Dosud však nebyly určeny žádné dotčené orgány, které by tento veřejný zájem ochraňovaly a byly za jeho respektování také odpovědné, což se týká i městské hromadné dopravy.

V Brně je celkem cca 230 zastávek městské hromadné dopravy, ale jen málo z nich je v plné bezbariérové úpravě. I některé nově upravované zastávky jsou řešeny chybně, protože předpis je nejasný – především chybí vyjasnění minimální šířky nástupních ostrůvků. Při nedostatečné šířce hrozí nebezpečí, že osoba na vozíku se při otáčení a najíždění do vozidla vyvrátí do přilehlé vozovky. V některých výjimečných případech, kdy z technických důvodů nelze tramvajové zastávky bezbariérově upravit, se musí doprava doplnit nízkopodlažními autobusy. K čemu ale došlo v Brně?

I přes protesty občanské veřejnosti a v rozporu s usnesením zastupitelstva přilehlé městské části zrušili linku, která nízkopodlažními autobusy obsluhovala především městskou čtvrť, kde bydlí řada občanů pokročilého věku, kde jsou největší nákupní střediska kolem Vaňkovky, církevní gymnázium, obě autobusová ná-



Zastávka tramvajů na Mendlově náměstí po nedávné rekonstrukci, kde nízkopodlažní část tramvaje stojí mimo nástupiště na vozovce

draží, vlakové nádraží atd. Zdůvodnění? Prý je částečně duplicitní s tramvajemi a tedy údajně nevhodná pro Dopravní podnik. Přitom zrušená linka byla bezbariérově přístupná na všech zastávkách, zatímco tramvaj v duplicitní části nemá ani jednu plně bezbariérovou zastávku!

Uvedená změna má především negativní dopad, a to nejen pro lidi s postižením: několikanásobné zvýšení individuální dopravy a zvýšení počtu přestupů.

K čemu nám jsou závazky?

Výbor OSN pro práva osob se zdravotním postižením přijal v dubnu 2015, po předchozím šetření v ČR, tzv. Závě-

rečnou zprávu, ve které doporučil odstranit zjištěné nedostatky. Vláda na svém zasedání 24. února 2016 zprávu projednala a uložila jednotlivým členům vlády zjištěné nedostatky odstranit.

Pokud se jedná o přístupnost staveb a veřejné dopravy, tak podle vyjádření úředníků dotčených rezortů (MMR, MS a MD) nejsou nedostatky stále odstraněny.

Ing. Zdeněk Holub, CSc., je odborným konzultantem NRZP ČR a soudním znalec pro bezbariérové užívání staveb.



Zastávka trolejbusů, kde na nástupišti jsou dva stromy s ohrádkou