Ke koncepci dopravy v hlavním městě Praze z pohledu cestujících s omezenou schopností pohybu

Ačkoli plně podporujeme integrační snahy při vytváření dopravního systému v Praze, upozorňujeme, že současná situace stále vyžaduje, aby nedostatky MHD z pohledu cestujících s omezenou schopností pohybu byly kompenzovány dle aktuální potřeby opatřeními, jakými jsou v současné době zvláštní autobusová linková doprava H a individuální doprava mikrobusy na objednání.

Hlavní body:

- **vyrovnanost bezbariérových úprav metra a povrchové dopravy**

  zdůvodnění: Ne všem cestujícím na ortopedickém vozíku, zejména uživatelům elektrických vozíků, vyhovuje přeprava metrem. Překážkou není jen nepřístupnost samotných stanic metra, ale i další vnitřní bariéry, zejména pak vodorovná mezera mezi nástupní plochou nástupiště a podlahou vozu, případně výškový rozdíl, který se liší podle typu soupravy a v důsledku míry zatížení vozu. Tito cestující preferují povrchovou dopravu. Proto je třeba soustavně zpřístupňovat všechny druhy MHD.

- **specifická dopravní opatření v lokalitách s větší koncentrací bytových domů zvláštního určení, tzv. bezbariérových bytů**

  zdůvodnění: Systém dopravy v Praze by měl reflektovat specifika týkající se centralizace bytů zvláštního určení a lokalizace domů s byty zvláštního určení. V exponovaných lokalitách je třeba zohlednit navýšenou poptávku po přístupné dopravě.

  Jedná se o následující lokality:

  Praha 4 – Kunratice (Hornomlýnská)

  - nejbližší zastávka U Kunratického lesa (autobusová zastávka)
  - v dosahu linky H 1
  - nejbližší stanice metra Chodov

  Praha 11 (Petýrkova)

  - nejbližší zastávka Petýrkova (autobusová zastávka)
  - v dosahu linky H 1
  - nejbližší stanice metra Chodov

! *Tyto dvě lokality se nacházejí cca 500 metrů od sebe, celkem je zde pouze ve zmíněných domech cca 200 bytů zvláštního určení, obývaných především lidmi s těžkým tělesným postižením. Další byty jsou však i mimo tyto domy, zejména v novostavbách v horní části Kunratic v okolí ulice Hornomlýnská*!

Praha 9 – Černý Most (Kpt. Stránského, Ocelkova)

- nejbližší zastávka Bryksova (dříve zastávka pouze pro zvláštní linkovou dopravu, nyní zde staví ještě linka 296)
- v dosahu linky H 1
- nejbližší stanice metra Černý Most
- specifické problémy lokality: Dům s byty zvláštního určení se nachází na okraji sídliště, k zastávkám MHD „Kapitána Stránského“, je prudký táhlý svah, který je pro většinu uživatelů na mechanických vozících nepřekonatelný; dopravu místní obyvatelé používají i ke spojení s nákupním centrem Černý Most. Zvýšenou potřebu dopravy v této lokalitě mělo pokrýt nasazení linky 296, kterou zajišťují midibusy. Tato doprava je však vozíčkáři téměř nevyužitelná. Exklusivita linky spočívá v tom, že spojuje hustě obydlené sídliště s minimálním množstvím služeb se dvěma velkými obchodními centry (OC Černý Most a OC Europark, proto spojení hojně využívají rodiče s kočárky. Midibus však není uzpůsoben na přepravu kočárku a vozíku současně. Vzhledem k tomu, že není možné řešit v takových případech přednost dopravy, místní obyvatelé přepravu touto linkou, podle jejich vlastních slov, nemohou využívat.

Praha 5 – Kodymova

- nejbližší zastávka Kodymova
- neexistuje dostatečně využitelné spojení s dalšími dopravními možnostmi – metro, tramvaje

Praha 6 – Řepy (Vondroušova)

- nejbližší zastávka Sídliště Řepy

Potřebu zvláštních dopravních opatření lze časově omezit v případě, že budou rozvíjena další opatření, která umožní kapacitně dostatečnou a vyhovující dopravu běžnými linkami. Za dostatečnou však nelze považovat pouze dopravu metrem, vždy by měla existovat varianta spojení povrchovou dopravou (minimálně do doby, než budou odstraněny bariéry komplikující dopravu metrem, viz výše).

Vypracovala Pražská organizace vozíčkářů 2013

V otázce zvláštní linkové dopravy H1 podporujeme řešení, které bylo námi i našimi klienty tlumočeno zástupcům ROPIDu již v květnu roku 2011, tedy aby zkrácené spoje H1 končící v zastávce Budějovická byly navráceny zpět na trasu (bývalé linky H3) vedoucí přes Kodymovu do Vondroušovy ulice. Obyvatelé bytů zvláštního určení v těchto dvou lokalitách jsou v současnosti téměř odříznuti. Návrat původního systému, který vyhovoval a spojoval i všechny výše uvedené lokality, by byl žádoucí. Umožňoval snadnou dostupnost centra města a vzájemné kontakty mezi vozíčkáři, včetně možnosti využívat služby, které jsou v domech s byty zvláštního určení nabízeny (rehabilitace, kurzy atp.).

- **nákup vyhovujících dopravních prostředků**

zdůvodnění: Chceme-li předejít komplikacím, které výrazně znesnadňují dopravu zejména lidem s těžkým tělesným postižením, kteří k pohybu potřebují ortopedický vozík, je třeba pečlivě volit typy vozidel. Důležité je dbát na to, aby vozy byly homologovány na přepravu dvou vozíků, nebo aby prostorové uspořádání interiéru vozidla umožňovalo současnou přepravu vozíku a dětského kočárku. Již řadu let pomáhají klienti Pražské organizace vozíčkářů při praktických zkouškách dopravních prostředků.

- **vybudování efektivního systému spolupráce mezi institucemi**

zdůvodnění: Doprava sama o sobě nebude dokonale využitelná, pokud se ruku v ruce nebudou řešit související úpravy nástupních míst a přechodů na chodníky.

Individuální doprava

viz samostatný materiál, bude zaslán dodatečně do 19. 4. 2013

Vypracovala Pražská organizace vozíčkářů 2013