



BEZBARIEROVÁ HROMADNÁ DOPRAVA OSOB

ČKD PRAHA HOLDING, a.s. SKUPINA DOPRAVNÍ SYSTÉMY
ČKD TATRA, a.s., ČKD TRAKCE, a.s. ČKD LOKOMOTIVKA, a.s.
a Občanské sdružení pro úplnou integraci lidí
se zdravotním postižením do společnosti



Bezbariérová hromadná doprava osob

● Občané se sníženou pohyblivostí

Podle statistik žije mezi námi poměrně mnoho osob se sníženou pohyblivostí:

- 12 % zdravotně postižených
- 18 % osob starších 60 let (s tendencí růstu nad 20 %)
- 6 % dětí v předškolním věku
- 1 % těhotných žen

Tyto množiny se z části prolínají, a proto nelze výše uvedená čísla jednoduše sečíst. Lze však odhadnout, že zhruba 1/3 populace má potíže s vlastní pohyblivostí, tedy i s nástupem do veřejných dopravních prostředků, neboť schůdky na vstupu do vozidel jsou pro ně buď nepřekonatelnou nebo obtížně překonatelnou překážkou.

● Svoboda pohybu

Výše uvedené skupiny obyvatel se sníženou pohyblivostí jsou handicapováni nejen při používání dopravních prostředků, ale i ve svém pracovním zařazení, zcela logicky proto zpravidla mají i nižší příjmy. To je jeden z důvodů, proč většinou nemají vlastní automobil a jsou tedy více závislí na veřejné hromadné dopravě než ostatní lidé.

Možnost dopravit se na potřebné místo je základní svobodou člověka, která mu umožňuje přístup k řadě dalších svobod: ke vzdělání, k setkávání se s druhými lidmi, ke kulturnímu vyžití



i k praktickým činnostem jako jsou nákupy či návštěva léčebných zařízení. Proto má bezbariérová přeprava osob se sníženou pohyblivostí zcela zásadní humanitární a politický aspekt. Ve státech s vysokou úrovní a tradicí demokracie je proto bezbariérová přeprava osob zákonnou povinností pro všechny dopravce. Toto pojetí lidských práv je typické například pro USA a mnohé západoevropské země, tedy pro společenství, do kterého se naše republika integruje.

● Dopravní prostředky

Je paradoxní, že právě kolejová doprava, která je pro své nesporné ekologické a ekonomické přednosti základní orientací městské, regionální i dálkové hromadné dopravy osob v současnosti i v dlouhodobé perspektivě, vytváří pro občany se sníženou pohyblivostí velké překážky.

Z principu to vyplývá z výšky podlahy tradičních kolejových vozidel. Ta činí zhruba 1 metr.

U tramvaje je to obvykle 900 mm, u železničních vozů zpravidla 1250 mm. Strmé schody potom v kombinaci s nízkou úrovní místa nástupu vytvářejí pro zmíněnou 1/3 populace překážku, která je odděluje od možnosti pohodlně používat hromadnou dopravu.





● Nízkopodlažní vozidla

Vysoká úroveň podlahy u tradičních kolejových vozidel je dána jejich obvyklým konstrukčním řešením – pod podlahou jsou podvozky, pohonný systém a mnohá další zařízení. Snaha vytvořit bezbariérové vozidlo s nízkou úrovní podlahy vede ke zcela zásadnímu zásahu do této koncepce: podvozky zmenšit na nejmenší možnou míru a ostatní zařízení z podvozku přemístit jinam – zpravidla na střechu. Nové technologie, nové materiály a pokrok v technice všeobecně nyní umožňují stavět kolejová vozidla s nízkou úrovní podlahy. U tramvají se daří dosáhnout výšky 350 mm, u železničních vozidel cca 500 mm – v obou případech jde o snížení na zhruba 40 % původní hodnoty. To již při obvyklé výšce nástupiště postačuje k tomu, aby do takového vozu mohli nejen pohodlně nastoupit občané, kteří se obtížně pohybují, ale i k tomu, aby přímo z nástupního ostrůvku vjeli přímo do vozidla i občané na vozíku nebo děti v kočárku. Myšlenka svobody pohybu pro každého tak nabývá reálný rozměr.



● Podpora zavádění bezbariérových vozidel

Kromě již zmíněného nízkopodlažního principu lze bezbariérová vozidla vytvořit i jinak – například vytvořením vysokých nástupiště až do úrovně podlahy vozu. Pak stačí ve vozidle jen prostor pro vozík a prostředky pro jeho zajištění za jízdy. Dalším řešením jsou zvedací plošiny, které jsou ve vybavení vozidla a které fungují jako výtah mezi úrovní nástupiště a podlahou vozu. Technická řešení tedy existují. Jejich co nejširší rozšíření závisí jen na jediném: na uvolnění finančních prostředků do nákupu této techniky, neboť příslušně upravená vozidla jsou pochopitelně dražší, než vozidla standardní. Protože jde o problém veřejný, je zcela logicky jednáno o uvolnění státních finančních zdrojů pro tento účel a to jak s využitím dnešních zákonů, tak i ve vazbě na jejich konkretizaci po vzoru vyspělých demokracií.





• Bezbariérová kolejová vozidla z produkce ČKD

V holdingu ČKD je dopravě osob se sníženou pohyblivostí věnována náležitá pozornost – vždyť jde o třetinu uživatelů dopravních služeb.

Vedle zajištění vývoje přídavného elektrického pohonu pro standardní vozíky pro invalidy typu IVOTRAK se aktivity ČKD soustřeďují zejména na kolejová vozidla:

- Tramvaj RT6NI – nízkopodlažní vozidlo (podlaha ve výšce pouhých 350 mm v 2/3 délky vozidla, nástup a výstup bez schodů). K tomu moderní design a pohodlný interiér, motivující i ostatní občany k preferenci hromadné dopravy před individuálním automobilismem a snížení spotřeby elektrické energie na 50 % proti starším vozům.
- Metro M1 – prostor pro přepravu osob na vozíčkách v kombinaci s bezbariérovou úpravou stanic.
- Rychlovlak řady 680 ČD (koridor Berlín–Praha–Viedeň) – prostor pro přepravu osob na vozíčkách v kombinaci s bezbariérovou úpravou stanic.
- Motorový vůz pro regionální dopravu řady 843 ČD, vyráběný ve spolupráci s MSV Studénka – zvedací plošiny pro nástup a výstup osob na vozíku i ve stanicích a zastávkách s nízkou úrovní nástupiště.
- Nízkopodlažní tramvaj RT6S je vývojovým pokračováním vozu RT6N. Ve 2/3 délky vozu je nízkopodlažní prostor, ve zbývajících 1/3 vozu (nad podvozky) je úroveň podlahy snížena ze standardních 900 mm na 560 mm, takže v interiéru je jen jediný stupínek.

