



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

## Zápis z jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

ze dne 3. 6. 2020

### Přítomni:

Předseda komise: Jan Heroudek.

Členové komise: Jaroslav Mach (ODO MHMP), Kristina Ullmannová (IPR), Tomáš Prousek (ROPID), Jan Krčál (ČVUT), David Dohnal (DPP), Irena Šestáková (ČVUT), Jan Vaněček.

Tajemník komise: Karolína Klímová

Hosté komise: Milan Závada (TSK), Alena Jančíková (CZEPA), Lubomír Mráz (NFOZP), Jitka Bausteinová (STP ČR), Jan Barchánek (DPP), Jindřich Tichý (DPP), Alexandra Balšánová, Blanka Klimešová (Pražské matky), Petra Syrová (Pražské matky).

Omluveni: Jan Kapitán.

Předseda komise zkonstatoval, že komise je vzhledem k počtu 7 přítomných členů z celkového počtu 9 členů usnášeníschopná.

Hlasování o zápisu z jednání dne 4. 3. 2020: 7 hlasů pro.

Navržený program:

1. Zásady pro bezpečnou přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v MHD.
2. Opatření na podporu chodců ve městě jako reakce na pandemii COVID-19.
3. Různé.

Hlasování o navrženém programu: 7 hlasů pro, program byl schválen.

### **Ad 1) Zásady pro bezpečnou přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v MHD.**

J. Mach dorazil v průběhu projednávání bodu 1) programu.

J. Barchánek, vedoucí jednotky Provoz autobusy:

- máme pravidelný kontakt s organizacemi zastupujícími či sdružujícími osoby se zdravotním handicapem – konzultujeme jak technická řešení, tak i otázky spojené s provozem, např. kontakt s cestujícími se zdravotním handicapem;
- řidiči absolvují vstupní školení při nástupu do pracovního poměru (5 školicích dní), dále procházejí školením profesní způsobilosti – část těchto školení je věnována přepravě různých skupin cestujících; dále jsou nabízena školení nad rámec zákonné povinnosti, jejichž realizace odvisí od personální situace na DPP;

- školení mohou vést pouze odborně způsobilé osoby (mistři odborného výcviku) – v minulosti absolvovali podrobnou konzultaci se zaměstnanci organizace SONS, získanou zkušenost pak předávali dál účastníkům školení DPP – tuto cestu považujeme za nejvíce efektivní;
- v rámci přepravy cestujících nastávají situace, kdy poptávku nelze uspokojit v rámci stávajících předpisů (např. přeprava více osob na vozíku či dětských kočárků ve vozidle, které není pro větší počet těchto cestujících homologováno) – vstřícné řešení je potom projevem osobní odvahy řidiče, nelze jej vynucovat;
- situace, kdy není přeprava např. osoby na vozíku pro cestujícího zcela komfortní (např. vozidlo zastaví ve větší vzdálenosti od nástupní hrany nebo dveřmi proti zúženému místu nástupiště), je často zapříčiněna vnějšími okolnostmi (např. překážející zaparkovaná auta v prostoru zastávky, vozidlo tam nemůže dobře najet); pokud je problém v nevhodném technickém řešení nebo stavu zastávky, řeší se stavební opravou/úpravou v rámci zlepšování infrastruktury PID;
- navrhujeme v rámci nastavování podzimního běhu školení proškolení mistry odborného výcviku s pomocí organizací zastupujících osoby se zdravotním handicapem.

J. Heroudek: je možno tuto zkušenost vlastním zážitkem poskytnout i řidičům?

J. Tichý, DPP, vedoucí školení zaměstnanců, vstupní školení i školení profesní způsobilosti: z kapacitních důvodů to není proveditelné, ale dobře namotivovaný/proškolený školitel předává poznatky významně efektivněji.

J. Heroudek: v legislativě je zakotveno, že vozidla zaparkovaná chybně mohou být odtažena – proč není toto aplikováno v případě vozidla zaparkovaných v prostoru zastávky? Uvažuje se o instalaci kasselských obrubníků?

J. Barchánek: vozidlo lze odtáhnout pouze v případě, že brání v provozu – neplatí to, lze-li vozidlo objet.

T. Prousek ke kasselskému obrubníku: na zastávce Na Strži byl pokusně instalován kasselský obrubník o výšce 20 cm (jedná se o zastávku v jízdním pruhu s přímým nájezdem), kasselské obrubníky budou instalovány v rámci rekonstrukce zastávek Lihovar, Praha 5; zastávka na Strahově není hodnocena dobře, protože byl kasselský obrubník instalován bez návaznosti na materiál okolních ploch a dochází k posunu – je třeba současně měnit i povrch okolní komunikace (speciální panely), zkušenosti jsou zatím krátké, případné opravy se jeví komplikované.

F. Brašna: Děkuji řidičům DPP za skvělý přístup k cestujícím v době koronavirové karantény. Děkujeme za pokračování osazování akustických majáků v metru. Problémy: S uvolňováním opatření se opět objevuje problém s tím, že vozidla nezastavují u označnicku zastávky (pokud již zastavila na druhé pozici v zastávce). Ze sedadla rezervovaného osobám se zdravotním handicapem je možno obsluhovat vícero tlačítek s různými funkcemi, nelze je od sebe rozeznat.

J. Barchánek k zastavování u označnicku: někdy se stává, že vozidlo na druhé pozici nevidomého u označnicku nevidí a, pokud vozidlo na 1. pozici odbavuje výrazně déle (příměstské linky), odjede – řešení je v kvalitním fungování VPN pro nevidomé; v tuto chvíli řešíme technický problém s vysílací frekvencí, věnujeme této věci přednostní pozornost, neboť systém VPN považujeme za velmi přínosný.

F. Brašna: při více vozidlech v zastávce (např. TRAM na náměstí Míru) bývá situace pro nevidomého velmi nepřehledná.

L. Mráz ke školení řidičů: je tedy některá ze zde přítomných organizací zájem se proškolení školitelů DPP ujmout?

A.Jančíková: mám vícenásobnou zkušenost, že řidiči nepovažují za svou povinnost pomáhat osobě na vozíku při nástupu a výstupu z vozidla; dále mi bylo řečeno, že před výstupem z vozidla musím použít tlačítko pro informování řidiče – ale často nemám k tomuto tlačítku přístup a nemohu tedy signál dát.

J. Barchánek: toto je v obou případech pravda. V nových typech vozidel jsou tlačítka rozmístěna tak, aby byla osobě cestující na místě určeném pro vozík na dosah. Řidiče instruujeme, aby se již při nástupu cestujícího na vozíku ptali, kde bude vystupovat, a byli tedy včas připraveni – nicméně, připomenutí je velice vhodné.

A.Jančíková: pokud jede autobus rychle, osoba na vozíku je nestabilní a je ohrožena pádem – je možné požádat řidiče, aby bral v tomto směru na cestujícího na vozíku ohled?

J. Barchánek: zranění ve vozidle v důsledku stylu jízdy je odpovědnost řidiče – i z tohoto důvodu řidiči často nejsou ochotni přepravovat více vozíků, než na co je vozidlo homologováno (homologovaná místa jsou opatřena poutacími pásy).

T. Prousek: osoba na vozíku by měla cestovat správným způsobem (zády ke směru jízdy, s vyklopenou boční zábranou, upoutána pásy). Řidiči mohou vyzvat cestující, aby uvolnili dostatek místa pro cestujícího na vozíku – výsledek závisí na vstřícnosti cestujících.

J. Bausteinová: při cestování s elektrickým vozíkem je nástup i výstup časově i prostorově náročná operace.

L. Mráz: ne vždy je vozík kompatibilní s připraveným místem – tvar zádové opěrky, délka poutacího pásu.

J. Bausteinová k nástupu/výstupu do vozidla: velmi by pomohl kneeling, používá se velmi zřídka.

K. Klímová: DPP pracuje na informačním materiálu v rozsahu letáku – bude zaměřen na specifické otázky přepravy cestujících s obtížemi pohybu a orientace a bude se obracet jak k řidičům MHD, tak k cestujícím. Vstupy od organizace SONS, STP a POV byly již předány na DPP. Navrhujeme pracovní schůzku v průběhu léta 2020, kde bude diskutován konkrétní obsah letáku – po stanovení termínu bude pozvánka předána členům a hostům této komise, podněty k tématu mohou být rovněž předány emailem.

**Návrh usnesení:** Komise bere na vědomí informaci DPP o školení řidičů v oblasti specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu a orientace na přepravu v prostředcích MHD a žádá DPP ve spolupráci s ODO MHMP o zajištění vhodné průpravy školitelů DPP, nejlépe formou zážitkového školení v oblasti specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Hlasování: 8 pro, usnesení bylo schváleno

## **Ad 2) Opatření na podporu chodců ve městě jako reakce na pandemii COVID-19.**

V průběhu projednávání bodu 2) programu odešel člen komise T. Prousek.

P. Syrová uvedla:

- mnoho měst ve světě aplikovalo různá opatření na podporu chodců (i cyklistů) v souvislosti s epidemiologickými opatřeními proti šíření COVID-19, v tuto chvíli ale uvažují o jejich trvalém ponechání jednak na podporu boje proti klimatické změně, jednak pro případ možných epidemiologických krizí v budoucnu;
- Praha má záměry omezovat tranzitní dopravu v centru města;
- cílem prezentace je informovat plénum komise o aktuálním přístupu k tomuto tématu ve světě.

B. Klimešová okomentovala prezentaci zahraničních příkladů dobré praxe z oblasti opatření na podporu chodců:

- je třeba budovat/navyšovat kapacity pro pěší a cyklistickou dopravu, neboť jak veřejná hromadná doprava, tak i individuální automobilová doprava mohou být v určitých situacích nevhodné či nežádoucí;
- pěší i cyklistická doprava jsou prostředkem ke zvyšování fyzické kondice, imunity a zachování nutné míry fyzického pohybu i při drastických opatřeních typu karantény – tyto aspekty jsou nyní vysoce aktuální;
- osobní automobilová doprava je ze všech módů dopravy ve městě nejnáročnější na prostor
- příklady dobré praxe: italský Milán (35 km nově vyznačených cyklopruhů ve vozovce, snížení rychlosti na 30 km/hod), rakouská Vídeň (dočasné sdílené zóny s max. rychlostí 20 km/hod pro pěší, cyklo, osobní automobilové dopravy i MHD), kanadský Seattle a americký Oakland (ulice ve vnitřním městě uzavřeny pro tranzitní dopravu a poskytnuty chodcům), Londýn (opatření na podporu pěší a cyklo dopravy je součástí dlouhodobého plánu na transformaci centra města – Street Space Plan), francouzská Paříž (transformace města na „město krátkých vzdáleností“ – tj. frekventované cíle jen 15 min pěšky či na kole, budování bezpečných pěších a cyklostezek, nové cyklopruhy v centru města), kolumbijská Bogota (dalších 112 km chráněných cyklotras), Brusel (max. rychlost 20 km/hod v centru města) a mnohá další.

Spolek Pražské matky vyzval komisi k přijetí usnesení na podporu omezení tranzitní dopravy v centru města prostřednictvím zákazu průjezdu tranzitní dopravy po obou březích Vltavy, zneprůjezdnění známých zkratkách územím Starého i Nového Města pro tranzitní dopravu, revize a zpřísnění parkovací politiky vůči nerezidentům (kromě osob ZTP a pravidelného zásobování), důsledné vymáhání pokud za přestupky v parkování, zpoplatnění vjezdu do centra pro nerezidenty (kromě osob ZTP a pravidelného zásobování).

M. Závada: je třeba zvážit dopad jednotlivých opatření navržených k podpoře komise – např. snížení max. povolené rychlosti povede pravděpodobně ke zvýšení množství emisí z automobilové dopravy; je třeba myslet na osoby, které osobní automobilovou dopravu k běžnému životu potřebují (např. senioři, rodiče dětí školou povinných); aplikace navrhovaných opatření může vést k opuštění centra města rezidenty; postrádám popis očekávaných důsledků aplikace opatření.

P. Syrová: návrh usnesení byl konzultován s odborníky, opatření jsou navržena na základě dopravních průzkumů, zkušeností z dopravních opatření v Praze v minulosti a zkušeností ze srovnatelných měst v zahraničí. Jsme připraveny představit na půdě komise tato a podobná opatření detailně vč. podkladů a očekávaných důsledků; zde se jedná spíše o principy.

I. Šestáková: některá z navržených opatření jsou konkrétnější užší než to, co se rozumí jako princip.

K. Ullmannová: tato opatření se diskutují již velice dlouho – město je vnímá je jako důležité, ale jejich realizace naráží na mnoho bariér, které se dlouhodobě snažíme odstranit.

J. Černý: mě především zajímá, jak bude přístupnost veřejného prostoru zachována pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

J. Heroudek: to, co fungovalo v době karantény, nemusí fungovat v době běžného provozu.

J. Vaněček: je možné získat data o vlivu uzavírek na dopravní systém v Praze?

A. Jančíková: Pokud budou opatření zavedena, lidé se přizpůsobí – tato snaha odpovídá představě o moderním městě.

**Návrh usnesení:** Komise doporučuje městu, aby přijalo patření vedoucí k dopravnímu zklidňování centra města z hlediska individuální automobilové dopravy.

Hlasování: 7 pro, usnesení bylo schváleno.

## **Ad 2) Různé**

J. Mach ke stavu grantové výzvy odstraňování bariér pro 2020: byla přijata pouze jedna žádost, výzva bude zrušena, výzva bude znovu vyhlášena na podzim 2020 pro další období.

J. Mach ke změně zákona o bikesharingu: Parlament ČR dnes neodsouhlasil novelu zákona o bikesharingu, o kterou hl. m. Praha usilovalo, ale bude se o tématu diskutovat dál.

K. Klímová k dotazu F. Brašny o umístování předzahrádek/předsunutého prodeje: do konce roku 2020 je možno na základě zrychlené žádosti využít místo před provozovny pro předsunutý prodej, byl vypracován jednoduchý návod na dodržení podmínek bezpečného pohybu nevidomých a slabozrakých a byl distribuován prostřednictvím odboru pozemních komunikací a drah MHMP na jednotlivé úřady městských částí Prahy. Zrychlený postup nelze použít pro zřízení restaurační předzahrádky – tyto jsou povolovány obvyklým procesem na silničním správním úřadě, příp. speciálním stavebním úřadě. Zjištěná pochybení je třeba směřovat na úřady městských částí.

F. Brašna: rok od roku je situace horší – pravidla pro zachování bezpečného průstupu nevidomých a slabozrakých v převážné většině případů nejsou respektována.

J. Černý: bylo by dobře směřovat informační materiál přímo na provozovatele restauračních předzahrádek.

J. Heroudek: žádám ODO o připomenutí pravidel na úřadech městských částí. Přivítám upozornění na místa konkrétního pochybení – posuneme řešení dál na úřady městských částí.

**Datum příštího jednání komise: 2. 9. 2020.**

**Ing. Jan Heroudek**

*předseda Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost*

Zápis provedla: K. Klímová

Ověřil: J. Mach