

## **Podmínky pro hromadnou přepravu osob s pohybovým omezením se v Moravskoslezském kraji stále zlepšují**

Ještě v sedmdesáti letech Vráťa jako bývalý sportovec vůbec neuvažoval nad tím, kterou tramvají pojede. Jenže od té doby uplynulo už bezmála deset let a dnes už raději nahlédne do jízdního řádu, aby cestoval raději nízkopodlažním spojem. Do jiného vozu se totiž dostává přece jen ztuhla a nemá zapotřebí, aby na něj spolucestující útrpně koukali nebo mu dokonce pomáhali. I s osmi křížky na hřbetě se totiž pořád cítí jako jura a chce to světu také patřičně předvést. Strojní inženýr z Ostravy si užívá důchodu opravdu naplno. Stále jezdí pravidelně na bicyklu, tróufne si i na běžky, rád si vyrazí za turistikou. Za krásami regionu, v němž žije, občas pozve své spolužáky rozstrkané po celé republice. A spokojeně kvituje, že i přes přibývající roky je pro něj i jeho kamarády cestování po Moravskoslezském kraji čím dál jednodušší. Nejen na tramvajových a trolejbusových linkách v Ostravě, ale také na trasách autobusů a vlaků v celém regionu totiž téměř geometrickou řadou přibývá těch, které jsou k cestujícím s jakýmkoliv omezením vlídné.

Bezbariérových vozů hromadné dopravy už po Ostravě jezdí skutečně mnoho, z pětasedesáti trolejbusů je čtyřicet nízkopodlažních, u tramvají je to čtyřicet procent, autobusů více než polovina. Ze sedmi tisíc spojů jich je 3 500 nízkopodlažních. Postupně se vozový park mění také v ostatních městech Moravskoslezského kraje. Pokud dopravní podnik zaručuje, že přijede nízkopodlažní vůz, doví se to cestující z jízdního řádu. A protože jiné vozy než bezbariérové se pro hromadnou dopravu nově nenakupují, a ostatně už ani nevyrábějí, budou mít za pár let lidé starší nebo fyzicky handicapovaní, případně maminky s kočárky, o starost méně. Přitom ještě v osmdesátých letech minulého století nebyl v moravskoslezské metropoli a jejím okolí jediný bezbariérový spoj.

První bezbariérový spoj začal jezdit před čtvrtstoletím

*„První nízkopodlažní autobus v regionu začal jezdit na přelomu osmdesátých a devadesátých let mezi Ostravou a Opavou přes Hrabyni, kde je rehabilitační ústav.“*



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



*Postupně pak přibývaly další, zejména od poloviny devadesátých let. Důvodem nebylo jen zjednodušení přepravy pro lidi s různými omezeními, ale i její zrychlení. Výstup i nástup je u nízkopodlažního spoje daleko plynulejší,*“ vysvětluje Jan Dvořák, jednatel společnosti Koordinátor ODIS, která má na starosti hromadnou dopravu v Moravskoslezském kraji.

Mezi prvními městy, kde začaly jezdit nízkopodlažní spoje, byla nejen Ostrava, ale také Opava, a později též další statutární města jako Havířov, Karviná, Frýdek-Místek. Dopravci se naučili pro obměnu vozového parku za bezbariérový využívat evropské dotace, zejména z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko.

## Pomáhají evropské peníze

Jak informuje Michal Sobek, mluvčí Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko, která spravuje evropské peníze určené pro Moravskoslezský kraj, podporu už získala celá řada dopravců. Vozový park se tak v Moravskoslezském kraji rozšířil o 166 autobusů, šestnáct nových trolejbusů, jednu velkokapacitní tramvaj a v současnosti se rekonstruuje dalších 23 tramvají.

## Moravskoslezský kraj bude mít mapu bezbariérových linek

V současnosti rada jedná i o případném uvolnění financí na mapu bezbariérových linek, kterou vydává Koordinátor ODIS. Ta první, která na severu Moravy vyšla pro Ostravu v roce 2004, byla ještě velmi chudá. O tři roky později už bylo červeně vyznačených tras o poznání více. Letos přichází vydavatel v rámci programu „Moravskoslezský kraj bez bariér“ s novinkou. Mapa, která se tiskne v nákladu 10 tisíc kusů, uvádí na jedné straně bezbariérové linky v Ostravě a na druhé straně v celém kraji. Na takto označených trasách přitom musí jet bezbariérový spoj minimálně ve dvou párech každý pracovní den, aby bylo možné dostat se nízkopodlažním vozem tam i zpět. Zatím se takto daří propojit všechna velká města v Moravskoslezském kraji, takže nízkopodlažními vozy se lze spolehlivě dostat do Opavy, Nového Jičína, Českého Těšína, Třince, Havířova, Karviné, Frýdku-Místku, Orlové, Bruntálu.... Mapu bude možné získat třeba v prodejnách časových jízdenek.

*„Ještě před pár lety byly třeba autobusy se sklopnou plošinou pro vozíčkáře výjimkou. Dnes už je pomalu bereme jako standard,*“ připomíná Aleš Stejskal, další jednatel Koordinátora ODIS. Člověk na vozíčku použije zvukové znamení pro řidiče, který pro něj plošinu vysune. Přitom to není tak dávno, co vozíčkář bez patřičně fyzicky vybaveného doprovodu, co by byl schopen vystrkat vozík po několika schůdcích, se hromadnou dopravou, kterou má mimochodem zdarma, prostě nepřemístil. *„Ostatně i pohodlné cestování s kočárky už také*



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



*bereme jako něco zcela běžného,” připomíná Stejskal. Přitom to zase není tak dávno, co se na zastávkách tramvají maminky zoufale rozhlížely po někom, kdo by jim s kočárem pomohl do vozu.*

Polovina vlakových spojů je bezbariérových

Už jako kluk Vráťa rád cestoval vlakem, mělo to pro něj nádech dobrodružství. A má stále. Stejně jako u autobusů, tramvají a trolejbusů, také v případě vlakové přepravy si může jednoduše v jízdním řádu najít, který spoj je zaručeně nízkopodlažní.

Podle mluvčí Českých drah Katky Šubové už jsou v Moravskoslezském kraji bezbariérové téměř všechny spoje na linkách R1, S1, kde jezdí celkem osm nových jednotek CityElefant. Dvě plně pokrývají spojení na trase Opava východ – Ostrava střed – Český Těšín, čtyři zajišťují přepravu mezi nádražími Opava východ, Ostravou-Vítkovicemi a Českým Těšínem. Jeden pár jezdí mezi Bohumínem a Čadcou, zatím bez garance budou České dráhy jednu jednotku nasazovat na trati Ostrava-Svinov – Ostrava-Kunčice. Koncem loňského roku přibýly čtyři další jednotky CityElefant, pořízené za přispění Regionálního operačního programu Moravskoslezsko. Plně pokryjí osobní přepravu mezi Bohumínem a Mosty u Jablunkova. Bezbariérová je také železniční doprava na tratích ze Suchdola nad Odrou do Nového Jičína a ze Studénky do Bílovce, které obsluhují modernizované motorové Regionovy. Polovina spojů v pracovní dny a všechny o víkendech jsou bezbariérové též mezi Opavou východem a Hlučínem, v pracovní dny mezi Kravařemi ve Slezsku a Chuchelnou, vyjma večerních spojů také mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Ostravicí. Pět motorových jednotek Regionova začne letos jezdit z Frýdku-Místku do Českého Těšína, kde bude bezbariérových sto procent spojů.

*„Počet bezbariérových regionálních vlaků se tak dále významně rozšíří, v celé České republice jezdí denně už zhruba polovina spojů bezbariérových. Celkem 3 237 vlaků má v jízdním řádu symbol bezbariérovost,”* vysvětluje Šubová. Posun je to obrovský, když si uvědomíme, že první bezbariérový železniční vůz pro regionální dopravu začal v Moravskoslezském kraji jezdit až v prosinci roku 2006, a to na trati Opava - Ostrava - Český Těšín. Tehdy se jednalo o elektrickou jednotku CityElefant.

Během letošního roku se navíc začnou v expresech a rychlících, jezdících i v Moravskoslezském kraji, objevovat také první modernizované vozy pro přepravu vozíčkářů.

*„Nové vagony nabídnou vozíčkářům mimo jiné klimatizované prostory, WC s uzavřeným systémem a moderní plošiny pro nastupování,”* doplňuje Šubová.

Do vozů upravených pro přepravu vozíčkářů, do kterých České dráhy nakládají cestující pomocí plošin, lze takto nastupovat v deseti stanicích Moravskoslezského kraje, a to v



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



Bohumíně, Českém Těšíně, Frýdku-Místku, Havířově, Karviné, v Ostravě na hlavním nádraží i ve Svinově, ve Studénce, Suchdole nad Odrou a v Třinci. Každý týden se za pomoci plošin nakládá na severu Moravy tak pět až patnáct lidí.

*„Pokud cestující potřebuje při přepravě výpomoc, objedná se 24 až 48 hodin předem. České dráhy pak zajistí jeho nástup a výstup pomocí plošiny,“* doplňuje Šubová a dodává, že firma se snaží podle provozních možností v případě potřeby zařadit vozy vhodné pro přepravu cestujících na vozíku i na vlaky, které je nemají inzerované v jízdním řádu.

Kočárek, bicykl i lyže převezou cestující bez potíží vlakem i autobusem

Stejně jako v případě autobusů nebo tramvají nepřináší nízkopodlažní vozy ulehčení jen lidem s fyzickým handicapem. Jednodušší nastupování ocení například i maminky, které mohou kočárek pro svou ratolest přepravovat ve vagonu zdarma jako spoluzavazadlo na vhodném místě ve voze.

I když Vráťa spíše ocení, že může vlakem převést svůj bicykl. Nejjednodušší a mezi cyklisty nejoblíbenější je přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla. Touto formou lze převážet kola ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola, a v omezené míře i v dalších osobních soupravách, rychlicích a expresech. Cestující si sám kolo naloží a vyloží z vozu s příslušným piktogramem nebo u prvních, případně posledních dveří vlaku. V neoznačených vlacích je možné převážet obvykle jen dvě jízdní kola v jednom nástupním prostoru vozu. Druhou možností přepravy jízdního kola je takzvaná úschova během přepravy. V tomto případě cestující předá a následně si v cílové nebo v přestupní stanici vyzvedne jízdní kolo u služebního vozu. Sám cestuje v běžném voze a jeho kolo má pod dozorem vlakový doprovod. Některé vlaky mají především z kapacitních důvodů povinnou rezervaci pro místo na bicykl.

Jako spoluzavazadlo za cenu běžné jízdenky lze přepravovat jízdní kola i v autobusech, pokud je v nich volná plošina. Zda může cestující s bicyklem nastoupit, rozhoduje řidič vozu. Což se samozřejmě netýká speciálních cyklobusů, které v Moravskoslezském kraji jezdí například do Beskyd na trase Nový Jičín - Příbor - Kopřivnice - Frenštát pod Radhoštěm - Velké Karlovice - Bílá - Turzovka (Slovensko). S lyžemi je to ještě o poznání jednodušší, ty si může vzít cestující do vlaku, autobusu i tramvaje za cenu běžného zavazadla.

*„Většinou si člověk ani neuvědomuje, jak rychle se kolem nás svět mění. Ale když tak s kolegy vyrážíme třeba na hory, vždycky to společně probíráme. Víte, kdyby nebylo tolik nových možností, asi by náš život byl o hodně chudší,“* je spokojen Vráťa a už plánuje další výlet se svými přáteli.



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ





Téměř polovina ostravských tramvají je nízkopodlažních



S přístupnými tramvaji mají senioři o starost méně



Pohodlné cestování s kočárkem již bereme jako standard



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



Tento projekt je také spolufinancován z rozpočtu Moravskoslezského kraje





S bicyklem je možné cestovat ve vlaku jako se spoluzavazadlem



Ideálně bezbariérové jsou moderní vlakové soupravy



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



Tento projekt je také spolufinancován z rozpočtu Moravskoslezského kraje