



# Část versus celek: Křenová, Brno

## Proč to trvalo 10 let? Z jakého důvodu to nebylo možné realizovat rychleji?

### Situace

Píše se rok 2009, vozíčkář vyjíždí z domu, přijíždí k zastávce MHD Vlhká a vidí, jak dělníci zvedají tramvajový ostrůvek na výšku bezbariérové tramvaje, nicméně již z něj nepřipravují bezbariérový sjezd, aby na něj mohl najet a zase sjet. Prosí, přemlouvá, táže se, ale nejde to. Ostrůvek se zvedá i bez nájezdu na něj.

Důvodů je mnoho. Ostrůvek není podle normy, je v zatáčce, není k němu přechod, DPMB jej v tomto místě nechce a hlavně zvedá jej Bkom (Brněnské komunikace a. s.) v rámci opravy (bez stavebního povolení) a nikoliv v rámci rekonstrukce. Nicméně ostrůvek je zajímavý ještě z jednoho důvodu, hned vedle něj stojí budova Úřadu práce, kde je umístěna agenda dávek pro osoby se zdravotním postižením. Ta se v roce 2014 začíná rekonstruovat a v roce 2016 se znovu otevírá ve své nové bezbariérové podobě.

Po sedmi letech tak již je v lokalitě zvýšený tramvajový ostrůvek a bezbariérová budova Úřadu práce. V roce 2017 se DPMB pouští do celkové přestavby zastávky na plně bezbariérovou, MČ Brno-střed dodělává bezbariérové nájezdy a reliéfní dlažbu na přilehlé chodníky a v roce 2018 na podnět PSpBB (Poradní sbor pro bezbariérové Brno) MČ Brno-střed dodělává i čtyři vyhrazená bezbariérová stání před Úřadem práce.

Téměř po deseti letech je hotová celá bezbariérová trasa ze zastávky MHD na Úřad práce, která měří pouhých 30 metrů a onen vozíčkář se konečně může dostat z domu na zastávku.

### Analýza

- 1) Za celou tuto třicetimetrovou trasu je ve svých částech odpovědně neuvěřitelných 6 institucí: DPMB (samotný ostrůvek), Úřad práce České republiky (samotná budova), přilehlé chodníky (MČ Brno-sever), Magistrát města Brna (silnice, přechody), Brněnské komunikace a. s. (správa městského majetku), Dopravní inspektorát Brno (kolaudace).
- 2) Je tak o poznání snazší realizovat část trasy ve správě jedné instituce, než realizovat celou trasu v koordinaci všech institucí.
- 3) Neexistence koordinace těchto institucí.

### Návrh řešení

- 1) Nalezení kontaktních zástupců za každou zúčastněnou instituci.
- 2) Vzájemné propojení všech zástupců těchto institucí.
- 3) Vytvoření platformy pro jejich systematické setkávání a předávání informací.

# Konkrétní řešení v Brně

V březnu 2017 v reakci na neutěšený vývoj při rekonstrukci ulice Křenová vzniká Poradní sbor pro bezbariérové Brno, které mimo jiné sdružuje právě zástupce z DPMB, Bkomu, Magistrátu města Brna a městských částí a vytváří tak platformu pro vzájemnou komunikaci těchto institucí.

## Omezení daného řešení

Poradní sbor pro bezbariérové Brno je poradním sborem Rady města Brna a tím tedy orgánem samosprávy. S odvoláním na vzájemnou oddělenost orgánů státní správy a orgánů samosprávy v Poradním sboru pro bezbariérové Brno chybí zástupci důležitých institucí státní správy jako například Stavebního úřadu či Dopravního inspektorátu.

# Závěry

**Každý metr bezbariérové trasy vyžaduje kooperaci velkého počtu nejrůznějších institucí.**

**V oblasti bezbariérovosti nemá velký smysl budovat bodové bezbariérové úpravy.**

**V oblasti bezbariérovosti má naopak smysl soustředit se na smysluplné bezbariérové celky – trasy.**

**K tomu účelu je klíčová spolupráce velkého počtu institucí.**

**I když případ Křenové byl velmi zdoluhavý, představuje určitý zlom v řešení bezbariérovosti v Brně. Od tohoto zlomu již bylo možné ustavenou platformu pro kooperaci využít při každém dalším případě.**

**První případ bezbariérového celku (trasy) může trvat velmi dlouho.**

**Poprvé to trvá, ale má to smysl. Vzniknou spojení, která dříve neexistovala, ale podruhé se již dají využít.**

