

PARDUBICE

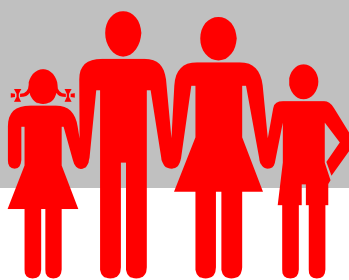


Statutární město Pardubice

---

Sborník příspěvků z konference  
**Společně k bezbariérovosti III**

Pardubice, 20. května 2010



Záštitu převzal

Ing. Jaroslav Deml, primátor města Pardubic  
prof. Ing. Miroslav Ludwig, CSc., rektor Univerzity Pardubice

## OBSAH:

Informace o nové bezbariérové vyhlášce (Ing. Petr Novák) .....	4
Aplikace požadavků bezbariérového užívání staveb (nejen) občanského vybavení (Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.) .....	8
Nová vyhláška 398/2009 Sb. – navrhování staveb z hlediska bezbariérovosti (doc. Ing. arch. Irena Šestáková) .....	17
Občanská sdružení zdravotně postižených osob a jejich úloha v bezbariérovém užívání staveb (Mgr. Viktor Dudr) .....	18
Zkušenosti z poskytování příspěvku pro „bezpečnost“ z rozpočtu SFDI (Ing. Karel Havlíček).....	21
Bezbariérové prostředí na pozemních komunikacích v Pardubicích (Yvona Novotná) .....	29
Bezbariérové trasy v Olomouci (Mgr. Jana Čuková).....	32
Hradec Králové – město svobodného pohybu (Ing. Karel Šimonek) .....	34
Koncepce bezbariérovosti města Pardubic (Mgr. Ivana Liedermanová) .....	39
Aktivity Univerzity Pardubice v oblasti tvorby bezbariérového prostředí (Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.) .....	49
Městská hromadná doprava v Pardubicích a odbourávání bariér (Ing. Ladislav Podivín).....	53

Česká abilympijská asociace, o.s., „bezbariérové řešení staveb užívaných veřejností“ (Alena Bělohávková, Jaromír Krpálek) .....	63
Zabezpečení přístupnosti staveb pro osoby s těžkým zrakovým postižením (Mgr. Daniela Morávková) .....	72
Car Club – Pro život bez limitů (Ing. Jaroslav Kollin, Martin Polák) .....	75

# Informace o nové bezbariérové vyhlášce

**Ing. Petr Novák**

*Ing. Petr Novák, Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor stavebního řádu, Staroměstské nám. 6, 110 15 Praha 1*

*Kontakt: tel.: 224 86 23 20, e-mail: [petr.novak@mmr.cz](mailto:petr.novak@mmr.cz)*

## **Anotace:**

Příspěvek obsahuje nejprve základní informace o vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dále informace k jednotlivým ustanovením paragrafového znění této vyhlášky.

V částce 129/2009 Sbírky zákonů byla vyhlášena vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „bezbariérová vyhláška“). Tato vyhláška byla vydána na základě zmocnění § 194 písm. a) stavebního zákona k provedení § 169 téhož zákona. Bezbariérová vyhláška platí v celé ČR, včetně území hlavního města Prahy. Její působnost se vztahuje na obecné, speciální, vojenské a jiné stavební úřady.

Bezbariérová vyhláška se člení na paragrafové znění a 4 přílohy. Paragrafové znění stanoví vlastní rozsah bezbariérového užívání. Ten je určen zpravidla procentuelním podílem nebo prostorovým vymezením.

**Příloha č. 1** obsahuje konkrétní technické požadavky na základní prvky pro bezbariérové užívání staveb jako jsou signální a varovné pásy či výtahy a zdvihací plošiny.

**Příloha č. 2** obsahuje konkrétní technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství.

**Příloha č. 3** obsahuje konkrétní technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce.

**Příloha č. 4** zobrazuje symboly.

Některé technické detaily jsou pak ponechány na normových hodnotách.

Při aplikaci vyhlášky v praxi se musí nejprve vycházet z příslušné části paragrafového znění, po té aplikovat příslušné přílohy a jejich body, popřípadě použít normové hodnoty z konkrétních českých technických norem.

## ***K § 1 až 3 Úvodní ustanovení***

### ***§ 1 Předmět úpravy***

Odstavec 1 stanoví základní účel vyhlášky. Současně vymezuje pojem osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Uvádí se, že takto definovaná skupina osob představuje přibližně třetinu populace. Každý z nás již do této skupiny nejméně dvakrát patřil a to v roli dítěte v kočárku a rovněž v roli dítěte do tří let.

Odstavec 2 oznamuje, že návrh této vyhlášky byl v rámci legislativního procesu notifikován členskými státy EU.

Odstavec 3 odkazuje na přímo účinný předpis Evropského společenství pro stavby transevropského konvenčního a vysokorychlostního železničního systému. V ČR je tato infrastruktura vymezena Sdělením Ministerstva dopravy č. 111/2004 Sb., o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému. Na tyto stavby se bezbariérová vyhláška nevztahuje.

## **§ 2 Rozsah působnosti**

Odstavec 1 stanoví, ve kterých fázích procesu výstavby se podle vyhlášky postupuje a na které stavby se vyhláška vztahuje.

Podle odstavce 2 se požadavky této vyhlášky uplatní také pro změny dokončených staveb (tj. nástavby, přístavby a stavební úpravy) a změny v užívání staveb. V těchto případech lze však v nezbytné míře upustit od plnění jednotlivých ustanovení této vyhlášky. Projektant musí ke každému takovému ustanovení uvést jednoznačné důvody tak, aby bylo možné je objektivně posoudit a kdykoliv je vyhodnotit; například § 5 vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, resp. zejména část C. bod 1. písm. e) a část C. bod 6 přílohy č. 4 k této vyhlášce a dále § 2 vyhlášky č. 499/2006 SB. o dokumentaci staveb, resp. zejména část A. písm. e), část B. bod 1 písm. g) a část B. bod 8 přílohy č. 1 k této vyhlášce.

Je třeba však zdůraznit, že nejde o režim výjimek. Jejich povolování totiž stanoví § 169 stavebního zákona.

Odstavec 3 stanoví ochranu kulturních památek. Toto ustanovení má vztah zejména k § 14 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

## **§ 3**

Toto ustanovení obsahuje pojem „normová hodnota“. Odchyly od norem pak stanoví § 15 odst. 2 této vyhlášky. Seznam příslušných českých technických norem je zveřejněn na internetových stránkách MMR ČR, tedy na URL adrese „<http://www.mmr.cz>“, pod odkazem Územní plánování a stavební řád a dále pod odkazem Stanoviska a metodiky.

## **K § 4 a 5 Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství**

Podle těchto ustanovení se posuzuje výstavba tzv. pochozích ploch, včetně územně a stavebně technických podmínek pro jejich bezpečné a bezbariérové užívání. Pojem „veřejné prostranství“ upravuje § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

## **§ 4**

Odstavec 1 stanoví požadavky na komunikace pro chodce, nástupiště městské, linkové i drážní dopravy a na úrovně i mimoúrovňové přechody.

Odstavec 2 obsahuje požadavky na parkovací místa pro osoby na vozíku. Dopravní značení těchto míst je však v působnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Odstavec 3 stanoví požadavky na parkovací místa pro osoby doprovázející dítě v kočárku.

Odstavec 4 obsahuje požadavky na stavebně technické provedení zařizovacích předmětů z hlediska jejich užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Odstavec 5 stanoví požadavky na bezpečné osazení a označení překážek pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Odstavec 6 obsahuje požadavky na výkopy a staveniště z hlediska bezpečného pohybu na přilehlých veřejně přístupných komunikacích a plochách.

### **§ 5 Přístupy do staveb**

Toto ustanovení obsahuje požadavky na přístupy do staveb. Odstavec 1 je upravuje z hlediska osob s omezenou schopností pohybu, tzn. požadavky na řešení výškových rozdílů u vstupů do budov.

Odstavec 2 pak z hlediska osob se zrakovým postižením, tzn. z hlediska hmatového a akustického vedení na přístup k této budově.

### **K § 6 až 9 Požadavky na stavby občanského vybavení**

Tyto stavby představují zpravidla pozemní stavby. Dalším typickým příkladem stavby občanského vybavení je třeba venkovní bazén.

### **§ 6**

Odstavec 1 stanoví taxativní výčet druhů staveb občanského vybavení. Do této kategorie byly nově zařazeny stavby škol, předškolních a školských zařízení; viz písm. f). Naopak stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství byly vyčleněny do § 4 a 5 této vyhlášky. Podle písm. i) zde zůstaly pouze budovy pro veřejnou dopravu. Nejedná se však o nové požadavky, jen o věcně logické uspořádání této vyhlášky vůči dosavadní právní úpravě.

Odstavec 2 stanoví požadavky zabezpečující vertikální a horizontální pohyb po budově pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Odstavec 3 stanoví požadavky na tento pohyb u změn dokončených staveb, resp. konkretizuje požadavky, od kterých lze v odůvodněných případech upustit.

Odstavec 4 stanoví požadavky na technické vybavení těchto staveb.

### **§ 7**

Toto ustanovení obsahuje požadavky na bezbariérové záchody, na prostory pro přebalovací pulty, sprchy nebo vany a šatny.

### **§ 8**

Zde jsou upraveny požadavky na shromažďovací a ubytovací prostory a na prostory pro rehabilitační a plavecké bazény a na prostory pro sport, výchovu a vzdělávání.

### **§ 9**

Toto ustanovení obsahuje požadavky na informace pro orientaci veřejnosti a na označení vyhrazených prostor a zařízení.

### **K § 10 a 11 požadavky na společné prostory a domovní vybavení bytového domu a na upravitelný byt a byt zvláštního určení**

Tato vyhláška se nevztahuje na rodinné domy ani na běžné bytové jednotky. Bezbariérové úpravy těchto prostor jsou individuální záležitostí.

### **§ 10**

Tento paragraf stanoví požadavky na vertikální a horizontální pohyb po bytovém domě pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a současně zabezpečuje určitý rozsah užívání jeho společných prostor těmito osobami. Cílem tohoto ustanovení je v daném rozsahu zajistit přístupnost až ke vstupu do bytu zejména pro těhotné ženy, osoby s dětským kočárkem nebo dětmi do tří let, osoby se zdravotním postižením (dočasným i trvalým) a osoby v pokročilém věku, což je předpokladem jednak pro tzv. celoživotní bydlení v přirozeném prostředí každého jedince a také pro možnost návštěv v rámci rodiny a přátel.

Pravidla pro zřizování výtahu stanoví § 28 odst. 2 vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

### **§ 11**

Toto ustanovení upravuje další požadavky na technické řešení přístupu, společných prostor a domovního vybavení bytového domu obsahujícího byt zvláštního určení. Tento paragraf dále stanoví požadavky na upravitelné byty a byty zvláštního určení.

### ***K § 12 a 13 požadavky na stavby pro výkon práce***

Pojem „stavby pro výkon práce“ je legislativní zkratka zavedená v § 2 odst. 1 písm. d) této vyhlášky; její ustanovení se tedy nevztahují na prostory, v nichž nelze zaměstnávat osoby se zdravotním postižením nebo na provozy pro celkově 24 a méně osob.

### **§ 12**

Tento paragraf stanoví požadavky zabezpečující vertikální a horizontální pohyb po budově pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a současně zabezpečuje užívání vlastních prostor pro výkon práce těmito osobami.

### **§ 13**

Podle tohoto paragrafu se posuzují hygienická zařízení, šatny a shromažďovací prostory. Typickým příkladem shromažďovacího prostoru ve stavbě pro zaměstnávání je zasedací místnost.

### ***K § 14 až 18 společná a závěrečná ustanovení***

### **§ 14**

Tento paragraf obsahuje taxativní výčet výjimečných ustanovení. Podmínky pro jejich povolování pak stanoví § 169 stavebního zákona.

### **§ 15**

Podle odstavce 1 platí, že pokud konkrétní stavba obsahuje více částí podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) až d) této vyhlášky, je nutné ji posuzovat v kombinaci těchto hledisek.

Odstavec 2 obsahuje podmínky, za kterých se lze odchýlit od norem. Toto ustanovení má vztah k § 3 této vyhlášky.

Odstavec 3 upravuje posuzování bezbariérového užívání stavby z hlediska její životnosti, včetně odstranění této stavby.

### **§ 16**

Tento paragraf zachovává obecnou zásadu, že u staveb, pro které byla projektová dokumentace zpracována před účinností této vyhlášky, se postupuje podle dosavadní právní úpravy.

### **§ 17**

Toto ustanovení zrušuje dosavadní bezbariérovou vyhlášku, tj. vyhlášku č. 369/2001 Sb. a její jedinou novelu, nebo-li vyhlášku č. 492/2006 Sb.

### **§ 18**

Podle tohoto paragrafu vyhláška nabývá účinnosti dnem vyhlášení, tj. 18. listopadu 2009.

# **Aplikace požadavků bezbariérového užívání staveb (nejen) občanského vybavení**

**Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.**

*Ing. Renata Zdařilová, Ph.D., Fakulta stavební VŠB-TU Ostrava, L.Poděště 1875, 708 33 Ostrava-Poruba.*

*Kontakt: e-mail: [renata.zdarilova@vsb.cz](mailto:renata.zdarilova@vsb.cz)*

## **Anotace:**

V listopadu loňského roku vstoupila v platnost nová vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb, která zrušila a současně nahradila dřívější vyhlášku 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ve znění vyhlášky č. 492/2006 Sb. V této nové vyhlášce byl aplikován nový pohled na problematiku bezbariérového užívání staveb, a to zejména ve formulování požadavků technického řešení pro základní tři druhy zdravotního omezení – pohybového, zrakového a sluchového, který je základem vzdělávacího semináře České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě.

## **Bezbariérové užívání staveb v nové vyhlášce**

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb, nabyla účinnosti dnem jejího vyhlášení, resp. 18.11.2009 ve Sbírce zákonů částce 129 s platností na celém území ČR. Ruší a současně nahrazuje dřívější vyhlášku č.369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ve znění vyhlášky č.492/2006 Sb. Vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Tato vyhláška byla oznámena v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti technických norem a předpisů a pravidel pro služby informační společnosti, ve znění směrnice 98/48/ES).

Vyhláška doznala velmi podstatných a výrazných změn v oblasti obecných technických požadavků oproti předcházejícím předpisům uplynulých let. Struktura vyhlášky vychází z předchozího předpisu vyhlášky č.369/2001 Sb., a to ze základního paragrafového znění a navazujících čtyř přílohových částí:

## **Paragrafové znění**

Úvodní ustanovení (§ 1-3)

Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství (§ 4-5)

Požadavky na stavby občanského vybavení (§6-9)

Požadavky na společné prostory a domovní vybavení bytového domu, na upravitelný byt a byt zvláštního určení (§ 10-11)

Požadavky na stavby pro výkon práce (§12-13)

Společná, závěrečná a zrušovací ustanovení (§14-18)

### **Přílohová část**

#### **Příloha č.1**

##### **Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb**

1. Základní prvky bezbariérového užívání staveb
2. Schodiště a vyrovnávací stupně
3. Výtahy, zdvihací plošiny, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky

#### **Příloha č. 2**

##### **Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství**

1. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání
2. Přejechy pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu
3. Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici
4. Výkopy a staveniště

#### **Příloha č.3**

##### **Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejnosti, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce**

1. Vstupy do budov
2. Bezbariérové rampy
3. Dveře
4. Okna
5. Hygienické zařízení a šatny
6. Prostory a zařízení
7. Bytový dům, obsahující byt zvláštního určení
8. Upravitelný byt, byt zvláštního určení a obytné části staveb

#### **Příloha č. 4**

##### **Symboly**

##### **Změny nové vyhlášky č.398/2009 Sb.**

Předpokladem základního principu zajištění bezbariérového užívání je správné zhodnocení omezujících faktorů užívání staveb pro jednotlivé skupiny budoucích uživatelů, zejména osob s omezením pohybovým, zrakovým a sluchovým.

Každé z výše uvedených omezení má zcela jiné požadavky na úpravy staveb, které je nutné řešit samostatně. Na základě tohoto poznatku bylo přistoupeno k formulování obecných technických požadavků v Přílohách č.1 – 3, které stanoví řešení bezbariérového užívání samostatně pro:

- osoby s omezenou schopností pohybu
- osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením
- osoby s omezenou schopností orientace – osoby se sluchovým postižením

Změny v nové vyhlášce č.398/2009 Sb. jsou předmětem jak paragrafového znění, které vychází z konceptu předchozí vyhlášky č.369/2001 Sb. a stanovuje základní požadavky

na stavby, tak navazující přílohové části s požadavky na technické řešení. Mezi základní a důležité změny vyhlášky č.398/2009 Sb. patří zejména:

## **Paragrafové znění**

### ***Úvodní ustanovení***

- Úvodní ustanovení formuluje rozsah uplatnění vyhlášky, přičemž se nově vložil postup podle této vyhlášky také při kontrolních prohlídkách staveb. U staveb pro výkon práce se mírně změnila hodnota počtu osob na 25 a více zaměstnanců.

### ***Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství***

- Zásadní změnou je nový pohled na řešení vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Oproti původní hodnotě 5% z každé dílčí parkovací plochy se požadavek od 101 a více celkového počtu stání zmínil, a to až na konečnou hodnotu při 501 a více stání 2% z celkového počtu stání každé dílčí plochy. Zároveň u staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být parkovací plochy doplněny o vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku v minimálním počtu 1 % stání z celkového počtu stání.

### ***Požadavky na stavby občanského vybavení***

- Vyhláška od svých předchůdkyň jasně stanovuje přístup k návrhu bezbariérových WC kabin. Ve stavbě, ve které je záchod určen pro užívání veřejností, musí být v každém tomto zařízení nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro ženy a nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro muže. Pokud je stavba vybavena maximálně dvěma záchodovými kabinami, lze jako bezbariérovou zřídit pouze jednu z nich, určenou pro obě pohlaví a přístupnou přímo z veřejného komunikačního prostoru. U změn dokončených staveb s více záchodovými kabinami možno také zřídit pouze jednu bezbariérovou kabínu. V odůvodněných případech může být kabina zcela výjimečně přístupná z oddělení pro ženy. Ve stavbách, které jsou určeny pro osoby na vozíku s asistentem, musí být záchodová kabina řešena s ohledem na výpomoc asistenta.
- Jestliže ve stavbách občanského vybavení je předpokládán pohyb osob s dítětem do tří let (nákupní centra, dopravní terminály apod.), tak v hygienickém zařízení pro veřejnost musí být nejméně jedna přebalovací kabina v oddělení pro ženy a nejméně jedna přebalovací kabina v oddělení pro muže, popřípadě nejméně jedna přebalovací kabina přístupná ze společného prostoru. Místo přebalovaná kabiny je možno vybudovat nejméně jeden přebalovací pult v oddělení pro ženy a nejméně jeden přebalovací pult v oddělení pro muže.
- Obdobně jako u stanovení počtu vyhrazených parkovacích stání vyhláška ve shromažďovacích prostorech detailně definuje minimální počty vyhrazených míst, které jsou na rozdíl od vyhlášky č. 369/2001 Sb. daleko přísnější. Počet těchto míst vychází z celkové počtu míst a je definován § 8, odst. (1).
- V ubytovacích zařízeních pro cestovní ruch a pobytových zařízeních pro více než 20 osob musí nejméně 5% pokojů splňovat požadavky bezbariérového užívání.
- Informační a signalizační prvky musí být vnímatelné a srozumitelné pro všechny uživatele, je nutné brát v úvahu zejména zorné pole osoby na vozíku, velikost a vzdálenost písma. Každé hygienické zařízení a šatna, které jsou určeny pro užívání veřejností, musí být hmatově označena.

### ***Požadavky na stavby pro výkon práce***

- Část každého hygienického zařízení a šaten v oddělení pro ženy a část každého hygienického zařízení a šaten v oddělení pro muže musí splňovat požadavky bezbariérového užívání.

### ***Společná, závěrečná a zrušovací ustanovení***

- Vyhláška za podmínek stanovených v § 169 stavebního zákona umožňuje v odůvodněných případech povolit výjimky z ustanovení bodů definovaných v § 15.

## **Přílohová část**

### **Příloha č.1**

#### **Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb**

##### **1. Základní prvky bezbariérového užívání staveb**

- Základní prvky bezbariérového užívání staveb vyjadřují elementární principy a systémové zásady na užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- Podrobná terminologie a technické řešení hmatových a akustických prvků.
- Přerušování přirozené vodící linie nejvýše na vzdálenost 8000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením.
- Dodržení vizuálního kontrastu sloupů veřejného osvětlení, světelného signalizačního zařízení pro chodce, svislého dopravního značení, celoskleněných ploch, nástupního a výstupního stupně každého schodišťového ramene, dveří do výtahu i do místností, zařizovacích předmětů jako je umyvadlo a záchodová mísa a jejich ovládacích prvků, madel a klik vůči okolí.

##### **2. Schodiště a vyrovnávací stupně**

- Požadavek na sklon schodišťového ramene nejvýše 28° a výšku schodišťového stupně nejvýše 160 mm je vztažen také na stavby bytových domů bez výtahu.
- Stupnice a podstupnice schodišťových stupňů musí být k sobě kolmé.
- Kontrastní značení stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně v podobě pruhu žluté barvy je platné pouze pro schodiště ve stavbách dopravních u schodů nejméně 3000 mm širokých.

##### **3. Výtahy, zdvihací plošiny, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky**

- Stavby se přednostně vybavují výtahy. Šikmé nebo svislé zdvihací plošiny se použijí jen v odůvodněných případech u změn dokončených staveb. Pro zdravotnické stavby (objekty nemocnic) je zaveden nový rozměr výtahové kabiny šířky nejméně 1400 mm a hloubky nejméně 2300 mm.
- Ovladače v kleci výtahu a na nástupních místech do výtahu musí vyčnívat nad povrch okolní plochy nejméně o 1 mm. Reliéfní značky nesmí být ryté a vpravo od ovladače musí být příslušný Braillův znak s parametry standardní sazby. Pouze na klávesnicové ovladačové kombinaci se Braillův znak nemusí provádět.
- Na rozdíl od předchozích vyhlášek v tomto bodě zdvihacích zařízení vyhláška nedefinuje podrobná technická řešení, pouze se v některých částech odvolává na normové hodnoty (ČSN EN 81-40, ČSN EN 81-70, ČSN ISO 9386-1).

### **Příloha č. 2**

#### **Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství**

##### **1. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání**

- Při závěrečné redakci vznikla ve vyhlášce chyba v celkové šířce komunikace pro pěší, která je definována nejméně 1500 mm včetně bezpečnostních

odstupů. Tato nejmenší šířka musí být navržena bez bezpečnostních odstupů z důvodů zachování minimálních průchozích pásem dvou uživatelů.

- Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku musí mít šířku nejméně 3500 mm, která zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1200 mm, přičemž dvě sousedící stání mohou využívat jednu manipulační plochu.
- Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad pojížděným pásem nebo s příčným sklonem menším než 1:2,5 (40,0 %) musí být opatřen varovným pásem.
- Podrobnosti o provádění hmatových úprav na místních komunikacích stanoví příslušné normové hodnot (ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací včetně změny Z1 s platností od 1.2.2010).

## **2. Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu**

- Požadavky na přechody pro chodce bez řízení / řízené světelnou signalizací jsou definovány na základě požadavků ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací včetně změny Z1 s platností od 1.2.2010.
- Sloupek chodecké signalizace se umísťuje nejdále 750 mm od bezpečnostního odstupu a zpravidla do osy signálního pásu.
- Hmatové prvky u míst pro přecházení se navrhuje v souladu s příslušnými normovými hodnotami – na základě změny Z1 ČSN Projektování místních komunikací je nutno místo pro přecházení určené pro samostatný pohyb osob se zrakovým omezením dále vybavit signálním pásem, který je ukončen ve vzdálenosti 300 – 500 mm od varovného pásu.

## **3. Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici**

- Obdobně jako u přechodů jsou požadavky na nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy definovány na základě požadavků technické normy, resp. ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek.

## **4. Výkopy a staveniště**

- Při nedodržení průchozího prostoru nebo při celé uzavírce musí být navržena bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa, a to včetně přechodů pro chodce. Tato trasa musí být označena mezinárodním symbolem přístupnosti.

### **Příloha č.3**

**Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejnosti, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce**

#### **1. Vstupy do budov**

- Dveře karuselového provedení musí být doplněny dalšími otevíravými dveřmi.
- Vstupní dveře do objektu musí mít šířku nejméně 1250 mm a hlavní křídlo těchto dvoukřídlých dveří musí umožňovat otevření nejméně 900 mm.
- Pro osoby neslyšící musí být elektronický vrátný s akustickou signalizací vybaven také signalizací optickou. Oboustranný komunikační systém musí umožňovat indukční poslech pro nedoslýchavé osoby.

#### **2. Bezbariérové rampy**

- Bezbariérové rampy musí být široké nejméně 1500 mm a jejich podélný sklon smí být nejvýše v poměru 1:16 (6,25 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:100 (1,0 %).

### 3. Dveře

- Šířka dveří ve sportovních stavbách musí odpovídat rozměrovým parametrům sportovních vozíků.

### 4. Okna

- V každé obytné nebo pobytové místnosti musí mít nejméně jedno okno pákové ovládní nejvýše 1100 mm nad podlahou.

### 5. Hygienické zařízení a šatny

- Stěny hygienických zařízení a šaten musí po konstrukční stránce umožnit kotvení opěrných madel v různých polohách s nosností minimálně 150 kg.
- Veřejných hygienické prostory (bezbariérové WC kabiny, sprchy) se vybavují signalizačním systémem nouzového volání.

#### ▪ Záchod

- Záchodová kabina musí mít šířku nejméně 1800 mm a hloubku nejméně 2150 mm. U změn dokončených staveb lze rozměry této kabiny snížit až na 1600 mm x 1600 mm. Záchodová kabina s využitím asistence musí mít šířku nejméně 2200 mm a hloubku nejméně 2150 mm.
- Horní hrana sedátka záchodové mísy musí být ve výši 460 mm nad podlahou.
- Po obou stranách záchodové mísy musí být madla ve vzájemné vzdálenosti 600 mm a ve výši 800 mm nad podlahou. U záchodové mísy s přístupem jen z jedné strany musí být madlo na straně přístupu sklopné a záchodovou mísu musí přesahovat o 100 mm, madlo na opačné straně záchodové mísy musí být pevné a záchodovou mísu musí přesahovat o 200 mm. U záchodové mísy s přístupem z obou stran nebo-li záchodová kabina s využitím asistence musí být obě madla sklopná a obě musí přesahovat záchodovou mísu o 100 mm. Vedle umyvadla musí být alespoň jedno svislé madlo délky nejméně 500 mm.

- Přebalovací kabina musí mít šířku nejméně 1600 mm a hloubku nejméně 1800 mm. Vstup musí mít šířku nejméně 900 mm. Dveře se musí otevírat směrem ven. Přebalovací kabina musí být vybavena přebalovacím pultem a umývadlem a musí umožnit manipulaci s dětským kočárkem.

#### ▪ Vany

- V záhlaví vany musí být přizděná plocha šířky nejméně 400 mm.
- Vana umístěna podél zdi musí mít na této zdi opěrné vodorovné madlo délky nejméně 1200 mm ve výšce 100 mm nad lícem vany a svislé madlo délky nejméně 500 mm umístěné nejvýše 200 mm od vanové baterie.

#### ▪ Sprchové kouty a sprchové boxy

- Sprchové kouty a sprchové boxy musí mít nejmenší půdorysné rozměry 900 mm x 900 mm. Vedle sprchového prostoru musí být volné místo pro odložení vozíku, které musí být oddělitelné od vodního paprsku zástěnou nebo závěsem.
- V místě ruční sprchy musí být vodorovné a svislé pevné madlo. Vodorovné madlo musí být ve výši 800 mm nad podlahou, nejméně 600 mm dlouhé a umístěno nejvýše 300 mm od rohu sprchového koutu. Svislé madlo musí být dlouhé nejméně 500 mm a umístěno 900 mm od rohu sprchového koutu. Doporučuje se osadit i sklopné madlo v prostoru mezi sedátkem a volným

prostorem pro vozík, ve vzdálenosti 300 mm od osy sedátka a ve výši 800 mm nad podlahou.

- Dveře musí mít na vnější straně ve výši 200 mm nad klikou umístěn štítek s hmatným orientačním znakem a s příslušným nápisem v Braillově písmu jako je text „WC ženy“, „sprchy muži“ nebo „šatny ženy“. Braillovo písmo musí mít parametry standardní sazby.

## **6. Prostory a zařízení**

- Zkoušecí kabina musí mít nejmenší rozměry 1500 mm x 1500 mm.
- Před bazénovým zvedákem nebo zvýšeným okrajem bazénu musí být manipulační plocha o průměru nejméně 1500 mm. Tento okraj musí být 400 až 500 mm vysoký a 300 až 400 mm široký. Přes celou šířku okraje musí být umístěno nejméně jedno madlo. Vzdálenost případných dvou madel musí být 600 mm. Madlo nebo madla musí být řešena v návaznosti na střed manipulační plochy. Hladina vody v bazénu smí být nejvíce 200 mm pod tímto okrajem.

## **7. Bytový dům, obsahující byt zvláštního určení**

- Řešení přístupu ze zastávky veřejné dopravy.
- Stanoviště kontejnerů pro tříděný i netříděný odpad musí být v blízkosti vstupu do domu a přístup k tomuto stanovišti i zpět musí být orientačně jednoduchý.
- Lemování podlahové krytiny musí být výrazně kontrastní v nejmenší šířce 50 mm oproti podlaze nebo stěně. V případě použití dlažby je tento požadavek splněn řadou dlaždic těsně přiléhajících ke stěně výrazně barevně odlišených oproti okolní dlažbě nebo od barvy stěny.
- Tlačítko zvonku patřící k bytu zvláštního určení osob se zrakovým omezením musí být hmatově a vizuálně kontrastní. Vedle zvonku musí být rámeček pro vložení štítku s Braillovým písmem. Rámeček nesmí být zakryt a jeho rozměry musí být výška nejméně 12 mm a šířka nejméně 100 mm.
- Sklepní box patřící k bytu zvláštního určení pro osoby se zrakovým omezením musí být hmatově i vizuálně rozlišitelný od ostatních. Zpravidla je umístěn jako první v řadě nebo obsahuje jiný orientačně jednoznačný prvek, zejména štítek s reliéfními znaky a Braillovým písmem.

## **8. Upravitelný byt, byt zvláštního určení a obytné části staveb**

- Nejmenší plochy obytných místností a kuchyně stanoví příslušné normové hodnoty (ČSN 73 4301 Obytné budovy).
- V bytě se třemi a více obytnými místnostmi, musí být zřízena další samostatná záchodová kabina. Její dveře musí být ven otvíravé a musí mít šířku nejméně 800 mm. Další bezbariérové požadavky nejsou na tuto kabínu kladeny.
- Lodžie, balkony nebo terasy – zábradlí smí mít neprůhlednou část do výšky maximálně 600 mm nad podlahou.
- Okna v obytných a pobytových místnostech smí mít parapet nejvýše 600 mm nad podlahou.
- Rozvody energií v bytě musí být takové, aby nemusela být použita žádná lokální topidla ani ostatní spotřebiče s otevřeným plamenem.
- Byty pro osoby se zrakovým omezením musí mít pokoje vybaveny nejméně třemi dvojitými elektrickými zásuvkami umožňujícími užití kompenzačních pomůcek na bázi PC a audiotechniky.

#### **Příloha č. 4 Symboly**

- Nově zavedené symboly (modrobílé čtverce rozměru 100 x 100 mm)
  4. Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby doprovázející dítě v kočárku
  5. Symbol prostoru s přebalovacím pultem



#### **Vzdělávací projekt problematiky bezbariérového užívání staveb**

Současný stav problematiky, analýza architektonických a dopravních bariér a dosavadní praxe prokazuje, že doposud vydané předpisy v oblasti bezbariérovosti se dostávají do podvědomí odborné veřejnosti velmi obtížně. Zčásti je to důsledkem skutečnosti, že problematika není předmětem učebních osnov středních odborných a vysokých škol, chybí osvěta, ale především že není ustaven dotčený orgán státní správy, přestože řešení bezbariérového a přístupného prostředí vyžaduje řadu specifických znalostí.

V současné době na území ČR působí několik organizací zdravotně postižených či občanských sdružení, které poskytují různé formy poradenství či konzultační služby v oblasti bezbariérového užívání staveb (organizace vozíčkářů, zrakově postižených apod.). V převážné míře se jedná o dobrovolníky (mnohdy z řad samotných zdravotně postižených) a v žádném případě nejde o specialisty s kontrolovatelnou kvalifikací a vzděláváním v oboru bezbariérového užívání. Tímto mnohdy dochází k šíření nekvalifikovaných výkladů k aplikaci základních právních norem z této oblasti. Tato poradenská činnost je mnohdy prováděna s dobrým úmyslem, ale vzhledem k tomu, že je často nekvalifikovaná a neodborná, nemůže splnit svůj účel. Posudky, které si opatřují u těchto sdružení např. investoři a jenž mají zajistit soulad projektové dokumentace s platnou legislativou, mají velmi kolísavou a často neprofesionální úroveň a jde spíše o podporu záměru, než o profesionální posouzení stavby z hlediska bezbariérového užívání. Velmi důležitým faktem ale je, že vydáním jakéhokoliv stanoviska tyto organizace nepřebírají žádnou zodpovědnost za své stanovisko a výsledné bezbariérové řešení.

Z výše uvedených důvodů bylo nutné zajistit potřebný rozsah informací bezbariérového užívání do příslušných okruhů odborné veřejnosti. Důležitým faktorem, který brání odstraňování architektonických a dopravních bariér, jsou právě malé znalosti a nedostatečné pochopení důležitosti tohoto problému, nedostatečná koordinace úsilí zaměřeného proti architektonickým a dopravním zábranám a v neposlední řadě názory, že technická řešení odstraňování bariér jsou obtížná a finančně příliš náročná.

Tyto okolnosti jsou podnětem přípravy a celého pojetí vzdělávacího projektu – semináře, který je určen pracovníkům stavebních úřadů, investičních odborů a projektantům, zhotovitelům, investorům a jiné odborné veřejnosti, který reaguje na nové požadavky prováděcí vyhlášky stavebního zákona o bezbariérovém užívání staveb a aplikuje je na příkladných grafických materiálech specifických situací a detailů, jenž zdárně doplňují textové znění legislativního předpisu.

**Příklad PowerPointové prezentace ze školícího programu**

### Požadavky na pohyb a orientaci v prostoru

Manipulační nároky jednotlivých skupin uživatelů - průměrný zdravý člověk, osoba se zdravotní, osoba s francouzskými hořelí a vozíčkář

Bezbariérové užívání staveb – metodika (nejen) pro odbornou veřejnost 6/32

### Bezbariérové PŘÍSTUPNÉ prostředí

Bezbariérové užívání staveb – metodika (nejen) pro odbornou veřejnost 12/32

### Metodické zajištění přístupného prostředí

Objekt	Málo pohybové požití	Ano - Ne
přístupnost objektu (MHD, parkoviště apod.)	omezení pohybové požití	
	nevýšň	
	stabilita	
	nevyšň	
	nedostupná	
vstupní prostory - vstupy, interiéru		ano
horizontální pohyb v objektu		ano
vertikální pohyb v objektu		ano
hygienická prostory a lázně		ano
speciální vybavení a interiéru		ano
informační orientační systémy		ano

Bezbariérové užívání staveb – metodika (nejen) pro odbornou veřejnost 8/32

### Horizontální pohyb v objektu

Bezbariérové užívání staveb – metodika (nejen) pro odbornou veřejnost 12/32

# Nová vyhláška 398/2009 Sb. – navrhování staveb z hlediska bezbariérovosti

**doc. Ing. arch. Irena Šestáková**

*Doc. Ing.arch. Irena Šestáková, Ing.arch. Pavel Lupač, České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta architektury, Thákurova 7, 166 34 Praha 6*

*Kontakt: [sestako@fa.cvut.cz](mailto:sestako@fa.cvut.cz)*

Termín *bariéry* můžeme vnímat v mnoha rovinách, existují bariéry sociální, informační, generační, komunikační a v neposlední řadě architektonické. V naší společnosti neexistuje člověk, který by se za svůj život nemusel potýkat s některou výše zmíněnou *bariérou*. Přesto je problematika bezbariérovosti, komunikace s osobami s handicapem a otázka jejich integrace nebo reintegrace do společnosti stále pro mnoho lidí velkou neznámou a redukuje se pouze na lpění na platné legislativě.

Vyhláška č.398/2009 Sb., která vešla v platnost v listopadu roku 2009, má již řadu kritiků. Navrhování prostředí respektujícího potřeby všech členů společnosti, do které neodmyslitelně patří také osoby s omezenou schopností pohybu či osoby se smyslovým nebo mentálním handicapem, však neznamená jen striktní dodržování příslušných norem, vyhlášek a předpisů. Je třeba si také uvědomit, že zdravý rozum, vzájemná komunikace mezi investory, projektanty, úřady a budoucími uživateli, by měla vést k návrhům a realizacím, které jsou funkční a vyhovují nejen platné legislativě, ale hlavně všem uživatelům. Ve sporných případech, kdy není řešení jednoznačné, by mělo docházet k rozumným kompromisům, které usnadní život nejen osobám s handicapem. Zejména v při renovacích stávajících objektů a parteru v historických jádrech měst je třeba ke každému řešení přistupovat individuálně.

Vzhledem k tomu, že vyhláška č.398/2009 Sb. je vydána pouze v textové podobě a projektanti daleko lépe porozumí výkresům a jiným vyobrazením, přepracovali jsme všechny důležité informace do obrázkové podoby.

Příspěvek představuje publikaci *Budovy bez bariér*, která vyjde v červnu 2010 v nakladatelství Grada a informuje o některých sporných případech vyhlášky č.398/2009 Sb.

# Občanská sdružení zdravotně postižených osob a jejich úloha v bezbariérovém užívání staveb

**Mgr. Viktor Dudr**

*Mgr. Viktor Dudr, Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS ČR),  
Krakovská 21, 110 00 Praha 1*

*Kontakt: tel.: 221 462 442, 777 722 783, email: [dudr@sons.cz](mailto:dudr@sons.cz)*

## **Anotace:**

Referát poukazuje na to, že stavební projekty a jejich realizace úprav pro bezbariérové užívání staveb, zvláště pokud se jedná o úpravy pro samostatný a bezpečný pohyb osob zrakově znevýhodněných, jsou často chybné. Dle názoru autora k tomu dochází proto, že odborná veřejnost není dosud dostatečně seznámena z příslušnou stavební legislativou, což jest systémovou chybou. Doporučuje systematické vzdělávání pracovníků, jak v oblasti státní správy, tak v oblasti projektantů a architektů. Rovněž konzultační institut dostatečně odborně fundovaný a řízený, v oboru bezbariérového užívání staveb, pro potřeby projektantů, neexistuje.

Referát zdůrazňuje, že občanským sdružením zdravotně postižených nepřísluší úloha konzultantů k stavebním projektům z hlediska bezbariérového užívání staveb. Jejich úloha je iniciativní v mapování stávajících bariér, v poukazování na nedostatky a v publicitě problému bezbariérového užívání směrem k zdravotně postiženým a k místní samosprávě.

## **Referát:**

Zákon č. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění definuje, které novostavby a přestavby mají být bezbariérově přístupné. Pozemní komunikace a veřejně přístupné budovy k nim bezesporu patří. Tým zákon určuje odpovědnosti zúčastněných osob v jednotlivých fázích stavebního procesu a to územním rozhodnutím počínaje a uvedením stavby do trvalého užívání konče. Prováděcí předpisy, tedy do loňského listopadu vyhláška č. 369/2001 Sb., nyní vyhláška č. 398/2009 Sb., pak definují jaké technické úpravy k bezbariérové přístupnosti vedou a za jakých okolností je třeba použít. Poměrně obecné požadavky prováděcí vyhlášky stavebního zákona jsou pak postupně zpracovávány do předpisů nižší právní síly, bezprostředněji použitelných v praxi. Jako příklad můžeme uvést nedávno revidované ČSN 73 6110 Projektování komunikací nebo ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Jak je vidět, uplynula dosti dlouhá doba na to, aby se všichni profesionálně zainteresovaní dostatečně seznámili s problematikou bezbariérového užívání staveb z pohledu předpisů.

Praxe však ukazuje, že v projektování a v realizaci úprav pro bezbariérové užívání staveb dochází v poměrně velkém procentu k chybným realizacím. K největšímu počtu chyb dochází v úpravách pro samostatný a bezpečný pohyb zrakově znevýhodněných osob. Buď se na tyto úpravy zapomíná vůbec – například se stále setkáváme s tím, že projekt dopravní stavby neobsahuje orientační a informační systémy, tak aby je mohl využívat i zcela nevidomý. Při rekonstrukci výtahů v bytových domech se zásadně nerealizují úpravy pro jejich samostatné užívání nevidomými. Chybná řešení hmatových prvků vytvářejí na komunikacích nebo

v dopravních stavbách situaci pro zrakově znevýhodněné nečitelnou nebo dokonce nebezpečnou. Zmínku o tom z jiného pohledu jistě uslyšíme též v referátu pánů z SFDI.

Jednou z příčin naznačených nedostatků je jistě fakt, že úprava prostředí pro smyslově hendikepované byla donedávna velikou neznámou a ve vyhlášce č. 369/2001 Sb. se vlastně systémově objevila jako věc úplně nová. Rovněž představa o pohybu člověka s tak vážným omezením v toku informací potřebných pro samostatný a bezpečný pohyb, jako je úplná slepota, nebo slabozrakost, je zřejmě obtížnější než představa o pohybu člověka s vážným pohybovým postižením. Toho si byli vědomi iniciátoři úprav příslušné stavební legislativy. Jejich snahou bylo formulovat uživatelské potřeby skupiny zrakově znevýhodněných do ustanovení stavebních předpisů tak, aby zúčastnění odborníci z oblasti stavebnictví nemuseli být zatěžováni problematikou samostatného pohybu a prostorové orientace této skupiny uživatelů. Přesným dodržením zmiňovaných ustanovení jsou objektivně zajištěny vhodné uživatelské vlastnosti bezbariérových opatření. Přesto jsme zatím nuceni konstatovat, že nepříjemně velká část zúčastněných – investorů, projektantů, architektů, pracovníků obecných i speciálních stavebních úřadů, stavebních inspektorů atd. – se s touto problematikou neseznámila dosti hluboce.

Chyb je zřejmě více. Především v systému. Ministerstvo dopravy a ministerstvo pro místní rozvoj dostatečně neplní svou funkci metodického vedení. Krajské úřady dostatečně neplní svoji funkci vedení a kontroly. Komory dostatečně neplní svou funkci péče o doplňování kvalifikační úrovně autorizovaných osob ve svém oboru, v učebních plánech středních odborných škol příslušného zaměření není o bezbariérovém užívání staveb ani zmínka, vysoké školy příslušného zaměření tuto problematiku zařazují jen zcela náhodně a okrajově. To je konstatování z řad uživatelů. Nikdo jim to nevymluví do té doby, dokud se úpravy jim určené nebudou projektovat a realizovat správně.

Příznaky ke zlepšení se začínají objevovat. Např. 7. t.m. byl specialista na úpravy pro zrakově znevýhodněné pozván na pracovní setkání pro pracovníky speciálních stavebních úřadů obcí s rozšířenou působností Pardubického kraje. V programu celoživotního vzdělávání svých členů má v II. pololetí t.r. 8 oblastních kanceláří ČKAIT akci s obsahem projektování bezbariérových úprav pro zrakově znevýhodněné – v Pardubicích 9. 11.

Oblast bezbariérového užívání staveb nemá, na rozdíl od požární ochrany, gygieny, bezpečnosti práce, ochrany životního prostředí, památkové péče atd., dotčený orgán státní správy. Stavební úřad tedy často ukládá projektantovi, aby on doložil odborným stanoviskem, že jeho řešení bezbariérových úprav je v jeho stavebním projektu správné. K tomuto posuzování jsou pak zvány nejrůznější aktivity ze strany občanských sdružení zdravotně postižených. V dobré vůli pomoci skupině lidí s hendikepem, se tu tedy proti profesionálům oboru stavebnictví a dopravy objevuje amatérský subjekt, který je znalý nanejvýš uživatelských potřeb skupiny lidí, kterou zastupuje.

Několik příkladů: K posouzení umístění akustických orientačních majáků a k formulaci jejich frází na rekonstruovaném železničním nádraží je vyzvána buď samotná odbočka SONS, a nebo obecně prospěšná společnost, poskytující sociální služby zrakově znevýhodněným lidem, tedy instituty, které se stavebnictvím nemají cokoliv společného. Navíc od projektanta často nedostanou potřebné informace, nebo je dostanou v jim nesrozumitelné podobě. Výsledek: Majáky nevhodně umístěné s nesmyslnými informačními frázemi.

Přizvaný neodborník rovněž nemůže posoudit všechny souvislosti spojené se situováním a provedením hmatových úprav pro zrakově znevýhodněné na pozemních komunikacích, protože se mohou lišit podle úrovně této komunikace, zvláště při řešení křižovatek a přechodů s nimi související. K tomu přistupuje i volba vhodného materiálu.

Zkrátka do posuzování projektů stavebních úprav amatéři nepatří. Úloha občanských sdružení zdravotně postižených spočívá přece v něčem úplně jiném. Měly by být partnerem samosprávy v rámci komunitního plánování, nebo jiných aktivit, spolupracovat na vytváření bezbariérového prostředí při mapování závad k dodatečnému odstranění, například při přípravě podkladů pro úpravy v rámci Národního rozvojového programu mobility pro všechny. Občanská sdružení zdravotně postižených by měla poukazovat na nedostatky bezbariérové přístupnosti a iniciovat její dodatečné odstranění. Měla by organizovat vzdělávací akce směrem k relevantní skupině znevýhodněných, aby se učili bezbariérové úpravy spolehlivě využívat - toto je zvláště důležité u smyslových hendikepů. Posuzování stavebních projektů do jejich kompetence patřit nemůže, pokud by nebyla zajištěna jeho odbornost.

# Zkušenosti z poskytování příspěvku pro „bezpečnost“ z rozpočtu SFDI

**Ing. Karel Havlíček**

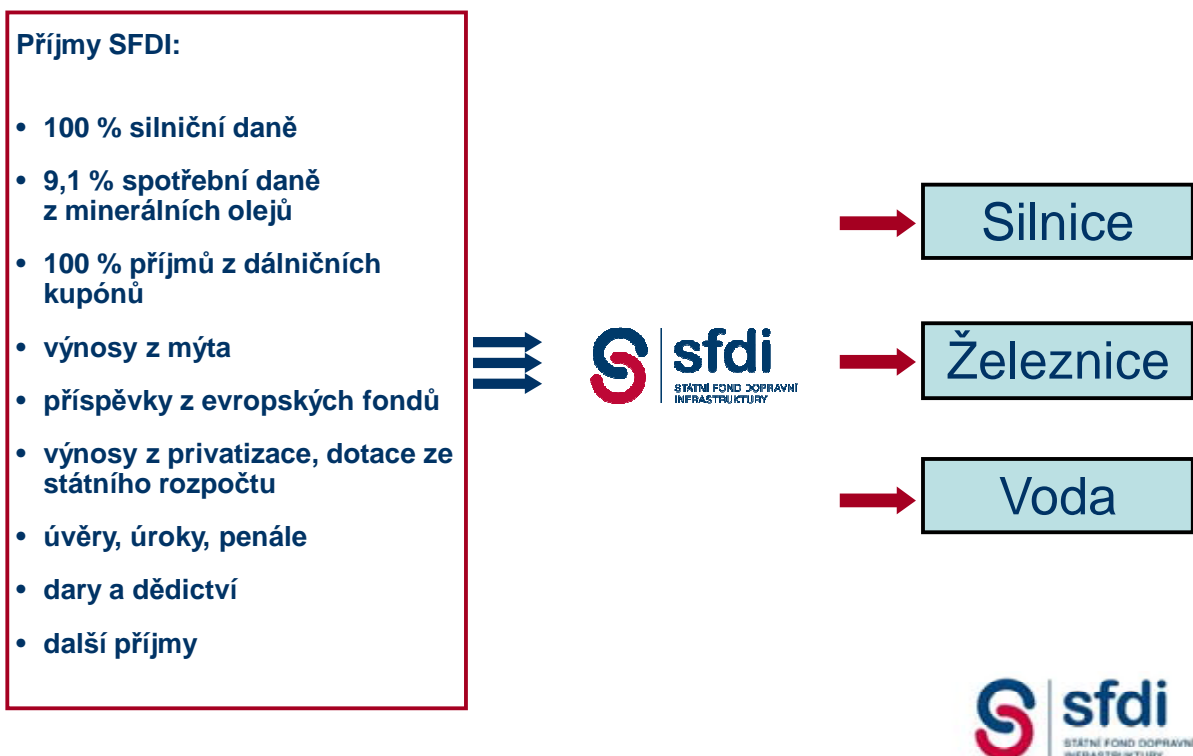
*Ing. Karel Havlíček, Státní fond dopravní infrastruktury - ředitel odboru řízení výdajů,  
Sokolovská 278, 190 00 Praha 9*

*Kontakt: tel.: 266 097 346 (364); e-mail: [karel.havlicek@sfdi.cz](mailto:karel.havlicek@sfdi.cz)*

## **Anotace:**

Prezentovaná přednáška uvádí nejdříve podstatné informace o SFDI, o struktuře příjmů a výdajů fondu, jejich možném použití. Další pasáž je věnována oblasti příspěvkových programů pro bezpečnost, administraci žádostí, hlavních formálních nedostatků u příjemců, které znemožňují poskytnutí příspěvků dle zákona. V prostřední části autor uvádí přehled skutečných finančních prostředků vynaložených na jednotlivé typy dopravních sítí. V závěrečné části autor předkládá informaci o schváleném rozpočtu na rok 2010 a střednědobém výhledu na období let 2011 a 2012, uvádí pozitiva a rizika rozpočtu a střednědobého výhledu. Následuje krátký výňatek z prezentace.

## Představení SFDI



# Využívání příjmů SFDI

- **Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic I. třídy a dálnic**
- **Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah**
- **Financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest**
- **Poskytování příspěvku na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah**



## Poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI

### Projekty

- **Průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy**
  - **dálnic a silnic**
  - **dopravně významných vodních cest**
  - **celostátních a regionálních drah**



### Bezpečnost

- **Akce zaměřené na úpravy dopravní infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace vypracování**
  - **projektové dokumentace**
  - **realizace akce**



### Cyklostezky

- **výstavba**
- **údržba**



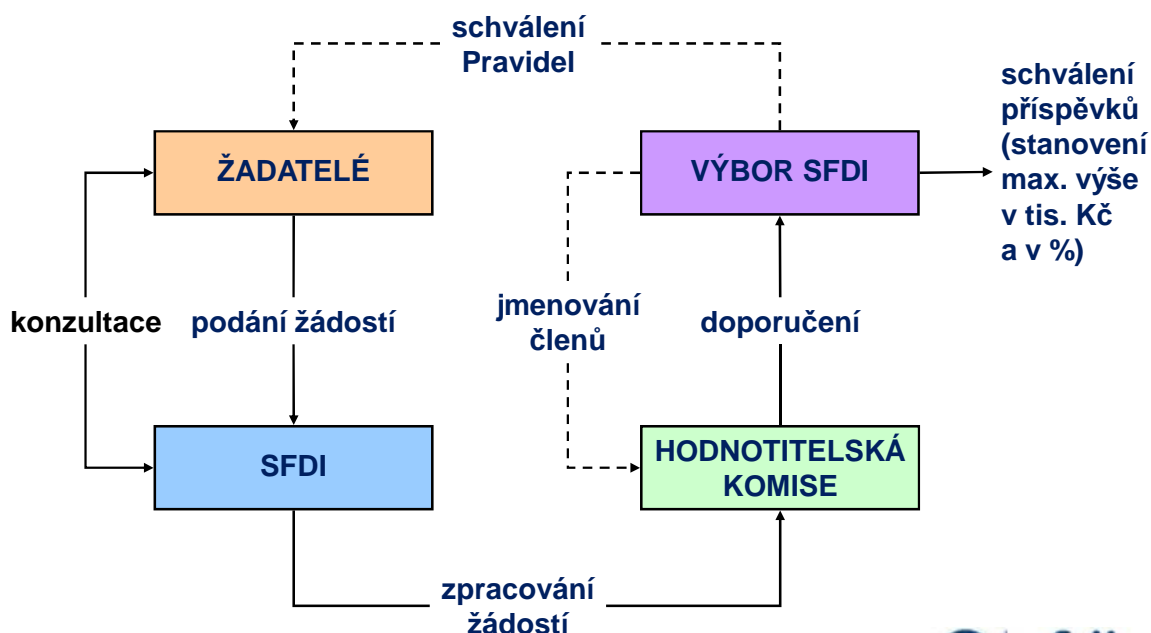
# Obsah „Pravidel“ pro příspěvky

## Pravidla stanovují

- Charakter akcí, na které lze příspěvek poskytnout
- Maximální výši příspěvku (v %)
- Rozpočtové položky, které nelze z příspěvku financovat
- Možnou právní formu příjemce
- Podmínky pro poskytnutí příspěvku
- Náležitosti žádosti o příspěvek
- Kritéria pro hodnocení žádosti
- Termín a způsob doručení žádosti
- Způsob informování o rozhodnutí Výboru SFDI o poskytnutí příspěvku



## Schvalování žádostí



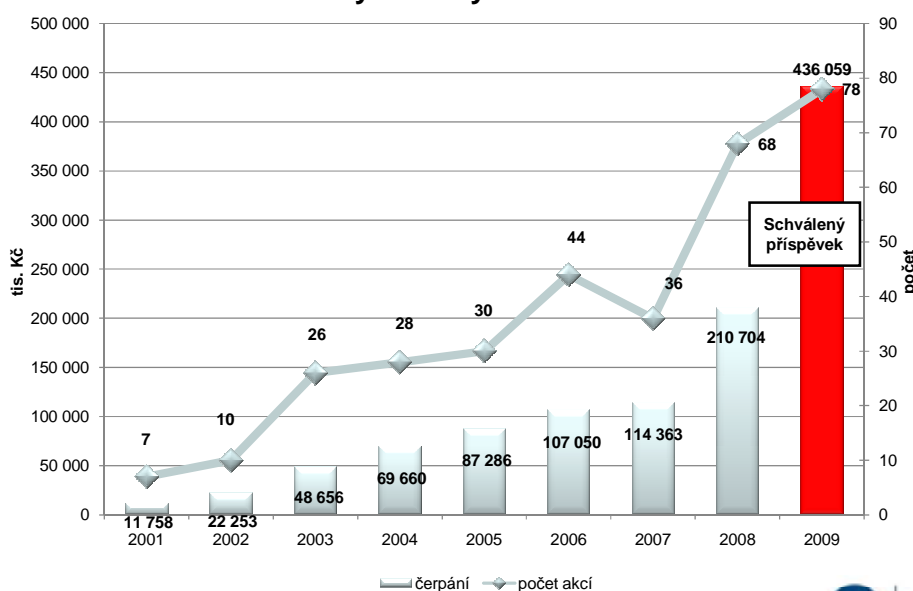
## Nejčastější nedostatky žádostí

- Charakter akce neumožňuje poskytnutí příspěvku (např. cyklotrasa)
- Nedostatečně zpracovaná projektová dokumentace (předložené projektové dokumentace vykazují řadu nedostatků z hlediska bezbariérového užívání staveb)
- Není dostatečně vyřešeno majetkoprávní vypořádání dotčených pozemků (vlastník neznámý, není uzavřena smlouva s krajským úřadem)
- Žádost neobsahuje všechny požadované náležitosti
  - např. chybí pravomocné stavební povolení

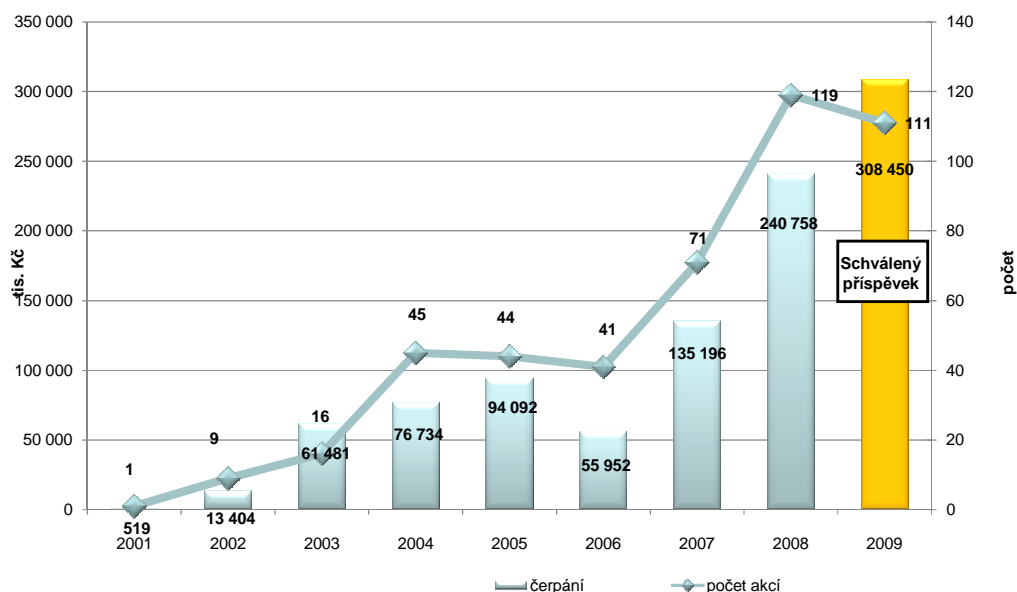


## Financování cyklistických stezek

Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek



**Příspěvky z rozpočtu SFDI na naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v letech 2001 - 2009**



## Prostředky pro roky 2009 - 2012

- **Rok 2009**                    **774 mil. Kč<sup>1)</sup>**  
**(Cyklostezky 436 mil. Kč; Bezpečnost 308 mil. Kč, Projekty 30 mil. Kč)**
  
  - **Rok 2010**                    **480 mil. Kč**  
**(Cyklostezky 190 mil. Kč; Bezpečnost 190 mil. Kč, Sčítání dopravy 100 mil. Kč)**
  
  - **Rok 2011**                    **400 mil. Kč<sup>2)</sup>**  
**(Cyklostezky 200 mil. Kč; Bezpečnost 200 mil. Kč)**
  
  - **Rok 2012**                    **420 mil. Kč<sup>2)</sup>**  
**(Cyklostezky 210 mil. Kč; Bezpečnost 210 mil. Kč)**
- 1) Příspěvky schválené Výborem SFDI a jmenovité akce v rozpočtu r. 2009
  - 2) Dle střednědobého výhledu SFDI do roku 2012



## Výdaje celkem v roce 2009 (bez předfinancování)

Přehled výdajů - celkem			
	Upravený rozpočet 2009	Plnění 2009	% plnění 2009
<b>VÝDAJE CELKEM</b>	<b>86 836</b>	<b>84 024</b>	<b>96,76</b>
Dálnice	13 275	13 122	98,85
Silnice I. třídy a rychlostní komunikace	37 354	35 903	96,11
Silnice II. a III. třídy	1 165	978	84,00
Vodní cesty	1 930	1 557	80,68
Železnice	27 448	27 104	98,75
Příspěvky	772	616	79,84
Mýtné	4 893	4 743	96,93

Předběžné údaje, v mil. Kč



## Rozpočet SFDI na rok 2010 a střednědobý výhled do roku 2012

- Rozpočet SFDI na rok 2010 a střednědobý výhled do roku 2012 byl schválen Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR usnesením č. 1523 dne 11. prosince 2009
- Rozpočet SFDI na rok 2010 je sestaven jako vyrovnaný s celkovými příjmy a výdaji ve výši 96 021 mil. Kč.
  - „Národní“ výdajový rámec činí 36 100 mil. Kč
  - Fondy EU 36 060 mil. Kč
  - Úvěr EIB 12 211 mil. Kč
  - Dluhopisy 11 650 mil. Kč



# Struktura příjmů SFDI na roky 2010-2012 a porovnání s rokem 2009

Příjmy SFDI na rok 2010 a výhled do roku 2012					
Druh příjmu	schválený rozpočet 2009	schválený rozpočet 2010	Index 2010/2009 v %	výhled rozpočtu 2011	výhled rozpočtu 2012
Převody výnosů silniční daně	6 500	5 500	84,6	5 800	6 200
Převody výnosů spotřební daně z minerál. olejů	7 900	8 100	102,5	8 200	8 400
Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	2 600	2 600	100,0	2 600	2 800
Výnosy z výkonového zpoplatnění	4 400	7 300	165,9	7 300	5 000
Dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	10 850	7 500	69,1	12 200	13 700
Převody výnosů z privatizovaného majetku	4 400	5 100	115,9	0	0
<b>Příjmy SFDI</b>	<b>36 650</b>	<b>36 100</b>	<b>98,5</b>	<b>36 100</b>	<b>36 100</b>
Operační program Doprava - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	26 449	35 906	135,8	28 797	15 942
Komunitární programy - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	10	154	1 447,8	92	83
<b>Příjmy celkem se započtením fondů EU</b>	<b>63 109</b>	<b>72 160</b>	<b>114,3</b>	<b>64 889</b>	<b>52 125</b>
Úvěr EIB zák. č.134/2008 Sb. (včetně předp. nového úvěru 2011-2012)	10 033	12 211	121,7	10 831	6 929
<b>Příjmy se započtením fondů EU a úvěru EIB</b>	<b>73 142</b>	<b>84 371</b>	<b>115,4</b>	<b>75 820</b>	<b>59 054</b>
Emise státních dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb.	0	11 650	0	0	0
<b>Příjmy celkem se započtením fondů EU, úvěru EIB a emisí dluhopisů</b>	<b>73 142</b>	<b>96 021</b>	<b>131,3</b>	<b>75 820</b>	<b>59 054</b>

údaje v mil. Kč



## Výdaje SFDI na rok 2010 dle hlavních příjemců

Výdaje SFDI				
	SFDI	OPD + KP	EIB	Celkem
<b>VÝDAJE SFDI – celkem</b>	<b>47 750</b>	<b>36 060</b>	<b>12 211</b>	<b>96 021</b>
ŘSD	32 291	23 102	7 176	62 569
SŽDC	12 848	11 431	4 656	28 935
ŘVC	403	1 502	379	2 284
Ostatní	2 208	25	0	2 233

údaje v mil. Kč



## Pozitiva schváleného rozpočtu

- Posílení národních zdrojů o 11 650 mil. Kč z emise dluhopisů
- Udržení nezbytné výše finančních prostředků na opravy a údržbu (pozemních komunikací a drah)
- Akce financované ze zdrojů EU a EIB nejsou dotčeny, naopak se SFDI snaží o akceleraci čerpání těchto finančních prostředků
- Orientace rozpočtu na dokončení rozestavěných staveb



## Rizika schváleného rozpočtu a střednědobého výhledu

- Nepokryté potřeby v roce 2010 činí 25,9 mld. Kč. Nedostatek finančních prostředků se projevuje u akcí financovaných z národních zdrojů.
- SFDI očekává propad příjmů oproti směrným číslům Ministerstva financí, resp. schválenému rozpočtu i v roce 2010. Dle predikce SFDI z prosince 2009 může propad příjmů činit celkově až 3,9 mld. Kč.
- Nedostatek finančních prostředků ve střednědobém výhledu.



# Bezbariérové prostředí na pozemních komunikacích v Pardubicích

**Yvona Novotná**

*Yvona Novotná, Magistrát měst Pardubic, odbor dopravy, 17. listopadu 303, 530 02 Pardubice*

*Kontakt: tel.: 466 859 364, e-mail: [yvona.novotna@mmp.cz](mailto:yvona.novotna@mmp.cz)*

Tento příspěvek hovoří o věcech, které se týkají každého města a obce. Opravy a rekonstrukce komunikací, bezpečnost v dopravě a bezbariérové prostředí jsou jednou spojenou nádobou.

Cílem statutárního města Pardubice je v souladu s platným „Strategickým plánem města Pardubice“ a se schválenou „Konceptí bezbariérovosti města Pardubice“ vytvořit bezpečné prostředí pro pohyb handicapovaných i zdravých občanů a účastníků silničního provozu na území města Pardubic, a to :

- budováním bezpečného prostředí pro handicapované osoby
- prováděním rekonstrukcí komunikací v souladu se všemi právními a technickými předpisy
- budováním cyklostezek

Město Pardubice začalo s prvním budováním bezbariérových přechodů, lépe by snad bylo říkat přechodů se sníženými obrubníky, již v roce 1994.

Při budování ucelených bezbariérových tras je jedním z nástrojů ke splnění úkolů Koncepte bezbariérovosti města i Národní rozvojový program mobility pro všechny a Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny. Město Pardubice zajistilo prostřednictvím odboru dopravy MmP vypracování záměru „Pardubice bez bariér“, který byl v prosinci r. 2005 přihlášen do uvedeného vládního programu. Řídící výbor Národního rozvojového programu mobility pro všechny doporučil k financování předložený záměr „Pardubice bez bariér“ k realizaci 6 etap spojujících vždy střed města s okrajovými sídelními útvary rozložený k provedení na roky 2006 – 2011.

V roce 2006 byla realizována 1. bezbariérová trasa spojující hlavní nádraží ČD se středem města, tedy hlavní dopravní trasu v celkové hodnotě 4,7 mil. Kč, na kterou město dostalo dotaci od Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 75% celkových nákladů na stavbu. V rámci této trasy uskutečnila bezbariérové úpravy i Česká pošta s.p. ve dvou jejích objektech, jejichž úpravy byly obsahem schváleného záměru. V roce 2007 byla bezbariérově upravena 2. trasa jdoucí ze středu města napříč celým sídelním útvarem Polabiny v hodnotě díla téměř za 5 mil. Kč a v roce 2008 trasa 3, ze středu města do sídliště Dubina s výší nákladů 5,8mil. Kč. Bohužel v r. 2009 statutárnímú městu Pardubice nebyly dotace na vybudování bezbariérové trasy 4 přiznány. Ani pro rok 2010 se bohužel, vzhledem ke změně kritérii SFDI, nepodařilo získat dotace na vybudování trasy 4. nebo 5. Pro rok 2011 se pokusíme získat dotace alespoň na realizaci poslední navržené 6. trasy, vedoucí podél silnice II/324 ve směru Hradec Králové – Chrudim. SFDI nastavil podmínky pro přidělení dotace z fondu na zvýšení bezpečnosti pozemních komunikací tak, že budou dotovány pouze projekty na silnicích s intenzitou vozidel vyšší než 1500 voz/den – bezbariérové trasy tomuto nemohou nikdy vyhovět, jelikož vedou i málo frekventovanými obytnými oblastmi města

Pardubice. Handicapovaní a ostatní osoby s omezením pohybu a orientace i maminy s kočárky ale musí chodit i v těchto částech města a naopak se často pohybují spíše v místech menšího výskytu vozidel. V rámci budování bezbariérových tras jsou bezbariérově upravovány přechody pro chodce, místa pro přecházení a zastávky MHD.

Při rekonstrukcích samotných zálivů MHD se samozřejmě budují bezbariérově řešené zastávky MHD. Dodržuje se předepsaná výška obrubníku pro snadný nástup osob na vozíčku do vozidel MHD, osazují se hmatné vodící prvky pro snadnou orientaci osob nevidomých, slabozrakých a osob se zbytky zraku.

Pracovníci odboru dopravy MmP také dbají na zajištění parkování pro invalidy. Na základě místních šetření a upozornění se na stávajících parkovištích na území města dodatečně vyhrazuje potřebný počet parkovacích stání pro invalidy. U rekonstrukcí komunikací a nových staveb se tak činí automaticky při provádění stavby.

Budováním cyklostezek, jichž je na území města v provozu již okolo 50km, se město snaží chránit cyklisty v dnešním hustém a poměrně nebezpečném silničním provozu. Cyklostezky tvoří i dostupné a bezpečné prostředí pro lidi pohybující se na vozících. Snahou města je vybudování vzájemného propojení všech částí města i turistických cyklistických tras včetně napojení plánovaných cyklostezek na regionální trasy a tak by i pro vozíčkáře byl umožněn větší rozsah pohybu na území města i mimo město.

Na území Pardubic se budují bezpečnější přechody pro chodce. Dnes již není povoleno vyznačení přechodu pro chodce pouze vodorovným dopravním značením bez toho, že by nebyl přechod nasvícen speciálními svítidly pro lepší viditelnost přecházejících osob a bez provedení stavebních úprav s prvky umožňujícími bezpečný pohyb osob s omezením pohybu a orientace, tj. snížení obrubníku na výšku do 2 cm a vydláždění varovných a signálních pásů. Dále se na delších přechodech pro chodce provádí vodící linie v podobě plastického vodorovného značení a na přechodech řízených světelnou signalizací jsou nainstalována zvuková klepátka. Přes dvoupruhové a širší komunikace se na kritických místech vkládají do komunikace dělicí ostrůvky pro bezpečnější přechod a přejezd osob na vozíku i rodičů s kočárky.

Statutární město Pardubice má své městské obvody, na které statutem přeneslo správu pozemních komunikací v majetku města. Městské obvody zajišťují drobné opravy tohoto majetku. Opravy většího rozsahu a rekonstrukce komunikací a samozřejmě i výstavbu nových komunikací realizuje v plném rozsahu samo město.

Povědomí projektantů i zhotovitelů o právních i technických předpisech pro úpravu staveb z hlediska jejich užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, zejména ČSN 736110 Projektování místních komunikací a vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb dnes již novelizované vydané pod č. 398/2009 Sb., je rozdílné. Jsou firmy, které si již osvojily aplikaci těchto předpisů v rámci zpracování projektových dokumentací i při realizaci staveb a jsou na to hrdý a jsou stále ještě některé firmy, které o existenci příslušných předpisů neví nebo je nechtějí aplikovat a problém bezbariérových úprav pozemních komunikací i ostatních staveb je mívá a spoléhají na to, že jim to při předání staveb projde. Setkala jsem se i s názorem, že se jim určitá bezbariérová úprava nelíbila s estetického hlediska, tak jí nechtěli použít. Větší množství projektantů se svými projekty chodí pro vyjádření na Českou abilympijskou asociaci pro konzultace a vyjádření ke stavebnímu povolení, projekt je pak většinou v pořádku a pak záleží

na zhotoviteli, zda stavbu provede v souladu s projektovou dokumentací. Někdy projektant prováděcí projekt nekonzultuje a už tam začíná špatná práce, protože zhotovitel většinou nemá povědomí o právních a technických předpisech a vymlouvá se, že práci provedl dle dodané a ověřené projektové dokumentace. Je ovšem dost nepříjemné, když se nedostatky či úplně chybějící prvky objeví až při přejímce stavby, a pak samozřejmě požadujeme předělání stavby v souladu s platnými zákony a technickými předpisy a dojde k dohadování, kdo za to může a kdo tu práci zaplatí. Dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ustanovení §153 odst. 3) osoba vykonávající stavební dozor odpovídá spolu se stavebníkem za dodržení obecných požadavků na výstavbu, za bezbariérové užívání stavby a jiných technických předpisů. Ustanovení § 159 odst. 2 stanoví, že projektant odpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle jím zpracované projektové dokumentace a dále, že je povinen dbát právních předpisů a obecných požadavků na výstavbu vztahujících se ke konkrétnímu stavebnímu záměru. V ustanovení § 160 odst. 2 se říká, že zhotovitel stavby je povinen provádět stavbu v souladu s rozhodnutím nebo jiným opatřením stavebního úřadu a s ověřenou projektovou dokumentací, dodržet obecné požadavky na výstavbu, popřípadě jiné technické předpisy a technické normy. Za správnost provedení stavby odpovídá především projektant, proto je důležité, aby projektové dokumentace schválené k realizaci byly v souladu s právními normami. Protože mi nečiní žádné potěšení vyžadovat bourání na již hotových stavbách, nabízím projektantům, zhotovitelům i pracovníkům městských obvodů, jakožto investorům drobných staveb konzultace ještě před započítím stavby, aby se těmto stavům předešlo.

Při rekonstrukcích a opravách komunikací lze dodržení technických a právních předpisů vyžadovat, ovšem v případech, kdy se v komunikacích provádí např. výkop, po jehož dokončení se uvádí komunikace do původního stavu pouze v linii provedeného výkopu, nelze po zhotoviteli požadovat provedení bezbariérových úprav komunikace v daném místě a ve větším rozsahu, než bylo povoleno zvláštní užívání komunikace pro výkop.

Město Pardubice se snaží nejen o odstraňování bariér v pohybu, ale také bariér informačních a komunikačních. Jako další krok ve službách handicapovaným odbor dopravy MmP v roce 2004 zpracoval mapu bezbariérovosti Pardubic, která obsahuje informace nejen o bezbariérových prvcích v dopravě – jako výška obrubníku na přechodech, vodící linie, klepátka, označeny jsou i bezbariérové zastávky MHD. Mapa obsahuje i informace o přístupnosti zmapovaných veřejně přístupných budov – obchodů, úřadů, restaurací, zdravotnických zařízení atd. Tyto informace jsou městu poskytovány Ing. Hladíkem z České abilympijské asociace, který je kompletuje na základě vlastních šetření na místě samém. Vyznačeny jsou v mapě i schválené bezbariérové trasy. Mapa je průběžně aktualizována a doplňována o nové informace a je stále přístupná na webových stránkách statutárního města Pardubic [www.pardubice.eu/spravamesta/bezbarierovost](http://www.pardubice.eu/spravamesta/bezbarierovost). Na webových stránkách města Pardubic rovněž uveřejňujeme i všechny potřebné informace, jako např. o dopravě handicapovaných v Pardubicích, podrobnější popis zmapovaných objektů, koncepci bezbariérovosti a další odkazy např. na program osobní asistence na Univerzitě Pardubice.

Bezbariérovost ve městě se netýká jen zdravotně handicapovaných lidí, ale také dalších skupin obyvatel - např. seniorů, rodičů s malými dětmi, osob, jejichž pohyblivost je omezena na přechodnou dobu stavem po úrazech apod. a proto je třeba stále rozšiřovat přístupnost prostředí pro všechny osoby.

A to je úkol pro nás všechny.

# Bezbariérové trasy v Olomouci

**Mgr. Jana Čuková**

*Mgr. Jana Čuková, manažerka projektu Bezbariérová Olomouc, Magistrát města Olomouce, odbor sociálních služeb a zdravotnictví, Hálkova 20, 772 00 Olomouc*  
*Kontakt: tel.: 585 562 107, e-mail: [jana.cukova@olomouc.eu](mailto:jana.cukova@olomouc.eu)*

## **Anotace:**

Příspěvek přináší informace o bezbariérové přístupnosti, která je v městě Olomouci realizována prostřednictvím projektu Bezbariérová Olomouc. Obsahuje krátké shrnutí historie projektu, jeho výstupů a zkušeností s financováním programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti dopravy, díky nimž byly v Olomouci realizovány významné bezbariérové trasy.

Statutární město Olomouc již od roku 2001 realizuje projekt Bezbariérová Olomouc. Projekt k problematice bezbariérovosti přistupuje multidisciplinárně a je založen především na spolupráci odborů magistrátu, organizací hájících zájmy osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zástupci dopravců, vzdělávacích institucí a veřejnosti. Projekt je realizován na odboru sociálních služeb a zdravotnictví olomouckého magistrátu. Původní a stále nosnou myšlenkou projektu je zpřístupňování veřejného života, především služeb, vzdělání, kultury, zaměstnání a sportu všem obyvatelům i návštěvníkům města. Bezbariérovost se na první pohled týká především skupiny osob s tzv. sníženou schopností pohybu a orientace, která dle vyhlášky č. 398/2009 Sb zahrnuje osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy a osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Nejen, že tato skupina je široká a obsahuje cca třetinu populace, ale z jiného úhlu pohledu vidíme, že každý člověk se v průběhu života dostává do období, kdy potřebuje bezbariérové prostředí. Přitom v situacích po úrazech nebo při cestování s těžkými objemnými zavazadly také bezbariérově upravené prostředí velmi oceníme. Bezbariérové prostředí města je tedy příspěvkem ke kvalitnějšímu životu všech občanů a takto se snažíme v Olomouci k bezbariérovosti přistupovat.

Cílem projektu Bezbariérová Olomouc je vytvořit a realizovat dlouhodobou koncepci zvyšování kvality všech občanů prostřednictvím

- odstraňování existujících architektonických a technických bariér ztěžujících běžný život – v bydlení, dopravě, službách, vzdělávání
- důsledného předcházení vzniku nových bariér
- předcházení a odstraňování bariér informačních a komunikačních.

Projekt je založen především na spolupráci zástupců z oblasti dopravy, stavebních úprav, sociálních služeb, školství a informovanosti. Klíčové je zapojení veřejnosti, každý občan může s potížemi v přístupnosti veřejných míst kontaktovat manažerku projektu. Kontakt je možný osobně, telefonicky, mailem i prostřednictvím formuláře pro podněty na bezbariérové úpravy. Tyto podněty jsou zapracovávány do strategií odstraňování bariér na jednotlivá období v případě, že se jedná o nákladné akce, drobné úpravy provádí odpovědný odbor pružně.

Svoboda pohybu pro všechny obyvatele a návštěvníky města je prioritou projektu Bezbariérová Olomouc, ne však jedinou jeho náplní. Již v roce 1993 byla do provozu uvedena tzv. linka Bariera, jeden z prvních autobusových vozů vybavený výsuvnou plošinou, která projížděla dlouhou trasu městem a byla určena pro přepravu především osob pohybujících se na ortopedickém vozíku. V roce 2008 byla linka Bariera na popud právě těchto osob, pro které byla zřízena, zrušena. Počet nízkopodlažních vozů ve vozovém parku Dopravního podniku města Olomouce vzrostl tak, že samy osoby pohybující se na vozíku shledali linku Barieru zbytečnou a využívali přímé, běžné linky. V současné době jsou nízkopodlažní spoje nasazeny na téměř všech linkách a jejich jízdy jsou označeny v jízdních řádech. V případě nákupů nových vozů jsou vždy upřednostňovány nízkopodlažní vozidla, vozový park tak směřuje k momentu, kdy budou všechny vozy nízkopodlažní. Bezbariérové úpravy v hromadné městské i meziměstské dopravě jsou v Olomouci na velmi dobré úrovni. Všechny vozy městské hromadné dopravy jsou vybaveny hlásiči pro osoby s postižením zraku, stejně jako všechny označníky zastávek jsou popsány v bodové písmu a všechny tzv. inteligentní zastávky mají také hlasový výstup, který hlásí všechny informace zobrazené na displeji. V meziměstské dopravě jsou taktéž garantované bezbariérové spoje, nejčastěji se jedná o vozy s výsuvnou plošinou pro nástup osob na ortopedickém vozíku. Často využívanou je bezbariérová linka Olomouc – Prostějov – Přerov. Bezbariérově jsou upravovány také zastávky a tramvajové ostrůvky.

Velký důraz je v Olomouci kladen na tvorbu bezbariérových pěších tras. Převážná část úprav komunikací v rámci realizace komplexních bezbariérových tras je spolufinancována Státním fondem dopravní infrastruktury z programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Statutární město Olomouc se o dotace ze SFDI uchází téměř pravidelně od roku 2004 a díky poskytnutým dotacím se podařilo zrealizovat osm bezbariérových tras a vytvořit čtyři projektové dokumentace. Trasy vedou nejen centrem města, ale také již do okrajových oblastí a sídlišť. Nejen na bezbariérových trasách jsou v rámci projektu zpřístupňovány veřejné budovy, především úřady, kulturní zařízení, služby a školy a to nejen bezbariérovými vstupy a úpravami interiérů, ale také majáčky či indukčními smyčkami. V rámci podpor statutárního města Olomouce byla zřízena kapitola příspěvků pro bezbariérové úpravy objektů, které nejsou v majetku města. Tak se podařilo bezbariérově zpřístupnit další budovy ve městě, často objekty, ve kterých jsou poskytovány nejen sociální služby. V rámci projektu jsou také realizovány informační, vzdělávací, sportovní nebo integračně-kulturní akce a aktivity.

Aktivity projektu Bezbariérová Olomouc jsou díky interakci s občany přizpůsobovány jejich potřebám. Jen tak můžeme docílit bezbariérového města, které bude reagovat na potřeby všech jeho obyvatel a návštěvníků.

# Hradec Králové – město svobodného pohybu

**Ing. Karel Šimonek**

*Ing. Karel Šimonek, Magistrát města Hradec Králové, odbor hlavního architekta, oddělení územního plánování, Československé armády 408, 502 00 Hradec Králové  
Kontakt: tel.: 495 707 624, e-mail. [karel.simonek@mmhk.cz](mailto:karel.simonek@mmhk.cz)*

## **OBSAH:**

- **vznik záměru**
- **původní záměr**
- **cíl**
- **zkušenosti/problémy**
- **naplňování cíle**

### ▫ **vznik záměru**

Hlavním impulsem pro vytvoření dlouhodobého projektu „Hradec Králové – město svobodného pohybu“ byl vznik Národního rozvojového programu mobility pro všechny, který 16.4. 2002 vyhlásil Vládní výbor pro zdravotně postižené občany a NRZP ČR.

Nejen pro město Hradec Králové tak byla z pohledu mobility obyvatel zajímavá podpora základních principů tohoto programu, které tvořily:

- kvalita a bezbariérovost dopravy
- bezbariérová dostupnost služeb
- signalizační a informační prostředky

V Hradci Králové byla pozornost zaměřena na vytvoření takového záměru, který by v sobě soustředil uvedené hlavní principy zpřístupňování dopravy formou odstraňování stávajících bariér a současně by byl koordinován se samostatnými akcemi města týkající se změn městského prostředí.

### ▫ **původní záměr**

Původní (pilotní) záměr města se týkal vytvoření bezbariérových tras v okolí budov magistrátu města Hradec Králové včetně jejich propojení s několika objekty občanské vybavenosti, jako jsou kulturně společenské centrum, lékařská fakulta, knihovna, apod. Jeho součástí byla také úprava výtahu a WC v části budovy magistrátu, akustické signály ve vozidlech MHD a záměr doplňovala výstavba parkovací plochy s vyhrazenými parkovacími stáními pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

### ▫ **cíl**

Samozřejmě, že byla souběžně diskutována otázka celkového rozšíření záměru na širší území města a následně byla přijata koncepce postupného rozšiřování bezbariérového prostředí

do intenzivně využívaných částí města, a to radiálně směrem z jeho historického středu k hlavním obytným lokalitám a logicky také terminálu hromadné dopravy.



V roce 2006 proběhla aktualizace úvodního záměru s tím, že pro období 2007-2010 byla navržena realizace 4 bezbariérových tras, které by v souladu s přijatou koncepcí a principy programu mobility propojovaly budovy významných administrativních, kulturních, sociálních a vzdělávacích institucí přes hlavní dopravní uzly a vazby. Tento záměr byl předložen na vládní výbor a 29.6. 2006 byla tato jeho aktualizace schválena.



*návrh 4 bezbariérových tras v rámci aktualizace záměru s vyznačením již realizovaných úseků*



*ukázky z realizace tras A,B C (2007-2009)*



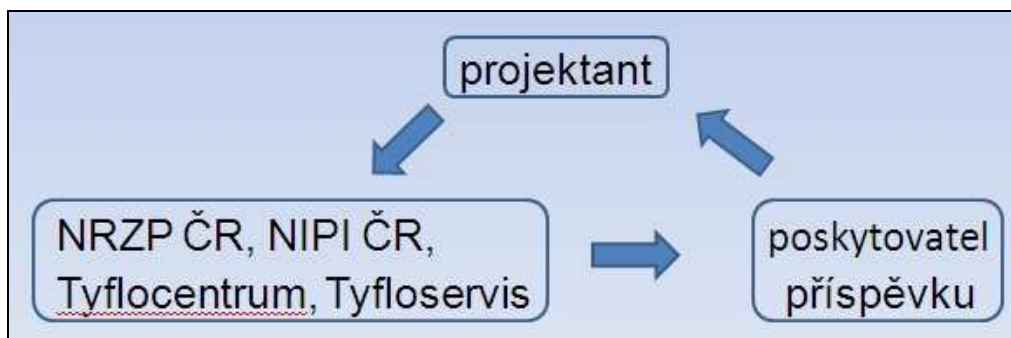
#### ▫ **zkušenosti/problémy**

Celkový proces přípravy, navrhování, projednávání i samotné realizace jednotlivých bezbariérových tras nám v jeho průběhu v celé šíři ukázal, že tato problematika není tak zcela jednoznačná a konfrontuje v sobě názory a výklady nejrůznějších profesních skupin, sdružení a iniciativ a samozřejmě i příslušných dotčených orgánů.

Naše zkušenosti by se daly v zásadě rozdělit na 2 oblasti, a to:

- návrh bezbariérové trasy
- pravidla pro poskytování podpory financování její realizace

V první oblasti se objevily rezervy zejména ve výkladu jednotlivých konkrétních situací, které bylo nutné v návrhu projektové dokumentace bezbariérové trasy řešit. Problematika je sledována v mnoha zákonných a technických předpisech, normách, metodických podmínkách a standardech. Situaci dobře znázorňuje následující schéma, které známým způsobem představuje cyklický proces projednávání vlastních situací (návrhů), na které se pravidelně objevovali často velmi různé názory.



Obecně z pohledu realizátora bezbariérové stavby (trasy) je tak vnímána absence jednotného výkladu principů navrhování úprav zejména pro nevidomé a slabozraké spoluobčany. Zastáváme zde názor, že jakékoli úpravy v městském (dopravním) prostředí je nutné navrhovat s ohledem na všechny druhy dopravy, požadavky z oblasti urbanismu, architektury, památkové péče a samozřejmě bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Poněkud znatelnější problémy však vidíme v oblasti pravidel poskytování finanční podpory ze strany státních fondů, a to konkrétně v aktuálních změnách (nestabilitě) těchto pravidel a termínech jejich poskytování žadatelům.

Například při výběru a návrhu bezbariérové trasy s ambicemi na spolufinancování ze strany státu je logicky nutné zohlednit i vlastní záměry města, opravy komunikací, rozpočtová pravidla, apod. Konkrétní příklad je možné uvést na doplnění podmínky minimální intenzity dopravy v úsecích s místními komunikacemi IV. třídy, kde bylo pro rok 2010 požadováno min. 1,5 tis. vozidel/24hod. Tato změna přinesla v některých případech nutnost úprav ve vedení bezbariérové trasy s tím efektem, že oproti původním principům vzájemného propojování občansky důležitých institucí, které se převážně nacházejí v dopravně klidnějších částech měst, se takto nově dá uvažovat o vytvoření trasy, která může být z hlediska pěší dopravy víceméně neatraktivní. Samozřejmě že se tato změna týkala i vypuštění celých a z hlediska pěších vazeb města důležitých úseků. Samostatnou otázkou je dále doložitelnost uvedených intenzit dopravy u měst a obcí, které nemají jako některá větší města (včetně Hradce Králové) zpracován a udržován dopravní model.

▪ **naplňování cíle**

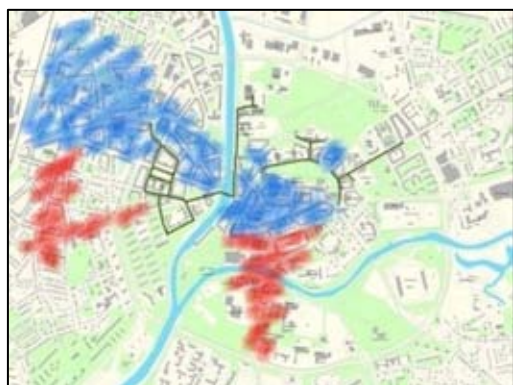
Konkrétní sledování přijaté koncepce postupného vzniku bezbariérového prostředí je možné dokumentovat na následujících schématech, která znázorňují aktuálně připravované změny v území města. Vycházíme ze základu vzniku 4 bezbariérových tras, které jsou postupně doplňovány samostatnými záměry města v rámci Integrovaného plánu rozvoje města, vlastními investicemi, opravami dopravních ploch, současně i koordinací rozsáhlých soukromých záměrů.



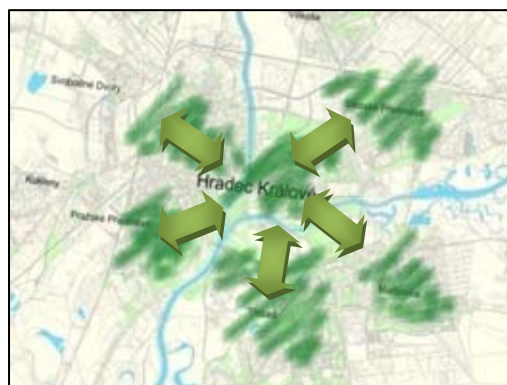
bezbariérové trasy



jejich doplnění samostatnými záměry



nově uvažované bezbariérové trasy



cíl

spolupráce:  
odbor správy majetku města a odbor ekonomický

# Koncepce bezbariérovosti města Pardubic

## Mgr. Ivana Liedermanová

*Mgr. Ivana Liedermanová, vedoucí odboru komunitních služeb a koordinátorka bezbariérovosti, Magistrát města Pardubic, Pernštýnské nám. 1, Pardubice.*

*Kontakt: tel.: 466 859 413, 603 549 492, e-mail: [ivana.liedermanova@mmp.cz](mailto:ivana.liedermanova@mmp.cz)*

Město Pardubice se již několik let snaží prostřednictvím svých orgánů spravovat záležitosti občanů města s ohledem na rovné příležitosti. Součástí tohoto přístupu je i vytváření bezbariérového prostředí města. Stalo se již tradicí, že se ve městě každoročně pořádá pro handicapované občany Abilympiáda – přehlídka dovedností zdravotně postižených, atletické závody, rybářské závody apod.

Koncepce bezbariérovosti města Pardubice je výsledkem snahy směřující k vytvoření dlouhodobé a závazné koncepce zkvalitňování života nejen zdravotně handicapovaných občanů. Zaměřuje se na oblast odstraňování existujících architektonických, informačních a technických bariér ztěžujících běžný život lidem se zdravotním handicapem, na oblast důsledného předcházení vzniku těchto bariér, na oblast předcházení a odstraňování bariér informačních, komunikačních i osvětu veřejnosti v oblasti života a potřeb handicapovaných. Koncepci bezbariérovosti města Pardubic schválilo zastupitelstvo města v roce 2005 a vždy jednou ročně je zastupitelstvu města podávána zpráva o jejím plnění.

### **Plnění koncepce bezbariérovosti města Pardubic v roce 2009**

#### **Koncepce k odstranění bariér**

##### **1. Veřejně přístupné komunikace**

Cílem statutárního města Pardubice a odboru dopravy Magistrátu města Pardubic (dále jen MmP) je v souladu se schválenou „Koncepcí bezbariérovosti města Pardubic“ (dále jen koncepce) zajištění bezbariérovosti pro zdravotně postižené občany vedoucí k usnadnění jejich již tak složitěho života.

Plnění je v souladu s koncepcí průběžně zajišťováno prováděním následujících záležitostí:

- budováním bezbariérových přechodů, které by měly tvořit důležité a hlavně potřebné trasy pro pohyb vozíčkářů po celém území města a pro pohyb v bezprostředním okolí bydliště handicapovaných jednotlivců,
- budováním bezbariérových cest pro nevidomé, slabozraké a občany se zbytky zraku,
- odstraňováním bariér na zastávkách MHD,
- vyhrazení potřebného počtu parkovacích stání pro invalidy,
- odstraňováním bariér v městské hromadné dopravě pro všechny druhy handicapu,
- rozvojem informačního systému pro zdravotně postižené občany,
- osvětou mezi úřady, u projektantů a zhotovitelů staveb.

## **Budování bezbariérových přechodů**

Bezbariérové přechody na komunikacích se budují jednak při rekonstrukcích komunikací anebo jako samostatné drobné investice, zajišťované jen odborem dopravy MmP.

Při budování ucelených tras je jedním z nástrojů ke splnění úkolů koncepce bezbariérovosti města i Národní rozvojový program mobility pro všechny a Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny. Město Pardubice zajistilo prostřednictvím odboru dopravy MmP vypracování projektu – záměru bezbariérových tras v Pardubicích, který byl přihlášen do uvedeného programu. Řídící výbor Národního rozvojového programu mobility pro všechny dne 26. ledna 2006 doporučil k financování předložený záměr Pardubice bez bariér rozložený k realizaci na roky 2006 – 2011.

Na základě tohoto doporučení je odborem dopravy od r. 2006 požadováno přidělení finančních prostředků z rozpočtu města na realizaci schválených bezbariérových tras. V roce 2006 byla realizována I. bezbariérová trasa spojující hlavní nádraží ČD se středem města (trasa končila na zámku). V roce 2007 byla realizována II. etapa, vedoucí ze středu města přes všechny části Polabin na Stavařov. Tato trasa spojuje město se školami, rehabilitačním střediskem, školou Svítání a Univerzitou Pardubice. V současné době je dokončena realizace III. bezbariérové trasy upravující přechody pro chodce a zastávky MHD na trase střed města – Dubina. Na všechny trasy město dostalo dotaci od Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI) ve výši 80 % celkových nákladů na stavbu. Celkem tři realizované trasy byly financovány částkou cca Kč 16 mil.

**V roce 2009 bylo na SFDI požádáno o dotace na realizaci IV. etapy.** S ohledem na úpravu kritérií pro poskytování dotací je v současné době realizace IV. a V. etapy nereálná z pohledu možnosti získání dotací. Jedinou šanci na dotace má trasa IV., jejíž příprava v roce 2010 bude zajištěna a rovněž bude požádáno o dotace na realizaci v roce 2011.

## **Budování bezbariérových cest pro nevidomé, slabozraké a občany se zbytky zraku**

Pro nevidomé, slabozraké a osoby se zbytky zraku byla doplněna po konzultaci s dřívější organizací SONS (dnes TyfloCentrum Pardubice, o. p. s.) v roce 2003 na trase od nádraží ČD po Zelenou bránu na křižovatkách se světelným signalizačním zařízením zvuková klepátka a na přechodech pro chodce přes komunikace v užívané trase pohybu byly provedeny žluté vodící linie. Již dosluhující nebo nefunkční klepátka na ostatních světelně řízených křižovatkách byla vyměněna, nová klepátka byla osazena na světelně řízené křižovatce ulic J. Palacha a Pod Břízkami. Jejich funkčnost je pravidelně 1x týdně kontrolována společností Služby města Pardubic, a.s. a při poruše jsou klepátka průběžně vyměňována

## **Odstraňování bariér na zastávkách MHD**

Při rekonstrukcích komunikací nebo zastávek MHD se již budují pouze zastávky MHD odpovídající právním normám, ČSN a parametrům vyhovujících handicapovaným. Dodržuje se dostatečná výška obrubníku pro snadný nástup osob na vozíčku do vozidel MHD, osazují se hmatné varovné a vodící prvky pro snadnou orientaci osob nevidomých, slabozrakých a osob se zbytky zraku. V současné době je na území města bezbariérově upraveno 39 zastávek MHD, což je v porovnání s rokem 2008 o 14 takto upravených zastávek více.

## **Vyhrazení potřebného počtu parkovacích stání pro invalidy**

Na základě místních šetření se na jednotlivých parkovištích na území města vyhrazuje potřebný počet parkovacích stání pro tělesně postižené osoby. U rekonstrukcí komunikací

se pak automaticky při stavbě zřizuje předepsaný počet parkovacích stání pro tělesně postižené osoby.

## **2. Městská hromadná doprava**

V současné době Dopravní podnik města Pardubic, a.s. (dále jen DpmP, a. s.) provozuje 47 nízkopodlažních autobusů (což je o 7 více oproti roku 2008) a 27 nízkopodlažních trolejbusů (což je o 6 více oproti roku 2008). V roce 2011 DpmP a.s. nakoupí 4 velkokapacitní třínápravové nízkopodlažní trolejbusy. Celkem bude dopravní podnik provozovat 10 těchto trolejbusů. V roce 2010 je v plánu investic nákup 7 nízkopodlažních autobusů s pohonem na CNG. V roce 2011 předpokládáme nákup 6 nízkopodlažních autobusů s plynovým pohonem. Zvýšení početního stavu nízkopodlažních autobusů a trolejbusů umožní během roku 2011 zvýšit počet garantovaných nízkopodlažních spojů na linkách obou trakcí.

Všechna nově nakoupená vozidla již mají nainstalováno funkční vnější ozvučení vozidel.

## **3. České dráhy**

Na přelomu roku 2009/2010 byl instalován elektronický informační panel do podchodu mezi výtahy, čímž je zajištěna informovanost i cestujících, kteří užívají výtahy.

Mobilní zvedací plošiny pro nástup osob na vozíku jsou k dispozici také v Přelouči, Chocní, České Třebové a Svitavách. Dochází k obnově vozidel – v Pardubickém kraji je 1/3 spojů, tj. cca 230 denně přístupných osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

V současné době jsou investiční akce omezeny na minimum, nicméně plánuje se úprava nástupišť ve Vysokém Mýtě-městě tak, aby byl umožněn úrovnňový nástup a výstup z nízkopodlažních vozidel (Regionova).

Připravují se také webové stránky Krajského centra osobní dopravy, na nichž budou mj. informace i pro cestování osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Problematika přepravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace a s ní související služby (pomoc zaměstnanců ČD, použití mobilních zvedacích plošin aj.) přešla od 1. ledna 2008 do kompetence Krajského centra osobní dopravy (sídlo má v budově nádraží ČD). Problematika dopravní cesty, tj. nástupišť a s nimi spojených zařízení (schodišťové plošiny, výtahy apod.) spadá pod Správu železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC, s.o.).

Problém přetrvává na zastávce Pardubice – Pardubičky pro osoby na vozíku, kde v minulosti instalovaná venkovní schodišťová plošina je často nefunkční. Zpřístupnění železničního nástupiště se nabízí vybudováním přístupové komunikace (šikmé rampy) od zastávky MHD (je třeba projednat se SŽDC, s.o.)

#### **4. Letiště**

Odbavovací příletová i odletová hala letiště je řešena bezbariérově pro občany se špatnou pohyblivostí nebo na vozíčku. Je zajištěn bezbariérový přístup a pohyb po hale, jsou zde provedeny bezbariérové toalety. Pouze nástup a výstup z autobusu a letadla je třeba řešit individuálně.

V současné době je zpracována studie na výstavbu nového komplexu odbavovacího jednopatrového terminálu. V celém novém terminálu budou zachovány možnosti bezbariérového přístupu a pohybu imobilních cestujících, včetně výtahů do a z 1. patra, zvláštní toalety atd. Ve většině případů již nebudou cestující k letadlu převáženi autobusy, parkování letadel bude přímo před terminálem (výstup a nástup z/do letadel). Výstavba terminálu je bohužel zatím odložena.

#### **5. Výstavba a rekonstrukce veřejných staveb, domů, bytů**

Základním zákonným předpisem v oblasti staveb je zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Významnými podzákonnými předpisy jsou vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 135/2001 Sb., územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, ve znění vyhlášky č. 570/2002 Sb., vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 132/1998 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona, ve znění vyhlášky č. 492/2002 Sb., vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 137/1998 Sb., o obecných požadavcích na výstavbu.

**V oblasti nové výstavby** je hlavní důraz kladen na součinnost komise pro bezbariérovost a stavebního úřadu, který v rámci územních a stavebních řízení požaduje stanovisko odborných pracovníků České abilympijské asociace, o. s. (dále jen CAA) k předkládaným projektovým dokumentacím a současně je zve na vlastní kolaudační řízení či prohlídku těchto staveb. Právě kontrolní činnost postiženými občany, kteří prohlédnou a odzkoušejí kolaudované prostory před vlastním uvedením do užívání je velkou změnou v přístupu. Předchází se tak zbytečným reklamacím tím, že případné nedostatky se odstraní ještě do vydání vlastního kolaudačního rozhodnutí. Členové komise jsou také průběžně seznamováni s připravovanými investičními akcemi města s ohledem na jejich bezbariérovost (u veřejných staveb).

**V oblasti stávající zástavby** byla činnost komise pro bezbariérovost směřována ke zmapování stavebně technického stavu z hlediska bezbariérovosti. Za uplynulé období prováděli odborní pracovníci konzultačních středisek CAA a TyfloCentra Pardubice, o. p. s. kontrolu stávajících veřejných objektů. Výsledky tohoto mapování jsou zapracovány do digitální mapy bezbariérovosti, která je k dispozici na internetových stránkách města ([http://gis.mmp.cz/default\\_bezbar.html](http://gis.mmp.cz/default_bezbar.html)). Dále je na těchto stránkách umístěn seznam bezbariérově přístupných objektů ve městě Pardubice (<http://www.pardubice.eu/mesto/bezbarierovost-mesta/seznam-objektu.html>) – tento seznam je uveden tak, jak je Magistrátu města Pardubic dodává CAA a ve zkrácené formě jsou tyto informace viditelné ve zmíněné mapě bezbariérovosti.

Ze staveb budov veřejných služeb, které se připravují či realizují v současné době ve městě Pardubice s odpovídajícím bezbariérovým řešením možno uvést např. OBI, Pyramida, dostavba obchodního kulturního centra Grand, Euro hotel, obchodně administrativní budova

na třídě Míru (MAGNUM), obchodní centrum na Masarykově náměstí AFI palác, Lidl na Dubině, Billa atd.

V roce 2009 probíhaly i stavební, bezbariérové úpravy ve školských zařízeních, které statutární město Pardubice zřizuje. Při stavebních úpravách těchto organizací jsou v rámci možností odstraňovány bariéry v přístupu do objektů, **v roce 2009 byly provedeny úpravy v MŠ Sluneční, MŠ Rumunská a MŠ Pospíšilovo náměstí.**

## **6. Bydlení pro handicapované**

Bydlení pro handicapované osoby od doby schválení koncepce nedoznalo zásadních změn. Město Pardubice má ve svém majetku k dispozici 36 bezbariérových bytů, které jsou upraveny pro potřeby vozíčkářů. Nájemcem bytu se může stát vozíčkář s trvalým bydlištěm v Pardubicích. Adresy domů, kde jsou umístěny bezbariérové byty:

- Rokycanova 2654 – dům ve kterém jsou výhradně bezbariérové byty, celkem 24 (9x 1+1, 5x 2+1, 10x 3+1)
- Bělehradská 513 – dům původně o 124 bytových jednotkách, z nichž bylo 6 bezbariérových bytů pro vozíčkáře. Rekonstrukcí nebytových prostor bylo vybudováno dalších 24 bytů, z toho 3 bezbariérové. Na této adrese je tedy 9 bezbariérových bytů.
- Jana Palacha 2767 – 1 bezbariérový byt
- Na Spravedlnosti 2792 – 1 bezbariérový byt
- Dražkovice 25 – 1 bezbariérový byt

Kromě bytů určených pro vozíčkáře má město v majetku celkem 4 domy s pečovatelskou službou – 313 bytů zvláštního určení. Mají bezbariérový přístup do domu a výtahy, ve většině z nich jsou sprchové kouty. Pečovatelská služba má v domech zázemí, ale služby poskytuje jen těm, kteří si je vyžádají a zaplatí (tato služba je plně dotována městem). Nájemcem se mohou stát občané v důchodovém věku – senioři s trvalým bydlištěm v Pardubicích. Ve výjimečných případech mohou být získat i občané mladší, kteří jsou v plném invalidním důchodu a jejich zdravotní stav takové řešení vyžaduje. Byty mohou být použity i pro vozíčkáře, pokud není volný byt se speciální úpravou pro vozíčkáře (snížené pracovní plochy atd.).

## **7. Integrace handicapovaných do škol**

I přes velké snahy změnit přístup handicapovaných dětí do škol je stále současná situace ve školství neuspokojivá – je velmi náročné zajistit finanční prostředky na osobní asistenci a na bezbariérovost jednotlivých mateřských i základních škol.

Ze statistických výkazů k 30. září 2009 se na pardubických základních školách vzdělává 46 žáků se zdravotním postižením individuálně integrovaných. Z tohoto počtu je 13 žáků tělesně postižených, 5 žáků sluchově postižených, 2 žáci zrakově postižení, 2 žáci s vadami řeči, 6 žáků s lehkým mentálním postižením, 13 žáků s více vadami a 5 autistů. Do těchto počtů nejsou zahrnuti žáci Základní školy praktické a mateřské školy speciální, A. Krause 2344-5, Pardubice.

V mateřských školách je ke stejnému datu celkem 6 dětí se zdravotním postižením individuálně integrovaných. Z tohoto počtu jsou 2 děti tělesně postižené, 1 dítě sluchově postižené a 3 děti jsou autisté. Kromě toho je otevřena jedna speciální třída mateřské školy

o 14 dětech pro děti se zrakovým postižením a jedna třída rovněž o 14 dětech s pro děti s vadami řeči. Do těchto počtů nejsou zahrnuty děti z mateřské školy Základní škola praktická a mateřská škola speciální, A. Krause 2344-5, Pardubice.

Před třemi lety byl zahájen projekt zateplování škol a školských zařízení. V rámci těchto projektů je často řešena i bezbariérovost těchto objektů. Situace v bezbariérovosti škol a školských zařízení není rozhodně uspokojivá a je třeba integraci dětí se speciálními vzdělávacími potřebami řešit individuálně na každé škole.

## **Univerzita Pardubice**

Univerzita Pardubice již několik let zlepšuje přístupnost objektů i studia pro zdravotně postižené zájemce. Na Univerzitě Pardubice působí od r. 2007 pracovní skupina pro odstraňování bariér a zpřístupňování studia pro studenty se specifickými potřebami, v níž jsou zastoupeny jednotlivé fakulty, rektorát a další celouniverzitní útvary.

V roce 2009 byly mj. instalovány schodišťové plošiny v budově na náměstí Čs. Legií, čímž je tento objekt pro osoby s pohybovým postižením zpřístupněn zvenku..

Ve spolupráci s organizacemi zdravotně postižených jsou zadávány a řešeny bakalářské a diplomové práce zejména studentům na Dopravní fakultě Jana Pernera, kde se pro studenty bakalářského studia vyučuje předmět Bezbariérová doprava. V rámci rozvojových programů MŠMT jsou řešeny projekty s cílem postupného zpřístupnění studia na Univerzitě pro zdravotně postižené studenty (odstraňování bariér, systém osobní asistence, informace o možnostech studia apod.).

V roce 2009 byl ve spolupráci s TyfloCentrem Pardubice, o. p. s., s CAA a zástupci sluchově postižených zorganizován zážitkový seminář pro studenty i zaměstnance Univerzity.

## **8. Informovanost**

Regionální informační středisko Pardubice Region Tourism je vybaveno speciálním bezbariérovým vstupem a informačním přepážkou uzpůsobenou pro potřeby osob na vozíku. Umožňuje i využití sociálního zařízení.

V rámci odstraňování bariér bylo dohodnuto, že drobnou technickou úpravou speciální informační přepážky v roce 2010 informační středisko zajistí přístupnost zázemí i pro osoby s vozíky širších rozměrů (bylo požádáno o dotaci z programu podpory cestovního ruchu).

V rámci programu bezbariérovosti byla v roce 2007 otevřena i stezka Viléma z Pernštějna; všechny panely na této stezce jsou opatřeny hliníkovými štítky v Braillově písmu (číslo a název zastávky). Na podnět zástupce vozíčkářů budou v roce 2010 přemístěny dva panely, které nyní nesplňují podmínku bezbariérovosti (Zámek, Komenského náměstí)-bylo požádáno o dotaci z programu podpory cestovního ruchu.

Další významnou službou určenou nejen handicapovaným osobám je projekt využití technologie Bluetooth. Těto služby může využít každý jednoduše a bezplatně, pokud vlastní mobilní telefon podporující funkci Bluetooth a nachází se v těsné blízkosti Zelené brány

v Pardubicích. Může si tak do svého mobilního telefonu stáhnout „audio průvodce“ obsahujícího zajímavé momenty z historie Pardubice, stejně tak jako přehled aktuálních kulturních akcí nabízených informačním střediskem. V dalších letech regionální informační středisko plánuje dále prohlubovat spolupráci v rámci tohoto projektu a pro účely podpory cestovního ruchu využít širokého potenciálu této technologie.

Pro nevidomé osoby by měla sloužit bezbariérová trasa na území města Pardubic-nám. J. Pernera, Palackého, Masarykovo nám., Tř. Míru, nám. Republiky, Pernštýnské nám., Pernštýnská, Zámecká, Zámek, která je opatřená akustickými majáčky. Návrh na opatření akustickými majáčky směřuje i na nově stavěné budovy, obchodní centra, zastávky ČD v rámci města a nemocnici.

Pro nevidomé byl v Pardubicích nainstalován i první bankomat s hlasovým výstupem spravovaný Českou spořitelnou, a. s. na pobočce Palackého 1908. V průběhu roku 2009 bohužel nedošlo ke zvýšení počtu těchto bankomatů. Bližší informace nabízí TyfloCentrum Pardubice, o. p. s.

Pro případné dotazy nejen občanům města je určena e-mailová adresa [bezbarierovost@mmp.cz](mailto:bezbarierovost@mmp.cz). Nejčastějšími dotazy jsou ty, které chtějí znát bezbariérovost např. Univerzity Pardubice, bezbariérovost městské hromadné dopravy, bezbariérovost v cestovním ruchu a u jednotlivých provozovatelů služeb (např. restaurace, hotely, kadeřnictví, knihovna, obchody apod.).

Organizace CAA dostává na shromažďování dat o bezbariérovosti a na konzultační činnost u projektových dokumentací z hlediska bezbariérovosti každoročně finanční příspěvek od města Pardubic.

Odstraňování bariér jsou vhodně doplňovány aktivitami občanských sdružení- CAA a TyfloCentra, o. p. s v podobě zážitkových seminářů. Tyto odborně připravené semináře umožňují na základě osobního prožitku na vozíku či nevidomého a zrakově postiženého prožít situace v terénu i v objektu. V roce 2009 proběhl tento seminář především ve školských zařízeních Pardubického kraje – ve městě Pardubice proběhl 2x na Univerzitě Pardubice. Další významnou akcí v roce 2009, kde byl zážitkový seminář uskutečněn byl Veletrh sociálních služeb, který se konal v KD Hronovická v Pardubicích a byl určen pro odbornou i laickou veřejnost.

V rámci odstraňování bariérovosti se jedná nejen o odstraňování bariér prostředí, ale také bariér informačních a komunikačních.

Na webových stránkách statutárního města Pardubice jsou pod adresou [www.pardubice.eu/mesto/bezbarierovost-mesta.html](http://www.pardubice.eu/mesto/bezbarierovost-mesta.html) umístěny následující informace:

- Program osobní asistence na Univerzitě Pardubice.
- Doprava handicapovaných ve městě.
- Seznam objektů bezbariérově přístupných.
- Kontakty.
- Další informace.
- Koncepce bezbariérovosti města Pardubic
- Mapa bezbariérovosti města Pardubice

Odbor dopravy MmP při projednávání předložených projektových dokumentací a na každé stavbě pozemních komunikací realizovaných městem provádí kontrolu nad řešením bezbariérových úprav a zároveň vysvětluje projektantům a stavbyvedoucím důvody pro navrhnuté bezbariérové úpravy, poukazuje na příslušné právní předpisy a ČSN.

Stavební úřad MmP zve na kontrolní dny a ke kolaudacím odborníky na bezbariérovost z TyfloCentra, o. p. s., konzultačního pracoviště CAA, případně dalších organizací zdravotně postižených. Tento systém práce umožňuje v maximální míře zohlednit nejen vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění vyhlášky č. 492/2006 Sb., ale i další zákonné normy. Z projednávání některých veřejných staveb je velmi dobře patrný dopad této široké spolupráce. Touto spoluprací není však dotčen výkon státní správy stavebního úřadu.

## **9. Cestovní ruch**

Podle původního záměru byl schválen projekt certifikace služeb cestovního ruchu, který měl mít jako jedno z hodnotících kritérií bezbariérovost přístupu a služeb. Bohužel je však nutné konstatovat, že výše uvedený záměr nebyl doposud naplněn, což je velmi kriticky vnímáno nejen zdravotně postiženými občany.

Rada města Pardubic (dále RmP) dne 16. března 2010 usnesením č. RM/N 31925 schválila zrušení Interní certifikace služeb cestovního ruchu města Pardubic.

Komise RmP pro cestovní ruch akceptuje stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj a Asociace hotelů a restaurací ČR, které se staví proti udělování certifikátů kvality s regionální platností. Tyto lokální aktivity mají různá kritéria pro udělení certifikátů a turisty pouze matou v orientaci ve kvalitě poskytovaných služeb. V současné době proto Ministerstvo pro místní rozvoj zavádí národní systém kvality služeb, jež odpovídá běžným standardům v rámci EU. Zavedení standardů se týká kvality poskytovaných služeb v sektorech hotelnictví, gastronomie, cateringu, wellness, průvodců, cestovních kanceláří a cestovních agentur a jejich následná certifikace.

Bezbariérovost ve městě se však netýká jen zdravotně handicapovaných lidí, ale také dalších skupin obyvatel – např. seniorů, rodičů s malými dětmi, návštěvníků města, osob, jejichž pohyblivost je omezena na přechodnou dobu stavem po úrazech apod. Ti všichni mohou mít problémy s přístupem do budov veřejných institucí, s přístupem a využitím služeb prodejen a restaurací, nabídek kin, divadel a muzeí, veřejné hromadné dopravy, s bezpečným pohybem a orientací ve městě včetně komunikací, označením ulic a budov i přístupem k informacím o činnosti samosprávy. Zároveň je důležité dbát na to, abychom odstraněním jedné bariéry nevytvořili bariéru pro jinou skupinu občanů.

První snahy města koncepčně řešit problematiku bezbariérovosti jsou zakotveny ve Strategickém plánu rozvoje města v části doprava a infrastruktura a lidské zdroje – sociální oblast ([www.mesto-pardubice.cz](http://www.mesto-pardubice.cz)).

V oblasti *Dopravy a infrastruktury* je záměrem vytvořit bezpečné prostředí pro pohyb handicapovaných i zdravých občanů a účastníků silničního provozu na území města Pardubic..

V oblasti *Lidské zdroje – sociální oblast* je záměrem podporovat rovnost přístupu k využívání prostor ve městě.

S podporou vedení statutárního města Pardubice vznikla v srpnu 2003 komise pro bezbariérovost jako dobrovolná pracovní komise. Pravidelně měsíčně se společně scházejí zástupci dotčených odborů Magistrátu města Pardubice (stavební úřad, odbor dopravy, sociálních věcí, bytový, správy obecního majetku, investiční), Univerzity Pardubice – Dopravní fakulty Jana Pernera, Městského rozvojového fondu Pardubic a.s., Dopravního podniku města Pardubic a.s., Služeb města Pardubic a.s. a organizací zdravotně postižených, jichž se problematika bariér přímo dotýká. Na půdě komise tak dochází k potřebnému přenosu informací a řešení problémů, podání návrhů a připomínek na další zlepšení života handicapovaných. Z jednání komise jsou pořizovány zápisy pro členy komise.

Z podnětu činnosti komise vznikla e-mailová adresa [bezbarierovost@mmp.cz](mailto:bezbarierovost@mmp.cz) prostřednictvím které může veřejnost komunikovat se členy komise, upozorňovat na nedostatky v oblasti bezbariérovosti města a případně se informovat o související problematice.

Koncepce bezbariérovosti je dalším krokem na společné cestě od aktivit několika málo zainteresovaných lidí, kteří cítí potřebu řešit problémy handicapovaných k profesionálnímu, intenzivnímu a komplexnímu přístupu všech.

Pohled na problematiku bezbariérovosti musí být komplexní napříč odbornostmi se zapojením samotných uživatelů. Město Pardubice pořádalo v roce 2004 celostátní konferenci Společně k bezbariérovosti pod záštitou primátora statutárního města Pardubice Ing. Jiřího Stříteského a rektora Univerzity Pardubice prof. Ing. Miroslava Ludwiga, CSc. Konference byla určena stavebním úřadům, odborům dopravy a projektantům. Vystoupili na ní přednášející nejen z České republiky, ale také z fakulty architektury v Drážďanech. V roce 2007 se konal její druhý ročník a po třech letech se v Pardubicích setkáváme již potřetí.

**V oblasti nové výstavby** je hlavní důraz kladen na součinnost komise pro bezbariérovost a stavebního úřadu, který v rámci územních a stavebních řízení požaduje stanovisko odborných pracovníků České abilympijské asociace a TyfloCentra o.p.s. k předkládaným projektovým dokumentacím a současně je zve na vlastní kolaudační řízení či prohlídku těchto staveb. Právě kontrolní činnost postiženými občany, kteří prohlédnou a odzkoušejí kolaudované prostory před vlastním uvedením do užívání je velkou změnou v přístupu. Předchází se zbytečným reklamacím tím, že případné nedostatky se odstraní ještě do vydání vlastního kolaudačního rozhodnutí. Členové komise jsou také průběžně seznamováni s připravovanými investičními akcemi města s ohledem na jejich bezbariérovost (u veřejných staveb).

**V oblasti stávající zástavby** byla činnost komise pro bezbariérovost směřována ke zmapování stavebně technického stavu těchto staveb z hlediska bezbariérovosti. Za uplynulé období provedli členové komise, odborní pracovníci konzultačních středisek České abilympijské asociace a TyfloCentra o.p.s., kontrolu veřejných objektů či komunikací.

Jak je patrné z výše uvedených přehledů situace v oblasti bezbariérovosti staveb užívaných veřejností v Pardubicích není vůbec optimistická, a proto i práce členů komise pro bezbariérovost nekončí, ale o to intenzivněji pokračuje.

Snaha odstraňovat bariéry je dobrou vizitkou každé obce, svědčí o tom, že nejsme lhostejní ke svým občanům a současně přispívá i k větší návštěvnosti.

# Aktivity Univerzity Pardubice v oblasti tvorby bezbariérového prostředí

**Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.**

*Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 53210 Pardubice  
Kontakt: tel.: 466 036 420, e-mail: [jaroslav.matuska@upce.cz](mailto:jaroslav.matuska@upce.cz)*

*Příspěvek prezentuje aktivity Univerzity Pardubice, resp. jeho Dopravní fakulty Jana Pernera v rámci tvorby bezbariérového prostředí ve veřejné dopravě. Jedná se jak o výuku předmětu Bezbariérová doprava a řešení odborných závěrečných prací studentů, tak o výzkumné úlohy, zejména úloha výzkumu a vývoje MD ČR 1F54E/039/520 v letech 2005 – 2007.*

## **Spolupráce**

Dopravní fakulta Jana Pernera (DF JP), resp. její katedra technologie a řízení dopravy spolupracuje v oblasti bezbariérové dopravy jak s místními organizacemi a institucemi (TyfloCentrum Pardubice, Česká abilympijská asociace (CAA), Magistrát Města Pardubic - Odbor dopravy, Odbor sociálních věcí), tak s celorepublikově působícími (České dráhy, Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR, Národní rada osob se zdravotním postižením ČR aj.). V rámci této spolupráce jsou zadávány a řešeny:

- diplomové práce – téma např. zajištění speciální dopravní služby na Ústeckoorlicku, informační a orientační systémy pro zrakově postižené uživatele osobní dopravy, přeprava osob s omezenou schopností pohybu v železniční dopravě;
- bakalářské práce – téma např. bezbariérové úpravy tras pro pěší ve městech, na vybraných železničních tratích, návaznosti (přestupní časy) v přestupních uzlech mezi jednotlivými druhy dopravy (vlak – autobus).

Na Univerzitě Pardubice funguje od r. 2008 pracovní skupina pro odstraňování bariér a zpřístupňování studia na UPa. V rámci její činnosti se zástupci vedení Univerzity, rektorátu (technický odbor, oddělení pro vědu a výzkum), jednotlivých fakult, kolejí, menzy a knihovny snaží postupně vytvářet podmínky pro studium osob se zdravotním postižením.

Dopravní fakulta Jana Pernera má také zástupce v Komisi pro bezbariérovost Magistrátu města Pardubic a v Pracovní skupině NRZP.

## **Výuka a studium**

Od akademického roku 2008 – 2009 se podařilo zavést do výuky předmět Bezbariérová doprava pro studenty 3. ročníku oboru Technologie a řízení dopravy, jehož garantem a vyučujícím je autor tohoto příspěvku. Studenti ostatních oborů mají možnost seznámit se s touto problematikou v rámci výběrových přednášek nebo při zážitkovém semináři „Zažij si na vlastní kůži!“, který pořádá UPa ve spolupráci s místním TyfloCentrem, CAA a zástupci osob s postižením sluchu.

V prosinci 2009 byla vydána odborná kniha „Bezbariérová doprava“<sup>1</sup>. Kniha je určena studentům vysokých a středních škol dopravně-technického zaměření, ale potřebné informace

---

<sup>1</sup> MATUŠKA J. *Bezbariérová doprava*. Institut Jana Pernera. Pardubice. 2009. 200 s. ISBN 978-80-86530-62-8. Zakoupit lze v prodejně skript (budova univerzitní knihovny na Stavařově) nebo na <https://e-shop.upce.cz/>.

v ní jistě najdou i ostatní odborníci, kteří se zabývají tvorbou bezbariérového prostředí ve veřejné dopravě.

## Výzkum a vývoj - metodická pomůcka

Za stěžejní v dosavadní výzkumné činnosti v této oblasti lze označit výsledek úlohy výzkumu a vývoje MD ČR č. 1F54E/039/520v letech 2005 – 2007, kdy odborníci z DF JP (Institutu Jana Pernera), Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých a Národní rady osob se zdravotním postižením vyvinuli softwarový produkt – Metodickou pomůcku pro tvorbu bezbariérového prostředí dopravních staveb.

Základním principem je dekompozice prostředí dopravních staveb na druhy staveb × funkční části staveb × dílčí funkční části staveb, příp. ještě na jejich varianty. Uživatel pomůcky si nejprve vybere z nabídky DS - *druh stavby* (železniční stavby, pozemní komunikace, zastávky veřejné dopravy nebo odbavovací haly). Dále se již pohybuje v tomto druhu stavby a zde si vybírá její FČS - *funkční část* (např. u železničních staveb může volit z nástupiště ostrovního, jazykového, vnějšího nebo zpevněné plochy). Dle předchozího výběru se zobrazí nabídka *dílčích funkčních částí stavby* (DFČS) a z ní si uživatel pomůcky vybere ty, jejichž parametry a vlastnosti chce ověřit nebo zjistit (např. u nástupiště ostrovního může ověřovat parametry plochy nástupiště, podchodu, výtahu, lávky, zařizovacích předmětů, hmatových prvků v ploše nástupiště a dalších). Po označení a odsouhlasení výběru se zobrazí seznam zvolených DFČS - souborů formátu \*pdf, které si uživatel otevře a najde v nich potřebné parametry (vlastnosti), příp. i názorné fotografie s komentářem – viz obr. 1.

<b>Dílčí funkční část stavby – signální pás na železničním ostrovním nástupišti</b>	
<b>Funkce signálního pásu</b>	<p>1. Označuje orientačně důležité místo (např. schodiště, lávka, výtah nebo přístřešek na železničním nástupišti apod.).</p> <p>2. Řídí směr chůze nevidomého (směrové vedení na železničních nástupištích s historickým zastřešením apod. – viz obr. 2 níže).</p> <p>Pozn.: Funkce signálního pásu je shodná pro všechny druhy veřejnosti využívaných dopravních staveb (železnice, pozemní komunikace, zastávky veřejné dopravy atd.).</p>
<b>Základní údaje</b>	<p>Signální pás je určen <b>2 parametry</b>: šířkou a charakterem povrchu (<b>vždy pouze výstupky!</b>) - viz níže. Jednoznačnost a nezaměnitelnost hmatových prvků je jejich nejdůležitější základní funkční vlastnosti.</p>
<b>Šířka</b>	<p>Musí být 0,5 – 1 m - viz § 3, odst. 3 vyhlášky č. 369/2001 Sb.</p>
<b>Návaznost na vodící linie</b>	<p>Signální pás musí začínat (být ukončen) u přirozené nebo umělé vodící linie - viz § 3, odst. 3 vyhlášky č. 369/2001 Sb.</p> <p>Pozn.: Mezi vodící linií s funkcí varovného pásu a signálním pásem je v odůvodněných případech přípustná mezera max. 0,2 m - viz vzorový list ŽS.7.</p>
<b>Charakter povrchu (materiál)</b>	<p>Charakter a struktura povrchu musí být výrazně odlišné od okolí; musí být vnímavelný slepečkou holi a nášlapem - viz § 3, odst. 3 vyhlášky č. 369/2001 Sb.</p> <p>Pozn.: Materiál použitý pro vytvoření signálního pásu nesmí být na veřejně přístupných komunikacích a plochách použit k jinému účelu, a to z důvodu jednoznačné identifikace signálního pásu (hmatového prvku) při použití dlouhé bílé hole.</p>
<b>Barevný kontrast</b>	<p>Signální pás na železničním nástupišti se provádí v barvě dlažby.</p>
<b>Hmatový kontrast</b>	<p>Musí být zajištěn v okolí hmatových prvků (vodící linie s funkcí varovného pásu, varovné a signální pásy) v pásu šířky nejméně 0,25 m - viz § 3, odst. 3 vyhlášky č. 369/2001 Sb., nařízení vlády č. 163/2002 Sb., TN TZÚS 12.03.04 až 06.</p> <p>Pozn.: Důvodem pro dodržení hmatového kontrastu je spolehlivé nalezení prvku při použití dlouhé bílé hole nevidomou osobou.</p>
<b>Styk signálních pásů</b>	<p>V místě spojení 2 signálních pásů musí být hmatná dlažba nahrazena dlažbou rovinnou v délce 0,5 m.</p> <p>Pozor: V místě změny směru signálního pásu se hmatná dlažba nepřerušuje !!!</p>
<b>Specifické podmínky pro řešení signálních pásů na železničním nástupišti</b>	<p>V místě ukončení signálního pásu u objektu na nástupišti musí být vždy dodržena minimální vzdálenost 0,5 m hrany signálního pásu od nárazí objektu (stěna výtahu, schodišková zídka, čelní stěna přístřešku) - viz vzorový list SŽDC 2.8.7.</p> <p>Pozn.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Min. vzdálenost mezi signálními pásy je 10 m. Při menší vzdálenosti se signální pás nižší důležitosti vypouští (např. vstup do přístřešku). Vždy však musí být signálním pásem označena přístupová komunikace (např. vstup do podchodu, na lávku apod.).</li> <li>2. Vodící linie s funkcí varovného pásu se v místě návaznosti signálního pásu přeruší v délce 0,4 m - viz obr. 1 níže.</li> <li>3. Návazní signálního pásu u přístřešku ve vzorovém listu ŽS.7 bude následně upraveno (při revizi ČSN 73 4959).</li> </ol>
<p>„Systémové prostředky, opatření a mechanismy pro správné navrhování a realizaci bezbariérového prostředí v dopravních řešících veřejné dopravy“ - úloha výzkumu a vývoje MD ČR č. 1F54E/039/520, 2005-2007</p>	

Obr. 1: Ukázka listu DFČS pro signální pás na železničním ostrovním nástupišti

Obdobným způsobem pracuje uživatel s databankou fotografií správně a chybně realizovaných opatření. Nejprve zvolí druh postižení (pohybové, zrakové, příp. sluchové) a druh stavby (viz výše). Následně si z nabídnutých souborů opět ve formátu\*pdf vybírá situace (prvky), které si chce prohlédnout. Každý soubor obsahuje jak správné, tak i chybné řešení daného prvku a krátký komentář vystihující podstatu každého řešení (obr. 2).

Fotobanka	
<b>DRUH POSTIŽENÍ</b>	Pohybové postižení
<b>DRUH STAVBY</b>	Pozemní komunikace
<b>PRVEK, UŽITÍ, SITUACE</b>	Vyhrazené parkovací místo – povrch, dopravní značení

CHYBNÉ ŘEŠENÍ:	
	
<b>Komentář:</b> Nevhodný povrch vyhrazeného parkovacího místa – osoba na vozíku se po něm může pohybovat jen velmi obtížně. Nesprávné svislé dopravní značení, vodorovné dopravní značení zcela chybí.	

SPRÁVNÉ ŘEŠENÍ:	
	
<b>Komentář:</b> Vhodný povrch vyhrazeného parkovacího místa, správné vodorovné i svislé dopravní značení. Pozn.: Chybí najezd na chodník.	

„Systémové prostředky, opatření a mechanismy pro správné navrhování a realizaci bezbariérového prostředí v dopravních řezech veřejné dopravy“ – úloha výzkumu a vývoje MD CR č. 1P54E/039/520; 2005-2007

Obr. 2: Ukázka listu Fotobanky - řešení vyhrazeného parkovacího místa s úpravami pro pohybově postižené uživatele

V současné době (květen 2010) se realizuje plán uplatnění výsledků úlohy, jehož cílem je uvedení metodické pomůcky do praxe. Nezbytností je však její aktualizace v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a dalšími revidovanými ČSN, příp. jinými technickými předpisy. Pro udržení aktuálnosti pomůcky je třeba zajistit správu a aktualizaci produktu.

## **Závěr**

Univerzita Pardubice, resp. Dopravní fakulta Jana Pernera se snaží předávat poznatky z problematiky bezbariérové dopravy studentům tak, aby je byli schopni uplatnit ve své praxi. V rámci svých vědecko-výzkumných aktivit ráda naváže spolupráci s dalšími zájemci o řešení problematiky bezbariérové dopravy.

# Městská hromadná doprava v Pardubicích a odbourávání bariér

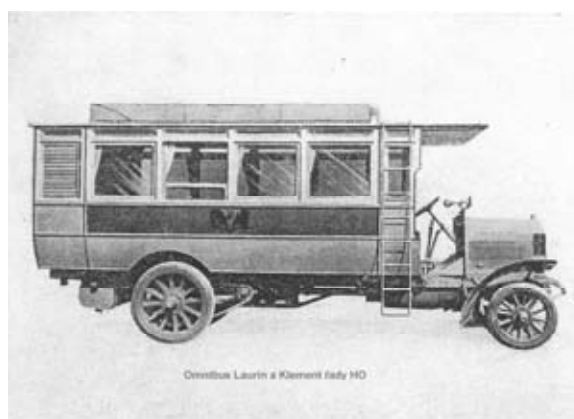
**Ing. Ladislav Podivín**

Ing. Ladislav Podivín, Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 532 20 Pardubice  
Kontakt: tel.: 466 899 233, e-mail: [ladislavp@dpmp.cz](mailto:ladislavp@dpmp.cz)

## 1. Historie nízkopodlažních vozidel MHD na území České republiky

První autobusy na počátku 20. století byly stavěny na podvozcích nákladních automobilů a často se do nich nastupovalo zezadu. Výška podlahy oddílu pro cestující byla srovnatelná s výškou korby nákladáku. Kola byla opatřena obručemi z plné pryže a silnice byly většinou nezpevněné. Cestování bylo nepohodlné a poruchy vozidel časté.

Pardubický region drží jedno historické prvenství v oblasti silniční dopravy osob. V květnu 1908 zde byly zřízeny dvě veřejné autobusové linky provozované státem, první v předlitavské části Rakouska – Uherska. Poštovní autobusy značky Laurin a Klement jezdily podle pravidelného jízdního řádu z Pardubic do Lázní Bohdanče a také do Holic.



*Na obou obrázcích jsou české autobusy značky L&K. Vpravo je vůz vyrobený pro pardubické linky před první světovou válkou, vlevo je autobus na lince Chrudim – Trhová Kamenice na počátku 20. let. Na obrázcích je dobře vidět, že podlaha oddílu pro cestující byla až nad úroveň vysokých kol.*

Před 2. světovou válkou se objevují autobusy a trolejbusy na speciálně upravených podvozcích. Jejich podlaha byla mnohdy dokonce nižší, nežli tomu bylo u vozidel vyráběných v 50. až 80. letech. Trolejbus Tatra T 86 jezdil také v našem městě. Jeho podlaha byla v úrovni 60 cm nad vozovkou.



*Vlevo je trolejbus Tatra T 86 a vpravo pak autobus Tatra 24. Oba zobrazené typy vozidel v 50. letech krátce zasáhly také do pardubické MHD.*

Prvními opravdu nízkopodlažními vozidly MHD se staly pražské tramvajové vlečné vozy přezdívané „Krasin“. Byly vyráběny v letech 1930 – 1946 v Ringhoferově továrně. Výška střední snížené nástupní plošiny byla pouze 39 - 41 cm nad temenem kolejnice.

Ne všechny tramvajové zastávky byly vybaveny refýžemi nebo zvýšenými obrubníky. Někde se nastupovalo přímo z úrovně uliční dlažby. Staré pražské tramvaje navíc jezdily s trvale otevřenými dveřmi, což přinášelo řadu úrazů při naskakování a vyskakování za jízdy.



*Zobrazený vlečný vůz číslo 1487 byl do Prahy dodán v roce 1940 a v provozu dosloužil v roce 1974. Podle metodiky z 50. let se do něj vešlo 93 lidí. Na obrázku je vidět, že při vstupu do oddílů pro cestující bylo nutno překonat další cca 18 cm vysoký schod.*

## **2. Vývoj vozového parku městské hromadné dopravy v Pardubicích**

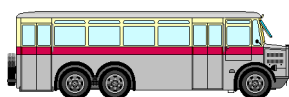
Autobusová doprava v Pardubicích byla zahájena v roce 1950 dvěma vozy Škoda 706 RO. V roce 1952 vyjely první trolejbusy reprezentované typem Škoda 7Tr. Výška podlahy nad vozovkou byla u autobusů 93 cm a u trolejbusů 72 cm. Pokud bylo ve voze méně cestujících, mohly být schody u zadních nástupních dveří ještě o několik centimetrů výš.



Vlevo jsou první dva pardubické autobusy Škoda 706 RO krátce po dodání z výroby. Vpravo je trolejbus Škoda 7Tr v zastávce u divadla, kde byly v 50. a 60. letech nástupní ostrůvky.

Autobusy vyráběné po druhé světové válce měly často vyšší podlahu než autobusy vyrobené za první republiky. V pardubické MHD v tomto směru „vynikaly“ nejen Škody 706 RO, ale také Ikarusy – viz obrázek.

*Výška podlahy nad úrovní vozovky u vybraných typů pardubických autobusů*



Tatra 24 – **72 cm**



Škoda 706 RO – **93 cm**



Škoda 706 RTO – **89 cm**



Ikarus 620 – **94 cm**



Ikarus 280 – **92 cm**



ŠM 11 – **89 cm**



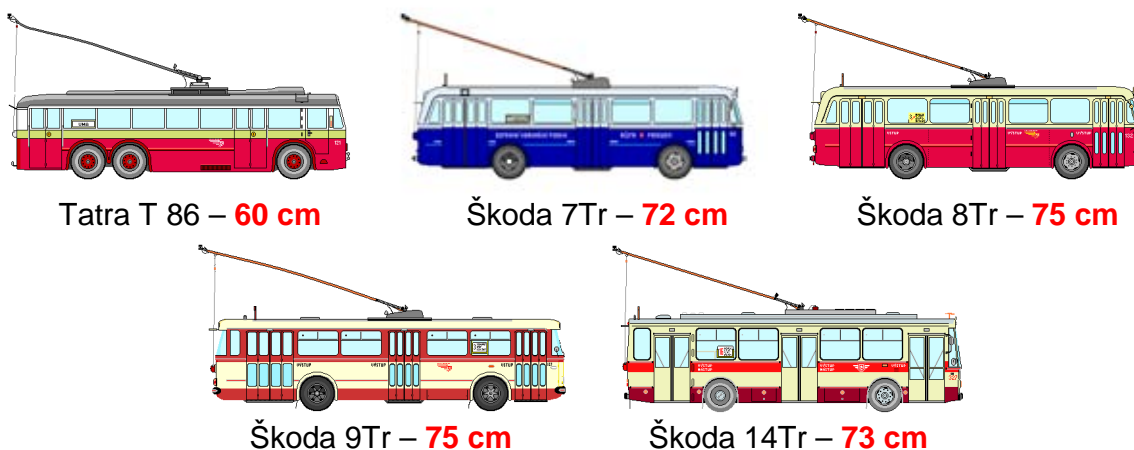
B 731 – **89 cm**



B 951 – **75 až 89 cm**

Trolejbusy určené výhradně k provozu v městských ulicích měly dříve vždy nižší podlahu než autobusy. To bylo dáno nejen jiným druhem pohonu, ale i tím, že autobusy zejména po válce musely splňovat také kritéria použitelnosti pro armádní účely. Trolejbusu při mobilizaci nehrozilo, že by musel překonávat nástrahy terénu, nepevněných cest či brodění vodou. Výšky podlah u jednotlivých typů jsou uvedeny na obrázku.

### Výška podlahy nad úrovní vozovky u vybraných typů pardubických trolejbusů



### 3. Nástup bezbariérových vozidel do pardubických ulic

Výroba autobusů v socialistickém Československu byla svázána přísnými regulativy Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). V tomto direktivním prostředí nebyl vývoj nízkopodlažních vozidel podporován. Změna nastala až po roce 1989. Zakoupení vozidel ze zahraničí však bylo pro většinu dopravců nedosažitelné. Některá města tedy alespoň experimentovala s těžkými a složitými hydraulickými zvedacími plošinami pro vozíčkáře. Tudy ale cesta nevedla. Vždyť jen celá Praha měla takto upravených autobusů pouze 7.



Na počátku roku 1996 prezentovala Karosa Vysoké Mýto svůj první nízkopodlažní autobus. O dva roky později DPmP a.s. zakoupil prvních 9 kusů. Výška podlahy nad vozovkou u předních a středních dveří je 32 cm. Na zadní plošině je 55 cm. První vozy ještě neměly plošinu pro invalidní vozík – viz obrázek vlevo.



V roce 2003 byly dodány první vozy stejné řady se sníženou výškou podlahy také u zadních dveří. U novějších autobusů je vyklápací nájezdová plošina pro vozíčkáře. Nejnovější vozy se umí v zastávkách naklánět a jsou vybaveny akustickým systémem TYFLOSET pro nevidomé – viz obrázek vpravo.



*Tuzemské nízkopodlažní trolejbusy Škoda 21Tr začaly být vyráběny ve druhé polovině 90. let. První z nich se však dostal do Pardubic až na jaře 2001. Výška podlahy u předních dvou dveří je 39,5 cm, vzadu pak 56 cm. Vůz se však umí v zastávce naklonit o 6 cm – viz obrázek vlevo.*

*V letech 2006 – 7 bylo s finanční pomocí strukturálních fondů EU zakoupeno 6 trolejbusů typu Škoda 24Tr. Výrobce použil autobusové karosérie dodávané firmou Irisbus. Tyto vozy mají nájezdové plošiny pro vozíčky, systém TYFLOSET, ale neumí se naklánět – viz obrázek vpravo.*





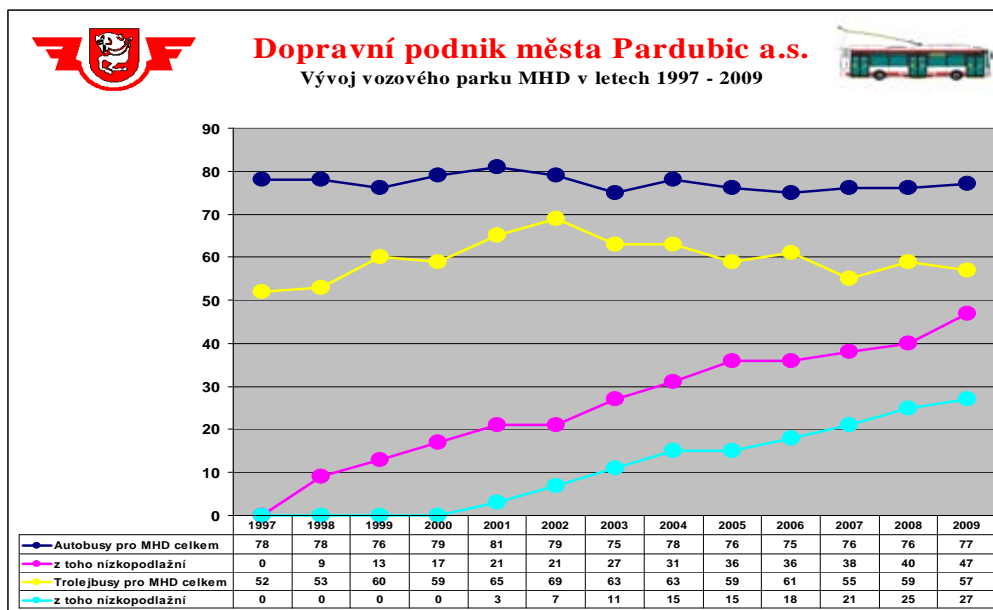
Nejnovějšími přírůstky do vozového parku pardubických trolejbusů jsou velkokapacitní vozy Škoda 28Tr Solaris. Vozy jsou dlouhé 15 m a mají troje nástupní dveře. Výška podlahy u prvních dveří je 32 cm, u ostatních 34 cm. Prostřední dveře mají výklopnou plošinu pro vozíčky. Vůz se umí v zastávkách naklápět a je vybaven informačním systémem pro nevidomé.



V letech 2006 a 2007 nakoupil DPmP a.s. poslední autobusy klasické stavby (B951). Výška podlahy u prvních dvou dveří je cca 75 cm. Byly to však naše první autobusy vybavené informačním systémem pro nevidomé – viz obrázek vlevo.

Systém TYFLOSET vyrábí firma APEX, s.r.o. Vysílač může být ve formě malé krabičky (viz obrázek vpravo) nebo se vejde do slepecké hole. Uslyší-li nevidomý přijíždět vozidlo MHD, stiskne tlačítko 3 a z venkovního reproduktoru vozu získá zvukovou informaci, např.: „Linka číslo 1, směr Slovány.“ Pokud hodlá nastoupit, stiskne tlačítko 4. Řidič je pak informován o nástupu nevidomého. Tento vysílač má i jiné funkce.

Pro nevidomé má tento systém význam pouze tehdy, jsou-li jím vybavena všechna vozidla. Dopravní podnik města Pardubic a.s. hledá cesty, jak zajistit nákup a montáž této techniky i do starších vozidel.



Graf s tabulkou znázorňuje vývoj vozového parku DPmP a.s. s ohledem na počet nízkopodlažních vozidel. Jejich zastoupení na linkách MHD roste rovnoměrně. U trolejbusů je znát jisté časové zpoždění.



Diagram aktuálního stavu bezbariérovosti vozidel MHD v Pardubicích. Cílová oblast je vyznačena žlutě.

V nejbližší době bude vozový park obnoven sedmi novými plně vybavenými autobusy a u tří trolejbusů bude doplněn systém akustických informací pro nevidomé.

#### 4. Zastávky MHD a jejich obsluha



*Vyklápěcí plošina u středních dveří umožní nájezd ručního i motorového invalidního vozíku nejen z chodníku, ale i z úrovně vozovky tam, kde nástupní hrana úplně chybí.*



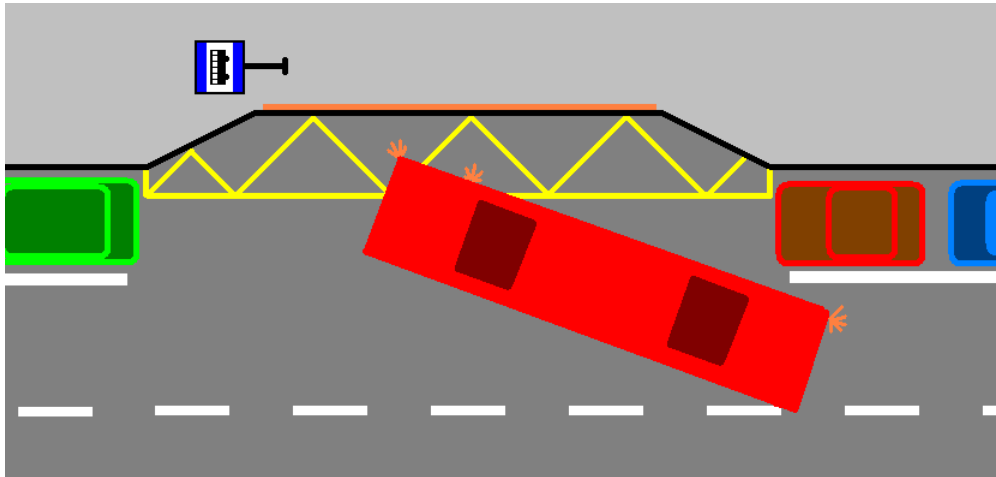
**SPRÁVNĚ**



**ŠPATNĚ**

*Nízkopodlažní vozidlo umožňuje pohodlný nástup především u tzv. Kasselských obrubníků. Tyto speciální nástupní hrany se objevují na nových a rekonstruovaných zastávkách. V některých místech je však velmi obtížné správně najet k chodníku. Je to v případě, kdy je zastávka situována v oblouku (viz obrázek vpravo) nebo má příliš krátký nájezdový klín. Přiblížit vozidlo k obrubníku je nemožné také tam, kde v zastávce nebo v její blízkosti parkují auta.*

Díky stále se opakujícím chybám v práci projektantů jsou i dnes budovány nové zastávky, do kterých nelze správně zajet. Úsilí směřuje k vytvoření co největšího počtu parkovacích míst pro osobní automobily na úkor hromadné dopravy. Díky tomu přibývají místa, kde mají vozidla MHD problém vůbec projet. K tomu se přidávají nové malé okružní křižovatky, kde musí autobusy najet na vnitřní obrubník, čímž se nakloní a ve voze může dojít k pádu cestujících. Podobně nebezpečné jsou některé velmi vysoké zpomalovací prahy.



*Nevhodné vyznačení prostoru zastávky MHD snižuje šanci zajet k nástupní hraně. Parkující auta mohou stát až těsně u vodorovného žlutého značení. Cestující pak musí sestoupit až na vozovku a pak ještě překonat zvýšený obrubník zastávky, aby se dostali na chodník.*

## 5. Garantované nízkopodlažní spoje



Od 1.9.2004 byly poprvé zavedeny tzv. garantované nízkopodlažní spoje na autobusových linkách MHD. U trolejbusů k tomu došlo od 4.9.2006. V současné době je během pracovních dnů garantováno celkem 9 trolejbusových (linky č.1, 2, 3, 5, 13 a 27) a 12 autobusových (linky č. 6, 8, 9, 10, 12 a 18) nízkopodlažních kurzů. O víkendech je jejich počet 6 + 6.

V nejbližší době DPmP a.s. připravuje další rozšíření rozsahu těchto garantovaných spojů. Cílem je dosáhnout 100 % nasazení nízkopodlažních vozidel s plným vybavením. DPmP a.s. ročně investuje do obnovy vozového parku asi 50 mil. Kč. Nízkopodlažní autobus stojí asi 5,5 mil. Kč, trolejbus 9,5 mil. Kč. Velkokapacitní trolejbus dokonce až 11,7 mil. Kč.

Linky DPmP a.s. vyjíždějí také za hranice města a obsluhují některé samostatné obce nebo jejich části, např. Brozany, Čepí, Černá u Bohdanče, Dříteč, Hrádek, Lázně Bohdaneč, Mikulovice, Němčice, Ostřešany, Pohránov, Ráby, Rybitví, Sezemice, Spojil, Srch, Srnojedy, Staré Hradiště, Starý Mateřov, Tuněchody, Úhřetická Lhota, Veská, Zminný. Díky tomu, že ve vozovém parku je stále více nízkopodlažních autobusů a trolejbusů, stává se doprava dostupnou i pro hendikepované občany žijící v těchto lokalitách. Linkové autobusy jiných dopravců tuto výhodu často neposkytují.

## 6. Individuální přeprava hendikepovaných osob

Dopravní podnik města Pardubic a.s. společně s Městem Pardubice provozuje speciální automobil pro hendikepované.

S předstihem jednoho dne lze objednat přepravu kamkoliv po městě i mimo něj v pracovní dny od 6:00 do 17:30 hod. Cena jednotlivé jízdy činí 15 Kč v rámci sítě MHD a 12 Kč za kilometr mimo město. Objednávky přijímá a vyřizuje SPID handicap, o.p.s.



*Na obrázku je speciálně upravený mikrobús. Za volant tohoto vozidla usedají pouze vybraní řidiči. Vpravo je ukázka jízdenek, které jsou vydávány za tuto přepravu.*

# Česká abilympijská asociace, o.s., „bezbariérové řešení staveb užívaných veřejností“

## Alena Bělohlávková, Jaromír Krpálek

*Alena Bělohlávková, Jaromír Krpálek, Česká abilympijská asociace, o. s., Jana Palacha 324/23, 530 02 Pardubice*

*Kontakt: A. Bělohlávková – tel.: 466 797 085, 774 410 012, e-mail: [bariery@abilympics.cz](mailto:bariery@abilympics.cz)*

*J. Krpálek – tel.: 466 304 366, 777 005 525, e-mail: [Jaromiro@k2p.cz](mailto:Jaromiro@k2p.cz)*

Každý z nás má občas dočasné problémy s bariérovým prostředím kolem sebe. **Malé děti, těhotné ženy, osoby po akutním úrazu či rodiče s kočárky**, ti všichni se na krátký úsek života potýkají s nepřístupným prostředím. Pro některé občany jsou tyto problémy trvalé. **Zdravotně postižení a mnozí senioři** denně překonávají stavební překážky, které jim ztěžují život.

Vystavěné životní prostředí vytvořil člověk. Člověk se tedy musí podílet na vytvoření takového prostředí, které bude ohleduplné, funkční, bezpečné a zdravé pro všechny. Bude přístupné všem lidem bez rozdílu, bude respektovat různorodost společnosti, lidskou nezávislost a bude součástí rozvoje osobnosti každého člověka.

Při budování **přístupného prostředí** je třeba brát ohled na pohybové schopnosti občanů, jejich fyzické a smyslové rozdíly a musí být utvářeno jako celek.

- ❖ přístupné budovy
- ❖ přístupná veřejná doprava
- ❖ přístupná místa pro odpočinek
- ❖ dopravní systém
- ❖ srozumitelný informační systém všem uživatelům

Musí tedy splňovat právo všech občanů na samostatnost, aniž by museli překonávat bariéry ve svém okolí.

Postupné odstraňování architektonických bariér a nevytváření nových je zájem společnosti jako celku. Společnosti založené na rovných právech pro všechny a umožňující všem aktivní život ekonomický i společenský.

Ve snaze podílet se na vytvoření vstřícného prostředí pro všechny zřídila Česká abilympijská asociace, o.s. koncem roku 2003 poradenské středisko bezbariérovosti v Pardubicích. V současnosti pracují tři střediska v Pardubicích, Chrudimi a Vysokém Mýtě, která svojí náplní a každodenní činností napomáhají k odstraňování již stávajících bariér a brání vzniku nových.

### **Činnost poradenských středisek je rozdělena do dvou úseků:**

1. Evidence a připomínkování stavebních bariér a snaha o jejich odstraňování.
2. Poskytování konzultací, poradenství a odborného posuzování při přípravě, schvalování a realizaci staveb podléhajících projednání v územním a stavebním řízení dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., z pohledu bezbariérových řešení přístupnosti staveb užívaných veřejností.

#### **1. Evidence a připomínkování stavebních bariér**

Zahrnuje činnost na poli mapování stávajících budov a komunikací z hlediska jejich bezbariérového užívání. K dnešnímu dni jsou zmapována města Přelouč, Chrudim, Vysoké Mýto, Heřmanův Městec, Slatiňany a Skuteč. Do konce r. 2010 budou zmapována i města Holice, Sezemice, Choltice, Dašice, Lázně Bohdaneč, Chvaletice, Choceň, Brandýs nad Orlicí, Proseč, Luže, Ronov nad Doubravou, Hlinsko, Chrast, Třemošnice a Nasavrky.

Mapování vychází z možnosti zájmu měst a obcí zajistit v rámci „NÁRODNÍHO ROZVOJOVÉHO PROGRAMU MOBILITY PRO VŠECHNY“ svobodný pohyb pro všechny skupiny obyvatelstva. Obsahem samotného záměru bezbariérové trasy je i přehled současného stavu bezbariérově zpřístupněných budov a i budov určených ke zpřístupnění na bezbariérové trase ( tj. musí být po této stránce zmapovány) .

#### **Jedná se o budovy:**

- ❖ státních a veřejných institucí a služeb
- ❖ zajišťující dopravní služby
- ❖ vzdělávacích a kulturních zařízení a zařízení poskytujících zdravotní péči a sociální služby
- ❖ zvláštního určení

Z programu **MOBILITY** jsou u těchto budov financované:

- ❖ vstupy do budov
- ❖ odstraňování bariér uvnitř budov (výstavba výtahů či alespoň plošin a hygienických zařízení)

Přístupnost námi mapovaných budov i komunikací a jejich vybavenost pro imobilní občany rozdělujeme do čtyř skupin:

- a) Celkově bezbariérově přístupné vozíčkářům a tělesně postiženým
- b) Bezbariérově přístupné se sociálním zařízením – závady
- c) Přístupné s doprovodem nebo přístupné, ale bez sociálního zařízení
- d) Bezbariérově nepřístupné

## Vysoké Mýto

Statistika bezbariérovosti veřejných budov ve Vysokém Mýtě			
a) celkové bezbariérové přístupné	b) bezbariérové se soc. zařízením - závady	c) přístupné z doprovodem nebo přístupné, ale bez soc.zařízení	d) bezbariérové nepřístupné
<b>Úřady</b>			
	Městský úřad - B. Smetany	Police CR	Městská policie
	Obrádní síň		
	Informační centrum		
	Městský úřad - Jiráskova		
	Úřad práce		
	Státní sociální podpora		
	Finanční úřad		
<b>Zdravotnická zařízení</b>			
	Nemocnice - Vraclavská	Praktický lékař u aut. nádr.	Praktický lékař u aut.nád.stav.úpr.
	Nemocnice - Žižkova		Zdravotní středisko - Husova
	Nemocnice - Žižkova - rehab.		
	Zdravotní středisko - Gen. Závady		
	Zdravotní středisko u bazénu		
	Salve - centrum rehabilitace		
<b>Lékárny - bezbariérové přístupné</b>			
		Lékárna - Žižkova	
		Lékárna - U Zvonice	
		Lékárna u SPŠ stavební	
		Lékárna ANTICA	
<b>Zdravotní pojišťovny</b>			
	Kancelář VZP - Gen. Závady		
<b>Organizace zdravotně postižených</b>			
	Zakladní organizace sdružení zdravotně postižených		

Každá stavba má svůj samostatný popis bezbariérové přístupnosti ( popřípadě nepřístupnosti )

### Kulturní zařízení – Šemberovo divadlo



- Hlavní vstup do budovy po dvou kontrastně neoznačených schodech bez madel.
- Vstupní dvoukřídlé dveře o šířce dveřního křídla 1 m, **bez madla** a dole plné do výše 0,90 m a koule ve výši 1,10 m. Zvonek ani odkaz žádný.
- **Do budovy dva postranní vchody, oba uzamčeny. Hlavní vstup uzamčen. Brána k bočnímu vstupu s nájездem uzamčena.**
- **Na pravé straně budovy kovová brána a boční vstup do divadla šikmým nájездem do dveří.** Výškový rozdíl mezi chodníkem a šikmým nájездem je 0,05 m. Šikmý nájезд je až do vstupních dveří. **Dveře plné, otvírané do šikmého nájězdu.**
- Dveře označeny mezinárodním symbolem přístupnosti.
- Parkoviště s parkovacími hodinami proti vstupu do divadla. **Není vyhrazeno parkovací místo pro imobilní občany.**

## Dům s pečovatelskou službou Naděje



- Vstup rampou o šíři 1,70 m. Výška madel 0,80 a 1,12 m s přesahem 0,07 m. Vodící tyč 0,30 m. Sklon rampy mírný.
- Vedle rampy schody do budovy, všechny schodišťové podstupnice označeny žlutou barvou a madlo chybí na dvou dolních schodišťových stupních. Madlo ve výši 1,20 m.
- Vstupní dveře otevírané ven o šíři 0,90 m bez madla a dolní část dveří plná do výšky 0,75 m. Prosklení drátosklem bez kontrastního značení.
- **Zvonkový panel s horní hranou ve výšce 1,40 m** s jedním označeným zvonkem, vypínač u dveří 1,20 m a vstup neoznačen piktogramem.
- Zádveří o rozměrech délka 1,70 m x šířka 2,00 m a více. **V zádveří volně ložené rohožky.**
- **Schodiště v budově bez kontrastně značeného prvního a posledního schodišťového stupně. Madlo schodiště ve výšce 1,00 m s přesahem 0,10 m.**
- **Možnost parkování před budovou bez vyznačených parkovacích míst a vyhrazených parkovacích míst pro imobilní spoluobčany**

## Nemocnice – ul. Vraclavská



- Vstup do budovy v úrovni chodníku se zapuštěnou čistící zónou.
- Vstupní dveře automatické prosklené s kontrastním značením ve výšce 1,20 m.
- **Zvonkový panel ve výšce 1,40 m s nápisem „zvonek“.**
- Na chodbě proti vstupu je recepce s pultem ve výšce 1,20 m, předsunutá plocha ve výšce 0,70 m a hloubce 0,14 m.
- Štítky označující jednotlivé ordinace jsou umístěny na dveřích s horní hranou ve výšce 1,70 m, na modrém podkladě černé písmo o velikosti 2,5 cm.
- Okénko pro příjem pacientů na chirurgii o šířce 1 m je ve výšce 1 m, s předsunutou plochou 0,06 m.
- V budově výtah o rozměrech šířka 1,60 m x délka 2 m a více. Venkovní ovládací panel ve výšce 1,25 m bez Braillova písma. Dveře u výtahu otevírané, dvoukřídlé s úchyty ve výšce 1,10 m. Uvnitř kabiny ovládací panel ve výšce 1,35 m bez Braillova písma. Madla na dlouhých stranách kabiny ve výšce 1,10 m u ovládacího panelu. Není zrcadlo a sedátko.
- **Možnost parkování před budovou bez vyznačených parkovacích míst a vyhrazeného místa pro imobilní spoluobčany.**

### Nemocnice – bezbariérové WC



- Dveře na WC o šířce 0,90 m otevírané ven do prostoru umývárny bez madla s piktogramem vozíčkáře.
- **Zámek dozický a klíč v zámku**, upevněný na řetízku. Rozměry WC 1,70 x 1,80 m. Vypínače ve výšce 1,20 m.
- Klozetová mísa ve výšce 0,42 m, délka mezi čelem mísy a zadní stěnou 0,70 m.
- **Vedle mísy jedno pevné šikmé madlo na stěně, vzdálené od čela mísy 0,20 m.**

## Finanční úřad



- **Hlavní vstup do budovy z chodníku po schodech bez madel, kde první a poslední schod není kontrastně označen.**
- **Šířka křídla dvoukřídlých plných vstupních dveří 0,70 m bez madla s těžko otevíratelným Branem. U těchto dveří není žádná informace o tom, že vstup pro imobilní občany je bočním vchodem se zvonkem pro přivolání dopomoci.**
- Vstup pro imobilní občany bočním vchodem, který je opatřen piktogramem a zvonkem. Zvonek s horní hranou ve výšce 1,10 m.
- Boční vchod je v úrovni chodníku, který vede do průjezdu.
- **Vstupní dvoukřídlé dveře o šířce křídla 0,60 m, bez madla, dole plné do výšky 0,80 m, prosklení bez kontrastního značení.**
- **Za dveřmi šikmý nájezd bez madel a vodících tyčí.**
- **Dveře do kanceláře dvoukřídlé o šířce křídla 0,60 m, bez madla, dole plné do výšky 0,80 m, prosklení bez kontrastního značení.**
- Pult ve výšce 0,80 m s předsunutou plochou.

## Policie ČR



- **Vstup do služebny policie upraven příkrým šikmým nájezdem o šířce 0,90 m a délce 0,90 m – spád rampy přesahuje stanovené maximální hodnoty (12,5 %).**

- Od šikmé rampy ke dveřím manipulační plocha o šíři 0,90 m a délce 1 m. **Automatické dveře nemají kontrastní značení skleněné výplně.**
- Zvonek u vstupních dveří ve výšce 1,30 m.
- **Před vstupními dveřmi dva schody kontrastně neoznačené bez madel.**
- **Za dveřmi volně položená rohožka.**
- Okénko v podatelně o šířce 0,80 m ve výšce 0,80 m bez předsunuté plochy.
- Pult recepce ve výšce 1,10 m.
- Piktogram vozíčkáře ve výšce 2,20 m nad dveřmi.
- **Parkoviště před budovou bez vyznačeného stání pro vozíčkáře**

### ZŠ Jiráskova I.



- Jedná se o novou budovu školy, přistavěnou k již dříve zrekonstruované budově.
- Vstup do budovy opatřen z boku pochozí šikmou plochou.
- Vstupní dveře automatické, prosklené se žlutým kontrastním značením ve výšce 1,20 m, není piktogram, **zvonkový panel ve výšce 1,45 m s popisem.**
- **V zádveři druhý zvonek na družinu ve výšce 1,60 m s popisem.**
- Vnitřní dveře o šíři 0,80 m.
- Ve vícepodlažní budově výtah. Výtah s automatickými dveřmi, vnější ovládání ve výšce 1,20 m. Výtah o rozměrech šířka 1,10 x délka 1,30 m. Vnitřní ovládací panel ve výšce 1,50 m.
- Výtah opatřen sedátkem ve výšce 0,50 m. Výtah uzamčen, klíč je poskytnut jen pro osoby s omezenou schopností pohybu.
- WC upravené v 1., 2. a 3. poschodí se společnou chodbičkou k dívčím toaletám.
- Dveře na WC otevírané ven o šířce 0,80 m s **šikmým madlem z vnitřní strany, zámek FAB.** Kabinka označena piktogramem. Velikost 2,20 m x 2,20 m. **Vypínač ve výšce 1,30 m. Mísa ve výšce 0,50 m, bez madel,** splachování po straně kombiku s řetízkem. Toaletní papír volně. Umyvadlo ve výšce 0,80 m bez madla a baterie na fotobuňku. Bez zrcadla, koše a věšáčku.
- První a poslední schodišťový stupeň označen žlutým puntíkem na kraji. Dvě madla nad sebou po obou stranách schodiště ve výšce 0,80 m a 1,10 m.
- Budovy vzájemně propojeny bez výškového rozdílu.
- Jídelna v přízemí školy v jedné úrovni. Čipová čtečka ve výšce 1,10 m a výdejní pult 0,75 m.
- Možnost parkování vedle budovy s označenými parkovacími místy, **bez vyhrazených parkovacích míst pro imobilní.** Přístup k budově šikmou pochozí plochou.

Pardubické středisko mapuje stavby v Pardubicích již od r. 2004. Všechny tyto objekty **jsou nebo budou umístěny** na webové adrese [www.mmp.cz](http://www.mmp.cz), bezbariérovost města Pardubic,

s popisem dostupnosti a závadami. Na této adrese je též umístěna **bezbariérová mapa** města Pardubic, ke které jsou během let dodávány další pozměňující údaje bezbariérovosti – přechodů, zastávek MHD, vyhrazených parkovacích stání a budov.

**Zmapované stavby v ostatních městech a obcích jsou k dispozici na jednotlivých střediscích České abilympijské asociace, o.s..**

## **2. Poskytování konzultací, poradenství**

Těžištěm činnosti středisek je zabránit vzniku nových architektonických bariér. Pracovníci **poskytují konzultace, poradenství a odborná stanoviska ke stavbám** podléhajícím projednávání v územním a stavebním řízení podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., a to z pohledu jejich bezbariérového užívání. **Stavební zákon stanoví v § 2, odst.2, písm.e), – Obecné požadavky na výstavbu**, jejichž nedílnou součástí jsou obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku, dítě do tří let, případně osobami s mentálním postižením nebo osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

**Bezbariérové užívání staveb je tedy ze zákona povinné a stavební úřad může:**

- **vyzvat stavebníka k odstranění nedostatků v projektové dokumentaci**, pokud nejsou dodrženy obecné požadavky na výstavbu, tj. **i bezbariérové užívání staveb** ( § 111, odst.3, písm.a)
- **zakázat užívání stavby**, pokud není zajištěno její **bezbariérové užívání** ( § 120, odst.2)
- **nařídit odstranění překážek bezbariérového užívání staveb** ( § 132, odst.3, písm.e)

Činnost pracovníků středisek je tedy úzce propojena jak s požadavky stavebního zákona, tak s požadavky vyhlášky č. 369/2001 Sb. a nově vyhlášky č. 398/2009 Sb. **stanovujících obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb a příslušných norem.**

Projektanti a investoři denně využívají možnosti konzultací k projektové dokumentaci. Z toho důvodu je již většina staveb pro územní a stavební řízení řešena bezbariérově a naše stanovisko pro stavební úřady je bez připomínek.

Pracovníci se též, na vyžádání stavebních úřadů nebo investorů, účastní kontrolních prohlídek staveb a závěrečných kontrolních prohlídek staveb, ke kterým vydávají též svá stanoviska. K této činnosti je opravňuje, a to na základě složených zkoušek „Osvědčení o kvalifikaci odborného konzultanta NIPI ČR, o.s.“

### **Obsah stanovisek k projektové dokumentaci pro územní a stavební řízení:**

- adresa příjemce
- kdo vyřizuje, telefon, datum vystavení
- věc: k jakému typu řízení je stanovisko vydáváno
- podle kterého zákona a prováděcích vyhlášek je projektová dokumentace posouzena
- identifikace stavby
- číslo zakázky
- název stavby
- podle jakých požadavků na bezbariérové užívání bylo vyhodnoceno a zda jsou či nejsou z naší strany vzneseny připomínky

- závěr: zhodnocení bezbariérového řešení, postup dalších projekčních prací,  
NEMÁME NÁMITKY, NEMÁME NÁMITKY ZA PŘEDPOKLADU, ŽE .....,  
MÁME NÁMITKY
- Vypsání dokumentace, která byla z naší strany orazítkována a ke které přísluší vydané stanovisko – **velmi důležité pro stavební úřady, bohužel mnohdy byla projektová dokumentace upravována a naše stanovisko již neodpovídalo předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí nebo stavební povolení...**
- razítko, podpis pracovníka
- převzetí stanoviska

# Zabezpečení přístupnosti staveb pro osoby s těžkým zrakovým postižením

**Mgr. Daniela Morávková**

*Mgr. Daniela Morávková, Tyfloservis, o.p.s., M. Horákové 549/53, 500 06 Hradec Králové,  
Kontakt: tel.: 495 273 636, 608 572 341, e-mail: [moravkova@tyfloservis.cz](mailto:moravkova@tyfloservis.cz)*

## **Anotace**

Příspěvek je zaměřen na roli obecně prospěšné společnosti Tyfloservis v procesu přípravy a schvalování realizace nových staveb či rekonstrukcí. Seznamuje se zkušenostmi pracovníků královéhradecké pobočky Tyfloservisu z poradenství ve vytváření bezbariérového prostředí pro lidi se zrakovým postižením. Informuje o specifikách prostorové orientace a samostatného pohybu dané skupiny, orientačních pomůckách a principech zabezpečení přístupnosti včetně popisu základních prvků.

Obecně prospěšná společnost Tyfloservis je jednou z organizací, která poskytuje služby sociální rehabilitace nevidomým a slabozrakým lidem starším 15 let po celé České republice prostřednictvím sítě krajských ambulantních středisek. Jedním z dlouhodobých rehabilitačních kurzů, které Tyfloservis nabízí, je výcvik v prostorové orientaci a chůzi s bílou holí, nácvik tras v přirozeném prostředí klienta včetně využití úprav prostředí. Tyto služby jsou poskytovány bezplatně odborně vyškolenými instruktory, kteří znají specifika pohybu a orientace lidí s těžkým zrakovým postižením, jsou metodicky připraveni na výuku v dané oblasti a na poradenství ve vytváření bezbariérového prostředí.

Poradenství ve vytváření bezbariérového prostředí hlavně směřuje ke klientům Tyfloservisu, ale také k realizátorům nových staveb či rekonstrukcí jako jsou architekti a projektanti. Dále se na pracovníky Tyfloservisu obracejí provozovatelé staveb občanského vybavení, speciálních zařízení pro zdravotně postižené či seniory a dodavatelé výrobků jako jsou léky. Poradenství klientům ve vytváření vhodného prostředí se např. zaměřuje na barevně či hmatově kontrastní označení nebo výběr vhodných domácích spotřebičů, výběr vhodného osvětlení domácnosti apod. Poradenství ve vztahu k ostatním subjektům je ze zkušeností pracovníků královéhradecké pobočky Tyfloservisu zejména spojeno s konzultacemi úprav komunikací, úprav dopravních staveb a staveb občanského vybavení včetně úpravy informačních systémů.

Na konzultacích v oblasti vytváření bezbariérového prostředí pracovníci královéhradecké pobočky Tyfloservisu spolupracují se zrakově postiženým konzultantem TyfloCentra Hradec Králové, o.p.s. Díky tomu dochází ke spojení pohledů odborníka na prostorovou orientaci nevidomých a slabozrakých a samotného uživatele se zrakovým postižením, které je velmi důležité pro objektivní vyhodnocení situace a ověření funkčnosti navržené úpravy. Role Tyfloservisu v procesu přípravy a schvalování realizace staveb či rekonstrukcí je však pouze doplňková. Zprostředkovává pohled na věc očima lidí se zrakovým postižením a seznamuje zúčastněné s jeho specifiky. Mnohdy však je braná jako ta rozhodující, neboť v současném systému chybí služba plnící danou funkci.

Pro prostorovou orientaci a bezpečný pohyb lidí se zrakovým postižením je důležitá jistota pohybu, dovednost správně využívat orientační pomůcky i úpravy prostředí, správná volba trasy a její zvládnutí, schopnost včas a adekvátně reagovat na překážky či jiné jevy, které se vyskytnou v koridoru chůze.<sup>2</sup> Pro nevidomého či těžce slabozrakého člověka jsou v orientaci stěžejní hmatové a sluchové prvky např. kraj chodníku, roh domu, zvuk přijíždějícího auta, zvuková signalizace na přechodu apod. Pro slabozrakého člověka zůstává vůdčím smyslem zrak. Vzhledem k jeho oslabení jsou však pro něj v orientaci důležité barevné kontrasty a vhodné světelné podmínky.

Mezi základní pomůcky k prostorové orientaci a pohybu nevidomých a slabozrakých lidí patří bílá hůl či vodící pes. Mezi další často využívané pomůcky lze zařadit povelový vysílač VPN, který aktivuje akustický orientační majáček umístěný v dopravě či na budovách občanského vybavení. Dalšími hojně využívanými pomůckami jsou různé typy optických systémů, filtrových brýlí a kšiltů proti oslnění.

Mezi principy vytváření bezbariérového prostředí pro nevidomé a slabozraké osoby patří vhodně uspořádané prostředí s hmatovým vyznačením míst pro přecházení, stanovišť veřejné dopravy a přístupů ke stavbám. Dalším principem je akustické vedení, jehož podmínkou je alespoň částečné hmatové vedení např. podél stěn budov, obrubníků trávníku, zábradlí apod. Velmi často užívaným principem je kombinace přirozeného či umělého hmatového vedení s vedením akustickým. Posledním principem, který se používá zcela výjimečně, je dodatečné vytváření umělého hmatového vedení.<sup>3</sup>

Základními prvky vytváření bezbariérového prostředí pro osoby se zrakovým postižením jsou přirozené či umělé vodící linie, které plní v konkrétních situacích různou funkci. Lidem se zrakovým postižením např. určují přístup k přechodu či železničnímu přejezdu a směr přecházení, vedou je podél nástupiště v metru. Ohraničují místo, které je pro ně trvale nepřístupné a nebezpečné, jako je např. rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku nebo na hranici chodníku a cyklistické stezky apod. Do koridoru chůze nevidomého podél vodící linie se neumísťují žádné překážky. Pokud se přesto vyskytnou, je nutné je vybavit zábranami.

Dalším prvkem je akustické vedení na objektech. Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. by takto měly být vytyčeny přístupy k budovám se specializovanými službami pro nevidomé a slabozraké, k nemocnicím, krajským úřadům, výpravním budovám a terminálům veřejné dopravy, ke stanicím metra. Akustické prvky se však uplatňují i v dalších situacích např. při přecházení přechodu se světelnou signalizací, při hlášení linky a směru jízdy vozidel veřejné dopravy, při signalizaci pohyblivých schodů či chodníků a automatického otevření dveří v metru, při hlášení informací o směru jízdy výtahu a patře, ale i dalších důležitých informací, které se týkají provozu stavby.

Akustické informace by měly být ve stavbách občanského vybavení v částech určených veřejnosti doplněny hmatovými informacemi v podobě štítku s hmatným orientačním znakem a nápisem v Braillově písmu. Ty by dle nové vyhlášky měly být umístěny nad kliky dveří od WC, sprch a šaten. Reliéfními značkami s příslušným Braillovým znakem by měly být vybaveny ovládače v kleci výtahu i na nástupních místech. Štítky s Braillovým písmem

---

<sup>2</sup> Jesenský, J.: Tyflogické minimum a základy komplexního zabezpečení zrakově postižených. Praha 1988, s. 68 – 69.

<sup>3</sup> Dudr, V., Lněnička, P.: Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob. Praha, 2002, s. 7.

se však také umísťují na označnické zastávky vozidel veřejné dopravy, na madla zábradlí při výstupech na nástupiště železniční dopravy apod.

Posledním ze základních prvků vytváření bezbariérového prostředí je zejména pro skupinu slabozrakých lidí vizuální kontrakt vůči okolí, který musí být dodržen u např. sloupů veřejného osvětlení, u nástupních a výstupních stupňů schodišť, dveří do budov občanského vybavení, výtahů i místností, včetně zařizovacích předmětů jako je umyvadlo a záchodová mísa a jejich ovládacích prvků, madel a klik apod. Pokud se jedná o prosklené dveře či okna umístěná nízko u podlahy, musí být také opatřeny barevně kontrastním pruhem s příslušnými parametry. Důležité je také umístění informačních cedulí a jejich osvětlení.<sup>4</sup>

### **Informační zdroje**

Dudr, V., Lněnička, P.: Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob. Praha: Informační centrum ČKAIT 2002.

Jesenský, J. a kol.: Prolegomena. Systém tyflorehabilitace a metodiky tyflorehabilitačních výcviků. Praha: UJAK Praha 2007.

Jesenský, J.: Tyflogické minimum a základy komplexního zabezpečení zrakově postižených. Praha: Horizont 1988.

Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. <http://www.mmr.cz/getdoc/d6311f76-2fb0-4794-bbfb-bd3be48888b5/Vyhlasaka-c--398-2009-Sb--o-obecných-technických-po> (20.5.2010)

---

<sup>4</sup> Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. <http://www.mmr.cz/getdoc/d6311f76-2fb0-4794-bbfb-bd3be48888b5/Vyhlasaka-c--398-2009-Sb--o-obecných-technických-po>.

# Car Club – Pro život bez limitů

## Ing. Jaroslav Kollin, Martin Polák

*Ing. Jaroslav Kollin, manažer Handy Card a Martin Polák, manažer Obchodní sítě, CAR CLUB, s. r. o., Masarykovo nám. 1484, 532 30 Pardubice*

*Kontakt: Ing. Jaroslav Kollin – tel.: 733 114 622, e-mail: [kollin@carclub.cz](mailto:kollin@carclub.cz)*

*Martin Polák – tel.: 739 306 711, e-mail: [polak@carclub.cz](mailto:polak@carclub.cz)*

### **Anotace:**

Portál Handy Card je informační portál poskytující speciální služby a slevy určené pro osoby se zdravotním postižením. Provozovatelem programu je CAR CLUB, obchodní společnost se statutem chráněné dílny. Všichni operátoři programu Handy Card jsou handicapovaní lidé, program je podporován Národní radou osob se zdravotním postižením ČR. Smyslem a cílem projektu je vytvářet a poskytovat unikátní produkty a služby, které tu dosud chyběly a nebo byly špatně dosažitelné, a tím zrovnoprávnit a usnadnit každodenní život lidí s handicapem. Program byl v únoru 2010 oceněn nominací na cenu MOSTY 09.

### **1. Úvod**

Program Handy Card je unikátní projekt, který v České republice zavádí a provozuje CAR CLUB s.r.o., společnost se statutem chráněné dílny ve smyslu §81 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti. Jde o systém speciálních produktů a služeb, které pomáhají zrovnoprávnit a usnadnit život téměř jedné desetiny občanů České republiky. Smyslem a cílem projektu je vytvářet a poskytovat unikátní produkty a služby, které tu dosud chyběly a nebo byly špatně dosažitelné.

### **2. Trochu historie**

Na počátku roku 2006 se společnost CAR CLUB rozhodla využít svých mnohaletých zkušeností z organizace odborných školení dealerů a importérů vozů značky Škoda, a to ve prospěch lidí se zdravotním postižením. V letech 2006 až 2008 s podporou řady významných partnerů proškolila v pěti krajích 675 handicapovaných občanů převážně z Úřadů práce, řadu z nich sama zaměstnala. Na základě této zkušenosti vznikl v roce 2009 rozsáhlý projekt s názvem Handy Card, koncipovaný jako informační a slevový portál pro lidi s handicapem.

Přirozeným začátkem byl prostý cíl zajistit mobilitu této části populace, mobilitu jako výraz svobody člověka. Tato oblast zahrnuje možnosti slev na pořízení nových i ojetých aut a jejich úprav, slev na servis i na náhradní díly. Ve spolupráci s významnými partnery (Škoda Auto, ŠkoFIN, Česká pojišťovna, úprava řízení HURT) se toto rychle podařilo. Byla zahájena spolupráce se specializovanou internátní autoškolou, kde lze získat řidičské oprávnění, přestože jinde tvrdí, že to nelze. Myšlenka svobody a rovnoprávnosti se dále rozrůstala. Pojišťovny například nebyly ochotné pojistit drahé kompenzační pomůcky převážené v autě, nebo pojistit státní příspěvek na auto. Možnost pojištění byla problematická i v případě úrazového pojištění nebo životního pojištění, zejména z důvodu nízkého příjmu handicapovaných občanů. A tak kromě partnerů v oblasti mobility se podařilo do projektu zapojit i významnou pojišťovnu Generali, která začala na základě společného partnerství tyto produkty vytvářet. Odtud byl již jen krok ke komplexnosti projektu. Byly určeny základní

oblasti lidských potřeb, svobod. Kromě svobody pohybu - mobility a svobody finanční v podobě pojištění také navazující možnost bydlení (životní pojištění umožní získání hypotéky), svoboda komunikace a vzdělávání (specializované jazykové kurzy např. pro občany s vadami řeči, sluchu atd.), svoboda cestování a trávení volného času (specializované zájezdy, bezbariérové služby) a tak podobně.

### **3. Současný stav**

Intenzivně pracujeme na získání dalších významných partnerů, a to zejména v oblasti komunikace (mobilní operátor), pohonných hmot (sít' čerpacích stanic), potravin (obchodní řetězec). Pro projekt vyhledáváme silné partnery s celoplošnou působností, kterým naopak garantujeme v dané oblasti exkluzivitu. Všichni operátoři programu Handy Card jsou handicapovaní lidé. To zaručuje posouzení kvality a účelnosti dané služby tím správným pohledem, vždy s příslušným partnerem je vytvářena specializovaná služba takzvaně na míru lidem s handicapem.

Způsob čerpání těchto služeb a produktů je vázán na slevovou kartu HANDY CARD, která je vždy vystavena na jméno handicapované osoby nebo jejího opatrovníka. Kartu mohou získat i rodiče nezletilých dětí. Platnost karty je na 2 roky od měsíce vydání, a lze ji zakoupit v obchodních centrech společnosti CAR CLUB nebo ji lze získat zdarma při zakoupení speciální služby nebo produktu některého z partnerů projektu. To znamená, že pokud handicapovaná osoba například uzavře pojištění, kromě slevy získá navíc kartu HANDY CARD od pojišťovny Generali zdarma. Podmínkou vydání karty je potvrzení, že její držitel je zdravotně postiženou osobou (má změnu pracovní schopnosti nebo částečný nebo plný invalidní důchod). Stejně postupují i ostatní partneři projektu, například výrobce kompenzačních pomůcek firma Otto Bock, firma HURT specializovaná na úpravy řízení, jazyková agentura Skřivánek a další, kteří tento projekt využívají jako svůj věrnostní program. Kartu lze také objednat na portálu [www.handycard.cz](http://www.handycard.cz) a od března 2010 je možnost objednání karty i prostřednictvím regionálních pracovišť NRZP.

Kromě slev a specializovaných výhod poskytovaných partnery projektu karta opravňuje k čerpání řady slev poskytovaných handicapovaným občanům nejrozličnějšími firmami, sdruženími nebo i fyzickými osobami v regionech. Tyto služby inzerují jejich poskytovatelé v katalogu systému Handy Card a inzerci si domlouvají sami handicapovaní v daném regionu. Chodí například do bazénu, pokud se domluví s jeho provozovatelem na nějaké výhodě, může být tato informace formou inzerce za symbolickou částku zveřejněna na webovém katalogu [www.handycard.cz](http://www.handycard.cz), a tím se stane nabízená služba dostupnou i všem ostatním lidem s handicapem v daném regionu. Touto přirozenou cestou narůstá počet poskytovatelů slev či jiných specializovaných služeb pro zdravotně postižené občany.

Informace jsou dosažitelné na webových adresách [www.handycard.cz](http://www.handycard.cz) a [www.carclub.cz](http://www.carclub.cz). Katalog slev Handy Card je umístěn na adrese [www.handycard.cz](http://www.handycard.cz). Tento informační webový portál je velmi mladý a neustále se doplňuje. Nutno zdůraznit, že i tyto činnosti včetně programování zajišťují zdravotně postižení lidé. Projekt Handycard zahájil svoji činnost před necelým rokem a vzhledem ke své rozsáhlosti není ještě řada prvků úplně dokončena.

Pro šíření myšlenky projektu Handy Card byl získán internetový portál HELPNET, který se stal v listopadu 2009 naším oficiálním mediálním partnerem. Kromě toho vlastním systémem newsletterů oslovujeme organizace i jednotlivce, které máme ve vlastních databázích. Spolupracujeme s řadou institucí od regionů až po ministerstva. Aktivně

se účastníme prezentací a přehlídek s touto tematikou, naposledy na největším veletrhu ve střední Evropě MEDICAL FAIR 2009.

V roce 2009 jsme nepřistoupili k žádné reklamní kampani. Důvodem byla naše snaha vybudovat struktury projektu Handy Card tak, aby byly plně funkční po organizační i technické stránce. Příkladem je právě nedávno spuštěný portál [www.handycard.cz](http://www.handycard.cz). Vše je vytvářeno a obsluhováno lidmi se zdravotním postižením.

#### 4. Nejbližší vývoj

Od března 2010 posilujeme atraktivitu projektu Handy Card rozšířením nabídky karet umožňujících systém využívat. Kromě karet HANDY CARD umožňujících čerpat služby a slevy určené pouze pro lidi se zdravotním postižením jsme zavedli karty HANDY CARD SPHERE, které díky umístění loga Sphere umožní svým držitelům čerpat navíc i slevy primárně určené i pro lidi bez zdravotního omezení. Slevu na tuto kartu HANDY CARD SPHERE nabídne přes 7.000 obchodních míst v České republice i na Slovensku, což pro osoby se zdravotním postižením může být významnou výhodou. Tito lidé nejsou v řadě případů zaměstnáni, a pokud ano, nepatří mezi skupiny obyvatel s nadprůměrným příjmem. Proto je cena karty HANDY CARD stanovena na 200,- Kč za 1 rok platnosti a cena karty HANDY CARD SPHERE pouze na 300,- Kč za 1 rok platnosti. Karty jsou standardně vydávány na 2 roky, a kromě zaměstnavatelů osob se zdravotním postižením mohou tyto karty zakoupit i jiné firmy v rámci náhradního plnění a darovat je potřebným lidem se zdravotním handicapem. Pro tento účel chystáme cílené prezentace. Nejbližší veřejnou prezentací bude naše aktivní účast na dubnovém veletrhu NON HANDICAP v Praze.

Věříme, že naše myšlenka "Pro život bez limitů" je užitečná a životaschopná, navíc velmi přínosná pro firmy i jednotlivé zájemce. Program Handy Card byl Národní radou osob se zdravotním postižením ČR oceněn nominací na cenu MOSTY 09.



Obr.1: Ukázka provedení HANDY CARD SPHERE