

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Přeprava handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě

Radek Šilar

Bakalářská práce

2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radek ŠILAR**
Osobní číslo: **D07178**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Přeprava handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika přepravy handicapovaných osob
2. Analýza současného stavu přepravy handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě
3. Návrhy na zlepšení přepravy handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Čáp**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2011

Radek Šilar

ANOTACE

Obsahem této práce je problematika přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve Vysokém Mýtě. Zaměřil jsem se na pohybově handicapované osoby a na osoby se zrakovým postižením. Práce je rozdělena na tři části. První část, teoretická, se zabývá základními pojmy a požadavky, které se dané problematiky týkají. Ve druhé části analyzuji současný stav bezbariérovosti ve Vysokém Mýtě. V třetí části navrhuji bezpečnější cestu pro pohybově a zrakově handicapované z Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II.

KLÍČOVÁ SLOVA

Handicapované osoby; přeprava; Vysoké Mýto; osoby na vozíku

TITLE

Transportation of disabled persons in Vysoke Myto

ANNOTATION

The content of this works is transport problems of the persons with the limited movement ability and orientation in Vysoke Myto town. I have focused on the motion handicap and visually impaired persons. The works contains three parts. In the first one theoretic, there I undertake basic terms and requirements, which concern the query problematic. In the second one I analyze status quo of the wheelchair accessibility in Vysoke Myto town. In the third one there I suggest for the motion handicap and visually impaired persons more safety route direction from the point of Social Services Center to the point of the Premysl Otakar Square.

KEYWORDS

Handicapped person; transportation; Vysoké Mýto; person in a wheelchair

OBSAH

Úvod	8
1 Charakteristika přepravy handicapovaných osob	9
1.1 Handicapované osoby	9
1.2 Bariéry	10
1.3 Legislativa	11
1.4 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	12
1.4.1 Vozíky pro přepravu handicapovaných osob	13
1.4.2 Osoby se zrakovým postižením	14
1.5 Technické požadavky na bezbariérové prostředí	18
1.5.1 Komunikace pro chodce a vyhrazená stání	18
1.5.2 Přejechy pro chodce	19
1.5.3 Nástupiště veřejné dopravy	20
1.5.4 Parkoviště	21
1.5.5 Požadavky na stavby občanského vybavení	21
1.6 Symboly	23
1.7 Stárnutí obyvatelstva	25
2 Analýza současného stavu přepravy handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě	26
2.1 Analýza staveb občanského vybavení	26
2.2 Bezbariérová přístupnost do budov ve Vysokém Mýtě	26
2.3 Analýza používané cesty osob s handicapem z Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II.	37
2.3.1 Občanské sdružení Berenika	37
2.3.2 Domov pro seniory	37
2.4 Analýza navržené trasy pro osoby s handicapem z Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II.	42
3 Návrhy na zlepšení přepravy handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě	47

3.1	Návrh opatření pro uvedení do normovaného stavu	47
3.2	Návrh alternativní varianty	49
3.3	Zhodnocení	51
Závěr	.....	53
Použitá literatura	.....	54
Seznam tabulek	.....	56
Seznam obrázků	.....	57
Seznam zkratk	.....	59

Úvod

Tato bakalářská práce je zaměřená na přepravu handicapovaných osob po Vysokém Mýtě. Jelikož pojem „handicapovaná osoba“ v sobě skrývá širokou škálu možností výkladu, zaměřil jsem se hlavně na osoby, kterým dělá přeprava a s tím spojené fyzické bariéry největší problémy, čili na osoby na vozíku. V této práci jsem se také zabýval osobami se zrakovým postižením. Největší překážkou v přepravě je u jmenovaných skupin překonávání fyzických bariér, kterých za posledních dvacet dva let sice výrazně ubylo, ale stále jich je velmi mnoho. Dříve socialistická společnost příliš neřešila bezbariérové prostředí a osoby na vozíku a další osoby s handicapem tím vytlačovala z veřejného prostoru. O tomto tématu se v posledních letech často mluvilo, řešila ho vyhláška č.369/2001 Sb. a později i její novelizace vyhláškou č.398/2009 Sb. Je potřeba se problémem přístupnosti zabývat, protože je stále co vylepšovat. Málokdy si člověk uvědomuje, že linie mezi zdravým jedincem a jedincem odkázaným na pomoc ostatních je velice tenká. Někdy rozhodují pouhé vteřiny a zdravému člověku se rázem změní celý život. Proto je dobré pomáhat ostatním a zabývat se stále touto problematikou.

Doufám, že v budoucnu již nebude špatná dostupnost finančních prostředků zpomalovat výstavbu bezbariérových staveb. Vždyť každý člověk má právo na svobodný pohyb, pohyb bez bariér. Je potřeba si uvědomit, že odstraňování překážek neslouží pouze lidem s handicapem, ale prakticky to bude využívat každý v pozdějším věku. Vytváření bariér je špatně a vidíme to téměř denně, kdy se velká část starších lidí trápí v budovách bez výtahů, maminky s kočárky se v ojedinělých případech do budov ani nedostanou. Proto je třeba udělat maximum pro zpřístupnění budov i komunikací všem handicapovaným lidem.

Hlavním cílem mé bakalářské práce je zjistit, jaké možnosti přepravy jsou ve Vysokém Mýtě pro handicapované osoby z občanského sdružení Berenika. V první části se zabývám základní problematikou přepravy handicapovaných osob. V druhé části analyzuji přístupnost budov veřejné správy, obchodů, restaurací, zdravotnických zařízení a různých druhů služeb. Také popisují cestu, kterou pravidelně využívají osoby s postižením zraku a pohybovým handicapem. Ve třetí části navrhuji bezpečnější variantu této trasy z nově postaveného Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II., které je centrem města.

1 Charakteristika přepravy handicapovaných osob

Od roku 1989 došlo v České Republice k řadě pozitivních změn. Jednou z nich je určitě i větší zájem o osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Člověk si musí uvědomit, že těchto osob žije v Evropě asi 10%, v České Republice zhruba 1,2 z 10,2 miliónu. Do této skupiny nepatří pouze lidé s různým postižením, ale také velká část seniorů, těhotné ženy a osoby, které doprovázejí dítě v kočárku.

Stále více osob se snaží k handicapovaným neotáčet zády, podporují různé nadace a charity. Člověk, který se chová jinak, či jinak vypadá, nemusí být hned divný. Tento pohled se promítá i do architektury, kde jsou pro handicapované osoby stále častěji navrhovány bezbariérové budovy. I přes to, že legislativa není vždy dodržována, je to krok dopředu.

1.1 Handicapované osoby

Pod pojmem handicapovaná osoba si mnozí z nás představí člověka na invalidním vozíku, s berlí či holí. Jedná se však o velmi širokou skupinu lidí s rozdílnými problémy, potřebami a zájmy. Do této skupiny se neřadí pouze tělesně či mentálně postižení, ale také zrakově a sluchově postižení. Právní řád České Republiky nezná obecnou definici handicapovaných osob.

V roce 1980 schválila Světová zdravotnická organizace (WHO) ve své Mezinárodní klasifikaci vad, postižení a znevýhodnění následující definice:

Vada (Impairment): *Jakákoliv ztráta nebo abnormálnost psychologické, fyziologické nebo anatomické struktury nebo funkce.*

Postižení (Disability): *Jakékoliv omezení nebo ztráta (vyplývající z vady) schopnosti jednat a provádět činnosti způsobem nebo v mezích, které se pro lidskou bytost považují za normální.*

Znevýhodnění (Handicap): *Nevýhoda, vyplývající pro daného jedince z jeho vady nebo postižení, která omezuje nebo znemožňuje, aby naplnil roli, která je pro tohoto jedince (s přihlédnutím k věku, pohlaví a sociálním a kulturním činitelům) normální.¹*

¹ BUBENÍČKOVÁ, Hana . SONS [online]. 2002 [cit. 2011-04-13]. Publikace a dokumenty SONS . Dostupné z WWW: <<http://www.sons.cz/docs/e-bariery/>>.

Slovo handicap se podle slovníku Petit Robert objevuje v Anglii kolem roku 1827 („hand in cap“ – ruka v klobouku) a pochází z prostředí dostihového sportu. Původně označoval los určující lehčí, trénovanější koně, kteří ponosou těžší zátěž, aby byly podmínky pro všechny stejné a závod spravedlivý.²

Český statistický úřad definuje zdravotně postiženou osobu jako: *osobu, jejíž tělesné, smyslové a/nebo duševní schopnosti či duševní zdraví jsou odlišné od typického stavu pro odpovídající věk a lze oprávněně předpokládat, že tento stav potrvá déle než 1 rok. Odlišnost od typického stavu pro odpovídající věk musí být takového druhu či rozsahu, že obvykle způsobuje omezení nebo faktické znemožnění společenského uplatnění dané osoby.³*

1.2 Bariéry

Za bariéru je nutno považovat jakoukoliv překážku nebo okolnost, která člověka omezuje nebo zcela vylučuje. Bariéry se dají rozdělit na dva druhy, fyzické bariéry a psychické. Fyzické bariéry jsou reálné omezení, které komplikují nebo zcela znemožňují pohyb postiženým osobám. Psychické bariéry jsou o trochu komplikovanější, protože mohou být nejen v postižených lidech, ale i v lidech „zdravých“. Zdravý člověk se často postiženým osobám vyhýbá, protože neví, jak s těmito osobami komunikovat, či jak se k nim má chovat. Společnost nechápe, že i postižený člověk chce žít běžným životem. Přístup velké části lidí k postiženým osobám je velmi odměřený a negativní. Postižená osoba se poté cítí být vyřazena ze společnosti. Pokud dojde v průběhu života k velké změně, či změně v životním stylu, např. těžkou nemocí nebo úrazem, člověk si mnohem více uvědomuje problém fyzických i psychických bariér než lidé, které se s různými postiženími už narodili. Problém se zvyšuje s věkem. Starší lidé již většinou nemají dostatek fyzické kondice na běžné denní úkoly. [2]

² VÁGNEROVÁ, M.; HADJ-MOUSSOVÁ, Z.; ŠTĚCH, S. Psychologie handicapu. Praha : Karolinum, 2000. ISBN 80-7184-929-4. str. 33.

³ Český statistický úřad [online]. 30.5. 2008 [cit. 2011-04-14]. Výsledky výběrového šetření zdravotně postižených osob za rok 2007. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/410026828F/\\$File/330908j2.pdf](http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/410026828F/$File/330908j2.pdf)>. str.5,6

Rozdělení:

fyzické – reálná překážka bránící osobě s handicapem v pohybu po objektu, ve městě, v dopravních prostředcích

psychické – neschopnost či neochota přijmout osobu s postižením jako osobu plnohodnotnou⁴

Obrázek č. 1: Fyzická bariéra



ZDROJ: autor

1.3 Legislativa

První náznaky vytvoření bezbariérového prostředí v naší republice spadají do počátku 70. let, 20. století. Z pohledu legislativy to vše začalo v roce 1985, kdy začala platit první vyhláška č. 53/1985 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu, která se zejména zaměřovala, jak už je z názvu patrné, na pohybově postižené osoby. Tato vyhláška měla pouze doporučující charakter a bylo pouze na projektantech, jestli opatření přístupnosti do projektů zahrnou.

Velice důležitým datem je rok 1989, kdy se začaly formovat různé skupiny, např. Sbor zástupců organizací zdravotně postižených, Vládní výbor pro zdravotně postižené občany, Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených (SŽPZdP), které osobám s omezenou schopností pohybu a orientace pomáhaly a snažily se o vybudování bezbariérového prostředí. V tomto období do roku 1999 vzniklo i mnoho vyhlášek, které teprve až v roce 2001 upřesnila a zakotvila vyhláška č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Ani tato vyhláška se neobešla bez problémů. Po osmi letech, kdy již vyhláška č. 369/2001 Sb., byla

⁴ FILIPOVÁ, Daniela. Život bez bariér : Projekty a rekonstrukce. Praha : Grada Publishing, 1998. ISBN 80-7169-233-6.str. 97

nedostačující a bylo potřeba mnoho věcí více specifikovat či nahradit, proběhla její novelizace v listopadu 2009, vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V současné legislativě bylo dosaženo mnoho změn, které vedou ke zlepšení v bezbariérové architektuře. Nedá se říci, že by v tomto legislativa byla dokonalá, ale zlepšuje se a s tím i celkový pohled na přístupnost.[4]

1.4 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

V zákoně č. 398/2009 sb. jsou tyto osoby definovány jako:

- osoby pohybově postižené – osoby na vozíku, osoby používající při pohybu kompenzační pomůcky, např. hole, chodítka,
- osoby zrakově postižené – nevidomé, slabozraké, ale i další typy osob s postižením zraku,
- osoby sluchově postižené – neslyšící, nedoslýchavé nebo ohluchlé osoby,
- osoby pokročilého věku – mohou se vyskytnout poruchy sluchu, zraku, pohybového aparátu nebo jejich kombinace,
- osoby mentálně postižené,
- doprovod dětí (do tří let věku) nebo kočárku,
- těhotné ženy.[6]

Mezi osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se také řadí osoby s dočasným omezením pohybu, např. po dobu léčby úrazu, cestující s jízdním kolem nebo osoby s objemnými zavazadly. Tyto osoby určitě ocení možnost využití výtahu při přesunu mezi ostrovními nástupišti, šikmou bezbariérovou rampu místo schodů, automatické otevírání dveří do odbavovacích hal nebo nízkopodlažní vozidla.

Český statistický úřad zveřejnil v roce 2007 zprávu, podle které žilo v České Republice zhruba 1 015 548 zdravotně postižených lidí, z toho:

- *550 407 tělesně postižených,*
- *87 439 zrakově postižených,*
- *106 699 mentálně postižených,*
- *128 065 duševně nemocných,*

- 74 700 sluchově postižených.⁵

Pro převážnou část z těchto skupin je největším problémem překonávání výškových rozdílů, např. schodů a obrubníků. Další bariérou může být nedostatečná šířka komunikace, nevhodně řešené umístění veřejného osvětlení, které znemožní průjezd vozíku nebo kočárku, příliš strmý sklon rampy nebo nevhodný povrch.

1.4.1 Vozíky pro přepravu handicapovaných osob

Invalidní vozík usnadňuje pohyb mnoha lidem, kteří následkem úrazu, nemoci, či velmi omezené pohyblivosti nemohou chodit. Těmto lidem se pak alespoň částečně pohyblivost vrátí díky invalidnímu vozíku. Používání vozíku na veřejnosti se v dnešní době stalo již normální záležitostí. Vozík je motivací a prostředkem handicapovaného člověka k tomu, aby se plnohodnotně vrátil zpět do společnosti.

Rozdělení vozíků:

- mechanické – vozíky určené k tlačení jinou osobou
 - vozíky s možností pohybu ruční silou uživatele
- elektrické – vozíky s vlastním pohonem

Obrázek č. 2: Mechanický a elektrický invalidní vozík



ZDROJ: [9]

⁵ Český statistický úřad [online]. 2006 [cit. 2011-04-14]. Výběrové šetření zdravotně postižených VŠPO 07. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/4100269DD7/\\$File/330908j3.pdf](http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/4100269DD7/$File/330908j3.pdf)>. str.16

Každý vozík má své výhody a nevýhody, hlavním parametrem pro výběr je vhodnost (zdravotní stav) pro uživatele a v neposlední řadě i cena. Převážování na vozíku není možné, není-li k tomu přizpůsobena infrastruktura. Základním východiskem jsou rovné, kvalitní chodníky s bezbariérovými nájezdy. Nesmí se zapomínat na zvedací plošiny, rampy a výtahy ve veřejných budovách (úřady, pošty), ale i v kinech, obchodech či na pracovištích.

1.4.2 Osoby se zrakovým postižením

Zrak je pro člověka nejdůležitější smysl, poněvadž z něho bere asi 80% všech informací o okolním světě. Světová zdravotnická organizace nevidomých uvádí, že na světě žije 150 mil. osob s těžkým zrakovým postižením, z toho nevidomých je zhruba 38 mil. Každý rok se toto číslo zvyšuje, prodlužováním délky života. V Evropě má některé zrakové postižení zhruba každý 60tý člověk. V České Republice je těchto osob mezi 150 – 200 tisíci.

Osoby se zrakovým postižením jsou lidé, u nichž poškození zraku nějak ovlivňuje činnost v běžném životě a u nichž běžná optická korekce nepostačuje (osoby, které nosí dioptrické brýle, se do těžce zrakově postižených neřadí).

Zrakové postižení se může rozdělit na:

- zrakovou vadu lehčího stupně,
 - „normálního vidění“ se dosáhne nošením dioptrických brýlí,
- těžké zrakové postižení,
 - dioptrické brýle nepostačují k „normálnímu vidění“,
- nevidomí,
 - tito lidé mají poruchu zrakového orgánu v takovém rozsahu, že nemají zrak,
 - člověk s tímto postižením nemá zachovaný světlocit, nerozlišuje světlo a tmou, nevnímá žádné barvy a nemá centrální vidění,
 - nevidomý má tímto ztížený pohyb a prostorovou orientaci,
- slabozrací,
 - slabozrakost je pokles zrakové ostrosti na lepším oku, vidí tímto asi z poloviny nebo dvacetiny tak ostře jako zdravý člověk a k tomu mají obvykle zúžené zorné pole pod 10 stupňů na obou očích,
 - tito lidé mají zkreslené představy o okolním světě.

Klasifikace zrakového postižení se podle WHO rozděluje do pěti kategorií:

1) *Střední slabozrakost*

2) *Silná slabozrakost*

3) *Těžce slabý zrak*

4) *Praktická nevidomost*

5) *Úplná nevidomost*⁶

První čtyři kategorie se rozdělují podle zrakové ostrosti s nejlepší možnou korekcí. Osoby s těžkým zrakovým postižením získávají informace např. nášlapem, slepeckou holí, Braillovým písmem, reliéfní číslicí a různými akustickými vjemy.

Základní pojmy v problematice osob se zrakovým postižením

Bílá hůl – plní čtyři základní funkce – signalizační (bílá barva na holi upozorňuje kolemjdoucí a řidiče na osobu těžce zrakově postiženou, na kterou je nutné brát ohled), ochrannou (hůl upozorňuje v předstihu na překážku, tím chrání před případným střetem), orientační (hůl vyhledává hmatové body a znaky v chodníku, které napomáhají k prostorové orientaci) a funkci opěrnou (hůl slouží také jako prostředek opory).

Orientační bod – trvalé místo, které je vnímatelné především hmatem, popřípadě sluchem a výrazně se odlišuje od okolního prostředí. Ujišťuje zrakově postiženého o jeho poloze.

Orientační znak – doplňující informace k ucelení představy, kde se zrakově postižený člověk právě nalézá. Může to být informace hmatová, sluchová či čichová.

Vodící linie – slouží k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do prostoru vodící linie se neumísťují žádné předměty. Vodící linie dělíme na přirozené a umělé.

- **Přirozená vodící linie** – vzniká přirozenou stavební činností. Nejčastěji tvoří přirozenou vodící linii stěna domu, obrubník trávníku (musí být vyšší než 60 mm), podezdívka plotu, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné prvky šířky nejméně

⁶ SONS [online]. 2002 [cit. 2011-04-14]. Klasifikace zrakového postižení podle WHO. Dostupné z WWW: <<http://www.sons.cz/klasifikace.php>>.

400 mm a výšky nejméně 300 mm. Přerušit přirozenou vodící linii lze maximálně na vzdálenost 8 000 mm, mezi jednotlivými přirozenými liniemi.

- **Umělá vodící linie** – pokud je přerušení přirozené vodící linie delší než 8 000 mm, doplňuje se umělou vodící linií. Najdeme ji např. při pohybu po nástupišti metra. Tvoří jí podélné drážky.

Signální pás – je to zvláštní forma umělé vodící linie, která označuje místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, např. k přechodu pro chodce nebo k železničnímu přejezdu. Zároveň určuje i směr přecházení. Signální pás musí mít šířku 800 až 1 000 mm, délka směrového vedení minimálně 1 500 mm, u dokončených staveb je možné tuto hodnotu snížit až na 1 000 mm. Musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí. V místě, kde se spojují dva signální pásy, musí být pásy přerušeny o délce jejich šířky.

Varovný pás – pro osoby zrakově postižené trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Je to rozhraní mezi chodníkem a vozovkou, určuje hranici vstupu na přechod či železniční přejezd. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu povrchu odlišující se od okolí. Musí být vnímatelný nášlapem, ale i bílou holí.

Obrázek č. 3: Správné řešení přechodu pro chodce ve Vysokém Mýtě



ZDROJ: autor

Signální pás je veden ve směru přecházení, změna směru signálního pásu je provedena v pravém úhlu. Varovný pás je veden po celé šířce přechodu. Signální pás je ukončen u přirozené vodící linie, kterou je zde vyvýšený obrubník směrem k vegetaci. Hmatový kontrast mezi šedou zámkovou dlažbou typu „íčko“ a červenou dlažbou opatřenou výstupky pro orientaci nevidomých a slabozrakých je optimální.

Vodící pás přechodu – zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží osobám se zrakovým postižením při přecházení. Musí mít šířku 550 mm a je složena z 2×3 , nebo 2×2 pásků. Vytváří se, pokud je trasa přecházení delší než 8 000 mm, vedená v šikmém směru, nebo v oblouku o poloměru menším než 12 000 mm.

Hmatný pás – forma varovného pásu ohraničující místo, kde je rozhraní mezi cyklistickou stezkou (může to být i pás pro in-line brusle) a vymezeným prostorem pro chodce. Musí mít šířku 300 až 400 mm a jeho povrch musí mít, jako varovný pás nezaměnitelnou strukturu povrchu odlišující se od okolí. Musí být vnímatelný nášlapem, ale i bílou holí.

Akustický prvek – akustická signalizace pro chodce se znamením „stůj“, se znamením „volno“, ale také orientační majáček s hlasovou frází.

Dálkové ovládání akustických a dalších zařízení – vysílač funguje na principu radiových vln. Zpravidla má šest tlačítek, přičemž každé tlačítko aktivuje jiný prvek, např. pětka spustí klapání semaforu na přechodu, jednička spustí informační tabuli, která ohlásí čtyři nejbližší odjezdy. Dálkové ovládání může být součástí i slepecké hole.[6]

Obrázek č. 4: Povelový vysílač pro nevidomé



ZDROJ: [11]

1.5 Technické požadavky na bezbariérové prostředí

Abychom mohli označovat veřejný prostor či komunikaci za bezbariérové, musejí splňovat určitá kritéria. V listopadu roku 2009 vyšla nová vyhláška č. 398/2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která nahradila do té doby platné vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a vyhlášku č. 492/2006.

Vyhláška č. 398/2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Tato 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.⁷

1.5.1 Komunikace pro chodce a vyhrazená stání

Chodníky, stezky, pruhy, obytné a pěší zóny, pásy, náměstí a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci.

Základní požadavky

Nejčastějším problémem je nedodržování výškových rozdílů pochozích ploch (nesmí být vyšší než 20 mm). Pokud je rozdíl vyšší, musí být řešen šikmými rampami, výtahy nebo v odůvodněných případech zvedacími plošinami. Veškeré překážky⁸ na komunikaci pro chodce musejí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie s šířkou nejméně 1 500 mm. V odůvodněných případech je možné průchozí prostor zúžit až na 900 mm. Nad komunikacemi mohou být ve výšce 250 až 2 200 mm nad povrchem umístěny jenom pevné části stavby, které vystupují z obrysu stěn nejvíce 100 mm (technická a jiná zařízení). [6]

⁷ Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj. [cit. 2011-04-14]. Dostupná na: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=e2ee431a-846a-4847-853b-70918ff0e2ad>>.

⁸ Např. telefonní automaty, lavičky, pultový prodej, reklamní zařízení či stromy.

Komunikace pro chodce mohou mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0%), u mostních objektů nejvýše v poměru 1:40 (2,5%). Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0%) a delší než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1 500 mm. Jejich sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2,0%).⁹

Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad pojezdným pásem nebo s příčným sklonem menším než 1:2,5 (40%) musí být opatřen varovným pásem. Na rozhraní mezi pásem pro chodce a pásem pro cyklisty nebo in-line brusle s výškovým rozdílem menším než 80 mm musí být zřízen hmatný pás, který je součástí bezpečnostního odstupu. Na začátku a na konci obytné a pěší zóny se staví signální a varovný pás. Vstup ze zóny na vozovku označuje varovný pás, vstup ze zóny na chodník se značí signálním pásem. [6]

Vyhrazená stání pro vozidla přepravující těžce pohybově postižené osoby a vyhrazená místa pro osoby doprovázející dítě v kočárku musí mít šířku nejméně 3 500 mm, která zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1 200 mm. Dvě místa, která spolu sousedí, mohou využívat jednu manipulační plochu. U podélného stání při chodníku pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené musí být délka stání nejméně 7 000 mm. U vyhrazených stání musí být zajištěn bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce a tato stání musí být umístěna nejbližší vůči vchodu a východu z příslušné stavby nebo výtahu. Vyhrazená stání smí mít podélný sklon nejvýše 1:50 (2%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:40 (2,5%). [6]

1.5.2 Přechody pro chodce

K přechodům pro chodce se budují signální a varovné pásy, popř. vodící pásy. Směrové vedení signálního pásu musí být umístěno v prodloužené ose přechodu nebo alespoň rovnoběžně s ním.

Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací

- navrhují se nejvýše přes dva protisměrné jízdní pruhy,
- přes dva souběžné jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden odbočuje vpravo nebo vlevo,

⁹ Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj. [cit. 2011-04-14]. Dostupná na: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=e2ee431a-846a-4847-853b-70918ff0e2ad>>.

- max. délka neděleného přechodu mezi jeho obrubami v ose přecházení 6 500 mm,
- u dokončené stavby se stávajícím přechodem musí být délka max. 7 000 mm.[6]

Přechody pro chodce řízené světelnou signalizací

- navrhují se vždy přes dva nebo více jízdnic pruhů,
- max. délka neděleného přechodu mezi jeho obrubami v ose přecházení 9 500 mm,
- u dokončené stavby v zastavěném území se max. délka může zvýšit až na 12 000 mm.[6]

Tlačítko pro ovládání signalizace chodci se umísťuje do výšky nejvýše 1 200 mm od úrovně komunikace pro chodce. Přechody pro chodce, které mají světelnou signalizaci, musejí mít také akustickou signalizaci. Sloupek pro tlačítko signalizace se umísťuje nejdále 750 mm od bezpečnostního odstupu a většinou do osy signálního pásu. [6]

Obrázek č. 5: Tlačítko pro chodce



ZDROJ: autor

1.5.3 Nástupiště veřejné dopravy

Nástupiště veřejné dopravy musí splňovat bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Autobusové nástupiště musí mít výšku 200 mm. Vybavuje se vodící linií a signálním pásem. Signální pás označuje odbočení z vodící linie přímo k nástupu do prvních dveří autobusu. Vlakové nástupiště musí mít takovou výšku, aby umožňovalo bezbariérový přístup do dopravních prostředků. Zpevněné plochy přilehlé ke kolejišti a určené pro veřejnost musí být vybaveny varovným a signálním pásem.

1.5.4 Parkoviště

Na všech parkovištích, hromadných garážích, vnitřních a vnějších odstavných plochách, které jsou vyznačeny značkou, musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Tabulka č. 1: Počet vyhrazených míst pro postižené

Počet stání	Vyhrazených míst
2 až 20 stání	1
21 až 40 stání	2
41 až 60 stání	3
61 až 80 stání	4
81 až 100 stání	5
101 až 150 stání	6
151 až 200 stání	7
201 až 300 stání	8
301 až 400 stání	9
401 až 500 stání	10
501 a více stání	2% vyhrazených míst

ZDROJ: [6]

1.5.5 Požadavky na stavby občanského vybavení

Podle nové vyhlášky č.398/2009 Sb. řadíme do staveb občanského vybavení:

- stavby pro veřejnou správu, soudy, státní zastupitelství, policii,
- stavby pro sdělovací prostředky,
- stavby pro ochranu obyvatelstva,
- stavby pro obchod a služby,
- stavby pro sport,
- školy, předškolní a školní zařízení,
- stavby pro kulturu a duchovní osvětu,

- stavby pro zdravotnictví a sociální služby,
- budovy pro veřejnou dopravu,
- stavby ubytovacího zařízení pro cestovní ruch s celoročním i sezónním provozem pro více než 20 osob.

Každý vstup do budovy musí být snadno rozeznatelný vůči okolí. Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech minimálně 1 500 mm × 1 500 mm. Šířka při otevírání dveří ven musí být nejméně 1 500 mm a délka ve směru přístupu nejméně 2 000 mm. Sklon plochy před vstupem do budovy může být jenom v jednom směru a to v poměru 1:50 (2%). Vstup do objektu musí mít šířku nejméně 1 250 mm. Zámek dveří musí být umístěn nejvýše 1 000 mm od podlahy. Horní hrana zvonku musí být nejvýše 1 200 mm od úrovně podlahy. [6]

Přístup do všech veřejných budov musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů, v úrovni komunikace pro chodce. Pokud tomu brání závažné technické důvody, lze výškové rozdíly kompenzovat bezbariérovou rampou, nebo u dokončených staveb zvedací plošinou.

- Bezbariérová rampa – musí být široká nejméně 1 500 mm,
 - podélný sklon nejvýše v poměru 1:16 (6,25%),
 - příčný sklon nejvýše 1:100 (1%),
 - rampa delší než 9 000 mm musí být přerušena podestou o délce nejméně 1 500 mm,
 - podesta může mít sklon pouze v jednom směru 1:50 (2%)
 - po obou stranách nesmí chybět madla ve výši 900 mm.
 - pokud není rampa u změn dokončených staveb delší než 3 000 mm, smí mít podélný sklon v poměru max. 1:8 (12,5%)
- Zvedací plošina – volná plocha před vstupem 1 500 mm × 1 500 mm,
 - v odůvodněných případech šířka 1200 mm, hloubka 1500 mm,
 - nosnost svislé plošiny nejméně 250 kg, šikmé 150 kg.

Stavby s nejméně dvěma podlažími, které nejsou vybaveny výtahem či bezbariérovou rampou a nelze tam výtah ani bezbariérovou rampu z technických důvodů zřídit, musí být bezbariérové alespoň vstupní podlaží.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Nejčastějším problémem je nedodržování výškových rozdílů pochozích ploch (nesmí být vyšší než 20 mm). Pokud je rozdíl vyšší, musí být řešen výtahy, bezbariérovými rampami nebo v odůvodněných případech zvedacími plošinami. Povrch pochozích ploch musí být pevný, rovný a upravený proti skluzu.

Minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku do různých směrů v rámci úhlu, který je větší než 180°, je kruh o průměru 1 500 mm a nejmenší prostor pro otáčení vozíku o 90° až 180° je obdélník o rozměrech 1 200 mm × 1 500 mm.¹⁰

1.6 Symboly

Obrázek č. 6: Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku



ZDROJ: [6]

Symbolem je čtverec modré barvy, na kterém je nakreslena bílou barvou postava sedící na vozíku pro invalidy. Nejmenší rozměry jsou 100 mm × 100 mm.

Obrázek č. 7: Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby se zrakovým postižením



ZDROJ: [6]

¹⁰ Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj. [cit. 2011-04-14]. Dostupná na: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=e2ee431a-846a-4847-853b-70918ff0e2ad>>.

Symbolem je čtverec modré barvy, na kterém je nakreslena bílou barvou jdoucí postava. Nejmenší rozměry jsou 100 mm × 100 mm.

Obrázek č. 8: Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby doprovázející dítě v kočárku



ZDROJ: [6]

Symbolem je čtverec modré barvy, na kterém je nakreslen bílou barvou kočárek. Nejmenší rozměry jsou 100 mm × 100 mm.

Obrázek č. 9: Vyhrazené stání



ZDROJ: [13]

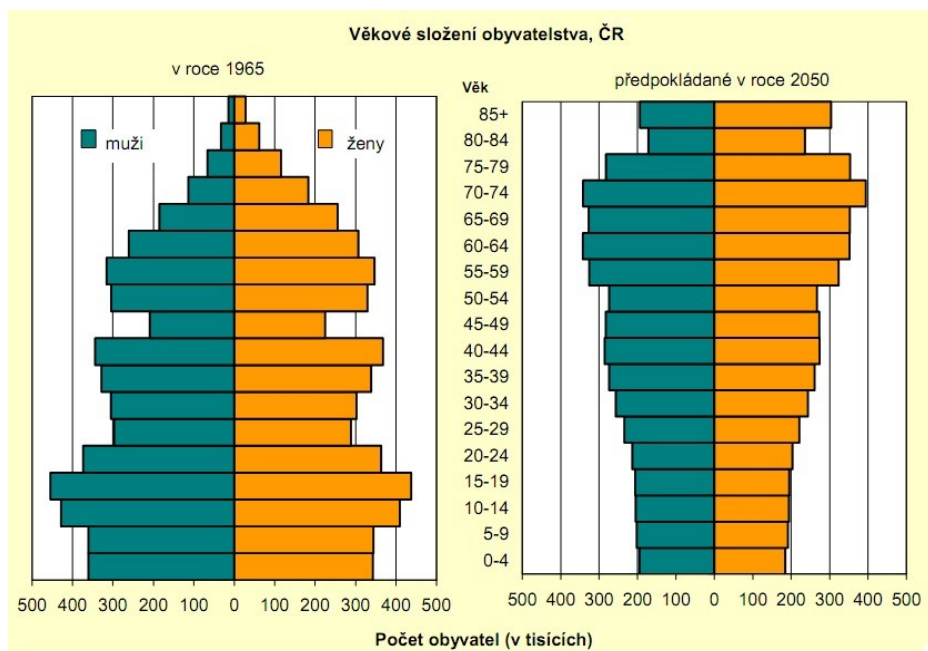
Symbolem je obdélník modré barvy, který má podél kraje bílý pás. Rohy jsou zaoblené. Pravidelně se používá rozměr 500 mm × 700 mm. Setkáme se ovšem i s většími rozměry, např. 1 000 mm × 1 400 mm. Na značce vyhrazené stání se vyznačují údaje o tom, pro koho je parkoviště zřízeno, např. název organizace, určitý symbol, státní poznávací značka. Pro platnost svíslé značky musí být zřízena také značka vodorovná, platí to i naopak, v tomto případě je vodorovnou značkou symbol osoby na vozíku pro invalidy.

1.7 Stárnutí obyvatelstva

Stárnutí obyvatelstva probíhá u naprosté většiny zemí světa, díky prodlužování lidského života a snížení porodnosti. V České Republice má stárnutí obyvatel doposud klidný průběh, snižuje se podíl dětí v populaci, zatímco počet lidí v postproduktivním věku se nepatrně zvyšuje. V nejbližších letech lze očekávat výrazné stárnutí naší populace. V současnosti tvoří lidé starší 65 let necelých 15 procent, za 52 let to bude již více než třetina. V tomto důsledku přijde Česko do roku 2060 o téměř milion obyvatel ze současných 10,5 miliónu na zhruba 9,5 mil. Česko není jediným státem v Evropské unii, které bude stárnutí populace trápit. Počet obyvatel na Slovensku má do roku 2060 klesnout z nynějších 5,4 milionu na 4,5 milionu, čili o 18 procent. Proto je důležité se na všechny budoucí změny předem připravit a vytvořit takové bezbariérové prostředí, které každý člověk jistě ve stáří ocení. [ČSÚ]

Vysoké Mýto vybuďovalo v roce 2010, hned vedle Vysokomýtské nemocnice v Žižkově ulici domov pro seniory. Celý komplex staveb ještě doplnila budova Centra sociálních služeb, kde sídlí občanské sdružení Berenika, které se zabývá osobami s handicapem.

Obrázek č. 10: Věkové složení obyvatelstva ČR



ZDROJ: ČSÚ

2 Analýza současného stavu přepravy handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě

Uprostřed Pardubického kraje v okrese Ústí nad Orlicí leží město Vysoké Mýto. Bylo založeno roku 1262 Přemyslem Otakarem II., jako jedno z obchodních středisek na hlavní spojnici Čech s Moravou. Do současnosti se dochoval pravidelný půdorys města s centrálním náměstím, které je největší čtvercové¹¹ v České Republice. Ve Vysokém Mýtě se také nachází autobusový výrobce Iveco Czech Republic (dříve Karosa). Městem prochází místní železniční trať z Chocně do Litomyšle, která měří necelých 24 km. Ve Vysokém Mýtě jsou postaveny dvě zastávky, „Vysoké Mýto“ a „Vysoké Mýto město“. Městem vede také silnice I/35, která tvoří důležitou spojnici mezi východní částí Čech s Moravou. V blízkosti je i mezinárodní letiště a areál autodromu.

Podle Českého statistického úřadu je celkový počet obyvatel ve Vysokém Mýtě 12 634 (k 1.1 2011), z čehož je 5 950 mužů, 6 336 žen, 2 592 obyvatel do 18 let a 2 629 starších 60 let.

2.1 Analýza staveb občanského vybavení

Do staveb občanského vybavení řadíme ty objekty, které slouží k periodickému užívání obyvatel. Budovy primárně sloužící ku prospěchu společnosti. Rozsah staveb občanského vybavení závisí na velikosti města (okrsku) a počtu či složení obyvatel. Umístění budov se řeší tak, aby bylo co nejbližší požadované skupině lidí, nebo poblíž středu města. Do této skupiny řadíme stavby pro veřejnou správu, soudy, státní zastupitelství, policii, obviněné a odsouzené, stavby pro sdělovací prostředky, pro ochranu obyvatelstva, pro obchod a služby, pro sport, školy, předškolní a školní zařízení, stavby pro kulturu a duchovní osvětu, pro zdravotnictví a sociální služby, budovu pro veřejnou dopravu nebo ubytovací zařízení pro cestovní ruch s celoročním i sezónním provozem pro více než 20 osob.

2.2 Bezbariérová přístupnost do budov ve Vysokém Mýtě

Do tabulky č. 2, jsem se snažil zahrnout co nejvíce používaných veřejných budov ve Vysokém Mýtě. Počínaje městským úřadem (zahrnuje dvě budovy), nemocnicemi a konče různými restauracemi. Nejlépe, dle mého hodnocení dopadly úřady a nemocnice, naproti

¹¹ Rozměry stran: 153, 147, 134 a 127m. (2ha)

tomu velice špatně dopadla většina školských budov¹², do kterých se pohybově handicapovaná osoba na vozíku nedostane. Ani jedna základní škola ve Vysoké Mýtě nemá bezbariérový vstup, největší mateřská škola Slunečná prošla v roce 2010 rekonstrukcí vchodů a oken a místo bezbariérového vstupu se lidé dočkali 3,5¹³ centimetrového prahu ve vstupních dveřích.

Tabulka je rozdělena na pět sloupců, v prvním číslo popisné, druhém ulice, v které se daná budova nachází a třetí značí název budovy. Do čtvrtého sloupce jsem zařadil bezbariérový vstup, který je buď v úrovni komunikace, nebo v častých případech pomocí bezbariérové rampy. Poslední sloupec značí pohyb osob na vozíku po budově v prvním nebo druhém patru. Bezbariérový interiér do této tabulky zahrnut nebyl, z důvodů vysokého nároku tohoto pojmu (např. bezbariérový pohyb po budově, bezbariérové WC, pokud je potřeba tak i sprcha, správná výška tlačítek osvětlení, dveřní kliky, zámku u dveří, tlačítka zvonku, správné řešení vstupních dveří i oken v místnostech. Dovolím si tvrdit, že ve Vysokém Mýtě by tímto prošlo opravdu málo budov.

¹² Gymnázium, ZŠ Javornického, ZŠ Jiráskova, MŠ Slunečná, ISŠ technická

¹³ Měřeno autorem 7.4 2011

Tabulka č. 2: Přístupnost do budov ve Vysokém Mýtě

Čp.	Ulice	Název budovy	Bezbariérový	
			vstup	pohyb
92	B. Smetany	Městský úřad	Ano	Ano
179	Jiráskova	Městský úřad	Ano •	Ano
70	Litomyšlská	Městská knihovna	Ano •	Ano
125	A.V. Šembery	Regionální muzeum	Ne	Ne
118	Generála Závady	Školní jídelna	Ano •	Ano
176	Generála Závady	Policie ČR	Ano •	Ne
271	Žižkova	Vysokomýtská nemocnice	Ano •	Ano
116	Generála Závady	Středisko lékařů	Ano	Ano
167	Hradecká	Vysokomýtská nemocnice	Ano •	Ano
2	Javornického	ZŠ Javornického	Ne	Ne
317	Jiráskova	ZŠ Jiráskova	Ne	Ne
761	Rokycanova	Speciální ZŠ	Ano	Ne
100	Jeronýmova	Umělecká ZŠ	Ne	Ne
163	nám. Vaňorného	Gymnázium	Ne	Ne
1	Komenského	VOŠ a SŠ stavební	Ano •	Ne
220	Slunečná	MŠ Slunečná	Ne	Ne
380	Mládežnická	ISŠ technická	Ne	Ne
55	Tyršovo náměstí	Sokol	Ne	Ne
62	Husova	Orel	Ano •	Ne
117	Husova	Bazén	Ano •	Ne
211	Komenského	Nová lékárna	Ano •	Ano
17	náměstí Přemysla Otakara II.	lékárna U zlatého orla	Ne	Ano

Čp.	Ulice	Název budovy	Bezbariérový	
			vstup	pohyb
92	Komenského	lékárna U Zvonice	Ano	Ano
184	Husova	lékárna Antica	Ano •	Ano
936	Dráby	lékárna Dr. Max	Ano •	Ano
190	B. Němcové	Česká spořitelna	Ano	Ano
205	náměstí Přemysla Otakara II.	GE Money Bank	Ano	Ano
210	Kollárova	Kooperativa pojišťovna	Ano	Ano
236	Generála Závady	Vlaková stanice	Ne	Ano
-	Jiřího z Poděbrad	Autobusové nádraží	Ne	Ano
71	Litomyšlská	M-klub	Ano	Ne
281	Komenského	Šemberovo divadlo	Ne	Ne
98	náměstí Přemysla Otakara II.	Cyklo Bendl	Ano	Ano
210	náměstí Přemysla Otakara II.	Počítače Dargo	Ne	Ano
208	náměstí Přemysla Otakara II.	Ovoce zelenina	Ano	Ano
211	náměstí Přemysla Otakara II.	Elektrocentrum	Ne	Ne
121	A.V. Šembery	BarBar	Ne	Ne
26	Litomyšlská	Restaurace Tejnora	Ne	Ne
206	náměstí Přemysla Otakara II.	Restaurace u Bakaláře	Ne	Ne

ZDROJ: autor

- pro vstup byla využita rampa
- vstupní dveře řízeny fotobuňkou

Největším problémem veřejných budov je absence vstupu v úrovni komunikace pro chodce. Pokud tomu brání stavebně-technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou rampou nebo zvedací plošinou. Rampa je však pro pohyb daleko

svobodnější, než zdlouhavé čekání na přesun po zvedací plošině, která navíc potřebuje k provozu asistenta. Dalším problémem je interiér, u kterého jsou vyrovnávací stupně řešeny zpravidla schody. Absence rampy je v těchto případech zcela zřejmá. Velikou překážkou jsou také chybějící výtahy ve veřejných budovách, např. ve školách.

Ve Vysoké Mýtě chodí na základní školu dívka, která se pohybuje pomocí vozíčku pro invalidy. Škola nemá dostatečné finanční prostředky na výstavbu bezbariérového přístupu a výtahu do druhého patra, proto řeší dívka situaci následovně: přijde každý den do školy o hodinu dříve, nechá vozíček před školou, asistent (zpravidla jeden z rodičů), pomáhá dívce po dlouhých schodech do druhého patra. Dívka se opírá o zábradlí a jeden z rodičů dítě přidržuje. Takovýto problém u nás není ojedinělý. Integrace pohybově handicapovaných osob do společnosti v tomto případě není jednoduchá.

Obrázek č. 11: Městský úřad na náměstí Přemysla Otakara II.



ZDROJ: autor

Tabulka č. 3: Přístupnost městského úřadu na náměstí Přemysla Otakara II.

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Vstup je řešen bezbariérovými dveřmi na fotobuňku.	(splňuje)
Přístup do druhého podlaží je řešen výtahem s akustickou signalizací.	(splňuje)
Pohyb v interiéru pro osoby na vozíku	(splňuje)
Před úřadem je jedno stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Stání je umístěno nejbližší vchodu.	(splňuje)

ZDROJ: autor

Obrázek č. 12: Druhá budova městského úřadu v Jiráskově ulici



ZDROJ: autor

Tabulka č. 4: Přístupnost úřadu v Jiráskově ulici

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Bezbariérový vstup je zde řešen bezbariérovou rampou, po obou stranách musí být opatřena madly ve výši 900 mm.	(nesplňuje)
Podélný sklon rampy v poměru max. 1:16 (6,25%).	(splňuje)
Vstup do druhého a třetího podlaží je řešen výtahem.	(splňuje)
Stání pro postižené je umístěno nejbližše ke vchodu v počtu jednoho místa.	(splňuje)

ZDROJ: autor

Obrázek č. 13: Městská knihovna



ZDROJ: autor

Tabulka č. 5: Přístupnost Městské knihovny

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Výškový rozdíl v interiéru (3 schody) řešen nájezdovou rampou.	(splňuje)
Podélný sklon rampy v poměru max. 1:8 (12,5%).	(splňuje)
Pohyb v interiéru pro osoby na vozíku	(splňuje)

ZDROJ: autor

Obrázek č. 14: Vysokomýtská nemocnice (Hradecká ulice)



ZDROJ: autor

Tabulka č. 6: Přístupnost Vysokomýtské nemocnice na Hradecké ulici

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Zde je vstup řešen bezbariérovými dveřmi na fotobuňku.	(splňuje)
Vstup do druhého podlaží je řešen výtahem.	(splňuje)
Pohyb v interiéru pro osoby na vozíčku	(splňuje)
Stání pro postižené je umístěno daleko od vstupu do budovy, mezi nemocnicí a parkovištěm vede silnice bez přechodu pro chodce.	(nesplňuje)

ZDROJ: autor

Obrázek č. 15: Vysokomýtská nemocnice (Žižkova ulice)



ZDROJ: autor

Tabulka č. 7: Přístupnost Vysokomýtské nemocnice v Žižkově ulici

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Zde je vstup řešen bezbariérovými dveřmi na fotobuňku.	(splňuje)
Stání pro postižené se nenachází nejbližše vchodu.	(nesplňuje)
Pohyb v interiéru pro osoby na vozíku	(splňuje)

ZDROJ: autor

Obrázek č. 16: Středisko lékařů



ZDROJ: autor

Tabulka č. 8: Přístupnost Střediska lékařů

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Vstup do druhého podlaží je řešen výtahem	(splňuje)
Pohyb v interiéru pro osoby na vozíčku	(splňuje)
Mezi stáním pro postižené a střediskem lékařů vede silnice bez přechodu pro chodce.	(nesplňuje)

ZDROJ: autor

Obrázek č. 17: Vlaková stanice Vysoké Mýto - město



ZDROJ: autor

Tabulka č. 9: Přístupnost vlakové stanice Vysoké Mýto - město

Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(nesplňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(nesplňuje)
Ke vstupu vedou schody, chybí i šikmá rampa. Mezi výdejnou jízdenek a stanicí leží silnice.	(nesplňuje)

ZDROJ: autor

Ze stanice Vysoké Mýto – město jezdí denně 17 spojů směr Choceň, z toho 12 spojů motorovou jednotkou 814 RegioNova, která jsou nízkopodlažní. Vstup do vagónu je pomocí bezbariérové rampy, kterou personál vždy připraví. Ve vagóně je i bezbariérové WC. Jsou zde k dispozici dvě místa pro vozíčkáře. Ze stanice Vysoké Mýto- město do Litomyšle jezdí každý den 10 spojů, přičemž je pouze jedna souprava denně nízkopodlažní.

Obrázek č. 18: Autobusové nádraží Vysoké Mýto



ZDROJ: autor

Tabulka č. 10: Přístupnost autobusových nástupišť

Na všechny jednotlivé nástupiště chybí signální pásy.	(nesplňuje)
Na označnicku zastávky chybí informace o nástupišti v Braillově písmu.	(nesplňuje)
Nástupiště musí mít rovný, neklouzavý a zpevněný povrch.	(splňuje)
Šířka nástupiště minimálně 2 metry	(splňuje)
Výška nástupní hrany min. 160 mm nad úrovní vozovky	(nesplňuje)
Chybí bezbariérový vstup na ostrůvek s nástupišti	(nesplňuje)
Před vstupem do čekárny plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do čekárny nejméně 1 250 mm.	(splňuje)

ZDROJ: autor

Vysoké Mýto leží na trase hlavních autobusových linek spojujících Prahu a hlavní východočeská města s moravskými regiony. Vysoké Mýto je na tom z pohledu spoju autobusové dopravy do okolních vesnic a měst dobře. Špatné je to ovšem s přístupností na jednotlivé nástupiště pro pohybově a zrakově handicapované. U všech nástupišť chybí signální pásy, které navedou osobu s postižením zraku ke vstupu autobusu. Chybí i informace v Braillově písmu na jednotlivých označnicích zastávky, díky kterému se nevidomá osoba zorientuje (štítek se instaluje na bok označnicku a označuje číslo nástupiště a cílovou stanici). Vysoké Mýto má osm nástupišť a ani jedno nevyhovuje požadavkům nové vyhlášky.

Obrázek č. 19: Vstup do krytého plaveckého bazénu



ZDROJ: autor

Tabulka č. 11: Přístupnost Bazénu

Hlavní vchod je tvořen osmi schody bez rampy nebo zvedací plošiny. Pro vstup pohybově handicapovaných se zde využívá boční vchod přes rychlé občerstvení. Bezbariérová rampa musí být opatřena madly po obou stranách ve výši 900 mm. Madla musí být po celé délce rampy.	(nesplňuje)
Před vstupem do budovy musí být plocha o rozměrech 1 500 × 1 500 mm.	(splňuje)
Šířka vstupu do objektu nejméně 1 250 mm.	(splňuje)
Pohyb v interiéru pro osoby na vozíku	(nesplňuje)
Podélný sklon rampy v poměru max. 1:16 (6,25%).	(splňuje)
Sklon plochy před vstupem do objektu v poměru max. 1:50 (2%).	(nesplňuje)
Na parkovišti jsou dvě stání pro postižené, které nejsou označeny značkou.	(nesplňuje)
Bazén není vybaven bazénovým zvedákem ani madly, pouze schody, chybí i zvýšený okraj.	(nesplňuje)

ZDROJ: autor

2.3 Analýza používané cesty osob s handicapem z Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II.

Ve Vysoké Mýtě je v současnosti takové množství bariér, že by mi rozsah této práce nestačil. Proto jsem se rozhodl popsat dvě cesty, na kterých popíšu hlavní nedostatky a naznačím řešení. První cestu, kterou budu popisovat, využívá občanské sdružení Berenika pravidelně při cestě na oběd. Zaměřím se na vozíčkáře bez doprovodu a na osoby nevidomé či slabozraké. Za výchozí místo jsem si vybral nově postavené Centrum sociálních služeb, kde sídlí právě občanské sdružení Berenika, které pomáhá lidem s těžkým zdravotním postižením. V této lokalitě je zvýšená četnost osob na vozíku i nevidomých či slabozrakých. Jako konečný bod jsem si zvolil náměstí Přemysla Otakara II., které zastupuje centrum města, a lidé s handicapem tam pravidelně chodí.

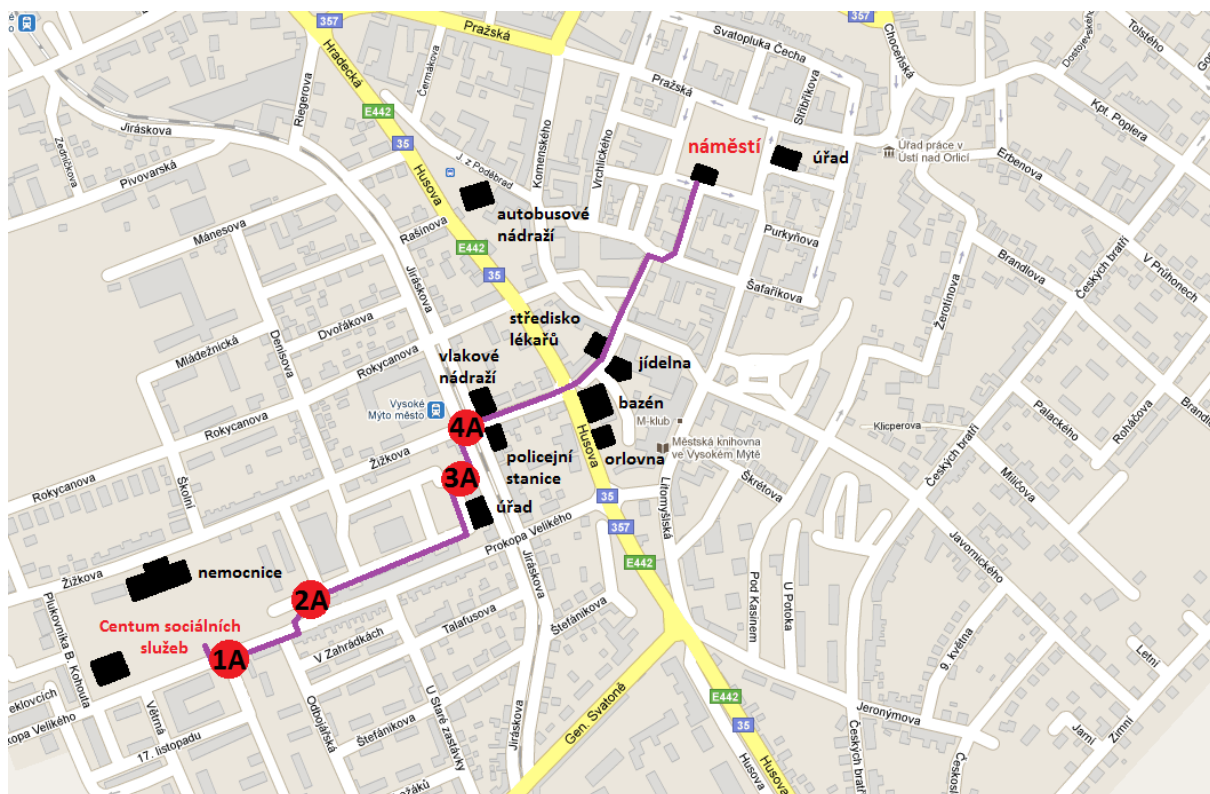
2.3.1 Občanské sdružení Berenika

Občanské sdružení Berenika poskytuje mladým lidem s mentálním a tělesným postižením sociální služby – denní stacionář, který provozuje od roku 2006, služby chráněného bydlení a odlehčovací služby. Všechny tyto služby byly zřízeny z důvodu pomoci handicapovaným lidem a jejich rodinám. Služby chráněného bydlení umožňuje žít postiženým lidem běžným způsobem s podporou zaměstnanců Bereniky, kteří s nimi pracují a rozvíjejí jejich samostatnost a soběstačnost. Další službou je odlehčovací služba, která je určena ve větší míře pro osoby, které se o postižené starají. Do odlehčovacích služeb se řadí muzikoterapie, výtvarný kroužek, jóga a různé pohybové hry.

2.3.2 Domov pro seniory

Domov pro seniory se nachází vedle Vysokomýtské nemocnice, s kterou je spojený krytým koridorem. Další stavbou v okolí je nově vybudované Centrum sociálních služeb. Celý komplex doplňuje městský park s dětským hřištěm. Kapacita domova pro seniory je 100 lůžek, z čehož je 48 jednolůžkových a 26 dvoulůžkových. Stavba poskytuje v jednotlivých místnostech dostatek prostoru, navíc každý pokoj má přístup buď na terasu, nebo balkon. Velkokapacitní kuchyně dokáže zajistit 800 jídel denně.

Obrázek č. 20: Mapa používané cesty



ZDROJ: [12] (upravil autor)

Cesta je vyznačena fialovou barvou, přičemž červené „kolečko“ s černým číslem značí určité místo, které je zajímavé a budu jej jednotlivě popisovat níže. Černé lichoběžníky označují veřejné budovy, které ve větší míře využívají osoby s handicapem, proto i při volbě cesty musím dbát na dostupnost k těmto budovám. Počáteční místo je Centrum sociálních služeb, kde sídlí občanské sdružení Berenika, konečný bod je na náměstí Přemysla Otakara II., které jsme vybrali jako cílové místo s ředitelkou občanského sdružení Berenika. Cesta, kterou používají každý den pohybově a zrakově handicapovaní lidé z Bereniky, je velice nebezpečná. Trasa vede z větší části po silnici, kde není vybudovaná žádná komunikace pro chodce. Na přechodech pro chodce chybějí bezpečnostní prvky, jako jsou varovné a signální pásy. Problémy jsou i s vodícími liniemi podél domů a na parkovišti, přes které vede cesta. Z výchozího bodu do bodu konečného je to sice nejrychlejší cesta, běžnou chůzí rychlostí kolem 5 km/h, mi trasa trvala 15 minut a 12 sekund, ale zvýšené riziko nehody za to nestojí.

Obrázek č. 21: Přechod pro chodce v Lidické ulici



ZDROJ: autor

Pro nevidomé osoby se takovýto „přechod pro chodce“ stává velkým problémem z důvodů chybějícího vodícího pásu přechodu, který by nevidomého navedl správným směrem přes komunikaci. Chybí zde také prodloužení signálního pásu kolmo k přirozené vodící linii, kterou by zde zastával nejpravděpodobněji dům. Pro pohybově handicapované určitě není ani příjemný kanál, který se tyčí na levé straně přechodu. Naopak dobré je snížení obrubníku na obou stranách. Na druhé straně přechodu chybí varovný i signální pás. Tento „přechod“ zbytečně ztěžuje život nevidomým i pohybově handicapovaným lidem. Přitom menší rekonstrukce zde proběhla již, když platila nová vyhláška 398 z roku 2009.

Obrázek č. 22: Překážka u stěny domu



ZDROJ: autor

Jelikož se nevidomý člověk pohybuje podél přirozených a umělých vodících linií¹⁴, každá překážka, která se náhle objeví, ztěžuje nevidomému pohyb. Většina osob s těžkým zrakovým postižením vědí kam jít, znají svoji cestu, ale pokud tudy jdou poprvé a bez doprovodu, určitě je suť pod domem nepotěší. Když se k tomu přidá ještě automobil, který může jet z obou stran, je toto místo velice nebezpečné a může dojít velmi rychle k nehodě.

Obrázek č. 23: Komunikace pro chodce před Albertem



ZDROJ: autor

Tento úsek cesty sousedí s parkovištěm, které patří k supermarketu Albert. Chodník je vydlážděn zámkovou dlažbou typu „íčko“, na kterém chybí díky výjezdu od zásobování varovné pásy na obou dvou stranách (zámková dlažba jiné barvy než chodník s vroubky, zpravidla červené barvy). Přirozenou vodící linií zde představuje obrubník, díky kterému se nevidomý snadněji pohybuje. Parkoviště bylo dříve nalajnováno i přes chodník a některé čáry zde zůstaly zachovány. Mnoho řidičů si toto plete a najíždějí až k obrubníku. Díky zablokovanému chodníku znepříjemňují pohyb osobám s pohybovým i zrakovým handicapem. I přes to, že po parkovišti jezdí osobní vozidla pomaleji (20km/h), dostávají se handicapovaní lidé zbytečně do nebezpečí.

¹⁴ V tomto případě podél přirozené vodící linie, kterou zde zastává dům.

Obrázek č. 24: Křižovatka k vlakové zastávce



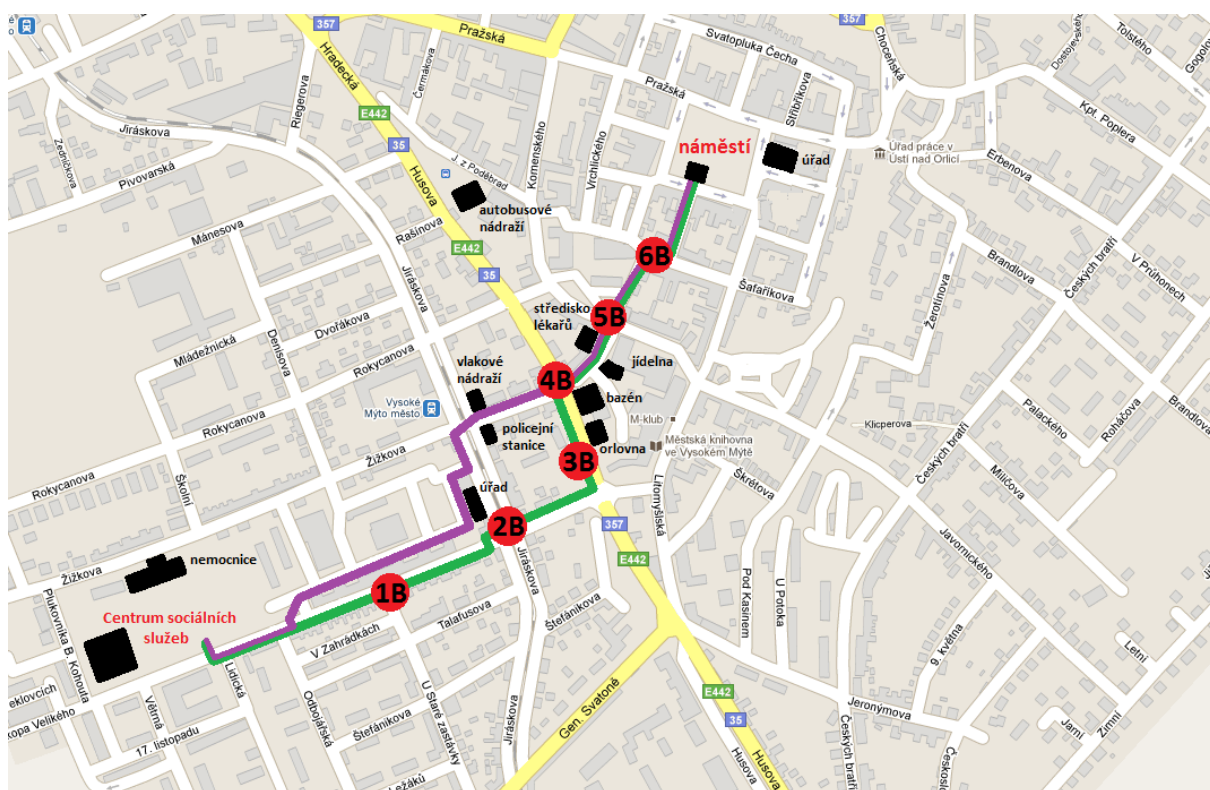
ZDROJ: autor

Tento úsek před policejní stanicí je lidmi ve Vysokém Mýtě velmi využíván, i přes to, že zde chybí přechod pro chodce. Cesta tu vede z chodníku (chybí zde přirozená či umělá vodící linie) skrz křižovatku a železniční trať na chodník se sníženým obrubníkem. Na obou dvou komunikacích pro chodce jsou varovné pásy, chybí pásy signální, které navádějí dotyčného na varovný pás. Trasa na protější chodník přes trať je dlouhá kolem 30 metrů.

2.4 Analýza navržené trasy pro osoby s handicapem z Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II.

Druhou cestu, kterou popíšu, jsme vybrali s ředitelkou občanského sdružení Berenika. Výchozí i konečný bod zůstává stejný, jako v předchozí trase, ale vede jinudy a je bezpečnější. Cestu protíná několik přechodů a komunikací pro chodce, na některých místech na zvolené trase upozorňuji na správně, či naopak špatně řešenou infrastrukturu. Tato cesta mi trvala běžnou chůzí¹⁵ 16 minut a 5 sekund, čili o 53 sekund více než u předešlé trati.

Obrázek č. 25: Mapa navržené cesty



ZDROJ: [12] (upravil autor)

Druhá navržená cesta je vyznačena zelenou čarou z domu sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II. Červené kolečka s číslem vyznačují důležité místo, které popisují níže. Fialovou barvou je vyznačena trasa, kterou využívají osoby z Bereniky. Jelikož obě dvě cesty vedou v určitých úsecích souběžně, nebudu v této kapitole popisovat začátek (cca 150 m.), naopak zde popíši společný konec trasy.

¹⁵ kolem 5km/h

Obrázek č. 26: Místo pro přecházení v ulici U Staré zastávky



ZDROJ: autor

Na obou dvou stranách jsou komunikace pro chodce, které jsou zakončeny sníženým obrubníkem. Chybí zde varovné pásy, které signalizují nevidomým a slabozrakým lidem nebezpečný úsek a pásy signální, které navádějí postiženého na varovný pás. Jelikož je vzdálenost mezi vodíciemi liniemi (zde mají funkci přirozených vodících linií domy) větší jak 8 metrů, měl by se zde zřídit také vodící pás, který navede slabozrakou či nevidomou osobu správně přes silnici. Na místě pro přecházení nemá chodec přednost, jako tomu je na přechodech pro chodce.

Obrázek č. 27: Železniční přejezd



ZDROJ: autor

Signální pás je správně naveden na přirozenou vodící linii, ta bohužel není vysoká 60 mm. takže nevyhovuje vyhlášce č. 398/2009. V oblouku je snížený obrubník, u kterého je varovný pás. Délka směrového vedení signálního pásu neodpovídá minimální požadované

délce a to je 1 000 mm. u změn dokončených staveb. Přes přechod směrem na ostrůvek by měl vést vodící pás přechodu, protože začíná v oblouku. Přechod přes železniční trať, je správně řešen ostrůvkem, který začíná varovným pásem, pokračuje pásem signálním a končí pásem varovným, od kterého je dostatečný bezpečnostní odstup směrem ke kolejnici.

Obrázek č. 28: Komunikace pro chodce u silnice I/35



ZDROJ: autor

Na této komunikaci pro chodce jsou čtyři výjezdy z domu, přičemž u ani jednoho nenajdeme bezpečnostní prvky (varovné pásy po obou dvou stranách výjezdu) pro osoby se zrakovým postižením. Popraskaný asfaltový kryt dělá problémy jak osobám na vozíku tak hlavně osobám se zrakovým postižením. O díry větších rozměrů, které na tomto chodníku také najdeme, je možné brknout či sjet do ní kolem vozíku. Přirozená vodící linie, která se v tomto případě skládá z podezdívky plotu, je dostatečná. U výjezdů z domů, kde chybí přirozená vodící linie, není potřeba dělat umělou vodící linii, protože délka nepřesahuje požadovaných 8 metrů. Přirozenou vodící linií nemůže být nikdy obrubník chodníku směrem do silnice.

Obrázek č. 29: Přechod pro chodce u bazénu



ZDROJ: autor

Od přechodu pro chodce vede varovný, dále signální pás, který správně navazuje na vyvýšený obrubník, který slouží jako přirozená vodící linie. Barevný kontrast mezi zámkovou dlažbou signálního pásu a zbytkem komunikace pro chodce není moc výrazný, spíše není vůbec vidět. S tímto problémem mohou mít potíže osoby se zrakovým postižením, např. osoby slabozraké. Komunikace pro chodce je ve sklonu, což by mohla být pro osoby na vozíku překážka, protože je nebezpečí samovolného vjetí do vozovky. Pokud je u přechodu semafor a tlačítko pro chodce, musí zde být i akustická signalizace, ta zde bohužel chybí. Přechod je zvýrazněn červenou barvou, pro lepší viditelnost. Toto zbarvení může sloužit slabozrakým k lepší orientaci. Toto je oficiálně jeden z nejnebezpečnějších úseků ve Vysokém Mýtě. Stalo se zde mnoho smrtelných nehod.

Obrázek č. 30: Přechod pro chodce u střediska



ZDROJ: autor

I přes to, že je tento přechod pro chodce nově nabarven, je špatně vyřešen. Na obou stranách chybí signální a hlavně varovné pásy, které postiženého informují o nebezpečném úseku. Snížený obrubník není po celé šířce přechodu, čili může nastat situace, kdy osoba na vozíku bude mít potíže s nájezdem ze silnice na chodník, nebo zvýšený obrubník nevyjede vůbec a bude muset couvat, aby se dostala na obrubník snížený. Ztížením pro „vozičkáře“ je také kanál na kraji přechodu, velice snadno v něm uvízne kolo, popřípadě může klamat osoby se zrakovým postižením.

Obrázek č. 31: Přechod pro chodce ve Foerstrově ulici



ZDROJ: autor

Přechod pro chodce u náměstí Přemysla Otakara II. má mnoho chyb. Jako u většiny přechodů ve Vysoké Mýtě chybí varovné a signální pásy. Přechod pro chodce je veden v šikmém směru, proto by zde neměl chybět vodící pás přechodu, který navede osobu se zrakovým postižením správně přes přechod. Správně postavené jsou snížené obrubníky a dostatečné barevné odlišení od vozovky.

Tato výše navržená cesta je sice o zhruba 80 metrů delší, ale je mnohem bezpečnější. Většina trasy vede po komunikacích pro chodce, naopak první trasa vedla spíše po silnici. Snažil jsem se, aby cesta vedla vždy přes přechod pro chodce, ale bohužel na to ve Vysokém Mýtě není vybudována infrastruktura.

3 Návrhy na zlepšení přepravy handicapovaných osob ve Vysokém Mýtě

V této kapitole navrhuji pro jednotlivá místa opatření, které by usnadnily pohybově a zrakově handicapovaným osobám pohyb. Výpočet nákladů vychází nejčastěji ze zastavěné plochy (m²), provedené práce a ceny materiálu. Jednotlivé stavby a stavební úpravy jsem finančně ohodnotil s pomocí stavební firmy SAPA LPJ, která se tímto zabývá.

3.1 Návrh opatření pro uvedení do normovaného stavu

Tato trasa, která je reálně využívána osobami s pohybovým a zrakovým postižením není příliš bezpečná. Na velké části úseku zcela chybí komunikace pro chodce. Další část postrádá přechod přes železniční trať. Většina těchto staveb má svůj finanční náklad, který je zapsán v tabulce (níže). Náklady na rekonstrukce a stavby jsou pouze orientační.

Tabulka č. 12: Přechod pro chodce v Lidické ulici (1A)

1 A – Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Posunutí signálního pásu do směru osy přechodu	1 200
Výstavba signálního pásu k přirozené vodící linii (dům)	2 200
Nalepení vodícího pásu přechodu šířky 550 mm, složený 2 × 3 pásků	3 000
Výstavba varovného a signálního pásu	3 850
Signální pás navést k přirozené vodící linii, kterou zde zastává obrubník	-
Celkem: 10 250 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 13: Silnice bez komunikace pro chodce (2A)

2 A - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Odstranit od přirozených vodících linií překážky	□
Výstavba komunikace pro chodce (200 metrů délky, šířka 2 metry, zámková dlažba)	327 700
Celkem: 327 700 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 14: Komunikace pro chodce před Albertem (3A)

3 A - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Vybudování varovných pásů	2 200
Výstavba přirozené vodící linie ve výšce 60 mm nad komunikací pro chodce	10 500
Zachovalé bílé čáry na chodníku vymazat, zvýraznit stávající stání pro automobily	340
Celkem: 13 040 Kč	

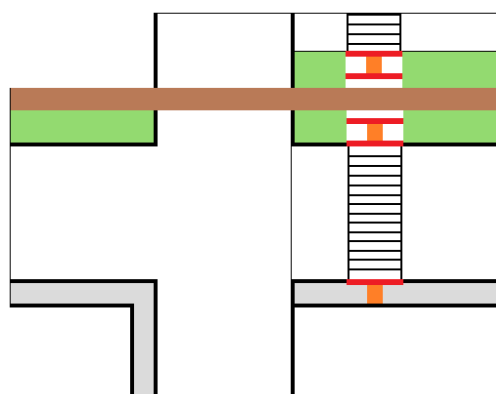
ZDROJ: autor

Tabulka č. 15: Křižovatka k vlakové zastávce (4A)

4 A - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Vybudování přechodů pro chodce, výstavba ostrůvku před železniční tratí i za ní	190 000
Signální pásy musí navazovat na vodící linie	-
Přilepení vodících pásů přechodu	3 000
Vybudování varovných a signálních pásů	6 600
Snížení obrubníku	3 000
Celkem: 202 600 Kč	

ZDROJ: autor

Obrázek č. 32: Orientační schéma přechodu přes železniční trať



- šedá..... chodník
- červená..... varovný pás
- oranžová..... signální pás
- zelená..... ostrůvek
- hnědá..... železniční trať
- zebra..... přechod pro chodce

ZDROJ: autor

Návrh na vylepšení křižovatky pomocí dvou přechodů pro chodce a dvou ostrůvků, které od sebe odděluje železniční trať. Situace začíná od přirozené vodící linie (na obrázku vpravo dole), na kterou navazuje signální a dále varovný pás. Přejdeme-li přes přechod na ostrůvek, dostaneme se k dalším bezpečnostním prvkům. Důležité je dodržení bezpečného odstupu od kolejnice. V tomto nákresu nejsou vyznačeny značky.

3.2 Návrh alternativní varianty

Tato varianta trasy vede z převážné části po komunikaci pro chodce. Na cestě se nachází osm přechodů pro chodce a jedno místo pro přecházení, na kterém nemá chodec přednost. Nejvyšší finanční náklad bude při rekonstrukci popraskaného krytí chodníku.

Tabulka č. 16: Místo pro přecházení v ulici U Staré zastávky (1B)

1 B - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Na chodníku před sníženým obrubníkem vybudovat z bezpečnostních důvodů varovný pás šířky 400 mm	2 200
Od přirozené vodící linie (dům) zřídit signální pás, který bude mít min. směrové vedení 1 500 mm a bude navazovat na varovný pás	7 700
Zřízení vodícího pásu přechodu šířky 550 mm, složený 2 × 3 pásků	3 000
Celkem: 12 900 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 17: Železniční přejezd (2B)

2 B - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Zřízení přirozené vodící linie ve výšce 60 mm nad komunikací pro chodce	750
Rozšíření chodníku na 1,5 m, (délky 5 m)	2 000
Délka signálního pásu min. 1 000 mm u dokončených staveb	550
Zřízení vodícího pásu s šířkou 550 mm, složený z 2 × 3 pásků	3 000
Postavení svislých značek se symbolem přechodu pro chodce	8 000
Celkem: 14 300 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 18: Komunikace pro chodce u silnice I/35 (3B)

3 B - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Rekonstrukce celého úseku chodníku, popraskaný asfaltový kryt je nedostačující (140 metrů)	133 000
Před výjezdy z domů vybudování varovných pásů po celé šířce chodníku	4 400
Varovné pásy s nezaměnitelnou strukturou a barvou povrchu odlišující se od okolí	-
Celkem: 137 400 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 19: Přejechod pro chodce u bazénu (4B)

4 B - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Výměna zámkové dlažby signálního a varovného pásu, která svým barevným kontrastem neodpovídá	6 600
Zřízení akustické signalizace	6 500
Celkem: 13 100 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 20: Přejechod pro chodce u střediska (5B)

5 B - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Snížení obrubníku po celé šířce přechodu	6 000
Na chodníku před sníženým obrubníkem vybudovat z bezpečnostních důvodů varovný pás šířky 400 mm	2 200
Signální pás povede k přirozené vodící linii, kterou zde zastává dům, na druhé straně přechodu obrubníky směrem od silnice	7 150
Varovné i signální pásy s nezaměnitelnou strukturou a barvou povrchu odlišující se od okolí	-
Výměna krytu kanálu (mřížový)	10 000
Celkem: 25 350 Kč	

ZDROJ: autor

Tabulka č. 21: Přechod pro chodce ve Foerstrově ulici (6B)

6 B - Návrhy na zlepšení	Náklady (Kč)
Na chodníku před sníženým obrubníkem vybudovat z bezpečnostních důvodů varovný pás šířky 400 mm	11 000
Od přirozené vodící linie (dům) zřídit signální pás, který bude mít min. směrové vedení 1 000 ¹⁶ mm a bude navazovat na varovný pás, změnu směrového vedení signálního pásu řešíme zpravidla v pravém úhlu	8 250
Signální i varovný pás musí mít nezaměnitelnou strukturou povrchu odlišující se od okolí (zámková dlažba s vroubkou jiné barvy než chodník, zpravidla červené barvy)	-
Zřízení vodícího pásu přechodu s šířkou 550 mm, složenou z 2 × 3 pásků	3 000
Celkem: 22 250 Kč	

ZDROJ: autor

3.3 Zhodnocení

Tabulka č. 22: Náklady na návrhy tras A a B

Opatření původní trasy A		Opatření nové trasy B		Společná řešení trasy A, B	
Opatření	Náklady (Kč)	Opatření	Náklady (Kč)	Opatření	Náklady (Kč)
2A	327 700	1B	12 900	1A	10 250
3A	13 040	2B	14 300	4B	13 100
4A	202 600	3B	137 400	5B	25 350
Celkem	543 340	Celkem	164 600	6B	22 250
				Celkem	70 950

ZDROJ: autor

¹⁶ Platí pro změny u dokončených staveb, u staveb nových 1 500 mm.

Celkové náklady na opatření původní trasy A.

614 290 Kč

Celkové náklady na opatření nové trasy B.

235 550 Kč

Celkové náklady na výstavbu opatření trasy A dosahují 614 290 Kč. Nejvíce nákladné je vybudování chodníku (2A) a přechodu pro chodce přes železniční trať (4A), kde společné náklady představují přes půl milionu korun. Výdaje na opatření nové trasy B dosahují 235 550 Kč. Na nově navržené cestě tvoří nejvyšší náklad rekonstrukce chodníku s 137 400 Kč. Z celkových výdajů jednotlivých tras je patrné, že po finanční stránce se vyplatí vybudovat opatření na nové trase B.

Závěr

Podle Listiny základních práv a svobod jsou lidé svobodní a rovní v důstojnosti i právech. Je povinností společnosti vytvořit takové prostředí, které umožní svobodný pohyb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Každý z nás se v životě může dostat do situace, kdy bude potřebovat pomocnou ruku, není nic horšího než ignorovat slabší a přehlížet potřebu jim pomoci, když někdy stačí opravdu málo. Svobodný pohyb bez bariér je v životě velice důležitý, vždyť není nic lepšího, než když se ve svém prostředí cítíme dobře a přirozeně.

Z mé práce je evidentní, že vysokomýtská infrastruktura potřebuje více pozornosti. Projekty, které by usnadnily přepravu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace nejsou nikterak nákladné, ale česká legislativa je nařizuje pouze u změn dokončených staveb a staveb nových, proto jich ve Vysokém Mýtě mnoho chybí. Radní disponují omezenými rozpočty, vkládají finance raději do jiných projektů a řešení přístupnosti se tím prodlužuje.

Mým počátečním cílem bylo vyhledání vhodnější cesty pro handicapované osoby z Centra sociálních služeb na náměstí Přemysla Otakara II. Trasu jsem našel podstatně bezpečnější, vede z velké části po komunikacích pro chodce, což je oproti výchozí trase zlepšení. Dalším cílem byla analýza přístupnosti veřejných budov a obchodů ve Vysokém Mýtě. Ve městě s 12 634 obyvateli jsem objevil pouze čtyři správně vybudované přechody pro chodce, a to se mi zdá poněkud málo. Jsou zde čtyři základní školy, ale člověk na vozíku se nedostane bez problému ani do jedné z nich. Nejlépe jsou na tom úřady a všechny nemocnice, které dle mého názoru požadavkům přístupnosti vyhověly.

Už pátým rokem bydlím v Pardubicích a pozoruji, jak se kolem mě neustále zlepšuje prostředí, např. většina přechodů přebudovaných podle nové vyhlášky z roku 2009. Velmi mě proto znepokojuje, že proces k lepšímu neprobíhá také ve Vysokém Mýtě. Myslím si, že by rozhodující vliv nemělo mít financování různých projektů, nýbrž konkrétní osoby, které jsou do těchto problémů pracovníčně zapojeny. Podle mého názoru se ve Vysokém Mýtě přístupnost budov a celkově infrastruktura zanedbává. Žijeme v 21. století, proto by mělo být pro nás samozřejmostí, že se lidé s handicapem bez problémů dostanou tam, kam potřebují. Je potřeba se bezbariérovým prostředím stále zabývat, vždyť jednou může sloužit nám všem.

Použitá literatura

[1] VÁGNEROVÁ, M.; HADJ-MOUSSOVÁ, Z.; ŠTĚCH, S. *Psychologie handicapu*. Praha: Karolinum, 2000. ISBN 80-7184-929-4.

[2] FILIPIOVÁ, Daniela. *Život bez bariér: Projekty a rekonstrukce*. Praha: Grada Publishing, 1998. ISBN 80-7169-233-6.

[3] ŠESTÁKOVÁ, Irena; LUPAČ, Pavel. *Budovy bez bariér: Návrhy a realizace*. První vydání. Praha: Grada Publishing, 2010. 128 s. ISBN 978-80-247-3225-1.

[4] MATUŠKA, Jaroslav. *Bezbariérová doprava*. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2009. 200 s. ISBN 978-8086530-62-8.

Internetové stránky

[5] BUBENÍČKOVÁ, Hana . *SONS* [online]. 2002 [cit. 2011-04-13]. Publikace a dokumenty SONS . Dostupné z WWW: <<http://www.sons.cz/docs/e-bariery/>>.

[6] *Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj. [cit. 2011-04-14]. Dostupná na: <<http://www.mmr.cz>>.

[7] *Český statistický úřad* [online]. 2008 [cit. 2011-04-14]. Výběrové šetření zdravotně postižených VŠPO 07. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/4100269DD7/\\$File/330908j3.pdf](http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/4100269DD7/$File/330908j3.pdf)>.

[8] *SONS* [online]. 2002 [cit. 2011-04-14]. Klasifikace zrakového postižení podle WHO. Dostupné z WWW: <<http://www.sons.cz/klasifikace.php>>.

[9] *Aktivpisek* [online]. 2011 [cit. 2011-04-26]. Kompenzační, ortopedické pomůcky. Dostupné z WWW: <<http://aktivpisek.cz/>>.

- [10] *Český statistický úřad* [online]. 30.5. 2008 [cit. 2011-04-14]. Výsledky výběrového šetření zdravotně postižených osob za rok 2007. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/410026828F/\\$File/330908j2.pdf](http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/410026828F/$File/330908j2.pdf)>.
- [11] *APEX* [online]. 2010 [cit. 2011-02-15]. Povelový vysílač. Dostupné z WWW: <<http://www.apex-jesenice.cz/tyfloset1.php?lang=cz>>.
- [12] *Mapy.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-02-15]. PlanStudio. Dostupné z WWW: <www.mapy.cz>.
- [13] *Dopravní- značení* [online]. 2011 [cit. 2011-05-25]. Vyhrazené parkoviště. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Vyhrazené-parkoviště/IP12/>>.
- [14] *Vysoké Mýto* [online]. 2011 [cit. 2011-04-14]. Městský úřad Vysoké Mýto. Dostupné z WWW: <<http://www.vysoke-myto.cz/portal/>>.
- [15] *Sapa LPJ* [online]. 2011 [cit. 2011-01-12]. Firma Sapa LPJ. Dostupné z WWW: <<http://www.sapa-lpj.cz/sapa-lpj.html>>.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1:	Počet vyhrazených míst pro postižené	21
Tabulka č. 2:	Přístupnost do budov ve Vysokém Mýtě	28
Tabulka č. 3:	Přístupnost městského úřadu na náměstí Přemysla Otakara II.	30
Tabulka č. 4:	Přístupnost úřadu v Jiráskově ulici.....	31
Tabulka č. 5:	Přístupnost Městské knihovny	32
Tabulka č. 6:	Přístupnost Vysokomýtské nemocnice na Hradecké ulici	32
Tabulka č. 7:	Přístupnost Vysokomýtské nemocnice v Žižkově ulici	33
Tabulka č. 8:	Přístupnost Střediska lékařů	34
Tabulka č. 9:	Přístupnost vlakové stanice Vysoké Mýto - město	34
Tabulka č. 10:	Přístupnost autobusových nástupišť	35
Tabulka č. 11:	Přístupnost Bazénu	36
Tabulka č. 12:	Přechod pro chodce v Lidické ulici (1A)	47
Tabulka č. 13:	Silnice bez komunikace pro chodce (2A)	47
Tabulka č. 14:	Komunikace pro chodce před Albertem (3A)	48
Tabulka č. 15:	Křižovatka k vlakové zastávce (4A)	48
Tabulka č. 16:	Místo pro přecházení v ulici U Staré zastávky (1B)	49
Tabulka č. 17:	Železniční přejezd (2B).....	49
Tabulka č. 18:	Komunikace pro chodce u silnice I/35 (3B).....	50
Tabulka č. 19:	Přechod pro chodce u bazénu (4B)	50
Tabulka č. 20:	Přechod pro chodce u střediska (5B).....	50
Tabulka č. 21:	Přechod pro chodce ve Foerstrově ulici (6B).....	51
Tabulka č. 22:	Náklady na návrhy tras A a B	51

Seznam obrázků

Obrázek č. 1:	Fyzická bariéra	11
Obrázek č. 2:	Mechanický a elektrický invalidní vozík	13
Obrázek č. 3:	Správné řešení přechodu pro chodce ve Vysokém Mýtě	16
Obrázek č. 4:	Povelový vysílač pro nevidomé	17
Obrázek č. 5:	Tlačítko pro chodce	20
Obrázek č. 6:	Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku	23
Obrázek č. 7:	Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby se zrakovým postižením	23
Obrázek č. 8:	Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby doprovázející dítě v kočárku	24
Obrázek č. 9:	Vyhrazené stání	24
Obrázek č. 10:	Věkové složení obyvatelstva ČR	25
Obrázek č. 11:	Městský úřad na náměstí Přemysla Otakara II.	30
Obrázek č. 12:	Druhá budova městského úřadu v Jiráskově ulici	31
Obrázek č. 13:	Městská knihovna	31
Obrázek č. 14:	Vysokomýtská nemocnice (Hradecká ulice)	32
Obrázek č. 15:	Vysokomýtská nemocnice (Žižkova ulice)	33
Obrázek č. 16:	Středisko lékařů	33
Obrázek č. 17:	Vlaková stanice Vysoké Mýto - město	34
Obrázek č. 18:	Autobusové nádraží Vysoké Mýto	35
Obrázek č. 19:	Vstup do krytého plaveckého bazénu	36
Obrázek č. 20:	Mapa používané cesty	38
Obrázek č. 21:	Přechod pro chodce v Lidické ulici	39
Obrázek č. 22:	Překážka u stěny domu	39
Obrázek č. 23:	Komunikace pro chodce před Albertem	40
Obrázek č. 24:	Křižovatka k vlakové zastávce	41

Obrázek č. 25:	Mapa navržené cesty	42
Obrázek č. 26:	Místo pro přecházení v ulici U Staré zastávky.....	43
Obrázek č. 27:	Železniční přejezd	43
Obrázek č. 28:	Komunikace pro chodce u silnice I/35	44
Obrázek č. 29:	Přechod pro chodce u bazénu.....	45
Obrázek č. 30:	Přechod pro chodce u střediska.....	45
Obrázek č. 31:	Přechod pro chodce ve Foerstrově ulici	46
Obrázek č. 32:	Orientační schéma přechodu přes železniční trať	48

Seznam zkratk

WHO..... Světová zdravotnická organizace

ČSÚ..... Český statistický úřad

VOŠ..... vyšší odborná škola

SŽPZdP..... Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených