



Magistrát hlavního města Prahy

Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze

Rok 2025: Bezbariérová doprava / přístupná veřejná služba pro každého

- Předmět:** Konceptní materiál pro oblast aktivit při odstraňování bariér v hromadné veřejné dopravě v hlavním městě Praze a zlepšení možností využívání veřejných služeb dopravy i osobami se specifickými potřebami
- Autor:** Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou
- Verze:** K projednání; verze 1.1 ze dne 3. 12. 2013
- Určeno pro:** projednání orgány hlavního města Prahy
- Důvod předložení:** Hlavní město Praha přes dvacet let vyvíjí aktivity pro odstraňování bariér v dopravě, díky nimž se nesrovnatelně zlepšila možnost využití veřejné dopravy jako veřejné služby i osobami se specifickými potřebami (handicapovaní, cestující s kočárky, senioři apod.). Dosud neexistoval ucelený konceptní materiál k této problematice. Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou vytvořila Koncepci odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze pro zhodnocení již realizovaných opatření a stanovení dalších cílů v této oblasti.

© 2013 Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou
Užita licence [Creative commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Veškeré informace ke koncepci jsou k dispozici na mikrowebu věnovaném koncepci na adrese: <http://konceptbezbarierovedopravyvpraze.site44.com>

Historie dokumentu

Verze	Datum	Popis změn
0.1	15. 8. 2013	první pracovní verze dokumentu, která bude projednána v širším zpracovatelském týmu
0.2	29. 8. 2013	dokument dopracován – v této verzi je připomínkováno v rámci Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou
0.3	9. 10. 2013	v této verzi jsou zapracovány takřka již všechny připomínky z připomínkového řízení v rámci Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou
0.4	12. 10. 2013	finálně zapracovány veškeré připomínky jak z Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, tak dalších subjektů
1.0	21. 10. 2013	finální verze koncepce k projednání orgány hlavního města Prahy
1.1	3. 12. 2013	zpracovány závěry ze schůze Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou ze dne 28. 11. 2013: důraz na finalizaci kroků k roku 2025 a daleko větší soudržnost a návaznost opatření

Předkládací zpráva

Hlavní město Praha po 20 let vyvíjí aktivity k bezbariérovosti – dnes již správně formulované problematice odstraňování bariér v dopravě. Hlavní město Praha dokonce slouží v určitých případech i jako vzor pro zahraniční řešení. Dosud však neexistovala žádná ucelená koncepce, která by jednak zhodnotila to, co se již událo, a jednak by stanovila nějaké další rámcové cíle. Mnozí ani vlastně netuší, co to bezbariérovost v dopravě je, a vzhledem k velice specifickému rozsahu této problematiky není vždy ani úplně jasné, proč tu, či onu věc řešit právě takhle.

V rámci pracovní skupiny Magistrátu hlavního města Prahy Pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, která byla v roce 2013 nahrazena Komisí Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, vznikla myšlenka takovouto koncepci vytvořit. Nyní se Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze (dále jen „Koncepce“) předkládá jako ucelený soubor, který obsahuje vyhodnocení již uskutečněných opatření a jejich návazností, zhodnocení institucionálních a právních aspektů stanovuje, co dál v této oblasti. Pochopitelně je třeba počítat s omezenými finančními prostředky, nicméně zásadní význam této problematiky by měl být odražen i v prioritách hlavního města Prahy při řešení problémů spojených se stále ještě přítomnými bariérami, které omezují, či zcela znemožňují využívání veřejné dopravy jako veřejné služby opravdu všem – tedy třeba i osobám se specifickými potřebami.

Koncepce se snaží odstraňovat určité mýty – jako třeba tvrzení, že bezbariérovost je účelná pouze pro osoby se zdravotním postižením, což není pravda, neboť doprava bez bariér je nutností třeba i pro seniory, cestující s kočárky apod. A snaží se také jasně vysvětlovat jednotlivá opatření a jejich význam a ukázat je na praktických příkladech.

Předkládaná Koncepce definuje cílové skupiny a jejich základní potřeby a zhodnocuje dosavadní opatření v odstraňování bariér vzhledem k těmto potřebám. Poprvé v historii hlavního města Prahy se nějaký materiál na tuto problematiku dívá takto komplexně a ukazuje i výhody pro další potenciální uživatele. Za poslední dobu jsme dokázali mnohé, je ale otázkou, zda všechna opatření byla účelná a zda splnila své poslání a zda myslíme i na souvislosti, jako je povrchová úprava okolí zastávek dopravy, či třeba nasazování vhodných vozů autobusů.

Koncepce byla zpracována na základě iniciativy vzešlé z původní pracovní skupiny Magistrátu hlavního města Prahy Pro Prahu bezbariérovou a otevřenou – dnes Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou – a navazuje i na velice dobrou spolupráci s organizacemi sdružujícími cílové skupiny – zejména osoby se zdravotním postižením. Zástupci těchto organizací také k tvorbě Koncepce přispěli značnou měrou. Jedná se o ucelený pohled, který ale ukazuje i potřeby do budoucna.

Cílem Koncepce je v roce 2025 mít bezbariérovou veřejnou hromadnou dopravu v hlavním městě Praze, anebo alespoň z velké většiny bezbariérovou. Při stavu rozpracovanosti a realizace opatření a při deklarované politické vůli se tímto problémem zabývat a odstraňování bariér v dopravě podporovat jak exekutivně, tak finančně i procesně, je tento cíl podle názoru zpracovatelů Koncepce naprosto realistický.

Součástí Koncepce je i příloha se stanovenými úkoly, které jsou rozděleny do několika oblastí. Pokud bude Koncepce, včetně úkolů, schválena Radou hlavního města Prahy, je třeba zajistit i pravidelné vyhodnocování jejího plnění, což by měla činit také zmíněná Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou a Radě hlavního města Prahy předkládat informace o jejích plnění a doporučení případné aktualizace.

Při projednávání byla vznesena celá řada připomínek, a to jak od orgánů hlavního města Prahy a organizací zřízených a založených hlavním městem Prahou, které mají dopravu ve své gesci, tak i od organizací sdružujících a zastupujících jednotlivé cílové skupiny. Připomínky byly v průběhu měsíců září a října 2013 vypořádány a Koncepce je bez vážnějšího rozporu. Po celou dobu je Koncepce i v pracovní verzi spolu se všemi podkladovými materiály a pracovními dokumenty k dispozici na speciálním mikrowebu ke Koncepti na adrese <http://koncepcebezbarierovedopravyvpraze.site44.com> a zde mohly vznášet připomínky i subjekty nezastoupené v Komisi Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, jak se i stalo, a i tyto připomínky byly průběžně buď do Koncepce zapracovávány, či jinak vypořádány. Na zmíněném mikrowebu je k dispozici i výsledek vypořádání připomínek.

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze

OBSAH

KONCEPCE ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE	1
<i>Rok 2025: Bezbariérová doprava / přístupná veřejná služba pro každého</i>	1
<i>Historie dokumentu</i>	2
<i>Projednávání dokumentu</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA	3
KONCEPCE ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE	5
OBSAH	5
1. INFORMACE O DOKUMENTU	8
1.1 ÚČEL DOKUMENTU.....	8
1.2 POUŽITÍ DOKUMENTU	8
1.3 VAZBA NA DALŠÍ STRATEGICKÉ A KONCEPČNÍ MATERIÁLY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY	9
1.4 PŘÍPRAVA A PROJEDNÁNÍ DOKUMENTU	11
1.5 SEZNAM POUŽÍVANÝCH ZKRATEK	11
1.6 UŽITEČNÉ INTERNETOVÉ ODKAZY	13
VIZE – ROK 2025: BEZBARIÉROVÁ DOPRAVA / PŘÍSTUPNÁ VEŘEJNÁ SLUŽBA PRO KAŽDÉHO	17
2. VEŘEJNÁ DOPRAVA V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE	18
2.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE O SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE.....	18
2.1.1 <i>Metro</i>	18
2.1.2 <i>Tramvaje</i>	19
2.1.3 <i>Autobusy</i>	19
2.1.4 <i>Železnice</i>	20
2.1.5 <i>Další formy veřejné dopravy</i>	20
2.2 PŘEPRAVA CESTUJÍCÍCH	21
2.3 SPECIÁLNÍ SLUŽBY DOPRAVY PRO OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM	21
2.4 ŘÍZENÍ SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY	22
2.5 ZMĚNY V DOPRAVĚ	23
2.6 ŘÍZENÍ ZMĚN A REKONSTRUKCÍ DOPRAVNÍCH STAVEB.....	23
2.7 INFORMACE O DOPRAVĚ PRO UŽIVATELE.....	24
2.7.1 <i>Zdroje informací a jízdní řády</i>	24
2.7.2 <i>Informace na zastávkách</i>	25
2.7.3 <i>Informace o výlukách a mimořádných situacích</i>	25
2.7.4 <i>Informace o bezbariérové dopravě</i>	25
3. ANALÝZA ZÁKLADNÍCH POTŘEB BEZBARIÉROVOSTI	27
3.1 CÍLOVÉ SKUPINY.....	27
3.2 SPECIFIKA DOPRAVY PRO CÍLOVÉ SKUPINY	28
3.2.1 <i>Požadavky ze strany osob se zrakovým postižením</i>	28
3.2.2 <i>Požadavky ze strany osob se sluchovým postižením</i>	29
3.2.3 <i>Požadavky ze strany osob s těžkým pohybovým postižením</i>	30
3.2.4 <i>Požadavky ze strany cestujících s kočárky a rozměrnějšími předměty</i>	31
3.2.5 <i>Požadavky ze strany osob s omezenou pohyblivostí</i>	31
3.3 PRÁVNÍ RÁMEC BEZBARIÉROVOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY	32
3.3.1 <i>Právo na veřejnou dopravu jako na veřejnou službu</i>	32

3.3.2 Právo na rovný přístup k veřejné dopravě.....	32
3.3.3 Povinnosti zajištění bezbariérovosti staveb.....	32
4. ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍCH OPATŘENÍ PRO SNÍŽOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ	34
4.1 HISTORIE ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR V DOPRAVĚ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE.....	34
4.2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNÝ SYSTÉM PRO OSOBY STĚŽKÝM ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM (VPN)	35
4.3 ÚPRAVY PRO ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM.....	36
4.4 ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM.....	37
4.5 OPATŘENÍ ODSTRAŇUJÍCÍ BARIÉRY PRO OSOBY S POHYBOVÝM POSTIŽENÍM, OSOBY S KOČÁRKY A OSOBY SE SNÍŽENOU POHYBLIVOSTÍ.....	37
4.6 SLUŽBA INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY NA ZAVOLÁNÍ.....	39
4.7 PROJEKTY ZVÝŠENÍ INFORMOVANOSTI O BEZBARIÉROVOSTI DOPRAVY.....	39
4.8 VÝHODY ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR PRO OSTATNÍ UŽIVATELE VEŘEJNÉ DOPRAVY	40
4.9 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ PRO OBLAST BEZBARIÉROVOSTI DOPRAVY.....	41
5. PARTNERSTVÍ A SPOLUPRÁCE A ZKUŠENOSTI NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI.....	43
5.1 STAV ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR V DOPRAVĚ V ZAHRANIČNÍCH METROPOLÍCH.....	43
5.2 HLAVNÍ MĚSTO PRAHA JAKO INSPIRACE PRO ZAHRANIČNÍ ŘEŠENÍ.....	44
5.3 ZAPOJENÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY DO MEZINÁRODNÍCH PROJEKTŮ A INICIATIV	44
5.3.1 Projekt GIVE a HAND.....	44
5.3.2 Organizace EUROCITIES.....	45
5.3.3 Projekt Mediate.....	46
5.3.4 Projekt Mobilita.....	46
5.3.5 Účast hlavního města Prahy na dalších iniciativách.....	46
6. ZÁSADNÍ BARIÉRY A PRINCIPY K JEJICH ODSTRANĚNÍ.....	47
7. MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ.....	54
7.1 MOŽNÉ ZDROJE FINANCOVÁNÍ.....	54
7.2 FINANCOVÁNÍ V RÁMCI INVESTIČNÍCH AKCÍ.....	54
7.3 KAPITOLA BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY V ROZPOČTU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY.....	54
8. NÁVRHY RÁMCOVÝCH OPATŘENÍ K ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ ...	56
8.1 METRO.....	56
8.1.1 Výtahy.....	56
8.1.2 Nájezdy a liniové bariéry.....	57
8.1.3 Eskalátory a schodiště.....	57
8.1.4 Vodicí prvky.....	58
8.1.5 Akustické orientační systémy.....	58
8.1.6 Vizuální orientační systémy.....	58
8.1.7 Úprava okolí stanic metra a vstupů do nich.....	59
8.2 TRAMVAJE.....	60
8.2.1 Obnova vozového parku tramvají.....	60
8.2.2 Tramvajové zastávky.....	60
8.2.3 Úpravy okolí tramvajových zastávek.....	61
8.2.4 Informační prvky tramvajové dopravy.....	62
8.3 AUTOBUSY.....	62
8.3.1 Obnova vozového parku autobusů.....	62
8.3.2 Autobusové zastávky.....	62
8.4 ŽELEZNICE.....	63
8.4.1 Příměstská a městská železniční doprava.....	63
8.4.2 Lanová dráha.....	63
8.5 OSTATNÍ.....	63
8.5.1 Posilování informací o bezbariérovosti dopravy v hlavním městě Praze	63
8.5.2 Asistent ve veřejné dopravě.....	64
8.5.3 Proškolení řidičů a personálu v oblasti pomoci osobám se specifickými potřebami	64
8.5.4 Využití dopravní telematiky.....	65
8.6 SPECIÁLNÍ BEZBARIÉROVÉ LINKY HX.....	66
8.7 DOPRAVA PRO OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM JAKO POSKYTOVANÁ SLUŽBA.....	66
8.8 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROBLEMATIKY ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR V DOPRAVĚ.....	66

8.9 DŮRAZ NA BEZBARIÉROVOST JAKO ZÁKLADNÍ SOUČÁST VEŘEJNÉHO PROSTORU.....	67
8.10 DODRŽOVÁNÍ ZÁSAD BEZBARIÉROVOSTI STAVEB A POVINNOSTÍ STAVEBNÍCH ÚŘADŮ.....	67
8.11 BEZBARIÉROVÁ DOPRAVA DO ROKU 2025	68
8.12 ÚKOLY	68

1. Informace o dokumentu

1.1 Účel dokumentu

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě v hlavním městě Praze (dále jen „Koncepce“) je základní koncepční a strategický materiál pro oblast odstraňování bariér ve veřejné dopravě v hlavním městě Praze. Problematika bezbariérovosti se sice v uplynulých letech v rámci hlavního města Prahy řešila, avšak dosud neexistoval žádný dokument, který by jednak zhodnocoval dosavadní realizovaná opatření a jednak by identifikoval potřeby a nutné kroky.

Rovný přístup k využívání veřejných služeb a rozvoj možnosti maximálního možného využití veřejného prostoru pro každého je jedním ze základních principů rovného postoje celé společnosti k osobám se specifickými potřebami. Početně největší cílovou skupinou jsou pochopitelně osoby se zdravotním postižením (dále jen „OZP“), ale bezbariérovost dopravy jako veřejného prostoru a poskytované a garantované služby je důležitá i pro ostatní uživatele. Doslova každý může těžit z naplňovaných principů bezbariérovosti.

V rámci hlavního města Prahy, a to ať už se jedná o Magistrát hlavního města Prahy (dále jen „MHMP“) či organizace zřízené a založené hlavním městem Prahou, které mají dopravu ve své gesci, byla v uplynulých 20 letech učiněna mnohá opatření, která na jedné straně zvýšila komfort uživatelů veřejné hromadné dopravy a na straně druhé zásadním způsobem zlepšila možnost přístupu k veřejné hromadné dopravě i pro určité cílové skupiny, které vyžadují specifický přístup a specifická opatření. Z těchto opatření lze vycházet i do budoucna, ale především je nutné nejen deklarovat důležitost této problematiky, ale také ji demonstrovat praktickými činy. Přístupnost je jednou z podmínek udržitelného rozvoje a napomáhá využívání všech zdrojů moderního města přístupného všem.

Koncepce se zabývá odstraňováním bariér velice komplexně, a to s přihlédnutím ke všem souvisejícím aspektům. Jsou zde definovány jak základní principy a potřeby podle cílových skupin, tak i konkrétnější opatření, která bariérovost veřejné dopravy v hlavním městě Praze reálně snižují.

Součástí Koncepce je i příloha s některými specifikovanými úkoly.

1.2 Použití dokumentu

Koncepce zejména:

- vyhodnocuje v historickém kontextu realizovaná opatření v bezbariérovosti veřejné hromadné dopravy
- vymezuje základní cílové skupiny a stanovuje jejich obecné potřeby a požadavky
- popisuje a vyhodnocuje rámcová opatření k odstraňování bariér
- definuje potřebné kroky při pokračování odstraňování bariér
- na modelových příkladech ukazuje potřebnost bezbariérovosti a zasazuje konkrétní realizovaná opatření do širšího kontextu
- stanovuje specifické úkoly plynoucí z Koncepce.

Koncepce slouží jako základní rámec, měla by být dokumentem živým, průběžně vyhodnocovaným a aktualizovaným a mělo by jít o dokument s významnou návazností na ostatní strategické dokumenty hlavního města Prahy. Koncepce svým rozsahem zahrnuje jak MHMP, tak i organizace zřízené a založené hlavním městem Prahou, které mají dopravu ve své gesci, ale i spolupracující organizace, zejména sdružující jednotlivé cílové skupiny.

Součástí Koncepce jsou také rámcová opatření a z nich plynoucí specifické úkoly. Tyto úkoly budou průběžně vyhodnocovány.

Gestorem pro koncepci, pro její aktualizaci a sledování jejího plnění je Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou (dále jen „KPBO“).

1.3 Vazba na další strategické a koncepční materiály hlavního města Prahy

V rámci hlavního města Prahy byly identifikovány bohužel jen 3 strategické dokumenty, které – byť dosti částečně – řeší problém bezbariérovosti dopravy. Je třeba tedy hned na úvod konstatovat, že by bylo nanejvýš vhodné zpracovávat tuto problematiku jako důležitý aspekt využívání veřejného prostoru v hlavním městě Praze.

Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy

Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy byly schváleny jako příloha č. 1 k usnesení ZHMP č. 13/21 dne 11. 1. 1996 (dále jen „Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy“). Zásady jsou základním dokumentem, se kterým se hlavní město Praha vypořádalo s překotným rozvojem automobilizace v první polovině 90. let minulého století.

Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy byly koncipovány jako poměrně subtilní materiál, který deklaroval základní principy, kam by se doprava měla v následujících letech ubírat. Tím, že tento materiál nezabíhal do zbytečných podrobností, je nejen formálně stále platný, ale i obsahově nijak významně nezestárl a ani nemusí být i po letech zásadně měněn, což nejspíše po schválení Koncepce již pravdou nebude.

Problematice bariér v dopravě se Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy věnují v oblasti definice hlavních principů dopravní politiky hlavního města Prahy, kde v části I. odst. 7 stanovují jako jeden ze základních principů: „Zvláštní pozornost věnovat zajištění bezpečného a pohodlného pohybu pěších a dbát, aby dopravní systém byl spolehlivě a snadno použitelný i pro děti a osoby s omezenou pohyblivostí a se sníženými orientačními možnostmi.“. Dále se odstraňování bariér v dopravě věnuje kapitola, která se týká hlavních směrů dlouhodobého vývoje dopravního systému jako celku a jeho jednotlivých částí. V části I. odst. 6 je uvedeno: „Zvláštní pozornost je třeba věnovat uspořádání přestupních míst, což se v řadě případů neobejde bez stavebních úprav a zásahů do stávající organizace dopravy. Přitom je nutné soustavně usilovat o to, aby celý systém hromadné dopravy byl snadno použitelný i pro osoby se sníženou pohyblivostí a sníženými orientačními schopnostmi.“.

Aktuálnost Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy byla projednávána v letech 2007 a 2011 ve Výboru pro dopravu ZHMP vždy se závěrem, že Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy jsou stále aktuální a není nezbytná jejich úprava, s čímž se zpracovatelé Koncepce neztotožňují.

Závěr: Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy by bylo dobré aktualizovat ve smyslu posílení důrazu odstraňování bariér a zmínky Koncepce a propojit oba dokumenty. I z hlediska potřeby skutečně deklarovat to, že bezbariérovost dopravy je pro vedení hlavního města Prahy prioritou, bude třeba tento materiál aktualizovat.

Strategický plán hlavního města Prahy

Strategický plán hlavního města Prahy byl schválen jako příloha č. 1 k usnesení ZHMP č. 19/03 dne 25. 5. 2000 (dále jen „Strategický plán hlavního města Prahy“). Strategický plán hlavního města Prahy je programem rozvoje územního obvodu hlavního města Prahy ve smyslu zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o hlavním městě Praze“), a je komplexním programovým dokumentem. Formuluje strategii rozvoje celé komunity, všech sfér jejího fungování i celého území, a to komplexně, s důrazem na souvislosti a vzájemnou podporu navržených cílů, politik a programů. Je dokumentem dlouhodobým, naznačuje záměry hlavního města Prahy na období zhruba 15 až 20 let. Měl by být dokumentem dynamickým, živým, vždy odpovídajícím podmínkám a potřebám hlavního města Prahy, a proto je průběžně porovnáván se skutečností a aktualizován. Strategický plán hlavního města Prahy je možné nalézt na internetových stránkách hlavního města Prahy.

Bezbariérovost ve veřejné dopravě je zmíněna v kapitole I 1.1 Preferenze veřejné dopravy v provozu, tarifní politice a ve 3. odstavci: „Obnovit a modernizovat vozový park a tratě veřejné dopravy: Zvyšovat technickou úroveň tratí a vozidel veřejné dopravy s cílem zvýšit spolehlivost, bezpečnost a plynulost provozu, snížit energetickou náročnost, dopady na životní prostředí (včetně využití ekologických druhů paliv a nových pohonných systémů, snížení hlučnosti). Usnadnit orientaci cestujících a pohyb starších a tělesně postižených občanů (zlepšení bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy – především stanic metra, zvyšování podílu nízkopodlažních vozidel), význam bezbariérové přístupnosti poroste vlivem stárnutí obyvatelstva Prahy. Na méně vytížených autobusových linkách postupně zavádět menší typy autobusů. Lépe urbanisticky zapojit stanice a zastávky veřejné dopravy do městského prostoru.“

Následně v Programu realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009 – 2015, schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č.30/84 ze dne 22.10.2009, bylo jedním z hlavních úkolů pro předemtné období rozšíření možností přístupu do stanic metra (úkol I. 1.C).

V aktualizaci Strategického plánu hlavního města Prahy, která byla v roce 2013 zahájena, se v současné době identifikují témata a problémy a bude do nich zahrnuta i prostupnost a bezbariérovost ve veřejném prostoru.

Závěr: Pro probíhající přípravu aktualizovaného Strategického plánu hlavního města Prahy je třeba zmínit problematiku odstraňování bariér ve veřejném prostoru (včetně veřejné dopravy) jako zásadní a v předemtném smyslu upravit příslušné části dokumentu.

Regionální plán Pražské integrované dopravy Tento koncepční materiál vydávaný organizací ROPID má za cíl stanovit objem dopravních výkonů pro rok 2013 s výhledem na roky 2014–2017 a z něj vyplývající rámec finančního krytí PID. Dopravní plán PID by měl rovněž nastínit vývoj PID z hlediska optimalizace sítě linek, ekonomiky (tarifu), marketingu, standardů kvality a technického rozvoje.

Dopravní plán PID je významným podkladem nejen pro objednatele dopravy, ale i pro dopravce, a to především z hlediska potřebných investic do vozového parku a dalších investičních záměrů dopravců. Vývoj dopravní poptávky bude vyžadovat rovněž investice do tratí a zastávek hromadné dopravy.

Tématem specializované přepravy osob se sníženou pohyblivostí se zabývají zejména kapitoly 4.1.8 a 5.1.8.

Vazby na další materiály

Oblast odstraňování bariér nejen ve veřejné dopravě je jednou z klíčových součástí principů takzvaného Governance accessibility (dále jen „GA“). Jako taková se musí stát pevnou součástí koncepčního a strategického pojetí poskytování veřejných služeb a plnění úkolů veřejné správy v hlavním městě Praze. Související problematika byla často při tvorbě koncepčních a strategických materiálů opomíjena anebo byla řešena příliš okrajově či příliš neodborně.

Je třeba zajistit, aby tato problematika byla pevnou součástí i dalších dokumentů stanovujících strategický a koncepční rámec v rámci hlavního města Prahy. Proto je tato problematika výslovně zmiňována například v materiálech týkajících se nového Územního plánu hlavního města Prahy či v materiálech týkajících se celoměstské koncepce rozvoje informatiky. Také tyto věci souvisí s problematikou odstraňování bariér v dopravě.

1.4 Příprava a projednání dokumentu

Bezbariérovostí v dopravě se hlavní město Praha zabývá již od poloviny 90. let. V roce 2008 došlo k zakotvení některých institucionálních opatření v této oblasti a v posledních letech došlo k jejímu značnému rozvoji.

S postupem času se ukázala potřeba jednotného koncepčního a strategického rámce, a to jak ve formě vymezení potřebných kroků a opatření, tak ve formě soupisu a vyhodnocení opatření již realizovaných.

Námět na vytvoření Koncepce pochází z roku 2011. Koncepci bylo třeba vypracovat z mnoha důvodů, například právě proto, že neexistuje vyhodnocení toho, co se za poslední dvě desetiletí let realizovalo a zasazení opatření odstraňování bariér do širšího kontextu – zejména vůči ostatním uživatelům veřejné dopravy. Myšlenka koncepčního materiálu je starší a jedním z popudů byly také požadavky občanského sektoru na komplexnější řešení oblasti bezbariérovosti dopravy.

Koncepce byla vypracována KPBO. Při jejím zpracování byly využity údaje a poznatky shromážděné jednak v rámci KPBO, jednak v rámci MHMP, ale také v rámci DPP, ROPID, TSK apod.

1.5 Seznam používaných zkratk

APPN: Agentura pro neslyšící, o. s. – sdružení sdružující sluchově postižené, zastupující jejich zájmy a poskytující služby

ASNEP: Asociace organizací neslyšících, nedoslýchavých a jejich přátel – občanské sdružení sdružující sluchově postižené a zastupující jejich zájmy

AUDIS: Systém pro sledování a řízení veřejné dopravy

BESIP: Bezpečnost silničního provozu

ČD: České dráhy, a. s.

ČR: Česká republika

DORIS: Systém pro sledování a řízení veřejné dopravy

DPP: Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. – organizace založená hlavním městem Prahou, dopravce ve veřejné hromadné dopravě

EDAS: EGNOS Data Access Service – služba pro přístup a využívání dat a funkcí navigačního systému EGNOS/Galileo

GA: Governance accessibility – opatření pro zlepšování přístupnosti a využitelnosti veřejné správy a veřejných služeb (poslední dobou se GA stává prioritou vnímanou na půdě Evropské unie a postupně se přidávají i jednotlivé členské státy)

GNSS: Global Navigation Satellite System – systémy družicové navigace (GPS, Galileo, EGNOS apod.)

GPS: Družicový navigační systém

GUF/GAUF: Galileo User Forum – sdružení pro využívání systému Galileo (součástí je nově se tvořící Galileo Accessibility User Forum)

IPR: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

IZS: Integrovaný záchranný systém

KPBO: Komise Rady hlavního města Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou

MD: Ministerstvo dopravy

MHD: městská hromadná doprava – veřejná služba hromadné dopravy organizovaná obcí či městem

MHMP: Magistrát hlavního města Prahy

MMR: Ministerstvo pro místní rozvoj

OZP: osoby se zdravotním postižením

PID: Pražská integrovaná doprava – soubor veřejné hromadné dopravy v hlavním městě Praze organizovaný ROPIDem a realizovaný dopravci (obsahuje metro, tramvaj, autobus, lanovou dráhu, přívoz, železniční dopravu apod.)

POV: Pražská organizace vozíčkářů, o. s. – sdružení sdružující osoby na vozíku, zastupující jejich zájmy a poskytující služby

PTSA: Public transport services accessibility – soubor opatření pro odstraňování bariér a zlepšování přístupnosti služeb veřejné dopravy

RHMP: Rada hlavního města Prahy

ROPID: Regionální organizátor pražské integrované dopravy – příspěvková organizace zřízená hlavním městem Prahou k plánování a organizaci a řízení veřejné hromadné dopravy v hlavním městě Praze

SONS: Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých – sdružení sdružující nejen osoby se zrakovým postižením, zastupující jejich zájmy a poskytující služby

SSZ: světelná signalizační zařízení

SZN: signalizační zvukové zařízení pro nevidomé

TSK: Technická správa komunikací hlavního města Prahy – příspěvková organizace zřízená hlavním městem Prahou pro správu pozemních komunikací

VBB: Dopravní svaz Berlín – Braniborsko (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH)

VPN: Vysílačka pro nevidomé – vysílač signálu pro orientační a navigační systém pro nevidomé

ZHMP: Zastupitelstvo hlavního města Prahy

ZIS: zastávkové informační systémy

ZLD: zvláštní linky dopravy – specifické linky veřejné dopravy v hlavním městě Praze (speciální Hx linky pro hendikepované nebo speciální školní autobusy apod.)

ZTP a ZTP/P a TP: průkazy zdravotního postižení: Zvlášť tělesně postižení, Zvlášť tělesně postižení s průvodcem a Tělesně postižení

1.6 Užitečné internetové odkazy

Praha bezbariérová

V miniportálu o bezbariérovosti v hlavním městě Praze lze kromě informací a odkazů týkajících se životních situací, které řeší osoby se zdravotním postižením, nalézt také kontaktní informace na organizace sdružující tyto osoby a informace o akcích v rámci programů a aktivit pro OZP.

Adresa URL: <http://bezbarierova.praha.eu/>

http://www.praha.eu/jnp/cz/home/zivot_v_praze/praha_bezbarierova/index.htm

Provozovatel: MHMP

Hlavní internetová stránka ROPIDu

Adresa URL: <http://www.ropid.cz>

Provozovatel: ROPID

Jízdní řády PID

Informační systém jízdních řádů umožňuje kromě jiného i vyhledání spojení anebo tisk zastávkových jízdních řádů.

Adresa URL: <http://ropid.cz/jizdni-rady/>

Provozovatel: ROPID

Bezbariérově s PID

Na internetové stránce věnované bezbariérové dopravě v hlavním městě Praze je možno nalézt mnoho užitečných informací a odkazů.

Adresa URL: <http://www.ropid.cz/bezbarier>

Provozovatel: ROPID

Cestujeme PID s kočárkem

Na internetové stránce věnované cestování s kočárky jsou k dispozici přehledné informace nejen pro tyto cestující, ale také řada užitečných rad.

Adresa URL: <http://ropid.cz/cestujeme/pid-s-kocarkem>

Provozovatel: ROPID

Cyklisté v dopravě

Část internetových stránek ROPIDu je věnovaná přepravě cestujících s jízdními koly.

Adresa URL: <http://ropid.cz/cestujeme/cykliste-v-pid>

Provozovatel: ROPID

Interaktivní plán dopravy v hlavním městě Praze

Jedná se o interaktivní aplikaci schématu a informací o dopravě v hlavním městě Praze s možností napojení na trasy linek a jízdní řády.

Adresa URL: <http://praha.planydopravy.cz/>

Provozovatel: ROPID

Klikací mapa přístupnosti stanic metra

Jedná se o interaktivní mapku bezbariérovosti přístupu do stanice metra a jejího bezbariérového či bariérového využívání.

Adresa URL: http://ropid.cz/files/img_ilustracni/kocarky/klikaci_mapa.html

Provozovatel: ROPID

PID na Facebooku

Na internetové stránce na sociální síti Facebook lze nalézt aktuální informace, informace o mimořádných situacích, ale také řadu zajímavostí z dopravy.

Adresa URL: <http://www.facebook.com/prazskaintegrovadoprava>

Provozovatel: ROPID

Hlavní internetová stránka DPP

Na úvodní internetové stránce DPP lze nalézt rozcestník k dalším informacím.

Adresa URL: <http://www.dpp.cz>

Provozovatel: DPP

Bezbariérové cestování s DPP

Část internetových stránek DPP je věnovaná bezbariérovosti dopravy. Obsahuje i interaktivní mapu aktuálního stavu funkčnosti bezbariérových přístupů do stanic metra.

Adresa URL: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/>

Provozovatel: DPP

Stav bezbariérových zařízení v PID

Na internetové stránce lze nalézt přehled funkčnosti a stavu výtahů a dalších bezbariérových zařízení provozovaných DPP.

Adresa URL: <http://www.dpp.cz/stav-bezbarierovych-zarizeni/>
Provozovatel: DPP

S ČD cestování bez překážek

Část internetových stránek ČD je věnovaná bezbariérovému cestování.

Adresa URL: <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/default.htm>
Provozovatel: ČD

Přes bariéry

Internetové stránky, které spravuje POV, poskytují informace, které mohou pomoci překonávat bariéry nejrůznějšího druhu.

Adresa URL: <http://www.presbariery.cz>
Provozovatel: POV

Asistence, o. s.

Internetové stránky občanského sdružení Asistence mimo jiné – jak název napovídá – se věnují asistenci osobám na vozíku a aktivně se zapojují do problematiky bezbariérovosti.

Adresa URL: <http://www.asistence.org>
Provozovatel: Asistence, o. s.

POV

Jedná se o internetové stránky POV sdružující vozíčkáře a jejich přátele. Kromě aktivit POV je zde možno nalézt také užitečné informace související i s pohybem a dopravou osob na vozíku a osob se sníženou pohyblivostí.

Adresa URL: <http://www.pov.cz>
Provozovatel: POV

SONS

Jedná se o internetové stránky největší organizace sdružující zrakově postižené v ČR. Kromě informací o SONS a jejich projektech a aktivitách je možno zde nalézt také velice užitečné informace o zřakovém postižení a jeho aspektech.

Adresa URL: <http://www.sons.cz>
Provozovatel: SONS

Okamžik, o. s.

Jedná se o internetové stránky občanského sdružení pro podporu nejen nevidomých a slabozrakých; kromě jiných služeb také nabízí osobní asistenci a průvodcovskou službu.

Adresa URL: <http://okamzik.cz>
Provozovatel: Okamžik, o. s.

Česká unie neslyšících, o. s.

Jedná se o internetové stránky unie osob se sluchovým postižením, na kterých kromě aktivit České unie neslyšících lze nalézt také informace o sluchovém postižení a o jeho bariérách.

Adresa URL: <http://www.cun.cz>
Provozovatel: Česká unie neslyšících, o. s.

Vize – Rok 2025: Bezbariérová doprava / přístupná veřejná služba pro každého

Cílem Koncepce je v maximální možné míře mít veřejnou hromadnou dopravu bezbariérovou – tedy „bez bariér“ do roku 2025.

Při stavu rozpracovanosti a realizace opatření a při deklarované politické vůli se tímto problémem zabývat a odstraňování bariér v dopravě podporovat jak exekutivně, tak finančně i procesně, je tento cíl podle názoru zpracovatelů Koncepce naprosto realistický.

Cílem Koncepce je hlavní město Praha jako moderní a otevřené město, jehož síť veřejné hromadné dopravy může využívat skutečně každý.

2. Veřejná doprava v hlavním městě Praze

2.1 Základní informace o systému veřejné dopravy v hlavním městě Praze

Základem systému veřejné dopravy v hlavním městě Praze je PID, který zajišťuje naprostou většinu veřejné hromadné dopravy v hlavním městě Praze.

PID je integrovaný dopravní systém na území hlavního města Prahy a přilehlém území Středočeského kraje. PID zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přívozy, které provozuje celkem 17 dopravců. Je obsluhováno přes 3 320 km² s téměř 1,7 milionu obyvateli (z toho v regionu více než 400 000). PID je budována s cílem nabídnout cestujícím kvalitní dopravní obsluhu zaintegrovaného území, která bude nabízet konkurenceschopnou alternativu vůči individuální dopravě. Jednotný přestupní tarif PID umožňuje uskutečnit celou cestu na jeden jízdní doklad, a to bez ohledu na počet přestupů, zvolený dopravní prostředek a dopravce.

Po předchozích úvahách a studiích je za první reálné kroky směřující k systému PID možné považovat souběh tarifních systémů na autobusových linkách v oblasti Hovorčovic a Ořechu, integraci železničních stanic na území hlavního města Prahy (v roce 1992), vznik organizace ROPIDu (v roce 1993), zřízení prvního vnějšího tarifního pásma (v roce 1995) a zavedení časového a pásmového tarifu (v roce 1996).

Doplňkem veřejné dopravy mimo PID je dopravní obsluha prostředky, které nejsou v PID integrovány – jedná se o neintegrované železniční spoje (většina rychlíků a dálkových vlaků vyšší kvality), autobusové linky vnější dopravy se zastávkami na území hlavního města Prahy a v neposlední řadě o taxislužbu.

2.1.1 Metro

První doložitelný návrh na zřízení podzemní dráhy v Praze je z roku 1898, postupným vývojem názorů a projektů byla první trasa zprovozněna v roce 1974 v úseku Florenc (původní název Sokolovská) – Kačerov. K první trase C přibyla v roce 1978 trasa A a v roce 1986 trasa B.

Postup budování tras metra byl následující:

1. **Rok 1974:** Trasa C: Sokolovská (Florenc) – Kačerov
2. **Rok 1978:** Trasa A: Leninova (Dejvická) – Náměstí Míru
3. **Rok 1980:** Trasa C: Kačerov – Kosmonautů (Háje)
4. **Rok 1980:** Trasa A: Náměstí míru – Želivského
5. **Rok 1984:** Trasa C: Sokolovská (Florenc) – Fučíkova (Nádraží Holešovice)
6. **Rok 1985:** Trasa B: Smíchovské nádraží – Sokolovská (Florenc)
7. **Rok 1987:** Trasa A: Želivského – Strašnická
8. **Rok 1988:** Trasa B: Smíchovské nádraží – Nové Butovice
9. **Rok 1990:** Trasa A: Strašnická – Skalka
10. **Rok 1990:** Trasa B: Florenc – Českomoravská
11. **Rok 1994:** Trasa B: Nové Butovice – Zličín

12. **Rok 1998:** Trasa B: Českomoravská – Černý Most
13. **Rok 2004:** Trasa C: Nádraží Holešovice – Ládví
14. **Rok 2006:** Trasa A: Skalka – Depo Hostivař
15. **Rok 2008:** Trasa C: Ládví – Letňany

V současné době má síť tras metra celkovou délku 60 km a 57 stanic.

Stanice metra zprovozněné před rokem 1990 však byly budovány bez opatření pro bezbariérovou přístupnost, tehdy zvolená koncepce (hloubka tras, umístění stanic) dodnes komplikuje nápravu této skutečnosti. Teprve úsek trasy B zprovozněný v roce 1994 zahrnoval ve všech stanicích bezbariérový přístup na nástupiště (pomocí výtahů). Od roku 1993 jsou doplňovány bezbariérové přístupy do starších stanic metra, průběžně byly po roce 1990 doplňovány i orientační prvky pro nevidomé (akustické majáčky, vodící linie).

Trvalým problémem je i nadále překonání spáry mezi nástupištěm a vozem metra, kde zejména výškový rozdíl komplikuje, až neumožňuje jízdu s vozíkem.

2.1.2 Tramvaje

Počátkem tramvajové dopravy bylo zahájení provozu koněspřežné tramvaje v roce 1875, první elektrické tramvaje vyjely v roce 1891. Síť tramvajových tratí se ve 20. století postupně rozrůstala, v souvislosti se zprovozněním metra (zejména v centru hlavního města Prahy) došlo k útlumu, po roce 1990 však význam tramvajové sítě pro obsluhu hlavního města Prahy opět nezpochybnitelně roste.

Až téměř do konce 20. století byl – s výjimkou vlečných vozů zvaných Krasin (v provozu 1930-1974) – provoz tramvají zajišťován čistě „vysokopodlažními“ vozy. První nízkopodlažní tramvaje byly v hlavním městě Praze zkoušeny počátkem 90. let 20. století, do pravidelného provozu byly jako první nasazeny tramvaje RT6N1 v roce 1997, avšak stabilnější zajištění nízkopodlažních spojů započalo až roku 2005 (dodávky prvních 14T a modernizovaných KT8-N). Poslední nové tramvaje nespĺňující potřeby bezbariérovosti byly do hlavního města Prahy dodány v roce 1997, od té doby je vozový park obnovován pouze vozidly s bezbariérovým přístupem.

Tramvajová síť v hlavním městě Praze má dnes 142 km, v provozu je celkem 21 denních a 9 nočních linek, v jednom okamžiku přes den je na trase kolem 400 souprav.

Přístupnost tramvají výrazně ovlivňuje podoba zastávek, průběžně jsou upravovány zastávky s nevyhovujícími parametry pro bezbariérovou přístupnost, aby vyhověly osobám s pohybovým či zrakovým znevýhodněním.

Tramvaje jsou vybaveny zařízením pro usnadnění orientace nevidomých (viz dále) a stále rostoucí počet i zařízením pro usnadnění orientace sluchově postižených (vnitřní informační panely).

2.1.3 Autobusy

Po rozpačitých krátkodobých autobusových epizodách (první roku 1908) lze za skutečný počátek autobusové dopravy v Praze považovat rok 1925, kdy zahájila provoz linka A do

Záběhlic. V následujících letech a desetiletích se autobusová doprava stala významnou součástí veřejné dopravy.

Autobusy obsluhují území hlavního města Prahy na více než 687 km, a to na více než 200 linkách.

Až roku 1994 byly v hlavním městě Praze do pravidelného provozu nasazeny první nízkopodlažní autobusy a počet nízkopodlažních autobusů výrazně roste od roku 2000. V současné době dopravci PID obnovují vozový park pouze nízkopodlažními autobusy.

Autobusy jsou vybaveny zařízením pro usnadnění orientace nevidomých a některé i zařízením pro usnadnění orientace sluchově postižených.

V hlavním městě Praze také jezdí i speciální linky bezbariérové dopravy označené jako H1 a H2 (zvláštní linky zajišťující přepravu osob s omezenou schopností pohybu).

2.1.4 Železnice

Skutečným počátkem železniční dopravy byl v roce 1845 příjezd prvního vlaku do Prahy (na dnešní Masarykovo nádraží). Ve 2. polovině 19. století procházela železniční síť rozvojem, ve 20. století pak zdokonalováním infrastruktury. Pro vnitroměstskou dopravu byla však zásadní až tarifní integrace zahájená v roce 1993, posilování provozu a obnova vozového parku.

První nízkopodlažní vozidla se v Praze objevila v 60. letech (elektrické jednotky 451), ale garanci bezbariérovosti zajistila až vozidla dodávaná počátkem 21. století s dodávkami elektrických jednotek 471 CityElefant nebo rekonstrukcí vzniklými motorovými jednotkami 814 Regionova. V současné době dominantní železniční dopravce zajišťuje dopravu po hlavním městě Praze převážně vozidly s bezbariérovým přístupem.

Přístupnost železniční dopravy významně ovlivňuje bezbariérovost přístupů a nástupišť železničních stanic či zastávek, která je na řadě míst poplatná době vzniku či neodpovídá současným kritériím.

V příměstských vlacích jsou postupně zaváděny informační systémy, které slouží také pro zvýšení orientace zrakově i sluchově postižených (hlášení stanic, informační textové panely apod.)

2.1.5 Další formy veřejné dopravy

V hlavním městě Praze jsou i další formy veřejné hromadné dopravy, nejzajímavějšími jsou lanová dráha a přívozy.

Lanová dráha na Petřín

Půl kilometru dlouhá pozemní lanová dráha na Petřín zahájila provoz v roce 1891 a přes dlouhodobá přerušení provozu v letech 1916–1932 a 1965–1985 je platnou součástí pražské veřejné hromadné dopravy. Princip pozemní lanovky se schodišťovými nástupišti však nevytváří podmínky pro bezbariérovou přístupnost a jejich zajištění je v současné době mimo ekonomickou realitu.

Přivozy

Přivozy jsou nesporně nejstarší veřejné dopravní prostředky. V Praze zažily po útlumu ve 20. století svou obnovu, kdy od roku 2005 opět pomáhají spojovat vltavské břehy. V počátcích obnovy provozu byla využita dostupná malá plavidla vylučující bezbariérovou přístupnost. Teprve s linkou P3 se objevila možnost bezbariérové přístupnosti plavidla, přesto je nutné brát na vědomí omezení daná parametry břehů, které omezují bezbariérovou přístupnost samotných přístavišť. V připravovaném výběrovém řízení na provozovatele přívozů je již pevně zakotvena podmínka bezbariérovosti plavidel pro všech stávajících 5 linek.

2.2 Přeprava cestujících

Celý systém veřejné dopravy přepraví ročně kolem 1,3 miliardy osob. Odhadované rozdělení ročního objemu podle jednotlivých druhů dopravy je následující:

- metro: 589 165 000
- tramvaje: 322 347 000
- autobusy: 358 093 580
- železnice: 18 863 000
- lanová dráha: 1 857 990
- přivoz: 466 920

Počty přepravených cestujících jsou na jednotlivých linkách sledovány přepravními průzkumy, při kterých jsou sčítáni cestující ve vozidlech a obraty (výstup/nástup) v zastávkách, dále pak čidly na hranici přepravního prostoru v metru či průběžným sčítáním externími firmami či provozními zaměstnanci. Pro celkové počty přepravených osob je podkladem i vývoj tržeb a skladba jízdních dokladů.

2.3 Speciální služby dopravy pro osoby se zdravotním postižením

Kromě běžných služeb veřejné dopravy jsou pro cílovou skupinu OZP provozovány i další specifické služby:

Zvláštní linková doprava (autobusové linky H1 a H2)

Pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí jsou od roku 1995 zřizovány a optimalizovány linky zvláštní linkové dopravy (dále jen „ZLD“) v základním intervalu 120-180 minut, s centrálním přestupem v zastávce Florenc. ZLD zajišťují dopravní obsluhu významných cílů pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové domy, zdravotnická zařízení, Jedličkův ústav a škola apod.).

ZLD typu H (původní označení I) zajišťují v hlavním městě Praze od roku 1995 přepravu na trasách spojujících lokality se zvýšenou potřebou bezbariérového spojení (zejména bezbariérové obytné domy s byty zvláštního určení, zdravotnická zařízení). Postupem doby provoz ZLD reagoval pro potřeby cestujících i na zlepšování podmínek přepravy běžnými linkami. ZLD jsou nadále i přes výrazná zlepšení podmínek v běžné dopravě – bezbariérové zpřístupňování stanic metra a nástupišť železnice, rostoucí podíl nízkopodlažních autobusů

(znatelně od roku 1996) a tramvají (od roku 2005) – využívanou alternativou, a to zejména do míst s horší bezbariérovou přístupností zastávek či objektů samotných.

Aktuálně jsou v hlavním městě Praze v provozu tyto ZLD:

1. Linka H1: Chodov – Petýrkova (zastávka ve směru TAM (dále jen “T”)) – U Kunratického lesa – Petýrkova (zastávka ve směru ZPĚT (dále jen “Z”)) – Na Proutcích (T) – Kunratická škola (T) – IKEM (T) – Nemocnice Krč – Poliklinika Budějovická (T) – Budějovická (Z) – Pankrác – Pražského povstání – Jedličkův ústav – I. P. Pavlova – Náměstí Republiky (Z) – Florenc – Náměstí Republiky (T) – Karlínské náměstí – Invalidovna – Palmovka – Poliklinika Vysočany – Rajská zahrada – Brejččetlova – Bryksova – Černý Most – Obchodní centrum Černý Most
2. Linka H2: Florenc – Náměstí Republiky – Hradčanská – Břevnovská – Vypich – Nemocnice Motol – Motol – Bucharova – Kodymova – Sídliště Stodůlky

Obě ZLD jsou v provozu pouze v pracovní dny od 6:30 do 22:30 v intervalu 135 až 150 minut a v zastávce Florenc jsou u všech spojů zajištěny vzájemné přestupy . Provoz ZLD je zajišťován speciálně upravenými autobusy Irisbus Crossway (3 vypravené autobusy, 1 záložní) s kapacitou 6 kotvených vozíků.

Mikrobusy na objednání (s asistencí/s pomocí)

Pro přepravu osob se zhoršenou pohyblivostí (držitelů průkazů ZTP a ZTP/P) je provozován 24 hodin denně systém mikrobusů na objednání, a to ve dvou režimech – s asistencí (pouze v souvislosti s přepravou) a s pomocí (ze zdrojového objektu, během přepravy, až do cílového objektu). Cílem služby je zvýšit nabízenou kapacitu a dostupnost přepravy i cestujícím s postižením a tím zlepšit podmínky pro jejich setrvání v přirozeném prostředí vlastního domova.

Služba je určena pro osoby s těžkým zdravotním postižením, držitele průkazů ZTP, ZTP/P, s trvalým bydlištěm v hlavním městě Praze nebo ve vybraných obcích Středočeského kraje (první vnější tarifní pásmo), včetně jedné osoby zajišťující doprovod držitele těchto průkazů; objednat je možné přes dispečink a jako nadstandardní je služba zpoplatněna ve výši odpovídající běžné jízdence PID + nástupní sazba 10 Kč.

2.4 Řízení systému veřejné dopravy

Provoz samotný je sledován a v případě potřeby operativně dispečersky upravován a řízen. Největším dispečinkem disponuje DPP, který řídí provoz metra, tramvají a vlastních autobusů z budovy Centrálního dispečinku, a to ve spolupráci s Policií ČR, dalšími složkami IZS a hlavním městem Prahou (zejména prostřednictvím TSK jako správce SSZ). Železniční dopravu v základu řídí dispečerů ČD ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty, s. o. Ostatní dopravci spadají pod dispečink ROPIDu s tím, že je zajištěna úzká spolupráce s vlastními dispečery jednotlivých dopravců.

Pro sledování samotných vozidel jsou užívány moderní způsoby komunikace a evidence (traťové zabezpečovací zařízení, DORIS, AUDIS, MPVnet, GPS apod.).

2.5 Změny v dopravě

Vytvořením a rozvojem systému PID byl pověřen ROPID, odborná organizace, odpovědná za funkci PID. Její úloha je organizační a kontrolní. Ze své práce se odpovídá orgánům samosprávy a státní správy, které jej zabezpečením dopravy pověřily. Změny v systému PID jsou projednávány s příslušnými orgány státní správy a samosprávy (na úrovni hlavního města Prahy i městských částí, resp. Středočeského kraje a obcí), konkrétní opatření organizace dopravy pak s příslušnými útvary Policie ČR a správců komunikací (v hlavním městě Praze obvykle TSK). Změny a optimalizace provozu jsou připravovány na základě přepravních průzkumů, poznatků z provozu, připomínek, poznatků a podnětů cestujících, samosprávy či dopravců.

Poptávka po dopravě především v hlavním městě Praze a přilehlém regionu prošla v posledních letech zásadní proměnou. Došlo k výstavbě obytných celků a satelitních sídlišť, vznikají nová obchodní a administrativní centra s pracovními příležitostmi i mimo centrum hlavního města Prahy, naopak v typicky průmyslových oblastech poptávka klesá. Mění se tak směry i doby, kdy a jak jsou linky využívány, což potvrzují i opakovaně prováděné přepravní průzkumy. Atraktivní síť veřejné dopravy může být zároveň i efektivnější, např. při omezení souběhů autobusové dopravy s kolejovou dopravou (železnice, metro, tramvaje). Uspořené prostředky na provoz lze využít na posílení dopravy v potřebnějších lokalitách. V některých případech je však již propustnost infrastruktury na hranici kapacity (především některé centrální úseky metra a tramvajových tratí), takže téměř neumožňují další posílení provozu. Je proto potřeba nabízet rovněž alternativní spojení pro cestující, aby se odlehčilo úsekům na hranici kapacity a zároveň se uspokojily nové přepravní vazby (zejména tangenciální). Kapacitní problémy se vyskytují rovněž u řady autobusových terminálů u stanic metra. Vyšší přepravní nároky je proto vhodné uspokojovat pokud možno vyšším podílem nasazených kloubových autobusů nebo nabídkou alternativních spojení s vazbou na páteřní kolejovou dopravu.

Cílem je vytvořit jednoduchou, přehlednou a efektivní síť linek, kde páteří systému je kolejová doprava (železnice, metro, tramvaje). Autobusová doprava je koncipována jako návazná ke kolejové dopravě, resp. tvoří páteř v oblastech a směrech, kde neexistuje kolejová doprava.

2.6 Řízení změn a rekonstrukcí dopravních staveb

Výstavba a rekonstrukce dopravních staveb vždy spadá pod působnost speciálních stavebních úřadů, a to podle dvou rozdílných zákonů. Prvním je zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), který upravuje podmínky pro stavbu železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah; druhým je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), který upravuje podmínky pro stavbu pozemních komunikací.

Pro řešení problematiky bezbariérových úprav je pak zcela zásadní rozdělení jednotlivých kompetencí. Nejvyšším orgánem státní správy v obou případech je MD. Jeho úloha při řešení problematiky bezbariérovosti v běžném životě je ale paradoxně méně významná. MD totiž má ve své působnosti pouze nejvýznamnější stavby nadregionálního významu. V případě drah to je působnost pro výstavbu celostátních a regionálních železničních tratí, v případě pozemních komunikací je to působnost pro výstavbu dálnic a rychlostních silnic.

Daleko větší význam má působnost hlavního města Prahy a jednotlivých městských částí. V případě drah tak hlavní město Praha vykonává působnost pro výstavbu a rekonstrukce metra, tramvají a lanových drah. Tato pravomoc je dána zákonem o dráhách přímo hlavnímu městu Praze a nelze ji delegovat na městské části.

V případě pozemních komunikací je to složitější. Výhradní působnost MD se týká výstavby dálnic a rychlostních silnic, tedy oblasti, která nemá žádnou spojitost s problematikou bezbariérovosti. Pro výstavbu všech ostatních pozemních komunikací je pak speciálním stavebním úřadem samo hlavní město Praha. Zákon o pozemních komunikacích navíc umožňuje, aby některé pravomoci byly dále delegovány na vybrané městské části. Této možnosti hlavní město Praha historicky využívá, a tak jsou tyto kompetence i dnes rozděleny.

Pro výstavbu nejdůležitějších pozemních komunikací (silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. třídy) je speciálním stavebním úřadem hlavní město Praha, pro ostatní pozemní komunikace (silnice III. třídy, místní komunikace II., III. a IV. třídy a veřejně přístupné účelové komunikace) jsou to městské části Praha 1 – 22.

Pokud tedy projektant navrhne jakoukoliv novou výstavbu nebo rekonstrukci, měl by příslušný speciální stavební úřad vždy zkontrolovat všechny náležitosti, které vyplývají z povinnosti dodržet veškeré požadavky na bezbariérové úpravy a nepřipustit chyby v jejich řešení.

Významná je samozřejmě i funkce předběžné kontroly, kterou by měl vykonávat samotný investor akce tak, aby do stavebního řízení vůbec nebyly předkládány neúplné nebo chybné projekty.

Přibližné krokové schéma je následující:

1. Záměr (studie) – podle potřeby je vypracován záměr na rekonstrukci, či dopravní stavbu, již v této fázi musejí být zohledněny potřeby bezbariérovosti
2. Projekt – je vypracován projekt, již v této fázi musejí být dodrženy potřeby bezbariérovosti
3. Schválení – projekt je schválen příslušným stavebním úřadem, speciálním stavebním úřadem, dotčenými orgány státní správy
4. Realizace prací
5. Dozor – po celou dobu je povinnost dozoru podle příslušných právních předpisů
6. Kolaudační řízení – proběhne kolaudace, je nutno provést také kontrolu dodržení bezbariérovosti, jak plyne z povinností stanovených speciálním stavebním úřadem
7. Užívání – dopravní stavba je převzata do užívání, je vystaveno příslušné povolení k užívání

2.7 Informace o dopravě pro uživatele

2.7.1 Zdroje informací a jízdní řády

Veškeré informace o dopravě v hlavním městě Praze lze najít na internetových stránkách ROPIDu (www.ropid.cz) a nebo DPP (www.dpp.cz), konkrétní užitečné odkazy jsou v kapitole 1.6.

Kromě toho existuje informační telefonická linka, a to **296 19 18 17**.

2.7.2 Informace na zastávkách

Informace na zastávkách jsou poskytovány v několika úrovních informací.

Na všech zastávkách je na zastávkovém označniku informace o názvu zastávky, jejím charakteru, číslech linek (případně i se směrem další jízdy – šipkou/cílem) a jízdní řády těchto linek. Dále je obsažena piktogramová informace o návaznostech dalších druhů dopravy (např. vlaku či metra).

Základní stav je v názvu zastávky, číslech linek a jízdních řádech s bílým podkladem. V případě výluk jsou tyto informace zvýrazněny použitím žluté barvy a jízdní řády vytištěny na žlutém papíře. V případě prázdninového jízdního řádu jsou jízdní řády tištěny na papír zelený.

V závislosti na lokalitě a dostupné ploše jsou pak uváděny další informace, např. o tarifu, linkovém vedení, návaznostech, alternativních spojeních (např. jízdní řád vlaku z nedalekého nádraží).

Zastávky vybavené zastávkovým informačním systémem poskytují navíc informace o nejbližších spojích jednotlivých linek (čas odjezdu podle jízdního řádu a případné zpoždění/dobu do odjezdu nejbližšího spoje; informaci o nízkopodlažnosti spoje).

2.7.3 Informace o výlukách a mimořádných situacích

Dále jsou na zastávky umístovány informace o mimořádnostech v provozu (výluky dotčené zastávky či linky vždy/ostatní výluky podle rozsahu a dopadu na lokalitu), trvalých změnách (podle dotčené linky/celosíťově), či jiných úpravách provozu (např. letní prázdninové nebo vánoční omezení provozu).

V celém systému označování platí, že jak u zastávek, tak u vozů dopravy, trasy, označení linky a jízdní řády označené žlutě – respektive na žlutém místo bílého pozadí, označují mimořádnou situaci, či výlukou.

Rovněž existuje služba zasílání SMS o stavu bezbariérových zařízení.

Při výlukách je jedním ze základních požadavků, aby začínaly a končily na bezbariérově dostupných místech.

2.7.4 Informace o bezbariérové dopravě

Na internetových stránkách DPP, ROPIDu i hlavního města Prahy existují specializované stránky, které jsou věnovány bezbariérové dopravě. Na nich lze najít mnoho užitečných informací. Kromě toho existují třeba i specializované aplikace – jako je třeba klikací mapa přístupnosti stanic metra, která je provozována na internetových stránkách ROPIDu, či klikací mapa provozu bezbariérových zařízení ve stanicích metra, která je provozována na internetových stránkách DPP.

V jízdních řádech jsou vyznačovány patřičným symbolem ty spoje, které jsou garantovány jako nízkopodlažní – takto jsou označeny jak na jízdních řádech v zastávkách, tak i v elektronických jízdních řádech na internetových stránkách DPP a ROPIDu.

3. Analýza základních potřeb bezbariérovosti

Chceme-li odstraňovat bariéry v dopravě skutečně efektivně, musíme znát základní potřeby těch, pro které je odstraňování bariér důležité. Těmto potřebám musíme být schopni i správně porozumět, aby nedocházelo ke špatné implementaci opatření, která by místo odstraňování bariér ještě přidělala některé nové.

Všechny zainteresované subjekty jistě myslí své snahy v této oblasti dobře. Je však nutné hned na úvod poznamenat, že sebelepší teoretické popisy a vysvětlování nemusí být vždy správně pochopeny. Pro člověka bez postižení může být takřka nepochopitelné, proč jsou zaváděna některá opatření, nebo činěny některé stavební úpravy v rámci bezbariérovosti. Ten, kdo neví, jak konkrétně se používá bílá hůl, může mít problémy chápat skutečný smysl vodicích linií. Nebo někdo, kdo není na vozíku, jen těžko chápe rozdíly ve výškách obrubníků. Může se tak stát, že i když je velká snaha pomoci a jsou přesně dodrženy příslušné normy, ve svém důsledku se mohou implementovat i opatření, která paradoxně bariérovost daného prostředí ještě zvýší. V takovýchto případech nejde o úmysl, ale o pouhé nepochopení dané věci. Tento problém souvisí také s tím, že organizace sdružující cílové skupiny, jež jsou úplně či částečně na bezbariérovosti dopravy závislé, nemají mnohdy dostatečné pravomoci, odbornou fundovanost, či prostředky a kapacity na to, aby v celém průběhu procesu přípravy a realizace příslušných stavebních úprav celou věc konzultovaly.

3.1 Cílové skupiny

Nejprve je třeba porozumět tomu, pro koho se vlastně opatření v odstraňování bariér realizují. Nejde jen o odstraňování stávajících bariér, ale i o předcházení vzniku nových. Zjednodušený výklad, že bezbariérovost je důležitá pouze pro OZP, je mylný a ve své podstatě škodlivý. OZP jsou významnou a také nejvíce věcně problematickou skupinou, ovšem bezbariérovost jakéhokoliv prostředí není pozitivem pouze pro OZP, ale přináší mnohé výhody také pro ostatní. Kupříkladu právě v dopravě může každý těžit z pozitiv nízkopodlažních spojů, akustického hlášení stanic apod.

Vezmeme-li si však opravdu důležité cílové skupiny uživatelů dopravy, pro něž je její bezbariérovost zásadní, budeme schopni posléze definovat i základní potřeby a požadavky takové bezbariérovosti.

Jako cílové skupiny lze definovat následující:

- osoby na vozíku
- cestující s kočárky a pojízdnými zavazadly
- osoby s pohybovým postižením (například lidé s holemi apod.)
- senioři a osoby se sníženou pohyblivostí
- osoby se zrakovým postižením (ať už nevidomí, nebo slabozrací)
- osoby se sluchovým postižením (ať už neslyšící, nebo se zhoršeným sluchem)
- osoby s mentálním postižením

Každá z těchto cílových skupin má svoje specifické potřeby a požadavky, které jsou rozebrány v následující kapitole.

3.2 Specifika dopravy pro cílové skupiny

U jednotlivých cílových skupin lze definovat specifika jejich potřeb a z nich lze dovodit i základní požadavky na bezbariérovost veřejné dopravy. V určitých případech jsou to požadavky a potřeby společné a prakticky u všech lze konstatovat, že jejich naplněním bude dosaženo pozitivních přínosů i pro ostatní uživatele veřejné dopravy.

Při naplňování potřeb jednotlivých cílových skupin je třeba dbát i na to, aby zavedením nějakého opatření vhodného pro jednu cílovou skupinu, nebyly narušeny potřeby jiné. Jako příklady lze uvést to, že při budování bezbariérových zastávek je třeba dodržet požadavky jednak na max. přípustné „sklony“ potřebné pro osoby na vozíku a například i pro cestující s kočárky, ale je třeba také udržet vodící, navigační a orientační prvky pro nevidomé. Dalším příkladem je potřeba jak akustického, tak vizuálního informačního systému ve voze, neboť neslyšící si těžko poslechne hlášení příští zastávky, ale nevidomý si jej zase těžko přečte na světelném panelu.

U výše popsaných zásadních cílových skupin lze definovat zejména následující obecná specifika a potřeby.

3.2.1 Požadavky ze strany osob se zrakovým postižením

Naprosto základním předpokladem samostatného a dostatečně bezpečného pohybu nevidomé nebo těžce slabozraké osoby na ulici a v dopravě je dostatek dovedností, návyků a zkušeností pro tuto činnost. Tím se tato skupina zásadně liší od jiných skupin osob se specifickými potřebami.

Pro osoby se zrakovým postižením je největší bariérou orientace v prostoru. Na rozdíl od vidících (běžně vidících) se musejí orientovat prostřednictvím jiných principů. Jako orientační pomůcky využívají kupříkladu bílé, nebo červenobílé hole, vodící psy, speciální akustické systémy VPN a také často cestují s průvodci.

Základními obecnými požadavky osob se zrakovým postižením jsou:

- zachování přepravy vodících psů a průvodců v rámci MHD zdarma
- vodící lišty a vodící linie v prostorech zastávek a vestibulů stanic umožňující samostatnou orientaci a zabránění ohrožení zdraví a života pomocí slepecké (bílé) hole
- související úpravy povrchové linie, a to nejen v okolí zastávek dopravy
- zachování a rozvoj akustického systému VPN s akustickou orientací v prostoru i s možnostmi akustické signalizace ve vozech dopravy a otevírání dveří
- zachování správného ohlašování stanic a změn trasování ve vozech MHD
- při implementaci jakéhokoliv nového informačně-orientačního systému v zastávkách i v dopravě samotné je třeba dbát nejen na vzhledový design, ale i na vnímatelnost informace, třeba správnou volbou barev nápisů a pozadí, výrazným kontrastem, vhodnou volbou barvy a intenzity informací na světelných panelech apod.

Příklady cestování se zrakovým postižením

Je možno uvést 2 příklady z praxe, ze kterých je patrna správnost a důležitost opatření bezbariérovosti pro tyto skupiny:

1. Nevidomý nebo silně slabozraký jede v autobuse, kde řidič opomene ohlásit správně zastávku (děje se ale i v tramvajích) a zbytek trasy má posunuté hlášení. Cestující ví, na jakou stanici jede, a proto když je ohlášena, vystoupí. Pak teprve zjistí, že je na úplně jiné zastávce a záleží na jeho schopnostech a znalostech prostředí a místa, jestli, a s jakými útrapami, nalezne správnou cestu. Zatímco někteří řidiči autobusů dlouhodobě považují ohlašování zastávek za marginalitu, pro někoho, kdo si není schopen pravdivost hlášení ověřit zrakem, je to veliký problém.
2. Cestující se slepečkou (bílou) holí se pohybuje po stanici metra, kterou nezná. Na stanici metra jsou nedostatečně řešené vodící linie a nejsou v ní navíc akustické majáčky, které by mu pomohly orientovat se v prostorách stanice (kde je výstup do vestibulu z nástupiště apod.)

3.2.2 Požadavky ze strany osob se sluchovým postižením

Sluchově postižení trpí zejména komunikační, nikoliv orientační bariérou. Přesto, že určité procento osob se sluchovým postižením (zejména osoby hluché od narození) nejsou schopny číst a rozumět souvislému textu v psaném českém jazyce, jsou prakticky všichni schopni se naučit číst jednotlivá slova a chápat související piktogramy a informační grafiku. Proto je pro ně zejména důležitý textově orientovaný navigační a orientační systém.

Skupina osob se sluchovým postižením je při odstraňování bariér často dosti opomíjena, což může působit značné problémy. Člověk se sluchovým postižením bude mít velký problém, pokud se ozve pouze zvukové hlášení v metru, že v daném úseku „z technických důvodů metro nejede a že cestující mají využít náhradní povrchovou dopravu“; anebo v tramvaji hlášení o výluce – opět pouze zvukové. Mnozí nechápou ani potřeby zvyšování vypovídací hodnoty informačních panelů ve stanicích a vozidlech MHD a zejména propouštění obrazové reklamy obvyklé v poslední době je pro sluchově postižené velice problematické.

Základními obecnými požadavky osob se sluchovým postižením jsou:

- textově orientované informační a orientační systémy v dopravě
- zachování a zvyšování počtu informačních panelů ve vozech MHD s uvedením stanice, trasování a dalších informací
- omezování nevýznamné grafické a textové reklamy v informačních systémech a na informačních panelech zejména ve vozidlech MHD
- možnost alternativního získávání informací z dlouhodobějších provozních hlášení zejména o změnách dopravy
- pečlivé a účelné využívání světelných panelů ve stanicích (zejména metra) – nejen pro ohlašování, která souprava končí ve které stanici, ale i pro provozní hlášení typu „Souprava na koleji 1 není určena k přepravě cestujících, nenastupujte do soupravy“; k tomu lze využít jak panely (červené světelné krystalové) nad stranami nástupiště, tak i promítací plochy na bocích stanice
- výrazné vyznačení linek s výlukou (žluté cedulky s číslem linek a žluté jízdny řády a cedule ve vozech, i výrazné označení u vozů se světelným panelem)
- pečlivé vyznačování výluk ve vozech MHD

Příklady cestování se sluchovým postižením

Jako příklad lze uvést 2 situace – v dopravě zcela běžné:

1. Cestující s absolutní hluchotou jede metrem, které díky úpravám v jízdních řádech ovšem nekončí na konečné stanici trasy, ale několik stanic před koncem. Nebýt světelného informačního panelu ve vozidle, který by tuto skutečnost oznamoval textem, cestující by se to neměl jak dozvědět. Nejspíš by „něco vytušil“ když by viděl, jak metro opouští všichni cestující, ale vlastně by nevěděl proč. Po vystoupení ze soupravy opět hledá očima světelný panel, který mu napoví, která souprava na této koleji pokračuje až na konečnou trasy a která souprava jede pouze do této stanice, kde jízdu končí.
2. Neslyšící cestující jede tramvají, která má výlukou. Ve voze tramvaje se již 3 stanice před výlukou zvukově hlásí změna trasy a přestup na náhradní autobusovou dopravu. Tam, kde není tramvaj vybavena informačním panelem, který tuto skutečnost sdělí vizuálně, dozví se cestující s hluchotou o výluce prakticky až v okamžiku, kdy tramvaj „zahne jinam“, a pak jde o to, jak rychle se dozví podrobnosti o výluce a kam vlastně jede. V tomto případě navíc pomáhají ještě barevně odlišené informace o linkách se změnou trasy v zastávkách tramvají, pokud si jich cestující včas všimnou, což se nestává vždy.

3.2.3 Požadavky ze strany osob s těžkým pohybovým postižením

Pro osoby využívající jako kompenzační pomůcku ortopedický vozík se jeví jako zásadní překážka architektonické bariéry – překonávání výškových rozdílů, vodorovných mezer v dlažbě, pohyb po nerovné, šikmé či zborcené ploše. Další bariéru tvoří nedostatečný prostor pro manipulaci s vozíkem včetně zúžení a nedostatečných šířek komunikací. Další požadavky vyplývají z omezené možnosti pohybu sedící osoby, např. čelní přístup a veškeré dosahové vzdálenosti jsou limitovány.

Kromě odstraňování bariér ve veřejné dopravě, tak jak je obecně vnímána jako MHD, je nezbytné při bezbariérovosti myslet také na související problémy, jako příklady je možno uvést třeba úpravy a opravy přechodů a křižovatek nebo pořízení vozidel záchranné služby umožňující převážet osoby s jejich vlastním ortopedickým vozíkem.

U osob na vozíku je nejvíce problematické zajistit maximální míru bezbariérovosti a přístupnosti, neboť komplexnost jejich omezení implikuje potřebu zohledňování aspektů, které na první pohled sice nejsou zřejmé, avšak jejichž nenaplnění může za určitých okolností ještě více snížit obecnou schopnost samostatného pohybu a využívání veřejných služeb.

Základními obecnými požadavky osob se sníženou pohyblivostí a na vozíku jsou:

- dobudování co nejvyššího počtu výtahů ve stanicích metra pro zajištění nejvyšší míry použitelnosti metra jako základního páteřního dopravního prostředku
- dodatečné zpřístupnění všech bariérových stanic metra výtahy, nahrazení nevyhovujících šikmých schodišťových plošin výtahy, technické vyřešení spáry mezi nástupištěm a podlahou vozidla
- zpřístupnění povrchové dopravy – dopravních cest (nástupiště, přechody) a dopravních prostředků
- vhodný výběr vozidel – nejen nízkopodlažních, ale s kapacitou umožňující bezproblémovou společnou přepravu vozíku a kočárku
- zachování ZLD na vybraných trasách v závislosti na potřebách uživatelů
- možnost individuální dopravy na zavolání s dostatečnou kapacitou
- dostupnost informací (např. jízdní řády na sloupcích označků nejsou přístupné)

I v této oblasti lze zmínit několik příkladů z praxe:

1. Cestující na vozíku si z dostupných informací zjistí, že stanice metra je vybavena výtahem. Teprve, když přijede ke stanici – nebo ještě hůře, když na danou stanici dojede, dozví se, že výtah je mimo provoz. Velice podobné je to i s plošinami, které jsou často nefunkční a nejsou o tom dostupné informace, nehledě na to, že nelze po cestujícím vyžadovat, aby si neustále ověřoval funkčnost jednotlivých zařízení.
2. Cestující na vozíku využívající tramvaj, nemůže několik zastávek za sebou vystoupit, protože jsou všechny bariérové. Nebo cestující na vozíku nemůže nastoupit do několika spojů za sebou, z důvodu, že je vždy plošina obsazena doprovodem s kočárkem, další garantovaný spoj má velký interval a doba cestování se mu výrazně prodlužuje, ztrácí tím i návaznost garantovaného přestupu. Nebo z páteřních dopravních sítí není zajištěna návazná bezbariérová doprava.

3.2.4 Požadavky ze strany cestujících s kočárky a rozměrnějšími předměty

Požadavky této skupiny se do značné míry shodují s požadavky uvedenými v kapitole 3.2.3, lze tedy konstatovat, že naplňováním požadavků osob na vozíku se splní požadavky i této skupiny.

Výhodou je možnost využití eskalátorů při přepravě kočárků (na rozdíl od přepravy osoby na vozíku).

3.2.5 Požadavky ze strany osob s omezenou pohyblivostí

Jedná se zejména o seniory či o osoby s lehkým pohybovým postižením, a to včetně osob, které ze zdravotních důvodů nemohou nebo nemají déle stát.

Další významnou skupinou jsou pak osoby, které prodělaly úraz a jsou v určité fázi rekonvalescence. Specifikum této skupiny spočívá v tom, že tyto osoby se náhle ocitly v situaci pro ně zcela nové a jejich zdravotní stav a potřeby se mění v závislosti na stupni rekonvalescence.

U těchto osob platí, že opatření, jako jsou výtahy ve stanicích, či nízkopodlažní vozidla dopravních spojů, jim v jejich cestování velice usnadní život a přepravu. Kromě těchto opatření jsou ale 2 specifická opatření, která se při diskusích s touto cílovou skupinou periodicky objevují, a je třeba brát na ně zřetel:

- zachování míst k sezení pro osoby se specifickými potřebami ve vozidlech MHD
- nezvyšování rychlosti jízdy eskalátorů ve stanicích metra, zejména pokud neexistuje jiná forma přístupu.

Zejména u druhého zmíněného požadavku se tento námět týká i malých dětí, které se eskalátorů zpočátku bojí. Senioři a osoby se sníženou pohyblivostí také mohou mít problémy při nastupování na eskalátory, zejména pokud jdou s holí, nebo používají vysoké podpůrné hole (berle).

3.3 Právní rámec bezbariérovosti veřejné dopravy

Ve snaze definovat legislativně-právní rámec určující jednak nárok na bezbariérovost, respektive na odstraňování bariér ve veřejné dopravě, a jednak i některé jeho konkrétní aspekty, lze vycházet z obecných právních premis uvedených v kapitolách 3.3.1 až 3.3.2.

3.3.1 Právo na veřejnou dopravu jako na veřejnou službu

Povinnosti související s obecnou potřebou zajistit veřejnou dopravu jako státem garantovanou veřejnou službu plynou z principu, že hromadná veřejná doprava je jednou ze základních služeb státu. Poskytuje ji jak stát, tak jednotlivé kraje a obce, podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů. Pro hlavní město Prahu přitom platí samostatná právní úprava, a to zákon o hlavním městě Praze.

Obecné principy dopravy určuje jednak související legislativa Evropské unie a jednak i právní rámec ČR, a to zejména zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (pro autobusovou dopravu a služby dopravy a přepravy osob), a zákon o dráhách (pro železnici, metro a tramvaje).

3.3.2 Právo na rovný přístup k veřejné dopravě

Veřejná doprava je službou a vztahují se na ni veškeré jak národní, tak i mezinárodní regulace, včetně regulací diskriminace a nedostatečného rovného přístupu.

Zákon č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon), ve znění zákona č. 89/2012 Sb., stanovuje obecný zákaz diskriminace, a to se týká i diskriminace v možnosti využívat veřejné služby, tedy včetně veřejné hromadné dopravy. Obecně upravuje práva určitých cílových skupin také závazná dohoda, přímo aplikovatelná smlouva vyhlášená ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 10/2010 Sb. m. s., Úmluva o právech osob se zdravotním postižením, která ukládá nejen rovné zacházení a rovný přístup, ale také ukládá státům zajištění různých opatření pro naplnění těchto principů (například čl. 2, 4, 9 a 20).

Pro úplnost lze dodat, že právní rámec využívání dopravy – zejména oblasti bezbariérovosti dopravy – je velice složitý a není jednoduché vypsát veškeré právní předpisy, které se této oblasti týkají. Například je velice málo známé, že i autobusová doprava v systému jakékoliv hromadné dopravy (tedy MHD v hlavním městě Praze nevyjímaje) je vázána třeba i nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 181/2011/EU, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, které také obsahuje ustanovení týkající se využívání dopravy zmíněnými cílovými skupinami.

3.3.3 Povinnosti zajištění bezbariérovosti staveb

Co se týče stavebních úprav v souvislosti s maximálním odstraňováním bariérovosti staveb (včetně dopravních staveb, které z části podléhají zvláštnímu režimu speciálních stavebních úřadů), je povinností dodržet při realizaci každé stavby platný právní rámec stanovený Zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jehož prováděcí předpis stanoví specificky požadavky na bezbariérovost,

a to včetně staveb dopravních (chodníky, přechody, zastávky apod.). Tímto předpisem je Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „vyhláška“).

K naplnění požadavku souvisejících s užíváním staveb i specifickými skupinami občanů (třeba osoby se zdravotním postižením apod.) je v § 169 stavebního zákona založena povinnost pro právnické osoby, fyzické osoby a příslušné orgány veřejné správy při navrhování, umístování, projektování, povolování, realizaci, užívání a odstraňování staveb respektovat záměry územního plánování a obecné požadavky na výstavbu, včetně bezbariérového užívání staveb.

Vyhláška obsahuje konkrétní a závazné požadavky na stavebně technická řešení těchto druhů staveb: pozemních komunikací a veřejného prostranství; občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností; společných prostor a domovního vybavení bytového domu obsahujícího více než 3 byty, upravitelného bytu a bytu zvláštního určení; pro výkon práce celkově 25 a více osob, pokud provoz v těchto stavbách umožňuje zaměstnávat OZP nebo stavby pro výkon práce osob s těžkým zdravotním postižením. Vyhláška obsahuje rovněž konkrétní řešení přístupů, místních komunikací a veřejných ploch, vnitřních prostorů, manipulačních prostorů a ploch, zdravotně technických zařízení, informačních zařízení apod.

Vyhláška obsahuje technické požadavky na zvláštní prvky staveb, jako jsou vodící linie, signální a varovné pásy, orientační majáčky a zdvihací plošiny.

V příloze č. 1 vyhlášky jsou obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Příloha č. 2 vyhlášky obsahuje technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství. V příloze č. 3 vyhlášky jsou uvedeny 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, v příloze č. 4 vyhlášky jsou symboly zařízení nebo prostoru pro osoby s různým typem postižení a pro osoby doprovázející dítě v kočárku.

Stavebně technické požadavky se odvíjejí od základních požadavků na vlastnosti jednotlivých druhů staveb pro užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami a osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do 3 let. Jedná se konkrétně o požadavky vyjadřující zejména bezpečnost, půdorysné uspořádání, sklonové poměry, jednoduchou orientaci pro nevidomé a slabozraké a vizualizaci zvukových informací pro osoby se sluchovým postižením.

Mezi zásadní technické normy upravující problematiku bezbariérovosti patří:

- ČSN 73-6110 Projektování místních komunikací (ve znění změny Z1)
- ČSN 73-6425-1, 2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště (řeší technické požadavky na nástupiště a nástupní ostrůvky).

4. Zhodnocení dosavadních opatření pro snižování bariér ve veřejné dopravě

Jedním z cílů Koncepce je zhodnotit dosavadní aktivity a opatření pro odstraňování bariér v dopravě v Praze.

4.1 Historie odstraňování bariér v dopravě v hlavním městě Praze

Hlavní město Praha se již od roku 1990 snaží prostřednictvím svých orgánů a organizací zřízených a založených hlavním městem Prahou spravovat záležitosti svých občanů a návštěvníků z celého světa s ohledem na vytváření bezbariérového prostředí hlavního města Prahy.

Hlavní město Praha se v roce 1990 ocitlo prakticky v bodě nula. Režim do roku 1989 preferoval u osob s tělesným a mentálním postižením ústavní výchovu a často tak problém s přepravou takových osob nijak neřešil. Na druhou stranu je nutno objektivně konstatovat, že některé technické a technologické vymoženosti, které jsou dnes považovány za samozřejmost, před rokem 1990 neexistovaly, nebo byly teprve v počátcích. Typickým případem jsou nízkopodlažní tramvaje a autobusy, hluboké šikmé výtahy nebo vše, co je spojeno s informačními technologiemi typu mobilních a satelitních sítí. Proto prvním počinem typickým pro 90. léta 20. století bylo bezbariérové zpřístupnění chodníků i s ohledem na tehdy dostupné technologie, normy a znalosti.

První snahy hlavního města Prahy koncepčně řešit problematiku bezbariérovosti jsou zakotveny v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy.

V hlavním městě Praze existuje již poměrně dlouhá tradice odstraňování bariér různého druhu v dopravě. Pochopitelně kromě povrchové dopravy se hlavní město Praha a organizace jím zřízené a založené věnují zejména zajištění co možná největšího bezbariérového přístupu do stanic metra, aby bylo metro – považované v současné době za naprosto páteří systém dopravy v hlavním městě Praze – pro osoby s pohybovým handicapem nebo se sníženou pohyblivostí, ale také pro cestující s kočárky apod., co možná nejpoužitelnější.

Stanice metra zprovozněné před rokem 1990 však byly budovány bez opatření pro bezbariérovou přístupnost, tehdy zvolená koncepce (hloubka tras, umístění stanic) dodnes komplikuje nápravu této skutečnosti. Teprve úsek trasy B zprovozněný v roce 1994 zahrnoval ve všech stanicích bezbariérový přístup na nástupiště (pomocí výtahů). Od roku 1993 jsou doplňovány bezbariérové přístupy do starších stanic metra.

Co se týče bezbariérovosti povrchové dopravy, zde existuje ještě mnoho otevřených kapitol, nicméně i zde se odstraňování bariér – zejména pro vozíčkáře (později „osoby na vozíku“) začalo řešit koncem 90. let 20. století.

V hlavním městě Praze funguje i unikátní systém pro obslužnost a orientaci nevidomých a těžce zdravotně postižených osob – VPN, který se buduje také již dlouhá léta a který působil jako inspirace pro zahraniční města.

4.2 Dopravní obslužný systém pro osoby s těžkým zrakovým postižením (VPN)

Správně umístěný umělý zdroj zvuku může chodci přinést jak zásadní informace orientační, tak i informace ve vlastním slova smyslu. V ČR se zásadním způsobem rozšířila jak akustická signalizace na přechodech pro chodce, tak i systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků. Rovněž se začínají rozšiřovat akustické výstupy pro nevidomé jako doplněk elektronických informačních zařízení pro veřejnost. Je ale pravdou, že zejména v oblasti hromadné dopravy nebyl prvotním důvodem zavedení zvukových hlášení stanic aspekt bezbariérovosti, přesto z něj nejen nevidomí a zrakově postižení mají prospěch.

Povinnost zřízení akustické signalizace jako součást světelné dopravní signalizace na nově zřizovaných nebo rekonstruovaných signalizovaných přechodech pro chodce ukládají příslušné stavební předpisy. Předpisy z resortu dopravy pak tuto signalizaci staví na roveň signalizaci světelné a definují její parametry. Tyto předpisy rovněž ukládají dálkově aktivovanou akustickou signalizaci pro nevidomé na definovaných křižnicích železnice s pěší komunikací – tedy na definovaných železničních přejezdech.

Vhodně umístěný umělý zdroj zvuku – akustický orientační maják – může identifikovat konkrétní orientační bod. Z podstaty věci plyne, že vhodně formulovanými hlasovými frázemi může přinést i informace v užším slova smyslu. Maják je obvykle dálkově aktivován jen v případě potřeby VPN. Český telekomunikační úřad vyhradil pro jejich ovládání radiovémi povely na celém území ČR jednotnou frekvenci 86,790 MHz.

Umístění majáků, volbě znělek-trylků a formulaci informačních frází, nastavení jejich hlasitosti i volbě případných časových odstupů je třeba věnovat náležitou pozornost, aby se majáky navzájem nerušily a nekomplikovaly orientační situaci.

Součástí systému akustických úprav je odbavovací a informační zařízení ve vozidlech MHD (tramvaj, trolejbusů, autobusů), které po aktivaci povelům č. 3 nevidomým cestujícím sdělí hlasovou frází z vnějšího reproduktoru u prvních dveří vozidla identifikaci příslušného spoje (číslo linky a směr jízdy). Povelům č. 4 může nevidomý cestující dát řidiči najevo svůj úmysl nastoupit, popřípadě i tímto povelům otevřít určené dveře v hlavním městě Praze tramvaje typů 14T a 15T. Rovněž v pražském metru nemusí osoby se zrakovým postižením poslepu hledat tlačítko otevírání dveří – povel č. 4 zařídí, že příští vlak otevře všechny dveře. Pokud byl povel zařízením stanice akceptován, ozve se rozložený kvintakord a fráze „OTEVŘENÍ DVEŘÍ AKTIVOVÁNO“.

V hlavním městě Praze je odbavovací a informační systém pro nevidomé na velice dobré úrovni, hlavní město Praha slouží v této věci i jako velice významná inspirace pro zahraniční velkoměsta.

V této souvislosti lze zmínit i implementaci akustických opatření pro nevidomé na takzvaných inteligentních zastávkách MHD. Na povel VPN hlasový výstup sdělí informace obsažené na displeji zařízení. Obvykle se ozve název zastávky a hlášení příjezdu nejbližších linek na této zastávce v reálném čase. Rovněž jsou oznámeny mimořádné situace. Analogická, ale složitější zařízení v halách některých autobusových a železničních nádraží a na terminálu MHD Letiště Václava Havla Praha sdělí nejbližší odjezdy/odlety jednotlivých spojů.

4.3 Úpravy pro odstraňování bariér pro osoby se zrakovým postižením

V ČR byl během posledních 20 let vytvořen systém hmatových, akustických a dalších úprav, podporujících orientaci zrakově znevýhodněných osob na ulici a ve veřejně přístupných budovách, zvláště v dopravních stavbách. Rovněž jsou rozšířeny úpravy vozidel veřejné dopravy, usnadňující jejich samostatné užívání relevantní skupinou cestujících. Moderní informační technologie mohou zpřístupnit aktuální informace v reálném čase ve veřejné dopravě, na niž jsou zrakově znevýhodnění lidé převážně odkázáni. Tím je podporována bezpečnost těchto osob při jejich nezávislosti na asistenci. Zmíněná opatření jsou součástí všech ostatních úprav zabezpečujících tzv. bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Příslušné právní předpisy je třeba jednoznačně dodržet u novostaveb a významných rekonstrukcí a i v případech řešení dodatečných stavebních úprav.

Jednou z důležitých aktivit občanských sdružení, obhajujících oprávněné potřeby zrakově znevýhodněných občanů, je mj. upozorňování na nedostatky, k nimž zatím stále dochází v nepřijatelném procentu při realizaci předepsaných opatření, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Rovněž důležité jsou jejich iniciativy k dodatečnému odstraňování bariér na stavbách již provozovaných a upozorňování na problémy s nezajištěnými nebezpečnými překážkami a nesprávně umístěným městským mobiliářem a reklamními stojany, nezajištěnými předzahrádkami restaurací apod. na veřejných prostranstvích.

Hmatová opatření jsou jedním ze zásadních způsobů, jak zlepšit orientační podmínky pro podporu bezpečnosti a samostatnosti zrakově znevýhodněných osob na ulici a ve stavbách, včetně staveb dopravních. Jedná se o to, že v místech, kde chybí orientační linie přirozené, vytvoří se vhodnou úpravou dlažby, podle místa a charakteru, vhodná forma linie umělé. Veškeré parametry umělých vodicích linií popisují příslušné předpisy – volba materiálů, struktury, barevné pojetí, desén, umístění včetně změn směru a odboček atd.

Systém vodicích linií musí být již při návrhu strukturovaný tak, aby umožňoval orientační řešení pokud možno ve všech standardních situacích, s nimiž se v běžném provozu na ulici, ve veřejně přístupných budovách, včetně staveb dopravních, lze setkat. Tam, kde jsou správně navrženy a realizovány, je jejich užití, při minimálních finančních nákladech, logické, jednoduché a přirozené a průměrnému nevidomému či slabozrakému chodci nečiní potíže takové úpravy spolehlivě a bezpečně využívat.

Pro zrakově handicapované jsou u povrchové linie zásadní zejména následující opatření: vodicí linie, varovné a signální pásy. Při jejich realizaci je nutno ale velice pečlivě dbát nejen na splnění technických norem, ale také na splnění principu účelnosti. Kupříkladu velkou pozornost je třeba věnovat návrhu a provedení signálních pásů na nesignalizovaných přechodech, místech pro přecházení, středních dělicích pásích a v blízkosti tramvajových ostrůvků.

Rovněž pro projekt i realizaci všech zmíněných úprav je nutno dodržet ustanovení příslušných předpisů. Jedině tak se zaručí, že budou tato opatření pro uživatele jednoznačně srozumitelná, a tedy jejich užití bezpečné.

4.4 Odstraňování bariér pro osoby se sluchovým postižením

Pro osoby se sluchovým postižením je zásadní bariérou jejich zvuková, a tedy i informační uzavřenost. Přestože to nebyl hlavní důvod, nejvíce bariér v dopravě se pro tyto osoby podařilo odstranit zavedením informačních světelných panelů ve vozidlech (zejména tramvaje a autobusy). Dále se postupně nasazovaly informační panely ve stanicích metra jako zdroje informací zejména o hlášeních pro cestující, jako je třeba hlášení o tom, že v danou chvíli vlak ve stanici končí, či že daná souprava končí v jiné stanici, než je konečná trasy.

Informační bariéru o poloze vozu a o jeho další trase odstraňují i světelné panely ve vozech s uvedením směru jízdy a následující stanice – pro osoby se sluchovým postižením se jedná o ekvivalent zvukového ohlašování stanice.

Nelze nepřipomenout již v dávné době zavedené světelné návěští upozorňující ve vozech dopravy, že se budou zavírat dveře a že cestující mají ukončit výstup a nástup a opustit dveřní prostor, což je pro osobu neslyšící jediný signál takového typu.

4.5 Opatření odstraňující bariéry pro osoby s pohybovým postižením, osoby s kočárky a osoby se sníženou pohyblivostí

Zásadními opatřeními pro tuto cílovou skupinu jsou bezbariérové přístupy do stanic metra a vyřešení přístupnosti povrchové dopravy (to znamená nasazení bezbariérových vozidel povrchové linkové dopravy, jako tramvaje, autobusy, speciální autobusy apod.) a také přizpůsobená nástupiště a nástupní ostrůvky.

V posledních 10 letech lze v pražské dopravě zaznamenat další dodatečné zpřístupňování stanic metra – byly instalovány výtahy do stanic Národní třída (trasa B), Florenc (trasa B a C), Vltavská (trasa C), Chodov (trasa C), Háje (trasa C) a další, ale stále zbývají nedostatky z minulosti, je třeba doplnit výtahy u 21 stanic. Dále u 3 stanic se schodišťovými plošinami, s nákladními výtahy je nutné nahradit přístup osobními výtahy. Také je nutné najít všestranně přijatelné technické řešení na překonání mezery mezi nástupištěm a vozem metra. U všech stávajících přístupných a nově upravovaných stanic je třeba zaměřit současně pozornost na přístupnost navazující povrchové dopravy a komunikací.

U povrchové dopravy narostl počet nízkopodlažních spojů – tramvají a autobusů, současně se objevily nové typy bezbariérových nízkokapacitních vozidel (minibusy, midibusy). Vhodný typ nových vozidel je potřeba konzultovat nejen s odborníky, ale i se zástupci uživatelů s omezenou schopností pohybu a orientace. Ke konci roku 2012 byly tři pětiny vypravovaných autobusů a jedna pětina tramvají nízkopodlažní. Chybí však související dořešení přístupnosti několika stovek zastávek. Rekonstrukce tratí a plány všech úprav dotčených nástupišť a přechodů je třeba koordinovat, aby se předešlo opominutím z minulých let. Současně je třeba vycházet i z naléhavosti potřeb uživatelů s přihlédnutím na již sestavené priority a další souvislosti.

V roce 2010 byla zmenšena kapacita ZLD a upraveno vedení linek. Pokud nebude běžná doprava přístupná všem, je třeba zejména v lokalitách s byty zvláštního určení zachovat ZLD a upravit jejich vedení a jízdní řády podle potřeb cestujících s omezenou schopností pohybu.

Další specifickou a vyhledávanou formu dopravy tvoří doprava na zavolání (viz kap. 4.6).

V oblasti zprostředkování informací, došlo k dalšímu vývoji – na internetových stránkách DPP a ROPIDu jsou přehledné informace o bezbariérovém cestování, novinku tvoří údaje o přístupnosti zastávek.

Problematické situace ale mohou vzniknout při poruchách zdvihacích zařízení v metru či při změnách v dopravě.

Zejména v přestupních stanicích metra je třeba zlepšit navigaci k výtahům (Muzeum, Florenc – trasa C a B), ale nedostatky jsou i u dalších stanic s méně přehledným přístupem (např. Háje, Budějovická, Nádraží Holešovice – trasa C).

Co se týče úprav bezbariérovosti stanic metra, tak z celkového počtu 57 stanic metra je v současnosti zajištěn bezbariérový přístup již do následujících 34 stanic, z toho 3 stanice jsou přístupné pouze částečně prostřednictvím schodišťových plošin a 2 stanice umožňují bezbariérový pohyb s proškoleným doprovodem:

- trasa A – 5 stanic: Dejvická, Muzeum, Strašnická (přístupná pouze schodišťovými plošinami), Skalka, Depo Hostivař
- trasa B – 14 stanic: Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Nové Butovice (přístupné pouze schodišťovými plošinami), Smíchovské nádraží (přístupné pouze schodišťovými plošinami), Národní třída, Florenc B, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most
- trasa C – 15 stanic: Letňany, Střížkov, Prosek, Ládví, Kobylisy, Nádraží Holešovice, Vltavská, Florenc C, Hlavní nádraží, Muzeum, Vyšehrad, Pankrác, Budějovická, Chodov a Háje.

U dalších stanic metra se plánuje, či již k realizaci připravuje vybudování bezbariérového přístupu do metra.

Trvalým problémem je však i nadále překonání spáry mezi nástupištěm a vozem metra, kde kombinace výškového rozdílu a vodorovné mezery komplikuje, až znemožňuje jízdu s vozíkem.

Dalším krokem pro odstraňování bariér pro tyto cestující jsou související úpravy v povrchové dopravě. Hlavní město Praha postupně nasazuje nízkopodlažní autobusy a nízkopodlažní soupravy tramvají. Dochází také k úpravám prostor zastávek povrchové dopravy tak, aby byly pro cestující co nejméně bariérové. Situace je problematická zejména u zastávek tramvají, neboť tramvaj zastaví vždy ve stejné vzdálenosti od nástupiště (ostrůvku) a nelze ji tedy přiblížit a tím bariérovost snížit. Tramvajových zastávek navíc v hlavním městě Praze existuje několik typů a i jejich bariérovost je tedy různá. U autobusových zastávek může nastat problém jak v podélném, tak příčném směru, kdy velmi záleží na schopnostech řidiče autobusu, aby zastavil ve správné vzdálenosti a neznemožňoval, ba dokonce neznemožňoval, bezbariérový přístup.

4.6 Služba individuální dopravy na zavolání

Účelem této služby je doprava zejména osob na vozíku a osob se sníženou pohyblivostí, a to podle stanovených podmínek. V současné době poskytují tuto službu v hlavním městě Praze 2 společnosti:

- Societa, o. p. s.: zajišťuje službu individuální dopravy na zavolání lidem s omezenými možnostmi pohybu, tak aby se mohli v plné míře zapojit do běžného života, a zajišťuje jim tímto šanci na veškeré další služby jak zdravotní, tak kulturně-společenské; dopravu provádí vozidly VW Transporter a VW Crafter, která disponují elektrickými zdvižnými plošinami Recon, spojenými s plnohodnotným upevňovacím a kotvicím zařízením pro uchycení invalidního vozíku; tato společnost měla jisté problémy od začátku jejího vzniku a v současné době mezi ní a hlavním městem Prahou probíhá právní spor

- Handicap – Transport: zabývá se provozováním bezbariérových mikrobusů pro občany se zdravotním postižením; tuto službu zajišťuje od roku 1999 a někteří její zaměstnanci se této problematice věnují déle než 20 let; dopravu v současné době zajišťuje 16 mikrobusů speciálně upravenými pro převoz vozíčkářů; důvodem, proč tuto službu společnost provozuje, je skutečnost, že lidé upoutaní na invalidní vozík, mají vzhledem k ne zcela přístupné hromadné dopravě mizivé šance na osobní přepravu; bez této služby by se mnozí nedostali např. k lékaři, do škol, za kulturou nebo i na dovolenou; této služby nevyužívají jen jednotlivci, ale i různá občanská sdružení po celé ČR, jež pořádají různé kurzy, konference, kulturní a sportovní akce.

Doprava do zaměstnání v rámci projektu vzdělávání a mobilita

Projekt „Vzdělání a mobilita v Praze“ slouží k rozvoji konkurenceschopnosti zaměstnanců a firem v ČR. V jeho rámci je připravena a provozována také služba přepravy pro OZP.

Přeprava je určena všem zdravotně postiženým Pražanům od 18 do 65 let, kteří mají trvalý pobyt na území hlavního města Prahy nebo se zde více jak půl roku zdržují. Tito klienti mohou přepravu upraveným minibusem využít výhradně do zaměstnání, chráněných dílen nebo do místa rekvalifikačních či dalších vzdělávacích kurzů. Účel přepravy, stejně jako dlouhodobý pobyt v hlavním městě Praze, dokládá klient čestným prohlášením.

Taxi pro vozíčkáře

Jedná se o služby na bázi komerční taxislužby. Doprava je však pro mnoho lidí s postižením příliš finančně náročná.

4.7 Projekty zvýšení informovanosti o bezbariérovosti dopravy

Od počátku 90. let 20. století se s postupným zlepšováním podmínek pro bezbariérové cestování rozšiřovaly i podmínky pro informování cestujících. K původním pevným vizuálním informacím (orientační systémy ve stanicích, informace ve stanicích, papírové letáky, štítky s Braillovým písmem) tak postupně přibývají pokročilejší technologie – VPN, internet, GPS, mobilní aplikace. Právě elektronické informace mají výhodu snadné aktualizace i většího spektra informací.

V současné době je kombinací výše uvedených informačních cest zajištěna solidní dostupnost informací o bezbariérovém cestování PID v českém jazyce. S ohledem na náročnost (ekonomickou i fyzickou) je informovanost v dalších jazycích velmi omezená.

Informace o bezbariérovosti spojů jsou uváděny na jízdních řádech (zastávkových i linkových), ZIS, v internetových vyhledávačích a v mobilních aplikacích.

V jízdních řádech jsou vyznačeny bezbariérové spoje u tramvají, autobusů a přívozů. V případě, že jsou všechny spoje linky nízkopodlažní, je tato skutečnost vyznačena piktogramem v záhlaví jízdního řádu, jinak jsou označeny (piktogramem a uvedením časového údaje tučným písmem) jednotlivé nízkopodlažní spoje.

Informace o bezbariérovosti vlaků tramvají a autobusů je uváděna na skříní vozidla, informace o vyhrazených prostorech ve vozidle jsou uváděny vně (u vstupu) i uvnitř (místo vyhrazené pro vozík či kočárek).

Informace o bezbariérových přístupech ve stanicích (či zastávkách) železnice a metra standardními piktogramy a orientačními schémata stanic s vyznačením přístupů.

Pro přístupnost a orientaci nevidomých a slabozrakých jsou stanice a zastávky vybaveny fyzickými orientačními prvky (hmatné a varovné pásy, vodící linie, bezpečnostní zábradlí, případně štítky v Braillově písmu), akustickými naváděcími systémy a vozidla VPN. Na informačních prvcích je sledována i kvalita čitelnosti informací pro slabozraké.

K bezbariérovosti existuje i řada speciálních internetových stránek a aplikací, některé z nich jsou uvedeny v kapitole 1.6.

4.8 Výhody odstraňování bariér pro ostatní uživatele veřejné dopravy

Přestože tento aspekt není dostatečně zdůrazňován, zaváděním opatření odstraňujících bariéry ve veřejné dopravě se zvyšuje komfort užívání veřejné dopravy jako státem a městem garantované veřejné služby pro všechny. Panuje zde poměrně rozšířený omyl, který byl bohužel způsoben i nedostatečnou odborností a historicky nepřesnými výklady bezbariérovosti, a totiž, že odstraňování bariér ve veřejném prostoru (dopravu nevyjímaje) je dobré pouze pro OZP. To samozřejmě není pravda a celou problematiku to do jisté míry dehonestuje a také to do jisté míry snižuje důležitost bezbariérovosti jako nutného aspektu rozvoje. To bylo bohužel až donedávna vidět i na materiálech, postupech a vyjádřeních jak ze strany MHMP, tak i DPP a dalších zainteresovaných subjektů. Na tomto místě je nutno připomenout, že tato neobratnost není způsobena úmyslně, ale neobdobností a určitým nepochopením toho, co je bezbariérovost a jak může sloužit veřejnosti.

V případě zavádění opatření, která sniží, či odstraní bariéru ve veřejném prostoru, a to pochopitelně včetně systému veřejné dopravy, se často zapomíná na jejich vysvětlování a propagaci. Přitom je zcela jasné a pochopitelné, že například výtah ve stanici metra nebudou využívat jen osoby na vozíku a cestující s kočárky, ale – zvláště pokud je vybudován na vhodném místě – také ostatní „chodící“ cestující. Patrné je to například na stanici Muzeum (trasa A), kde se pro kohokoliv, kdo využije výtah ze směru od Národního muzea, zkrátí cesta na nástupiště o více než 5 minut.

Účelem většiny opatření bezbariérovosti přitom není, aby byla využívána určitými cílovými skupinami. Například systém akustického hlášení zastávek v autobusech a tramvajích je sice naprostou nezbytností pro nevidomou osobu bez doprovodu, ale velmi příjemnou funkcí i pro ostatní cestující. Stává se občas, že některé opatření, které nebylo primárně zaváděno s cílem posílit bezbariérovost, tak „jakoby omylem“ ale činí, příkladem jsou například světelné informační tabule se seznamem následujících zastávek ve vozech tramvají a autobusů (užitečné pro osoby se sluchovým postižením).

Existují tedy 2 problémy: na jedné straně nejsou dostatečně propagovány výhody bezbariérovosti také pro ostatní cestující a na straně druhé dosud neexistuje soupis toho, co vše může sloužit jako odstranění bariéry, aniž by to tak bylo prvoplánovitě míněno.

S tím souvisí i určitá skepse a určité snižování důležitosti problematiky odstraňování bariér. Oprostíme-li se zcela od potřeb cílových skupin, pro které je bezbariérovost nutností, je třeba si uvědomit, že principy bezbariérovosti mohou sloužit opravdu každému. I zdravý sportovec bude daleko raději nastupovat do nízkopodlažního prostředku, na druhé straně, člověk s těžkým sluchovým postižením si rád přečte informace o trase ve spoji.

4.9 Institucionální zajištění pro oblast bezbariérovosti dopravy

V 90. letech 20. století nebyla problematika bezbariérovosti dostatečně řešena, a to i přes to, že to byl právě počátek odstraňování bariér. V rámci tehdejšího složení pracovní skupiny BESIP (pro bezpečnost silničního provozu a dopravy) existoval tým lidí zabývajících se problematikou využitelnosti dopravy i zdravotně postiženými a osobami se sníženou pohyblivostí a orientací. Ale nejednalo se o systémové institucionální postupy.

Organizačně se problematikou bariér v dopravě zabýval zejména odbor rozvoje a financování dopravy MHMP a rozvojová pracoviště v rámci DPP. MHMP a DPP ovšem spolupracovaly s organizacemi sdružujícími zdravotně postižené.

Na spolupráci hlavního města Prahy s organizacemi sdružujícími osoby se zdravotním postižením se navázalo v roce 2008, kdy byla vytvořena pracovní skupina Magistrátu hlavního města Prahy Pro bezbariérovou Prahu, později pracovní skupina Magistrátu hlavního města Prahy Pro Prahu bezbariérovou a otevřenou (dále jen „Pracovní skupina“), která byla poradním orgánem ředitele MHMP a sloužila k řešení otázek souvisejících s odstraňováním bariér. Původní zaměření Pracovní skupiny a její postupy se postupem času ukázaly jako nevyhovující a bohužel ani závěry a návrhy této pracovní skupiny nebyly projednávány a řešeny s dostatečným důrazem. Proto byla práce Pracovní skupiny v roce 2011 přehodnocena, Pracovní skupina byla doplněna o další odborníky a Pracovní skupinou byla zřízena poradní skupina, což bylo širší fórum zástupců zainteresovaných cílových skupin. V roce 2011 se Pracovní skupina začala zabývat i aspekty bariér dopravy i pro jiné skupiny, než jsou OZP a byl tak částečně napraven handicap této problematiky z minulosti. Na bezbariérovost v dopravě se začalo nahlížet daleko komplexněji (kočárky, cyklisté, senioři apod.).

Postupem času se ukazovalo, že problematika odstraňování bariér v dopravě v hlavním městě Praze si vyžaduje větší pozornost a je třeba jí přikládat nejen pracovní, ale i politický význam. Ukázalo se, že Pracovní skupina nestačí a že tato problematika musí být také více zviditelňována a musí se jí zabývat i další orgány hlavního města Prahy. Byl podán návrh na

nahrazení Pracovní skupiny komisí RHMP. V roce 2013 tedy vznikla KPBO která funguje jako poradní orgán RHMP dodnes.

Kromě činnosti KPBO je řešeno odstraňování bariér i v rámci MHMP. Od roku 2009 existuje v MHMP „koordinátor bezbariérové dopravy“ (dále jen „koordinátor“), který mj. spolupracuje s organizacemi věnujícími se této problematice, zejména s POV, Asistence, o. s., a SONS. Dále koordinátor zastupuje hlavní město Prahu na zahraničních setkáních organizace Eurocities, při kterých si účastníci především vyměňují zkušenosti s problematikou přístupnosti ve velkých městech. Této problematice se také věnuje odbor rozvoje a financování dopravy MHMP.

Hlavní město Praha a městské části také vykonávají funkci speciálního stavebního úřadu pro dopravní stavby podle stavebního zákona, přičemž tento úřad je přímo zodpovědný za dodržování pravidel pro bezbariérovost staveb, které jsou stanoveny Vyhláškou.

Hlavní město Praha je podle zákona o hlavním městě Praze také krajem, a to se všemi povinnostmi plynoucími také v oblasti péče o OZP.

Co se týče institucionálního zajištění této problematiky v rámci organizací zřízených a založených hlavním městem Prahou, majících veřejnou dopravu ve své gesci, tedy zejména DPP, ROPID a TSK, pak hlavní linie spolupráce se odvíjela zejména od aktivit Pracovní skupiny a dnes KPBO. Přitom lze konstatovat, že DPP i ROPID v minulosti velice aktivně spolupracovaly na konkrétních projektech, a to jak s jednotlivými organizacemi sdružujícími cílové skupiny, tak v rámci vlastních organizačních a pracovních struktur (akustické majáčky, projekt textový průvodce stanicemi metra, navigační centra, internetové stránky týkající se bezbariérové dopravy apod.)

5. Partnerství a spolupráce a zkušenosti na mezinárodní úrovni

5.1 Stav odstraňování bariér v dopravě v zahraničních metropolích

Problematika bezbariérovosti v dopravě – tedy odstraňování bariér v dopravě – je v poslední době v popředí zájmu i v jiných zemích, a to nejen v evropském prostoru. Je ale pravdou, že hlavní město Praha má objektivně řečeno asi nejpropracovanější systém příslušné legislativy a jejich prováděcích vazeb.

Bezbariérovost dopravy a takzvaný „equal design“ a „equal services“ jsou aktivně řešeny zejména ve státech severského bloku (jsou součástí takzvaného „arktického designu“ prosazovaného ve státech typu Norsko, Finsko apod.) a postupně se dostávají do popředí odborných diskusí i ve velkých evropských zemích, jako je Německo, Rakousko, Velká Británie apod. Problematika přístupnosti dopravy (takzvané „PTSA – Public transport/traffic services accessibility“) je součástí takzvaných principů GA, které mají zajistit rovné možnosti využívání veřejné správy a veřejných služeb. Je to prioritou také v „Akčním plánu Evropské unie pro pomoc osobám se zdravotním postižením do roku 2020“. V rámci Evropské unie se bezbariérovost dopravy řeší velice různými způsoby, a to jako součást GA – tedy přístupnosti veřejné správy a veřejných služeb. Většina států Evropské unie má hromadnou dopravu jako garantovanou veřejnou službu a v souladu s mezinárodní legislativou postupně řeší její bezbariérovost, bohužel dosti roztržitě. A není také jednotné vnímání důležitosti problematiky bezbariérovosti dopravy jako součásti garantované veřejné služby.

Obecně lze konstatovat, že největším problémem je nejednotnost přístupu k odstraňování bariér v hromadné dopravě. Neexistuje jednotná regulační platforma tvořená konkrétními technickými předpisy a metodikami na úrovni Evropské unie, která by sjednocovala, jak mají vypadat kterákoliv opatření, přičemž cílem by mělo být takové sjednocení, aby výtahy byly všude stejné, nájezdy na chodníky také a systémy pro orientaci a navigaci také. To v současné době v prostředí Evropské unie není a ukazuje se, že není ani jednotný politický a odborný názor na řešení konkrétních opatření. Navíc, síla a schopnost sjednotit se a prosazovat opatření pro odstraňování bariér na národní úrovni je zejména u organizací sdružujících cílové osoby v jednotlivých členských státech různá a v této oblasti neexistuje dostatečně efektivní spolupráce těchto organizací na evropské úrovni.

Evropská legislativa se sice problematikou zajištění obdobných práv pro všechny cestující v dopravě zabývá, ale jedná se zejména o autobusovou, železniční a leteckou dopravu na delších tratích, pro oblast městské a regionální veřejné dopravy jednotná legislativa neexistuje, i když lze přímo aplikovat obecnou legislativu zabraňující diskriminaci a ukládající rovný přístup a garantování práv rovného zacházení (například mezinárodní úmluvy, Akční plán Evropské unie pro pomoc osobám se zdravotním postižením do roku 2020 apod.)

V některých evropských městech (Vídeň, Drážďany, Lucemburk, Londýn, částečně Bratislava, Varšava, Berlín apod.) se s problematikou bezbariérovosti veřejné dopravy počítá, ovšem řešení jsou dosti legislativně, procesně i technicky různorodá.

5.2 Hlavní město Praha jako inspirace pro zahraniční řešení

Řešení odstraňování bariér v dopravě v hlavním městě Praze sloužila a slouží často i jako inspirace pro řešení nejen v rámci velkých měst v ČR, ale i v rámci Evropské unie a jejích metropolí. Jako příklad je možno uvést VPN.

Jako inspirace slouží ale třeba i národní právní úprava, zejména Vyhláška (i když se ji ve skutečnosti v ČR nedaří dostatečně naplňovat).

Inspirací jsou i modely řešení pro zobrazování informací o bezbariérovosti v dopravě, které si převzaly třeba Vídeň či Varšava a které se v podobné míře budou aplikovat i v jiných metropolích Evropy.

5.3 Zapojení hlavního města Prahy do mezinárodních projektů a iniciativ

5.3.1 Projekt GIVE a HAND

Dne 2. 6. 2010 se v Pražském domě v Bruselu konal workshop GUF na téma využití služeb GNSS a jejich aplikací v oblasti městské mobility. Workshop GUF pořádalo MD ve spolupráci s hlavním městem Prahou a byl na něm prezentován také příspěvek hlavního města Prahy na téma zkušenosti hlavního města Prahy s využitím GNSS.

Workshopy GUF, jež jsou českou iniciativou, mají za cíl definovat potřeby a požadavky konečných uživatelů GNSS na nové generace GNSS, zejména na budoucí evropský systém Galileo.

Jeden ze závěrů workshopu navrhl inicializovat evropský projekt družicové navigace a lokalizace se specifickými potřebami pro osoby se sníženou schopností orientace nebo pohybu pro zlepšení jejich kvality života a větší nezávislosti.

V této souvislosti se na MD obrátili zástupci VBB s nabídkou účastnit se na přípravě návrhu evropského projektu týkajícího se informačních služeb na bázi Galileo pro cestující ve veřejné osobní dopravě se zaměřením na speciální požadavky na určení polohy a navigaci pro osoby se sníženou schopností orientace nebo pohybu. Zástupci VBB uvedli, že by ocenili, pokud by se tohoto projektu účastnilo hlavní město Praha a DPP.

MD je odpovědné za koordinaci veškerých aktivit ČR v evropském družicovém navigačním programu Galileo a vítá ideu evropského projektu týkajícího se informačních služeb na bázi Galileo pro cestující ve veřejné osobní dopravě se zaměřením na speciální požadavky na určení polohy a navigaci pro osoby se sníženou schopností orientace nebo pohybu. MD je toho názoru, že zapojením českých subjektů do projektu, by mohla mít ČR možnost účinněji prosazovat svoje zájmy před tím, než budou evropské dokumenty zpracovány a postoupeny členským státům k projednání. Výsledky projektu budou představeny institucím Evropské unie, které mohou projekt využít při přípravě relevantních strategických dokumentů nebo i technických předpisů na úrovni Evropské unie. Pokud by do projektu byly zapojeny i subjekty z ČR, bylo by možné do řešení projektu zahrnout také národní podmínky. MD nemá v

kompetenci oblast MHD ani oblast městské mobility. Z tohoto důvodu písemně požádalo MHMP o zvážení účasti hlavního města Prahy ve zmíněném projektu, a to již od fáze přípravy jeho návrhu. MHMP vyjádřil projektu podporu dopisem ze dne 6. 9. 2010.

Popis projektu: V rámci projektu bude zpracován přehled již existujících informačních systémů pro cestující v partnerských městech projektu, dále návrh nových služeb, které by mohly být poskytovány na základě zavádění nových systémů jako je Galileo, nebo současně provozovaného EGNOSu a jeho aplikace využitelná pro silniční dopravu EDAS. Dále bude zpracován řetězec služeb pro jednotlivé kategorie uživatelů:

1. každodenně dojíždějící cestující,
2. cestující/turista,
3. cestující se sníženou schopností pohybu (např. osoby na vozíku) a
4. cestující se sníženou schopností orientace (např. nevidomí a slabozrací).

Kategorie „cestující se sníženou schopností pohybu“ se dále rozdělí na cestující, kteří mají ztížené podmínky při cestování (matky s více dětmi najednou a objemným nákupem, senioři se zavazadly apod.), a na cestující, kteří se ze zdravotních důvodů dostávají do problémů s přístupností MHD. V rámci návrhu projektu budou sestaveny jednotlivé uživatelské matice a znázorněny vztahy nových navigačních služeb k jednotlivým testovacím regionům.

Regiony se při testování zaměří na následující okruhy uživatelů:

- Varšava – cestující,
- Vídeň – cestující + cestující/turista,
- Berlín – cestující/turista + cestující se sníženou schopností pohybu a
- Praha – cestující se sníženou schopností pohybu a cestující se sníženou schopností orientace.

Nutno však konstatovat, že projekt a jeho finanční podpora bohužel nebyly schváleny a přijaty Evropskou komisí. Projekt podle Evropské komise nebyl dostatečně zpracován pro praktické využití.

5.3.2 Organizace EURO CITIES

Hlavní město Praha je členem pracovní skupiny „Barrier-free cities for all“, která spolupracuje s Evropskou komisí v rámci provádění Strategie Evropské unie pro pomoc osobám se zdravotním postižením 2010-2020 pro oblast zlepšení bezbariérové přístupnosti měst v Evropě.

Pracovní skupina „Barrier-free cities for all“ bude také spolupracovat s Evropskou komisí na druhé fázi standardu M/420 evropských požadavků na přístupnost při zadávání veřejných zakázek v zastavěném prostředí atd.

Cíle:

- podpora v Evropské unii v provádění Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením podle měst
- výměna zkušeností o navrhování a vývoji měst bez bariér
- analýza dopadu demografických změn na plánování bezbariérových měst

- účast na tvorbě evropského předpisu o bezbariérové přístupnosti měst (dlouhodobý cíl)
- vysokoškolské vzdělávání a další vzdělávání architektů, úředníků, dopravních inženýrů apod. s ohledem na požadavky bezbariérové přístupnosti měst
- realizace projektů veřejné dopravy, staveb a životního prostředí v souladu s požadavky evropského předpisu o bezbariérové přístupnosti měst

Zpočátku se pracovní skupina „Barrier-free cities for all“ věnovala tématice odstraňování bariér ve městech zejména pro své obyvatele, v první fázi se jednalo především o úpravu chodníků a pochozích ploch, ve druhé fázi o odstraňování bariér ve veřejné dopravě a ve třetí fázi o odstraňování bariér ve veřejných budovách a institucích.

V současné době se na zasedáních a setkáních pracovní skupiny „Barrier-free cities for all“ řeší přístupnost pro zdravotně postižené návštěvníky měst, a to především zahraniční turisty, protože i osoby s postižením rády cestují a poznávají nové zajímavé destinace.

5.3.3 Projekt Mediate

Cílem projektu je vytvoření společné evropské metodiky pro měření dostupnosti dopravy. Tato zpráva o společných evropských ukazatelích pro dostupnost MHD je prvním bodem plnění.

Výstupy tohoto projektu jsou:

- identifikace souboru společných evropských ukazatelů pro popis dostupnosti
- vývoj vlastního posouzení nástroje pro měření dostupnosti městské dopravy
- zveřejnění „Průvodce správnými postupy“
- zřízení „one stop shop“, tj. internetové stránky poskytující informace o dostupnosti systémů veřejné dopravy, osvědčených postupech a příslušných právních předpisech (www.aptie.eu).
- vytvoření platformy pro koncové uživatele zahrnující širokou škálu skupin cestujících, která bude pokračovat i po skončení projektu.

5.3.4 Projekt Mobilita

V rámci podpory konkurenceschopnosti a uplatnění na pracovním trhu se v rámci projektu zajišťuje přeprava také pro OZP do a ze zaměstnání. O této službě je pojednáno kapitole 4.6. V současné době se řeší pokračování této služby v rámci povinnosti udržitelnosti výsledků projektu.

5.3.5 Účast hlavního města Prahy na dalších iniciativách

Prostřednictvím jednotlivců a MHMP se hlavní město Praha aktivně zapojuje i do následujících aktivit:

- GA forum – pro aktivity rozvoje přístupnosti a využitelnosti veřejné správy a veřejných služeb
- Aktivity EU v oblasti využití GNSS pro navigování osob se specifickými potřebami
- equal design.

6. Zásadní bariéry a principy k jejich odstranění

V této kapitole uvádíme orientační popisy těch nejzásadnějších opatření, která vedou k odstraňování bariér v hromadné dopravě (a de facto nejen v ní).

Akustická signalizace přechodu

U světelných křižovatek a na všech přechodech řízených i světelnou signalizací se umísťuje i akustická signalizace. Na sloupek s ampulemi pro světelnou dopravní signalizaci na přechodu se umístí i zdroj zvuku akustické signalizace. Akustická signalizace musí být v činnosti nepřetržitě vždy, pokud je v činnosti signalizace světelná. Vydávaný zvuk má charakter zvukových tepů. Frekvence těchto tepů odpovídá aktuálnímu stavu dopravní signalizace. Tepy s frekvencí přibližně 1,5 Hz znamenají „červená – stůj“, tepy s frekvencí přibližně 8 Hz znamenají „zelená – volno“. Zařízení SZN 01, které je zatím v ČR nejrozšířenější, se ozývá charakteristickým klepáním kladívka elektromagnetu. Modernější elektronická zařízení se ozývají přerušovaným tónem, jehož výška je dána frekvencí 400–500 Hz, pokud je toto zařízení použito na přechodu pro chodce; analogické zařízení, použité na železničním přejezdu, používá přerušovaný tón o výšce danou frekvencí 800–1000 Hz, takže je nelze zaměnit.

Žádné z těchto zařízení bohužel neumožňuje nastavit hlasitost akustického signálu. Rovněž je pamatováno na možnost dálkové aktivace akustické signalizace povelom VPN jen v případě potřeby na místech, kde by hluk signalizace obtěžoval okolí.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Akustické orientační majáky

Akustické orientační majáky označují významné orientační body. Těmi jsou například: vstupy do budov (úřady, obchody, peněžní ústavy, pošty, zdravotnická zařízení, poskytovatelé sociálních služeb apod.), podle stavebních předpisů staveb občanské vybavenosti. Vhodně umístěné majáky usnadňují orientaci na železničních i autobusových nádražích, v pražském metru atd., včetně nástupních hran eskalátorů a pohyblivých chodníků.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Akustický majáček

Akustický majáček je základním zvukovým orientačním prvkem v prostorách stanic a vestibulů (ale i jinde) – s jeho pomocí se může držitel VPN navigovat k určitému místu či bodu (výstup na eskalátory, cesta na nástupiště, podchod, výtah apod.)

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Akustický majáček eskalátorů

U eskalátorů je vhodné umístit akustické majáčky s hlasovou informací o funkčnosti a směru eskalátorů (který jede dolů, který stojí a který jede nahoru ve směru navigace).

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Akustický majáček s popisem

Jedná se o akustický majáček s popiskem formou hlasu – po zvukovém signálu se ozve hláska. Takto lze velice vhodně osadit klíčové výstupy z vestibulu apod. Držitel VPN je informován o tom, co je to za bod, a třeba i o tom, kam vede daný východ či vchod.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Dálkově ovládané akustické hlásky ve vozidlech dopravy

Součástí systému akustických úprav je doplnění odbavovacího a informačního zařízení vozidel MHD (tramvají, trolejbusů, autobusů). Ta po aktivaci povelu č. 3 nevidomým cestujícím sdělí hlasovou frází z vnějšího reproduktoru u prvních dveří vozidla identifikaci příslušného spoje (číslo linky a směr jízdy). Povelu č. 4 může nevidomý cestující dát řidiči najevo svůj úmysl nastoupit, popřípadě i tímto povelu otevřít určené dveře – v Praze tramvaje typů 14T a 15T. Rovněž v pražském metru nemusí poslepu hledat tlačítko otevírání dveří – povel č. 4 zařídí, že příští vlak otevře všechny dveře. Že byl povel zařízením stanice akceptován, sdělí rozložený kvintakord a fráze „OTEVŘENÍ DVEŘÍ AKTIVOVÁNO“.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Hlášení mimořádných situací a změn v dopravě v prostorech metra

Prostory stanic metra, jakožto pátevní dopravní síť v rámci hlavního města Prahy, slouží také k různým možnostem informování cestujících. Za velice efektivní opatření vítané všemi cestujícími lze prohlásit pravidelné zvukové hlášení různých výluk, změn tras a mimořádných situací ve veřejné hromadné dopravě. V rámci tohoto hlášení jsou cestujícím poskytovány také informace o náhradních možnostech dopravy.

Užitné pro všechny cílové skupiny, zejména osoby se zrakovým postižením

Hlášení zastávek a trasy ve vozech

Nejen v pražské hromadné dopravě, ale i v mnoha dalších městech a také například na některých železničních tratích se během jízdy oznamují aktuální a budoucí stanice. V případě změny trasování linky (například výluka) je tato informace také ohlášena. Hlášení probíhá jak formou zvukového hlášení, tak formou obrazové informace na světelném informačním panelu.

Užitné pro všechny cílové skupiny, zejména osoby se zrakovým postižením

Informační agenti DPP

Zejména při mimořádných situacích v dopravě vysílá DPP na klíčová místa a dopravní uzly (stanice metra, zastávky tramvají, přestupní uzly apod.) zaměstnance, kteří jsou viditelně

označení a kteří pomáhají cestujícím s nastalou situací a jsou jim schopni odpovědět otázky týkající se náhradní dopravy.

Užité pro všechny cílové skupiny, kromě osob se sluchovým postižením

Informační střediska s informacemi o dopravě

Informační střediska slouží ke všeobecnému informování každého o všech věcech souvisejících s dopravou. Na těchto střediscích lze získat informace o přepravě, podmínkách, trasování ve veřejné hromadné dopravě.

Užité pro všechny cílové skupiny, kromě osob se sluchovým postižením

Inteligentní zastávky

Inteligentní zastávka nabízí informace o nejbližších spojích světelně výraznou formou a ty jsou lépe čitelné a hlavně jsou počítány na základě údajů o vozidlech v reálném čase. Existuje i akustická úprava pro nevidomé u inteligentních zastávek MHD. Na povel VPN hlasový výstup sdělí informace obsažené na displeji zařízení. Obvykle se ozve název zastávky a hlášení příjezdu nejbližších linek na této zastávce v reálném čase. Rovněž jsou oznámeny mimořádné situace. Analogická, ale složitější zařízení v halách některých autobusových a železničních nádraží a na terminálu MHD Letiště Václava Havla Praha sdělí nejbližší odjezdy/odlety jednotlivých spojů.

Užité pro všechny cílové skupiny

Jasně vymezení práv a povinností OZP

V přepravním řádu by měla být jasně vymezena práva a povinnosti OZP jako cestujících požívajících jisté výhody.

Užité pro všechny cílové skupiny

Nájezdové rampy

Prostřednictvím nájezdové rampy, především ve vozech tramvají a autobusů se používají mechanické, a to buď výsuvné nebo výklopné (podle typu vozidla) obsluhované řidičem, a to na znamení při příjezdu do stanice či zastávky, nebo umožňující přechod mezi různými úrovněmi (uliční úroveň, budovy). Bezbariérové rampy musí mít po obou stranách opatření proti sjetí vozíku, respektive vodící prvek pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nebo schod s výškou nejméně 100 mm. Bezbariérové rampy musí být po obou stranách opatřeny madly ve výši 900 mm, doporučuje se druhé madlo ve výši 750 mm, která musí přesahovat nejméně o 150 mm začátek a konec šikmé rampy s vyznačením v jejich půdorysném průmětu. Madlo musí být odsazeno od svislé konstrukce ve vzdálenosti nejméně 60 mm. Tvar madla musí umožnit uchopení rukou shora a jeho pevné sevření.

Užité pro všechny cílové skupiny, zejména osoby na vozíku a osoby s kočárky

Obrazové informační tabule na stěnách nástupišť stanic metra

Jako jedna z forem informování cestujících také o věcech souvisejících s dopravou slouží nástěnné panely a promítací plátna umístěná na vnějších stranách nástupních ploch na nástupištech ve stanicích metra. Kromě informací o času do příjezdu další soupravy a různých informací o dopravě se zde promítají také například aktuální zprávy, avíza, zajímavé akce a události.

Užité pro všechny cílové skupiny, zejména osoby se sluchovým postižením

Pořizování vhodných vozidel dopravy

Poměrně často se lze v praxi setkat s tím, že nejsou vybírána a nasazována vhodná vozidla a soupravy dopravy, vhodné nízkopodlažní tramvaje a autobusy. Je vhodné vybrat a nasadit do provozu taková vozidla, kde lze najednou přepravit vozičkáře i kočárek, v opačném případě pokud je ve voze třeba již kočárek, cestující na vozíku musí čekat na další bezbariérový spoj.

Užité pro všechny cílové skupiny, zejména osoby na vozíku a osoby s kočárky

Přístupné internetové stránky a informace

Také hlavní město Praha a organizace jím zřízené a založené, mající veřejnou dopravu ve své gesci, mají zákonnou povinnost, aby jejich internetové stránky a informace na nich byly přístupné podle závazných technických pravidel přístupnosti (viz zákon 356/2000 Sb. „O informačních systémech veřejné správy“ v platném znění. S přístupnými internetovými stránkami jsou schopni samostatně pracovat i uživatelé se specifickými potřebami (zrakově postižení, motoricky postižení apod.)

Užité pro osoby se zrakovým postižením

Schodišťové plošiny

Prostřednictvím schodišťové plošiny uzpůsobené k tomu, aby ji řádně mohli používat osoby na vozíku, lze bezbariérově zpřístupnit a propojit úrovněvé části staveb (třeba nástupišť, víceúrovněvé stanice apod.). Nosnost svislé zdvihací plošiny se stanoví z měrného zatížení nejméně 250 kg/m² čisté nosné plochy. Nosnost plošiny pro vozík musí být nejméně 250 kg. Nosnost šikmé zdvihací plošiny se stanoví z měrného zatížení nejméně 250 kg/m² čisté nosné plochy. Nosnost plošiny pro vozík musí být nejméně 150 kg.

Užité pro osoby na vozíku a osoby s kočárky

Signální pás

Signální pás v dlažbě pěší komunikace určuje zrakově znevýhodněnému chodci například umístění přechodu, polohu označnicku zastávky vozidla MHD i linkové dopravy, výjimečně vytyčuje i směr ke vchodu do konkrétní budovy. Signální pás musí být situován napříč přes celou šířku pěší komunikace (chodníku), tedy od přirozené nebo umělé vodící linie na jednom jeho konci k rozhraní mezi chodníkem a vozovkou, respektive před označnicku zastávky vozidla veřejné dopravy. Předepsaná šířka 0,8–1,0 m zaručuje, že nebude chodcem překročen a tím nezjištěn. Požadovanou šířku lze dosáhnout všemi na trhu existujícími a certifikovanými

skladebnými rozměry dlaždic. Pokud signální pás mění směr, upřednostňuje se pravý úhel. Na styku dvou signálních pásů musí být hladká dlažba o šířce signálního pásu, aby chodec měl možnost bílou holí zjistit, že jde o odbočku, při chůzi podél kterékoli strany signálního pásu. V bezprostřední blízkosti signálního pásu (0,8 m na obě strany od rozhraní signální pás – okolní dlažba) se nesmí nacházet žádná překážka.

(Poznámka: Sloupek světelné dopravní signalizace v signálním pásu není překážkou.)

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Světelné informační panely ve vozech

Ve vozidlech hromadné dopravy (ale nejen tam) se integrují světelné informační panely. Funkce těchto panelů je veskrze dvojitá: jednak informovat o další stanici a jednak informovat o celkové trase. Jedním typem panelu je jednořádkový světelný panel umístěný napříč šířkou vozidla, který označuje směr jízdy a následující stanici, v některých vozidlech může být nahrazen plnobarevnou obrazovkou. Dalším typem panelu je panel umístěný na vnitřní straně z boku vozidla, který udává některé z následných stanic a informace o trasování a výlucce (nahrazuje dřívější statickou ceduli). Výhodou osazení těchto světelných informačních panelů je také napojení na informační systém vozidla následně i celéhodopravního systému.

Užitné pro všechny cílové skupiny, zejména osoby se sluchovým postižením

Terminály informačních středisek ve stanicích

K napojení na všeobecné informace a informační střediska slouží také telekomunikační terminály. Jedná se o terminály vybavené volacím tlačítkem, mikrofonem a reproduktorem a s jejich pomocí může uživatel bezplatně a z daleko širšího počtu míst získat informace, a to formou přímého rozhovoru s operátorem. Tyto terminály jsou někdy vybavené také akustickými majáčky pro nevidomé.

Užitné pro všechny cílové skupiny, kromě osob se sluchovým postižením

Varovné pásy

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro chodce trvale nepřístupné nebo nebezpečné; zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojížděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště železniční stanice či zastávky, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny. Varovný pás musí mít šířku 0,40 m a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí. Varovný pás je vytvářen ze stejného materiálu jako signální pás. Rozlišením je jeho situování a jeho šířka 0,4 m. Varovný pás na rozhraní vozovka – chodník má minimální délku přes celou šířku snížení chodníkového obrubníku, až do míst s minimálním výškovým rozdílem 0,08 m.

Další nutnou podmínkou je, aby varovný pás přesahoval signální pás alespoň o 0,8 m. Důvod je zřejmý – při jeho malé šířce by jej mohla bílá hůl minout i při kyvadlově suvné technice chůze, která je v tomto případě bezpodmínečně nutná.

Varovný pás na rozhraní vozovka – chodník se použije i v případech, kdy je obrubník chodníku snížen z důvodu výjezdu vozidel z parkoviště, garáže nebo jiného objektu mimo vozovku. Ohraničení těchto výjezdů varovnými pásy napříč přes chodník je řešení chybné, protože se nejedná o přechod.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Varovný pás v metru

V metru – je zvláštní forma varovného pásu, který na nástupišti stanice metra odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Varovný pás na speciální dráze musí mít šířku 0,15 m a musí být vnímatelný bílou holí. V pražském metru se lze s tímto opatřením setkat teprve od roku 1999 na nových a rekonstruovaných nástupištích stanic. Jedná se o „hmatové“ zviditelnění černobílé linie vyznačující bezpečnostní pás dlaždicemi s reliéfním povrchem. Povrch tvoří výstupky vysoké přibližně 3 mm s průměrem podstavy přibližně 8 mm a s roztečí přibližně 50 mm. Jsou vyrobeny z polymerbetonu, takže jejich barvy jsou výrazné a výstupky trvanlivé. Od téhož roku má povrch dlažby bezpečnostního pásu mezi hranou nástupiště a černobílou linií na nástupištích některých stanic jinou strukturu než ostatní dlažba. Rozdíl je dobře zjištělný bílou holí.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linie

Prostřednictvím vodících linií mohou nevidomí a těžce zrakově postižení využívající ke své orientaci bílou hůl zjistit základní orientaci v prostoru a také zjistit případné nebezpečí na cestě.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linie přirozené

Vodící linie přirozené vznikly stavební činností pro jiný účel, ale jsou-li vhodně situovány, plní spolehlivě i tuto funkci bez nároku na další úpravy. Jedná se např. o stěny budov, zídky, ploty, rozhraní dlažba – trávnik atd. Přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Mimo zastavěné území obce může v odůvodněných případech tuto linii tvořit samotný okraj komunikace bez obrubníku směrem k vegetaci.

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linie umělé

Umělou vodící linií ve vlastním slova smyslu tvoří podélné drážky a její šířka je v interiéru nejméně 0,3 m a v exteriéru 0,4 m. Změny směru a odbočky se zřizují jen v nezbytné míře a přednostně v pravém úhlu. Odbočení musí být vyznačeno přerušením vodící linie hladkou plochou v délce odpovídající její šířce. V oboustranné vzdálenosti nejméně 0,8 m od osy umělé vodící linie nesmí být žádné překážky. Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii. Další formy vodících linií umělých jsou: signální pásy, varovné pásy, hmatné pásy na stezkách pro cyklisty a v obytných a pěších zónách, vodící linie s funkcí varovného pásu na nástupištích železničních stanic a zastávek, vodící pásy přechodu, drážky v

kvalitní kamenné dlažbě interiérů dopravních staveb, jako například na nástupištích a v některých vestibulech pražského metra.

Na nástupištích stanic pražského metra, na nichž nejsou podél nástupních hran masivní opěrné sloupky (tvořící přirozenou vodicí linii), se osvědčily jako umělá vodicí linie 3 rovnoběžné podélné drážky vybroušené do kvalitní kamenné dlažby. Drážky o šířce přibližně 12 mm, hloubce 2–7 mm s roztečí přibližně 70 mm jsou vedeny po celé délce nástupiště rovnoběžně s nástupními hranami. Musí být ukončeny tak, aby je nevidomý, respektive slabozraký, chodec při příchodu na nástupiště po schodech nebo příjezdu po eskalátoru, spolehlivě našel bílou holí a neoctnul se nevědomky mezi vodicí linií a hranou nástupiště. Průchozí profil musí být bez překážek (lavičky, sloupky, odpadkové koše apod.)

Užitné pro osoby se zrakovým postižením

Výtahy

Stavby se přednostně vybavují výtahy. Šikmé nebo svislé zdvihací plošiny se použijí jen v odůvodněných případech u změn dokončených staveb. Šikmou zdvihací plošinou se rozumí především schodišťový výtah. Prostřednictvím výtahu uzpůsobeného k tomu, aby jej řádně mohli používat i osoby na vozíku, lze bezbariérově zpřístupnit úrovněvé části staveb (nástupiště apod.). Požadavky na provedení a umístění ovladačů výtahu a požadavky na zařízení v kleci výtahu stanoví příslušné normové hodnoty. Sklopné sedátko v kleci výtahu musí být v dosahu ovladačů. Nejméně na jedné straně klece musí být umístěno vodorovné madlo. Madlo musí být na straně, kde je umístěna ovladačová kombinace. Doporučuje se umístění madel na všech stěnách klece. Madlo může být přerušeno, pokud ovladačová kombinace je umístěna na téže stěně, aby se neztížilo ovládání ovladačů.

Ovladačové kombinace na nástupištích a v kleci, sloužící všem uživatelům, musí být umístěny v zřetelně určeném prostoru. Na nástupištích musí být ovladačové kombinace umístěny nejméně 500 mm (doporučeno 600 mm) od pevné překážky nebo přilehlé stěny. Ovladačové kombinace v kleci musí být umístěny nejméně 400 mm (doporučeno 500 mm) od přilehlé stěny klece. Oba druhy ovladačových kombinací musí být ve výšce 900 mm až 1 200 mm nad podlahou klece. Ovladačové kombinace mohou být ve vodorovném nebo svislém uspořádání (v Evropě je běžnější vodorovné uspořádání ovladačů). Přivolač musí být umístěn tak, aby měl umožňovat přístup z boku.

Užitné pro všechny cílové skupiny, zejména osoby na vozíku a osoby s kočárky

Vyznačování nízkopodlažních spojů v jízdnicích řádech

V rámci jízdnicích řádů se vyznačují ty spoje, které jsou garantovány jako nízkopodlažní a v nichž se tedy mohou přepravovat třeba i osoby na vozíku, či cestující s kočárky. Spoje jsou vyznačeny symbolem vedle času příjezdu, a to jak v rámci zastávkových jízdnicích řádů, tak i v rámci elektronických jízdnicích řádů na internetových stránkách.

Užitné pro všechny cílové skupiny, zejména osoby na vozíku a osoby s kočárky

7. Možnosti financování

7.1 Možné zdroje financování

Hlavní město Praha má velmi omezené možnosti finančních zdrojů.

7.2 Financování v rámci investičních akcí

Téměř všechny investice, které se týkají bezbariérových úprav, jsou investicemi hlavního města Prahy, případně městských částí či organizací zřízených nebo založených hlavním městem Prahou. Jedinou výjimkou jsou investice do železniční, vodní a letecké infrastruktury, které přísluší státu, případně organizacím zřízených přímo ČR. Vzhledem k jejich doplňkovému dopadu do koncepce bezbariérovosti na území hlavního města Prahy se jimi Koncepce dále nezabývá a zaměřuje se pouze na investice hlavního města Prahy.

7.3 Kapitola bezbariérové dopravy v rozpočtu hlavního města Prahy

Prvním a skutečně většinovým zdrojem je rozpočet samotného hlavního města Prahy. Výdaje, které rozpočet hlavního města Prahy pro tyto účely používá, jsou umístěny v několika samostatných položkách kapitoly „Doprava“. Tyto položky jsou pak definovány jednak mezi kapitálovými výdaji, tedy výdaji, které se používají pro investiční činnosti hlavního města Prahy, a zároveň i mezi běžnými výdaji, které je možné použít na financování na neinvestiční akce.

Na první pohled nejviditelnější je položka „Praha bez bariér“ v kapitole „Doprava“ definovaná jako kapitálový výdaj. Tato položka byla zřízena v roce 2013 jako přímý požadavek KPBO, její ambicí nejsou velké infrastrukturální investice, ale slouží jako průběžný zdroj financování menších a drobných investic, jako jsou např. úpravy chodníků, přechodů pro chodce, autobusových zastávek, tramvajových ostrůvků a zastávkových mysů, úpravy a instalace prvků pro nevidomé a slabozraké. Ambicí Koncepce je pak nejen závazek existence této položky, ale rovněž její pravidelné krytí rozpočtem hlavního města Prahy, který by neměl klesat pod 50 mil. Kč ročně.

Investicemi, které lze rovněž přímo identifikovat, jsou přímé investice do velkých infrastrukturálních projektů, které jsou budovány jako přímá potřeba zajištění bezbariérovosti. Z toho vyplývá, že výše uvedená částka 50 mil. Kč není s ohledem na její výši určena pro velké infrastrukturální akce. Velké akce jsou vždy sledovány samostatně. Typickým představitelem těchto investic jsou výtahy do metra a investice do nízkopodlažních dopravních prostředků.

U těchto velkých infrastrukturálních akcí je typické, že je lze často podřadit pod více skupin své prospěšnosti. Např. nový výtah do stanice metra na jedné straně umožní pro určitou skupinu cestujících vůbec veřejnou dopravu použít (cestující na vozíku), jiným cestu příjemnější (cestující s kočárky), pro jiné může být cestou k zlepšení bezpečnosti provozu (zkrácení docházkové vzdálenosti, trasa mimo vozovky apod.).

Rozpočet hlavního města Prahy pravidelně zahrnuje i investiční položky, které na první pohled s bezbariérovostí spojuje jen málo, jejich synergický efekt je však nezanedbatelný. Typickým případem jsou projekty technické vybavenosti hlavního města Prahy. Jedná se o projekty koordinované různými investory (vodárny, plynárny, energetici, správci vozovek a chodníků, správci zeleně apod.), které, pokud se uskuteční, vedou vždy ke zlepšení veřejného prostoru jako celku. Výsledkem takové koordinované akce je vždy uvedení vozovek, chodníků, přechodů do pro chodce do normového stavu vždy s bezbariérovými úpravami.

Ambicí Koncepce je závazek dále zahrnovat tyto velké projekty do rozpočtu hlavního města Prahy.

Možnosti čerpání prostředků ze státního rozpočtu do majetku hlavního města Prahy jsou bohužel omezené. Jediným existujícím dotačním programem je „Národní rozvojový program mobility pro všechny“. Tento program existuje již od roku 2002 a je zaměřen na konkrétní odstraňování bariér v městech a obcích při úpravách konkrétních tras. Typickým případem jsou trasy do škol, zdravotnických středisek, úřadů, železničních stanic a zastávek, autobusových nádraží, stanic metra apod. Jakkoliv dopad tohoto dotačního programu je spíše viditelný u menších obcí, je logické, že i hlavní město Praha by mělo možnost tohoto dotačního programu využívat. Ambicí Koncepce je závazek pravidelně se ucházet o tyto dotace. Jako perspektivní se jeví např. úpravy okolí stanic metra, u kterých je nově zřízen výtah, přičemž bez úprav okolí stanic metra by investice do výtahu mohla být částečně mařena, nebo úpravy okolí rekonstruovaných tramvajových tratí a zastávek, případně koordinace s projekty technické vybavenosti hlavního města Prahy.

Na podporu projektů bezbariérovosti lze použít 2 fondy Evropské unie. Prvním z nich je Fond soudržnosti Operačního programu doprava řízený MD. Jeho význam spočívá v možnosti čerpání finančních prostředků na velké infrastrukturální akce, v hlavním městě Praze konkrétně na výstavbu nových tras metra. Druhým z nich je Evropský fond pro regionální rozvoj řízený hlavním městem Prahou. Ten je určen k čerpání finančních prostředků na menší akce, jako jsou výtahy do stanic metra, rekonstrukce a výstavba tramvajových tratí a pozemních komunikací. Ambicí Koncepce je závazek pravidelného čerpání finančních prostředků na akce, pro které jsou tyto fondy zřízeny.

8. Návrhy rámcových opatření k odstraňování bariér ve veřejné dopravě

Z předešlých kapitol lze jednoznačně identifikovat určitá rámcová opatření a principy, při jejichž dodržení bude docházet ke kladným dopadům ve smyslu skutečného odstraňování a zmírňování bariér ve veřejné dopravě, a to s ohledem na všechny potenciální cílové skupiny.

8.1 Metro

Metro lze vnímat jako páteřní dopravní systém v hlavním městě Praze. Přesto, že existují určitá omezení (přeprava jízdních kol kupříkladu), lze konstatovat, že metro mohou využívat skutečně všichni cestující MHD. Je třeba se tedy soustředit zejména na bezbariérovost metra. V souvislosti s tím se rovněž nesmí zapomínat na potřebu bezbariérových toalet přístupných také pro osoby na vozíku. Při plánování výlukových tras povrchové dopravy je nutné dbát na to, aby začínaly a končily na bezbariérově dostupných stanicích.

8.1.1 Výtahy

Zásadní bariérou metra je jeho umístění pod zemí. To znamená nutnost překonání poměrně silné liniové bariéry. Nejčastěji se tento problém řeší právě výtahy, které – jsou-li dobře vybudovány a funkční – umožňují samostatné využívání metra také těmi cílovými skupinami, které jsou na liniové bezbariérovosti závislé.

V současné době se v této oblasti připravuje řešení následujících stanic metra:

Trasa A: Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Náměstí Míru, Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského, Můstek

Trasa B: Jinonice, Radlická, Anděl, Karlovo náměstí, Můstek, Křížkova, Invalidovna, Palmovka, Českomoravská

Trasa C: I. P. Pavlova, Pražského povstání, Kačerov, Rožtyly, Opatov

U nově budovaných podpovrchových stanic metra se již s budováním výtahu, či nájezdu počítá.

Velikým problémem je špatné vybudování výtahů, kdy je sice výtah na místě vybudován, avšak fakticky je omezena, či dokonce zcela znemožněna možnost jeho používání osobou na vozíku. Jde o situace, kdy nejsou ideálně umístěny výtahy a ovládací prvky. Je třeba si uvědomit, že osoba na vozíku potřebuje pro svůj pohyb dostatečný prostor a vzhledem k tomu, že musí být po celou dobu na vozíku, je omezena také dosahem ruky (výška a poloha předmětů, na něž dosáhne). Je třeba tedy zejména dbát na to, aby se ovládací prvky – jako je přivolávací tlačítko – umístěly do správné výšky a na správné místo. Je-li nějaký prvek umístěn třeba v zastrčeném slepém rohu, cestující na vozíku se k němu nemůže dostat.

V souvislosti s výtahy do stanic metra, je třeba zmínit jednu okolnost, která sice přímo nesouvisí s využíváním metra jako dopravního prostředku, ale s využíváním samotné stanice. V některých případech je totiž zajištěn bezbariérový přístup výtahem přímo pouze do nástupiště a vestibul stanice není bezbariérově dostupný. Tím se fakticky znemožňuje přístup

osob na vozíku do vestibulu stanice a také se tím kupříkladu znemožňuje použití bezbariérové toalety, či jiných zařízení a služeb ve stanicích metra. Přesto, že výtah z chodníku na nástupiště je naopak velice vítaným a pohodlným pro ostatní cestující, pro cestující na vozíku, ale třeba i pro cestující s kočárkem to v některých případech není nejšťastnější volba. Ideálním řešením je vybudování výtahu z nástupiště do vestibulu a pak ještě z vestibulu na povrch, přičemž se fakticky může pochopitelně jednat o jeden výtah s více zastávkami v úrovni směru.

Přestože se to na první pohled nemusí zdát účelné, je vhodné i nástupy a výstupy z bezbariérových výtahů ve stanicích metra opatřovat akustickými orientačními majáčky pro nevidomé. I nevidomý může výtah využít jako usnadnění cesty z a do stanice (třeba ideální příklad na stanici Muzeum na trase A) a také by měl vědět, že určitý výstup neznamena jen výstup z nástupiště do vestibulu, ale právě bezbariérový výtah. Při osazování výtahů akustickými majáčky je vhodné využít doprovodnou hlásku, kam výtah jede a v ideálním případě i jak se ovládá (třeba na které straně jsou ovládací prvky apod.).

V souvislosti s výtahy umožňujícími bezbariérový přístup do stanic metra je třeba věnovat více úsilí prvkům navigace k výtahu na povrchu. V určitých případech totiž není zcela jasné, kde se výtah na povrchu nachází a jak se k němu lze dostat. Pro přístup ke stanici z povrchu je tak vhodné zlepšit navigační a orientační prvky.

8.1.2 Nájezdy a liniové bariéry

V určitých případech lze bezbariérové výtahy doplnit o bezbariérové rampy, lze využít zejména tam, kde se jedná o výstup na povrch (třeba ve stanici Ládví na trase C). I tato opatření mohou být realizována stavební úpravou – ovšem jen za splnění podmínek účelnosti. Jedná se sice o řešení ekonomicky nepoměrně méně náročné, než vybudování schodiště s plošinou, ovšem nájezd vyžaduje poměrně velký stavební prostor, neboť jeho délka je několikanásobně větší než délka schodiště.

Při řešení přístupu bezbariérovými rampami a šikmými rampami je třeba dodržet důsledně požadavky na jejich parametry (sklon, šířku, délku) dané právními předpisy, aby rampy bezbariérový přístup umožňovaly, a nevytvářela se místo toho další bariéra.

8.1.3 Eskalátory a schodiště

Problematika eskalátorů a schodišť je významná nejen pro osoby na vozíku a osoby se sníženou pohyblivostí, ale také třeba pro cestující s kočárky apod.

U eskalátorů je vhodné dbát zejména na zavádění vhodných typů eskalátorů (v poslední době se zvyšuje počet takzvaných inteligentních eskalátorů, které jsou schopné fungovat obousměrně. Nutno připomenout, že eskalátor není bezbariérovým prostředkem pro osobu na vozíku a obecně dokonce platí, že osoba na vozíku nesmí eskalátor použít. Je tedy vhodné vždy jej doplnit výtahem (tam, kde je to účelné a možné).

U eskalátorů je třeba dbát také na správné zavádění akustické signalizace pro osoby se zrakovým postižením. Nestačí pouze akustický signál, ale je třeba jej doplnit i o mluvené (fonetické) hlášení, zda je eskalátor v provozu, který eskalátor jede kterým směrem a také, kam daný eskalátor cestující doveze. Na toto je třeba dbát i u jednotlivých výstupů z vestibulu na povrch.

8.1.4 Vodicí prvky

V prostorách stanic metra, a to zejména na nástupištích, je třeba dodržovat povinnosti týkající se umístování vodicích linií, varovných pásů a dalších hmatových prvků pro orientaci nevidomých osob, které ke své orientaci využívají slepeckou (bílou) hůl.

V poslední době se podařilo osadit základními vodicími prvky i zbylých několik stanic metra, které jimi nebyly osazeny v minulosti a dnes tedy lze konstatovat, že všech současných 57 stanic metra je těmito prvky vybaveno.

Kromě samozřejmého osazování vodicími prvky u nově budovaných stanic metra, je možné také zvážit rozšíření osazení těchto prvků do prostorů vestibulů apod.

8.1.5 Akustické orientační systémy

Akustické majáčky v metru jsou jedním ze základních navigačních a orientačních prvků pro osoby s těžkým zrakovým postižením. Při jejich zavádění je vhodné dodržovat zejména následující základní pravidla:

- akustický orientační majáček zavést všude tam, kde je to rozumné (zejména na nástupištích pro sdělení výstupů do vestibulu; ve vestibulech pro sdělení vstupu do prostor k nástupišti a výstupů na povrch; a také u všech eskalátorů ve stanicích)
- je-li v daném úseku více akustických majáčků, je třeba je správně nastavit, aby byly srozumitelné, časově a polohově odstupňované
- v maximální možné míře je opatřit také zvukovými hlášenými s doplňující informací (směr výstupu z vestibulu, výstup z nástupiště, funkčnost a směr eskalátoru apod.)
- zejména v krátkých úsecích, kde je třeba osadit více akustických majáčků, omezit jejich dosahový rádius tak, aby se jejich matoucím způsobem neaktivovalo více najednou (oba směry u kratších eskalátorů).

V současné době jsou prakticky všechny stanice metra osazeny akustickými majáčky, v některých případech je ale třeba realizovat vhodné úpravy, a to zejména v umístění a nastavení těchto majáčků a někde i v doplnění nových.

V poslední době se ukazuje jako velice vhodné osazení akustickými majáčky také u výtahů, neboť i ty mohou velmi usnadnit vstup do stanice a výstup ze stanice.

Je třeba zachovat i rozsah fungování dalších funkcí dálkového ovladače akustického orientačního systému, a to zejména v oblasti odbavovacích prvků, tj. automatické otevírání dveří a funkce ohlašující změnu pravidelné trasy linky, například velmi časté a velice nepříjemné nesystémové ukončování spojů metra před konečnou stanicí trasy.

8.1.6 Vizualní orientační systémy

Prostory stanic metra, ať už nástupiště, či vestibuly (a také okolí vstupů do stanic metra z povrchu) jsou osazeny vizualním orientačním a navigačním systémem. Tento systém usnadňuje jednak orientaci ve stanici, ale také umožňuje získat dodatečné informace o dopravě v rámci metra:

- vstupy do stanic metra jsou označeny vyznačením trasy a popřípadě i souvisejícími informacemi (průběh dané trasy)
- výstupy z vestibulu stanic jsou označeny popisky, kam výstup směřuje a popřípadě i dalšími informacemi (směry linek povrchové dopravy)
- ve stanicích metra jsou umístěny vyznačovací piktogramy směřující k jednotlivým službám (informační centrum, WC, nádraží apod.)
- u každého vstupu a výstupu z nástupiště je uvedena informace o směru
- na nástupišťích jsou vyznačeny koleje a směry jízdy
- na nástupišťích je vyznačena celá trasy metra se zakreslením aktuální stanice a přestupních bodů
- v celém prostoru stanice je řada dalších orientačních a navigačních prvků a informačních tabulí.

Udržování a rozvoj tohoto vizuálního, orientačního a navigačního systému ve stanicích metra je zcela zásadní pro všechny cestující. S ohledem na posuzování bariérovosti je třeba klást důraz zejména na požadavky osob se sluchovým a zrakovým postižením. U osob se sluchovým postižením se jedná o klasický navigační prvek a u osob se zrakovým postižením je třeba zohledňovat jejich požadavky na vizuální stránku všech informací (například kontrasty a velikost písma).

V případě přípravy jakékoliv změny vzhledu, umístění a principů prvků navigačního systému v metru je třeba, aby již k samotnému návrhu byly přizvány organizace sdružující zrakově postižené, aby nedocházelo k implementaci nesprávných změn vzhledu, jako tomu bylo v některých případech v minulosti (například nevyhovující pilotní řešení stanice Karlovo náměstí, trasa B).

V posledních letech se v rámci stanic metra integrují také světelné informační panely (jednořádkové krystalové u kolejí na nástupišti a celoplošné na vnější straně nástupišť). Zejména v případě jednořádkových světelných panelů se jedná o velice vhodný doplněk zvukového hlášení některých informací, jako je předčasné ukončení trasy, či výluky a tento způsob sdělení informace je prakticky jediným možným pro osobu se sluchovým postižením. Z tohoto důvodu je vhodné zvyšovat množství informací na světelných informačních panelech ve stanicích a dosáhnout tak toho, že v ideálním případě veškeré zvukové hlášení bude prezentováno také ve formě textu.

8.1.7 Úprava okolí stanic metra a vstupů do nich

Při budování bezbariérového přístupu do sítě pražského metra se často z mnoha důvodů opomíjí i bezbariérovost okolí stanic. Přitom sebelepší výtah – pokud není přístup k němu zajištěn bezbariérově a účelně – ve své podstatě příliš nepomáhá a naopak vytváří klamný dojem bezbariérovosti celé stanice metra (myšleno v širším smyslu slova).

I v hlavním městě Praze existují místa, kde je sice umístěn výtah do stanice metra, ovšem jeho umístění v rámci povrchu není ideální (třeba stanice Budějovická – trasa C; stanice Muzeum přestup z trasy A na trasu C). Přes složitost vztahů a rozdrobenost realizace dopravních staveb, mezi něž přístupy do stanic metra patří, je nutno, věnovat pozornost těmto aspektům. Je nezbytné realizovat související úpravy povrchu (chodníky, křižovatky, přechody, nájezdy, sklony apod.), aby se dal výtah skutečně použít, na povrchu je rovněž nutné zajistit kvalitní navigační systém k výtahům.

8.2 Tramvaje

Tramvajová doprava v hlavním městě Praze je další důležitou páteří sítě kolejové dopravy, a to zejména v centrálních a některých okrajových částech hlavního města Prahy.

8.2.1 Obnova vozového parku tramvají

Pražská tramvajová doprava je také hojně využívána jak cestujícími na vozíku, tak i osobami s kočárky či se zavazadly. Cílem Koncepce je co nejvíce tuto formu dopravy zpřístupnit všem skupinám uživatelů. Postupně se zavádějí do provozu nízkopodlažní soupravy, které mají umožnit jak samostatnou přepravu cestujících na vozíku, tak i přepravu kočárků či zavazadel.

DPP při výběru a nákupu tramvajových souprav ne vždy dostatečně zohledňoval potřeby cestujících na vozíku, a tak v hlavním městě Praze jezdí i nízkopodlažní soupravy, které ve svém důsledku bariérovost ještě zvyšují. Je tedy proto maximálně vhodné, aby DPP při výběru vhodných vozů dopravy (to se netýká pouze tramvají) více spolupracoval s těmito cílovými skupinami a aby zohledňoval potřeby i těchto cestujících.

V souvislosti s využíváním nízkopodlažních vozidel a souprav je třeba zajistit relevantní požadavek, aby i noční tramvaje byly v maximální možné míře garantovány jako nízkopodlažní. Argumentace, že nízkopodlažní soupravy jsou drahé a náklady na jejich opravy po případném protizákonném chování některých nepřizpůsobivých cestujících vysoké, neobstojí. Je třeba zajistit garantované nízkopodlažní noční spoje, aby i skupiny cestujících závislé na přepravě nízkopodlažními vozy mohly plnohodnotně a samostatně využívat noční dopravu. V této souvislosti je však nutné zmínit technicky obtížně řešitelný problém s centrálními přestupními body pro noční dopravu. To ale neznamená, že by myšlenka bezbariérové noční dopravy neměla být realizována.

Velmi pozitivními kroky v bezbariérovosti tramvají jsou informační systémy, a to ať už zvukové hlášení stanic ve vozech, či třeba akustický navigační majáček pro nevidomé, který jim pomáhá nastoupit do vozu a sdělí jim číslo a směr dané linky. Pro osoby se sluchovým i zrakovým postižením je vhodné i posilování instalace světelných informačních panelů ukazujících ve vozidle (i vně vozidla) aktuální zastávku a budoucí trasu (postupně nahrazuje umělohmotné statické cedule).

8.2.2 Tramvajové zastávky

Přestože se zejména v posledních letech daří vytvářet v hlavním městě Praze stále více bezbariérových zastávek tramvají, stále jsou místa, kde jsou i 3 a více zastávek za sebou nepřístupné, tedy bariérové, a tedy v těchto místech nemůže tramvajovou dopravu určitá skupina cestujících samostatně využívat.

V současné době je v hlavním městě Praze přibližně 600 tramvajových zastávek. Pro potřeby bezbariérovosti je možné je rozdělit do 3 skupin:

Typ	Popis	Počet	Příklady
nepřístupné (bariérové)	tyto tramvajové zastávky jsou zcela nepřístupné a nelze je určitými skupinami cestujících samostatně vůbec využívat	245	Jirího z Poděbrad, Kubánské náměstí

částečně přístupné (částečně bariérové)	tyto zastávky jsou využitelné buď z části, nebo s určitým významným omezením	319	Vinice, Albertov
přístupné (bezbariérové)	tyto stanice mohou být danými cestujícími využívány zcela samostatně a bez větších omezení	66	Geologická, Sídliště Barrandov

Z pohledu uživatele je nejproblematictější takový úsek, kde jsou 3 a více zastávek za sebou bariérové nebo částečně bariérové. Nemožnost využívat dopravu v daném úseku se ještě zvýší tam, kde některá z částečně, nebo zcela bariérových, zastávek má sloužit jako zastávka přestupní mezi jednotlivými linkami. To se ukazuje být větším problémem zejména poté, co DPP zavedl princip takzvaných páteřních linek. Rovněž při plánování výlukových tras povrchové dopravy je nutné dbát na to, aby začínaly a končily na bezbariérově dostupných stanicích.

Bezbariérovost tramvajových zastávek je třeba zajistit zejména v těchto oblastech: Bruselská, Červený vrch, Divadlo Na Fidlovačce (v jednom směru), Jiřího z Poděbrad, Kubánské náměstí, Lihovar, Maniny, Marjánka (v jednom směru), Muzeum (v jednom směru), Nuselská radnice, Olšanská, Olšanské hřbitovy, Perunova, Právnická fakulta (zastávka v jednom směru), Pražská tržnice, Pražského povstání, Ruská, Sídliště Červený vrch (navazující komunikace), Slavia (v jednom směru), Smíchovské nádraží (v jednom směru), Svatoplukova, U Elektry, U Kaštanu, Vinohradská tržnice, Vršovické náměstí, Výstaviště Holešovice, Želivského.

V poslední době se jako příklad dobré praxe podařilo zprovoznit některé plně bezbariérové zastávky, například na Vítězném náměstí.

Dalším problémem souvisejícím s bariérovostí či bezbariérovostí tramvajových zastávek je nejasný harmonogram a pravidla jejich rekonstrukcí. Například neplatí vždy, že tam, kde se rekonstruuje tramvajová trať, probíhá také rekonstrukce zastávek, nebo se drobné úpravy zastávek neoznačují jako rekonstrukce, aby nemusely být splněny požadavky na bezbariérovost. Problém je i při samotné tvorbě projektu, jeho schvalování, stavební realizaci, výkonu dozoru ze strany speciálního stavebního úřadu, absenci kontroly ze strany MHMP, kolaudace a předávání do užívání. Občas se tak stane, že se provede rekonstrukce tramvajové zastávky, ovšem ta celou situaci ještě zhorší a navíc je mylně považována za zcela bezbariérovou.

Nutno podotknout, že existují poměrně značné procesní, výkonné a kontrolní rezervy ze strany MHMP, DPP a TSK. Chybí také síť subjektů, s nimiž by bylo možné rekonstrukci dopravní stavby (například zastávky) po celou dobu konzultovat, a které by byly schopné asistovat dozoru a kontrole ve fázi realizace před mnohdy protizákonnou kolaudací a povolením užívání. Také často selhává funkce speciálních stavebních úřadů.

8.2.3 Úpravy okolí tramvajových zastávek

Je nutné posílit koordinaci při rekonstrukcích nejen samotných tratí a samotných tramvajových zastávek, ale zároveň provádět i vhodné rekonstrukce a úpravy okolí zastávek, a to zejména přístupových cest. Je třeba myslet i na to, že sebelepší tramvajová zastávka, na kterou se nedostane cestující na vozíku, moc bariéry neodstraňuje. Netýká se to však jen

sklonů a nájezdů pro osoby na vozíku a cestující s kočárky, ale třeba také varovných pásů a barevného zvýraznění hran pro osoby se zrakovým postižením.

I zde je třeba připomenout problémy s řešením vlastnických vztahů a s absencí rámcových pravidel a postupů při rekonstrukcích obecně. Týká se to zejména rekonstrukcí chodníků, přechodů a křižovatek, které jsou základními přístupovými cestami i k povrchové dopravě.

I v přípravě úprav okolí zastávek platí nedostatky zmíněné v kapitole 8.2.2.

8.2.4 Informační prvky tramvajové dopravy

Jak u zastávek, tak u samotných tramvajových souprav je třeba řešit také bezbariérovost informačních prvků. Jedním z výchozích předpokladů je, že informace na označnicku zastávky musí být dostupná také osobám na vozíku. To znamená, že musí být umístovány vhodným způsobem a ve vhodné výšce, aby si je i tito cestující mohli přečíst.

8.3 Autobusy

Autobusy tvoří dopravní síť, která je doplňkovou ke kolejové dopravě v hlavním městě Praze (metro, tramvaje a železnice) a je tak velmi důležitou zejména v okrajových částech hlavního města Prahy a v okolním regionu. Prakticky všechny principy uvedené v kapitole 8.2 týkající se tramvajové dopravy lze vztáhnout i k autobusům, proto je již není nutné opakovat.

8.3.1 Obnova vozového parku autobusů

Ukazuje se, že výběr a nasazení některých typů autobusů není pro bezbariérovost zcela vhodné řešení. Týká se to zejména autobusů, které jsou technicky vytvořeny tak, že mohou převážet buď vozík, nebo kočárek, ovšem ne obojí najednou. To činí zejména osobám na vozíku značné problémy při dopravě, neboť i v případě, že je daný autobus nízkopodlažní, se může stát, že vozíčkář ho nemůže použít, protože už v něm jede kočárek. Rovněž je nutné trvat na zvyšování počtu nízkopodlažních autobusů na příměstských linkách, a to i u jiných dopravců.

Také při výběru vhodných vozidel autobusů je nezbytné více spolupracovat s organizacemi sdružujícími jednotlivé cílové skupiny.

V souvislosti s využíváním nízkopodlažních vozidel a souprav je třeba zajistit relevantní požadavek, aby i noční autobusy byly v maximální možné míře garantovány jako nízkopodlažní. Argumentace, že nízkopodlažní vozy jsou drahé a náklady na jejich opravy po případném protizákonném chování některých nepřizpůsobivých cestujících nemohou být brány vážně. Je třeba zajistit garantované nízkopodlažní noční spoje, aby i skupiny cestujících závislé na přepravě nízkopodlažními vozy mohly plnohodnotně a samostatně využívat noční dopravu.

8.3.2 Autobusové zastávky

U autobusových zastávek platí snad ještě ve větší míře to, co u zastávek tramvajových. Navíc se přidávají dva problémy, které u tramvajů nejsou. Zatímco tramvaj vždy přijede na zastávku stejným způsobem a vždy zastaví podle typu a šířky kolejí od zastávky stejně, u autobusu to

tak není. To přináší problémy zejména osobám na vozíku a cestujícím s kočárky, kteří mají nastupování do autobusu občas velice ztížené.

I v případě autobusových zastávek je třeba dbát i na související úpravy přístupových cest a okolí zastávek, a to jak liniových, tak i orientačních (varovné pásy apod.)

8.4 Železnice

8.4.1 Příměstská a městská železniční doprava

V rámci železniční dopravy v hlavním městě Praze je třeba aplikovat velice podobné principy jako při dopravě tramvajové. Také u železničních zastávek a stanic je třeba kromě potřeb osob na vozíku zohledňovat také potřeby osob se zrakovým a sluchovým postižením.

U příměstské železniční dopravy neplatí a nikdy nemůže platit princip, který aplikují ČD pro dopravu osob na vozíku na dálkových železničních spojích, že je třeba takovou přepravu oznámit předem. Je nutné, aby všechny zúčastněné subjekty zohledňovaly jako zásadní fakt to, že regionální železniční doprava v hlavním městě Praze je spíše MHD než železnici. Na to se zejména ze strany provozovatele železniční dopravy (zejména ČD) a správce infrastruktury (Správa železniční dopravní cesty, s. o.) občas zapomíná.

8.4.2 Lanová dráha

Samostatnou kapitolou spadající plně do oblasti železniční dopravy je lanová dráha. Hlavní město Praha má pouze jednu lanovou dráhu, a to na Petřín – i když se občas objevily informace o možnosti tvorby dalších tras lanovek, v současné době to není reálné. Lanová dráha na Petřín při své stavbě nikdy nepočítala s bezbariérovostí a je pravdou, že odstranit bariéry v pražské lanovce stoprocentně jednoduše nelze. Cílem by ale přesto měla být alespoň částečná bezbariérovost, aby lanovou dráhu mohli bez obtíží využívat i cestující na vozíku a cestující s kočárky.

Požadavek na bezbariérovou lanovou dráhu v hlavním městě Praze je trvalým a zásadním požadavkem organizací sdružujících cílové skupiny, a to jak pro domácí uživatele veřejné dopravy, tak i turisty a návštěvníky hlavního města Prahy. V současné době není zcela jasný technicko-stavební způsob realizace odstraňování bariér v lanovce. Nicméně tento požadavek nesmí být ignorován. Je vhodné zanalyzovat různé možnosti řešení částečné bezbariérovosti lanovky.

Je třeba podotknout, že je nutné řešit bezbariérový přístup do stanic lanové dráhy, bezbariérový pohyb ve stanicích, a to včetně nástupu do soupravy a také možnost v soupravě lanové dráhy přepravovat vozík či kočárek. Tyto aspekty se musí řešit dohromady.

8.5 Ostatní

8.5.1 Posilování informací o bezbariérovosti dopravy v hlavním městě Praze

V rámci dopravy v hlavním městě Praze se ukazují ne zrovna jasné zdroje a významy informací sloužících pro osoby se specifickými potřebami. Poměrně jasně je to vidět už třeba i na faktu, že neexistuje na internetových stránkách jasný a kompletní a pochopitelný přepravní

řád, ani jiné dokumenty sdělující práva a povinnosti cestujících v dopravě. Tento nedostatek je vhodné napravit kvůli všem skupinám cestujících, ovšem je pravdou, že chybí i jasný dokument na téma práv a povinností cestujících se specifickými potřebami.

Je vhodné i uvažovat o hlubší konsolidaci informací z různých zdrojů týkajících se veřejné hromadné dopravy.

8.5.2 Asistent ve veřejné dopravě

Přístupnosti PID pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace by mohla vylepšit služba specializovaného asistenta, který by zajistil pomoc při přepravě PID. Asistent by zajistil doprovod mezi výchozí a cílovou zastávkou cesty, a to včetně pomoci při nástupu, výstupu a související manipulací (např. v metru pomocí mechanické pomůcky pro překonání spáry mezi nástupištěm a vozem metra).

Služba by byla určena pro OZP, držitele průkazů ZTP, ZTP/P, osoby se sníženou pohyblivostí či omezenou schopností orientace, byla by objednáвана přes dispečink (internet/e-mail/telefon) a jako nadstandardní pravděpodobně zpoplatněna (např. ve výši odpovídající běžné jízdence PID).

Osobní asistenci v PID by mohly zajišťovat osoby v rámci běžného pracovního úvazku, brigád nebo veřejných prací (v návaznosti na probíhající reformu sociálního systému).

8.5.3 Proškolení řidičů a personálu v oblasti pomoci osobám se specifickými potřebami

Jedním z neustále diskutovaných problémů je nejen povinnost, ale i schopnost a ochota řidičů a personálu dopravců hromadné dopravy pomoci cestujícímu se specifickými potřebami. Jedná se přitom o formu a kvalitu odborné přípravy – proškolení řidičů a zaměstnanců.

Obecně platí, že v situacích, kdy řidič dopravního prostředku (zejména tramvaje a autobusu) může cestujícímu pomoci, měl by tak učinit. Zcela neoddiskutovatelné je to pak v případě ovládnutí různých plošin, a to zejména tam, kde je s plošinou oprávněn manipulovat pouze proškolený personál. Každý řidič nebo člen personálu, který se setkává běžně s cestujícími, by měl být seznámen se základními principy komunikace s OZP. Měl by být schopen, když ne přímo pomoci, alespoň poradit v běžných situacích týkajících se dopravy.

Řidič je povinen dodržovat veškeré povinnosti související zejména s oznamováním prvků informačního systému ve vozidle (oznamování zastávek, hlášení apod.) a je povinen oznámit cestujícím podrobné informace o řešení případné mimořádné události, pokud taková během jízdy nastane. Zejména na posledně uvedené případy se v praxi občas zapomíná.

Současně je řidič zodpovědný za stav vozidla a funkčnost jeho prvků a je povinen před převzetím vozidla zkontrolovat jeho provozní a technickou způsobilost. Je povinen také řešit situace, kdy je v dopravním prostředku porušován veřejný pořádek, či kdy dochází k úmyslné trestné činnosti formou poškozování a ničení majetku.

V oblasti proškolení řidičů dopravních prostředků a zaměstnanců DPP se situace v posledních letech výrazně zlepšila a lze konstatovat, že občasné excesy plynou spíše z porušování povinností konkrétním člověkem než ze systémových nedostatků. Je třeba ale dbát

na tuto oblast také u jiných menších dopravců a požadovat stejnou kvalitu jak školení, tak samotného poskytování služeb.

8.5.4 Využití dopravní telematiky

Hlavní město Praha disponuje z historického hlediska velice užitečnými daty a údaji v oblasti prostorových dat a tato data by se jistě dala využít ke sledování a zlepšování situace v oblasti odstraňování bariér v dopravě.

V rámci dat spravovaných různými organizacemi zřízenými a založenými hl. m. Prahou jsou k dispozici některé specifické datové sady a vrstvy, které by mohly přinejmenším napomoci při pasportizaci a zjišťování možností odstraňování bariér, pro navigaci, sestavování bezbariérových tras či při realizaci nových opatření v této oblasti.

Obecně lze konstatovat, že by bylo možno využít zejména 4 aspekty související s prostorovými daty pro tuto oblast:

- kvalitní a přesné mapové podklady s velkými detaily
- zvláštní datové vrstvy zajímavé pro navigaci hendikepovaných
- možnosti sestavení trasy pro osoby se sníženou schopností pohybu bez bariér či s co nejmenším počtem liniových bariér
- podklady pro pasportizaci a sledování nutnosti úprav povrchové situace v rámci odstraňování bariér.

Při práci s mapovými a prostorovými informacemi, jako se součástí propojeného datového fondu, je možno využívat předností z toho plynoucích. Již dnes jsou k dispozici informace o sjezdech a nájezdech na chodníky, o liniových bariérách, o stavu a funkčnosti ozvučení přechodů apod. Tato data se však nepromítají v dostatečné míře do celoměstského datového fondu a na úrovni hlavního města Prahy a organizací jí zřízených a založených dosud nedochází k jejich efektivní centrální správě a využívání. Pokud by tato data byla garantována v jednotlivých datových vrstvách, přineslo by to nejen konsolidaci informací o bariérovosti v rámci povrchové situace, ale především by to umožnilo jejich efektivní využívání například pro sestavení bezbariérové trasy či pro oznamování nefunkčnosti některých prvků.

V této souvislosti lze zmínit 3 hlavní nedostatky:

- pokud jsou některá data ve formě tabulky v Excelu s textovým popisem, je mylné se domnívat, že se jedná o efektivní prostorová data
- zjištěné skutečnosti se často nezakreslují do informačních systémů určených pro správu prostorových a mapových dat, a pokud ano, zakreslují se nejednotně a bez možnosti jejich hlubší konsolidace a zpracování; navíc k určitým datovým typům neexistuje jednotný správce zodpovědný za jejich závaznost a není popsán přesný princip jejich pořizování i s navazujícími povinnostmi
- již známá data nejsou v dostatečné kvalitě, a pokud v takové kvalitě jsou, nevyužívají se pro účely odstraňování bariér.

Tato oblast se týká celoměstského rozvoje využívání prostorových a mapových dat a informací a v Koncepci je zmíněna pouze okrajově, neboť se jí na odborné a strategické úrovni teprve dostává pozornosti. Obě oblasti je nezbytné do budoucna propojit.

8.6 Speciální bezbariérové linky Hx

Provoz ZLD, zvláštních nízkopodlažních bezbariérových linek H1 a H2, se osvědčil (zvláštní linky zajišťující přepravu osob s omezenou schopností pohybu). Linky by i v budoucnu měly zohledňovat zejména nejpoužívanější trasy, po kterých se přepravují osoby na vozíku či osoby se sníženou pohyblivostí, a které jinak nejsou zajištěny bezbariérovou dopravou. Zohledněno by mělo být jak jejich trasování, tak i jejich časové intervaly. Cílem je mimo jiné například umožnění snadné dostupnosti centra hlavního města Prahy, včetně možnosti využívat služby, které jsou v domech s byty zvláštního určení nabízeny (rehabilitace, kurzy atp.).

8.7 Doprava pro osoby se zdravotním postižením jako poskytovaná služba

Služba individuální dopravy na zavolání je pro OZP hojně využívaným způsobem přepravy, a to zejména v trasách, kde není zajištěna doprava nízkopodlažními spoji, či kde není bezbariérovost dopravy obecně dostačující.

Rozhodně je vhodné tuto službu zachovat a naopak posilovat kontrolu jejího výkonu ze strany MHMP, jako jejího garanta.

Vzhledem k aktuálnímu vývoji, vzniku projektu „Vzdělání a mobilita v Praze“, minulým diskusím na téma rozsahu poskytování této služby – možnost omezení na stupeň postižení 3 a 4, problematice tarifních sazeb, přetrvávajícímu problému s dostupností objednávky této služby, ale i zájmu dalších subjektů o poskytování této služby, se jeví jako nezbytné celkově posoudit další poskytování uvedené služby. Přitom v rámci existujících smluvních vztahů není prakticky možné (z právních důvodů) měnit např. přepravní podmínky, neboť byly součástí zadávací dokumentace, tedy je navrženo vypsání nové výběrové řízení na provozovatele. Je přitom nutné dbát také na to, aby tato služba nebyla kapacitně podhodnocena.

8.8 Institucionální zajištění problematiky odstraňování bariér v dopravě

V roce 2013 došlo k nahrazení Pracovní skupiny KPBO. Trend posilování politického, odborného, pracovního a výkonného důrazu na tuto oblast je třeba i nadále podporovat.

Přestože existuje KPBO a přestože zejména v posledních letech v této oblasti došlo k velkému posunu, obecně o této činnosti není příliš velké povědomí, a to jak mezi širokou veřejností, tak ale především i u uživatelů z řad cílových skupin.

Nadále je třeba posilovat a konečně ukotvit i institucionální a personální zajištění běžné agendy v této oblasti, a to jak v rámci MHMP, tak i u organizací zřízených a založených hlavním městem Prahou majících veřejnou dopravu a veřejný prostor ve své gesci. Nabízí se například možnost zřízení koordinátorů pro odstraňování bariér v těchto organizacích (např. v MHMP již koordinátor existuje), což pochopitelně nemusí nutně znamenat tvorbu nového pracovního místa, ale spíše určení osob, které se v dané problematice orientují a mohou své znalosti v této oblasti uplatnit.

8.9 Důraz na bezbariérovost jako základní součást veřejného prostoru

Jak již bylo v Konceptci několikrát zmíněno, jedním z problematických aspektů, který nepřímo ovlivňuje rychlost i míru odstraňování bariér ve veřejné dopravě, je nedostatečný důraz na bezbariérovost jako komplexní součást rozvoje veřejného prostoru. Na jedné straně se stále nedaří prosazovat základní potřeby bezbariérovosti jako naprosto samozřejmou a prioritní součást přípravy a realizace zejména v oblasti dopravních staveb. Na straně druhé nejsou dostatečně prezentovány obecné výhody bezbariérové dopravy, která může sloužit opravdu všem a také to, co může odstraňování bariér přinést i cestujícím bez nějakého zvýhodnění.

Chybí zde také pozitivní propagace a vyhodnocování již realizovaných opatření. Konceptce je v historii hlavního města Prahy prvním dokumentem, ve kterém se provádí alespoň částečné zhodnocení již realizovaných opatření. Je velmi mylné se domnívat, že v oblasti odstraňování bariér nejsou v hlavním městě Praze žádné zkušenosti. Pouze se bohužel nedaří pozitivně propagovat správné kroky a na místo toho se občas velice nešťastně propagují kroky nesprávné.

Zaměstnanci hlavního města Prahy zařazení do MHMP a zaměstnanci organizací zřízených a založených hlavním městem Prahou majících veřejnou dopravu ve své gesci, často bohužel nejsou schopni správně vnímat a pochopit potřeby bezbariérovosti a přístupnosti v konkrétních případech. To je způsobeno zejména nedostatečným vysvětlením ze strany cílových skupin.

Oblast odstraňování bariér ve veřejném prostoru obecně by také měla být s dostatečným důrazem zohledněna v základních strategických dokumentech rozvoje hlavního města Prahy. Přesto, že zejména v uplynulém období docházelo jak k různým terminologickým výkladům, tak i k různým výkladům zahrnování potřeb bezbariérovosti, je třeba, aby tato problematika byla zohledňována více.

8.10 Dodržování zásad bezbariérovosti staveb a povinností stavebních úřadů

Zcela zásadním prvkem při odstraňování bariér, respektive při dohledu nad opatřeními při realizaci a rekonstrukci dopravních staveb, je vyžadování a vymáhání plnění všech zákonem stanovených povinností a technických norem, a to ve všech případech. Jejich základní výčet byl uveden v kapitole 3.3. Velmi negativním aspektem je mnohdy naprostá absence jakékoliv činnosti stavebních úřadů v této věci, neschopnost jakéhokoliv včasného zásahu ve fázi návrhu, projektu a realizace stavby a také neschopnost aplikovat zodpovědnost jednotlivců článků v případě, že byl porušen zákon.

I přes opakované snahy organizací sdružující jednotlivé cílové skupiny o osvětu a konzultace zejména pro speciální stavební úřady, které mají dohled nad dopravními stavbami podle příslušných právních předpisů, je aktivita v této oblasti ze strany orgánů veřejné moci takřka minimální. Nejenže samy stavební úřady svojí nečinností také porušují zákon, ale zejména takový stav je naprosto neomluvitelný a nepřijatelný pro samotné uživatele dopravních staveb. V rámci hlavního města Prahy je třeba kompletně přehodnotit interní předpisy, které

upravují procesy v oblasti přípravy, projektování, realizace a rekonstrukcí dopravních staveb na všech úrovních. Je třeba vypracovat takové principy a procesy, které zajistí dohled po celou dobu životního cyklu výstavby, aby bylo možno identifikovat problémy již v počátečních fázích, ale také průběžně vyhodnocovat zvolená opatření a řešení. Zcela zásadní roli v této oblasti musí sehrát hlavní město Praha, které je zřizovatelem a zakladatelem řady organizací v oblasti dopravy, MHMP z pozice nadřízeného orgánu úřadů městských částí v rámci některých a MMR pak jako nadřízený orgán stavebních úřadů, včetně speciálních stavebních úřadů.

8.11 Bezbariérová doprava do roku 2025

Cílem Koncepce je v maximální možné míře mít veřejnou hromadnou dopravu bezbariérovou – tedy „bez bariér“ do roku 2025.

Při stavu rozpracovanosti a realizace opatření a při deklarované politické vůli se tímto problémem zabývat a odstraňování bariér v dopravě podporovat jak exekutivně, tak finančně i procesně, je tento cíl podle názoru zpracovatelů Koncepce naprosto realistický.

Pro jednotlivé oblasti, respektive pro jednotlivé druhy a formy dopravy a pro opatření s nimi související, je zcela klíčové především naplňování dvou následujících principů:

- do roku 2025 mít veškeré vozy a soupravy v hromadné dopravě v hlavním městě Praze bezbariérové
- do roku 2025 mít bezbariérový přístup do všech stanic metra, mít bezbariérové veškeré zastávky tramvají a mít vyřešenu bezbariérovost celé sítě MHD.

Zejména u zastávek tramvají, kterých je přes 600, je to zdánlivě úkol nereálný, ovšem je pravdou, že maximální bezbariérovostí se nemusí vždy rozumět absolutní bezbariérovost úplně všech zastávek. Je nutné zejména zajistit, aby v hlavním městě Praze neexistovaly úseky několika absolutně bariérových zastávek za sebou.

8.12 Úkoly

V rámci přípravy a tvorby Koncepce byly provedeny analýzy jednotlivých principů a opatření. Postupem času byly kromě opatření identifikovány jednotlivé úkoly, které jsou uvedeny v příloze. Jedná se o konkrétní úkoly, které jsou promítnutím realizace konkrétních kroků, u nichž lze stanovit zodpovědný subjekt a odhadovaný termín.

Příloha této koncepce tedy obsahuje takové úkoly. Přitom je třeba důrazně upozornit na to, že i když termín některých úkolů je poměrně vzdálen, neměla by být jejich realizace opomíjena. Klasickým příkladem jsou úkoly, které budou vyžadovat finanční zajištění v roce 2015 a dalších letech, což je třeba již nyní zohlednit v rozpočtu hlavního města Prahy a příslušných organizací, a dále úkoly vyžadující stavební úpravy, u nichž je třeba včas zahájit proces přípravy projektu a zajistit příslušná povolení, aby byly termíny naplňovány.

Některé úkoly jsou spíše institucionální a organizační a procesní povahy, jiné jsou konkrétními opatřeními úprav dopravních staveb či konkrétními opatřeními jiného druhu.

Úkoly budou pravidelně vyhodnocovány, bude průběžně sledováno jejich plnění a KPBO může také ukládat úkoly nové, pokud to shledá jako účelné. V pravidelných půlročních intervalech bude KPBO vypracovávána průběžná zpráva o stavu plnění těchto úkolů a tato zpráva bude také pravidelně zveřejňována.

*Příloha ke Konceptci odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě
v hlavním městě Praze*

Stanovení specifických úkolů

Na základě analýzy a zjištění uvedených v Koncepci odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze (dále jen „Koncepce“), byly identifikovány a stanoveny následující úkoly. Úkoly jsou podle své specifikace rozděleny do několika skupin.

Vymezení opatření a skupin úkolů

Opatření B1 – Obecná opatření a opatření pro institucionální zajištění odstraňování bariér a pro posilování informovanosti

Jedná se o základní úkoly vedoucí k obecnému zajišťování důrazu na odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze, včetně řešení návazných problematik. Součástí tohoto opatření jsou také úkoly vedoucí k posilování a kontrole zákonných úkolů zúčastněných subjektů. Součástí jsou také úkoly týkající se jak institucionálního, tak liniového řízení v této oblasti a také posilování informovanosti a zlepšování informačních zdrojů a informací, a to jak v rámci obecného povědomí o bezbariérovosti dopravy, tak informací ke konkrétním způsobům využívání bezbariérové dopravy v hlavním městě Praze.

Opatření B2 – Výstavba a údržba výtahů a bezbariérových přístupů do stanic metra

Nejen pro cestující na vozíku a pro cestující s kočárky, ale i pro osoby se sníženou pohyblivostí a obecně pro všechny cestující je potřeba zajišťovat a zkvalitňovat možnosti bezbariérového využívání zejména páteřních dopravních sítí v hlavním městě Praze, mezi něž metro nepochybně patří. Přístup do stanic metra, ale i posilování samostatného pohybu v prostředí s minimem bariér jsou součástí úkolů v rámci tohoto opatření.

Opatření B3 – Další opatření odstraňující liniové bariéry a posilující využitelnost osobám se sníženou pohyblivostí

Nejen pro cestující na vozíku a cestující s kočárky a pro osoby se sníženou pohyblivostí je jedním ze zásadních principů omezování bariér pro užívání dopravy i odstraňování zejména technických a stavebních bariér v rámci veřejného prostoru. Budování bezbariérových přístupů do stanic metra a do budov obecně se máji účinkem, pokud takový člověk jinak není schopen samostatně užívat služby veřejné hromadné dopravy. Mezi úkoly v rámci tohoto opatření patří omezování a odstraňování bariér v prostoru dopravní sítě, včetně prostoru, u kterého lze oprávněně očekávat, že jej bude takový člověk nucen překonávat, aby mohl využít bezbariérové dopravy, a to i s okolím zastávek a nástupišť povrchové dopravy.

Opatření B4 – Opatření odstraňování bariér pro osoby se zrakovým postižením a rozvoj navigačního a orientačního systému

Osoby se zrakovým postižením, ať už se jedná o nevidomé osoby využívající k samostatnému pohybu a orientaci slepeckého psa, bílou hůl či osoby s nějakým omezujícím postižením zraku, mají své specifické požadavky na odstraňování bariér. To se týká jak samotné orientace v dopravě, tak i samotných dopravních prostředků a získávání a používání informací o

systému dopravy a o provozu veřejné hromadné dopravy jako veřejné služby. Opatření k odstraňování bariér směrem k těmto osobám jsou specifická, nicméně musejí být zahrnuta do komplexu bezbariérovosti dopravy. Jedná se o opatření usnadňující orientaci, jako jsou vodící linie a varovné pásy, ale i o opatření umožňující vnímat a využívat vizuální informace.

Opatření B5 – Opatření odstraňování bariér pro osoby se sluchovým postižením a zlepšení jejich navigace a orientace v dopravě

Pro osoby se sluchovým postižením lze také zvýšit schopnost jejich orientace a navigace v dopravě a schopnost využívat dopravu zcela samostatně a to zejména nahrazováním akustických informací a zvukových hlášení jinou formou informace, kterou jsou tyto osoby schopny vnímat.

Opatření B6 – Opatření odstranění bariérovosti a zvýšení možnosti užívání přímo prostředků veřejné dopravy

Při odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě je nutno se zabývat nejen omezováním a odstraňováním bariér dopravních staveb a celého systému dopravy, ale je třeba se věnovat i jednotlivým dopravním prostředkům, kupříkladu vhodnému výběru a vhodnému nasazování vozů tramvají a autobusů v rámci hlavního města Prahy. Omezující jsou totiž nejen bariéry znesnadňující pohyb k a od dopravního prostředku, ale i samotná jízda ve vozidle. Mezi úkoly k tomuto opatření patří úkoly související s výběrem a provozem konkrétních typů vozidel dopravních prostředků, ale i orientačních a informačních systémů ve vozidlech a informací přímo související s jízdou a trasou jízdy daného dopravního prostředku.

Opatření B7 – Opatření rozvoje služeb další dopravy a souvisejících služeb

V celém systému veřejné dopravy jako poskytované veřejné služby není jen klasická MHD. Systém dopravy pro uživatele se specifickými službami je v rámci hlavního města Prahy doplněn o některé specifické služby, které s veřejnou dopravou buď přímo souvisejí, nebo ji doplňují či nahrazují speciální dopravou individuální. Úkoly v rámci tohoto opatření se týkají právě těchto z části dopravních a z části sociálních služeb, které jsou však neoddělitelnou součástí systému péče o tyto osoby.

Vymezení jednotlivých úkolů

Opatření B1 – Obecná opatření a opatření pro institucionální zajištění odstraňování bariér a pro posilování informovanosti

Úkol č. B1/1: Prezentovat veřejnosti zpracovanou koncepci odstraňování bariér v dopravě v hlavním městě Praze

Termín: 31. 12. 2013, Zodpovědný: KPBO, týká se kapitoly 1 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Koncepce ve všech pracovních a projednávaných verzích byla průběžně prezentována prostřednictvím zvláštního mikrowebu ke Koncepci. O Koncepci se také hovořilo v různých médiích.

Úkol č. B1/2: Uspořádat seminář pro zaměstnance MHMP, DPP, ROPID, TSK a dalších institucí, na němž by byli seznámeni s obecnými potřebami a principy bezbariérovosti dopravy od zástupců cílových skupin i s příklady a vysvětlením

Termín: jaro 2014, Zodpovědný: KPBO, týká se kapitoly 8.9 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/3: Zpracovat stručnou informaci o činnosti KPBO a o výsledcích práce a tuto informaci zveřejnit

Termín: 31. 10. 2013, Zodpovědný: KPBO, týká se kapitoly 8.8 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Informace o činnosti je k dispozici na internetových stránkách hlavního města Prahy. O činnosti KPBO se bude prostřednictvím internetu i médií dále informovat.

Úkol č. B1/4: Problematiku odstraňování bariér zohlednit v Zásadách dopravní politiky v hlavním městě Praze

Termín: rok 2014, Zodpovědný: MHMP, týká se kapitol 1.3 a 8.9 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Tento úkol požadujeme i přes to, že v minulosti nechtělo vedení hlavního města Prahy do předmětného dokumentu zasahovat. Je třeba revokovat usnesení Výboru pro dopravu ZHMP (viz kapitola 1.3 Koncepce) a Zásady dopravní politiky v hlavním městě Praze jako celek zrevidovat, včetně nového pojetí odstraňování bariér.

Úkol č. B1/5: Problematiku odstraňování bariér zohlednit v přípravě aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy

Termín: léto 2014, Zodpovědný: MHMP a IPR, týká se kapitol 1.3 a 8.9 Koncepce

Stav úkolu: realizován

Problematika bezbariérovosti se v aktualizovaném Strategickém plánu hlavního města Prahy objeví v širším pojetí.

Úkol č. B1/6: Problematiku odstraňování bariér promítnout i do nových dokumentů týkajících se veřejného prostoru

Termín: léto 2014, Zodpovědný: MHMP a IPR, týká se kapitol 1.3 a 8.9 Koncepce

Stav úkolu: realizován

Při přípravě dokumentů Kanceláři veřejného prostoru při IPR se zvažuje samostatný modul k bezbariérovosti. Do dokumentů týkajících se veřejného prostoru, která IPR zpracovává, se tato problematika postupně zapracovává.

Úkol č. B1/7: Více akcentovat oblast bezbariérového využívání staveb v nových předpisech obecných technických podmínek pro výstavbu na území hl. m. Prahy (tzv. OTP-P)

Termín: jaro 2014, Zodpovědný: MHMP a IPR, týká se kapitol 1.3 a 8.9 Koncepce

Stav úkolu: realizován

Do připravovaného materiálu „Pražské stavební předpisy“, který podle stavebního zákona definuje obecné technické požadavky na výstavbu na území hl. m. Prahy, se problematika bezbariérového užívání i snahy o eliminaci současných bariér, prosazuje.

Úkol č. B1/8: Vytvořit koordinátora pro aktivity odstraňování bariér v rámci DPP

Termín: duben 2014, Zodpovědný: DPP ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.8
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/9: Vytvořit koordinátora pro aktivity odstraňování bariér v rámci ROPID

Termín: duben 2014, Zodpovědný: ROPID ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.8
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/10: Vytvořit koordinátora pro aktivity odstraňování bariér v rámci TSK

Termín: duben 2014, Zodpovědný: TSK ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.8
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/11: Zveřejnit informace o koordinátorovi bezbariérové dopravy v rámci MHMP a koordinátorů pro aktivity odstraňování bariér v DPP, ROPIDu a TSK s možností, aby se na ně obrátili uživatelé a tazatelé

Termín: duben 2014, Zodpovědný: Koordinátor pro bezbariérovou dopravu v rámci MHMP, týká se kapitoly 8.8 Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/12: Proškolit pracovníky speciálních stavebních úřadů a stavebních úřadů v problematice bezbariérovosti staveb pro vymáhání naplňování povinností při jejich realizaci

Termín: jaro 2014, Zodpovědný: KPBO, MHMP, MMR a další subjekty, týká se kapitol 3.3, 4.9 a 8.10 Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/13: Zakotvení povinné konzultace s KPBO při realizaci dopravních staveb z pohledu bezbariérovosti a přístupnosti

Termín: průběžně, Zodpovědný: DPP, TSK, ROPID, všichni účastníci procesu dopravních staveb, týká se kapitol 4.9, 8.8, 8.9 a 8.10 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/14: Zveřejnit dokument týkající se jasného vymezení práv a povinností OZP v rámci dopravy v hlavním městě Praze

Termín: jaro 2014, Zodpovědný: ROPID a DPP ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.5.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/15: Přístupnou formou zveřejnit úplné znění podmínek přepravy a přepravního řádu v hlavním městě Praze

Termín: jaro 2014, Zodpovědný: ROPID a DPP ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.5.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/16: Vytvořit dokument se základními otázkami a odpověďmi k bezbariérové dopravě jako FAQ (často pokládané dotazy) dokument nejen pro cestující se specifickými potřebami

Termín: jaro 2014, Zodpovědný: ROPID a DPP ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/17: Aanalyzovat současný stav internetových stránek Praha bezbariérová a upravit její obsah tak, aby byl použitelný

Termín: červen 2014, Zodpovědný: KPBO, Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B1/18: Pro internetovou stránku Praha bezbariérová zřídit vhodnější internetovou adresu

Termín: leden 2014, Zodpovědný: MHMP

Stav úkolu: Splněno (bezbarierova.praha.eu)

Jedná se o jednoduché technické opatření.

Úkol č. B1/19: Umístit odkaz na portál Praha bezbariérová na webové stránky hlavního města Prahy na stránku Pražské weby

Termín: leden 2014, Zodpovědný: MHMP

Stav úkolu: Schválený úkol

Jedná se o jednoduché technické opatření.

Opatření B2 – Výstavba a údržba výtahů a bezbariérových přístupů do stanic metra

Úkol č. B2/1: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Hradčanská (trasa A)

Termín: rok 2025, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/2: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Malostranská (trasa A)

Termín: rok 2025, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/3: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Staroměstská (trasa A)

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/4: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Můstek (trasa A)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/5: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Náměstí Míru (trasa A)

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepte

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/6: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Jiřího z Poděbrad (trasa A)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/7: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Flora (trasa A)

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/8: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Želivského (trasa A)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/9: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Jinonice (trasa B)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/10: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Radlická (trasa B)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/11: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Anděl (trasa B)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/12: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Karlovo náměstí (trasa B)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/13: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Můstek (trasa B)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/14: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Náměstí republiky (trasa B)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1
Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/15: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Křížkova (trasa B)

Termín: rok 2023, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/16: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Invalidovna (trasa B)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/17: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Palmovka (trasa B)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/18: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Českomoravská (trasa B)

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/19: Zprovoznění stanice metra Národní třída (trasa B) a bezbariérového přístupu omezeného soukromou stavbou

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitol 3.2.3 a 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/20: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra I. P. Pavlova (trasa C)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/21: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Pražského povstání (trasa C)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/22: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Kačerov (trasa C)

Termín: rok 2025, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/23: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Roztyly (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/24: Vybudování výtahu a bezbariérového přístupu do stanice metra Opatov (trasa C)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/25: Vyřešení problémů s bezbariérovým přístupem a plošinou ve stanici metra Smíchovské nádraží (trasa B)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitol 3.2.3, 8.1.1 a 8.1.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/26: Posoudit bezbariérovost stanice metra Nové Butovice (trasa B) a navrhnout řešení

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/27: Posoudit bezbariérovost stanice metra Strašnická (trasa A) a navrhnout řešení

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/28: Posoudit životnost a poruchovost plošin ve stanicích metra a navrhnout řešení, buď inovací plošin, nebo osazením výtahy

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B2/29: Prověřit dostupnost a použitelnost ovládacích prvků u výtahů, co se týče dosahu a použitelnosti osobou na vozíku

Termín: rok 2014, Zodpovědný: POV, DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Opatření B3 – Další opatření odstraňující liniové bariéry a posilující využitelnost osobám se sníženou pohyblivostí

Úkol č. B3/1: Realizovat úpravy zvyšující bezbariérovost v prostoru stanice metra I. P. Pavlova (trasa C)

Termín: asi 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/2: Vyřešit problém s bariérovostí okolí výtahu na náměstí u stanice metra Budějovická (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: odbor rozvoje a financování dopravy MHMP, DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.1.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Patrně bude nejprve nutné studijně prověřit situaci, definovat konkrétní problémy a poté navrhnout řešení.

Úkol č. B3/3: Vytvořit mechanismy řešení úprav v okolí rekonstruovaných či zpřístupňovaných zastávek, zejména úprav povrchu okolí zastávek a přístupových cest, aby i tyto byly bezbariérové

Termín: rok 2014, Zodpovědný: IPR, MHMP, DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitol 8.1.7, 8.2.3 a 8.3.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/4: Identifikace problematických míst bariérových tramvajových zastávek a návrhy na řešení a priority v úpravách tramvajových zastávek

Termín: červen 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/5: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Pražská tržnice

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Bubenské nábřeží – Komunardů.

Úkol č. B3/6: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Výstaviště Holešovice

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati U Výstaviště, je nutná celková rekonstrukce ulice.

Úkol č. B3/7: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Maniny

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/8: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Bruselská

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Bělehradská (Tylovo náměstí – Otakarova).

Úkol č. B3/9: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Jiřího z Poděbrad

Termín: 2015-2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vinohradská (Flora – Muzeum).

Úkol č. B3/10: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Vinohradská tržnice

Termín: 2015-2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vinohradská (Flora – Muzeum).

Úkol č. B3/11: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Muzeum (v jednom směru)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/12: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Divadlo Na Fidlovačce (do centra)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Albertov – Otakarova.

Úkol č. B3/13: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Svatoplukova

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Albertov – Otakarova.

Úkol č. B3/14: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje U Elektry

Termín: rok 2013, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Zastávka je již bezbariérová.

Úkol č. B3/15: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Olšanská

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/16: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Perunova

Termín: rok 2023, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Korunní.

Úkol č. B3/17: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Olšanské hřbitovy

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vinohradská (Flora – Želivského).

Úkol č. B3/18: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Želivského (u Strojimportu)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vinohradská (Flora – Želivského).

Úkol č. B3/19: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Právnická fakulta (z centra)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/20: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Lihovar

Termín: 2015-2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Nádražní – Na Zlíchově.

Úkol č. B3/21: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Nuselská radnice

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vladimírova – Vozovna Pankrác.

Úkol č. B3/22: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Pražského povstání

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vladimírova – Vozovna Pankrác.

Úkol č. B3/23: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Červený vrch

Termín: rok 2013, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Zastávka je již bezbariérová.

Úkol č. B3/24: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Sídlíště Červený vrch (navazující komunikace)

Termín: rok 2013, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Zastávka je již bezbariérová.

Úkol č. B3/25: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Vršovické náměstí

Termín: rok 2013, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Zastávka je již bezbariérová.

Úkol č. B3/26: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Ruská

Termín: rok 2013, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Zastávka je již bezbariérová.

Úkol č. B3/27: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Marjánka (v jednom směru)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Bělohorská (Malovanka – Ankarská).

Úkol č. B3/28: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje U Kaštanu

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Bělohorská (Malovanka – Ankarská).

Úkol č. B3/29: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Kubánské náměstí

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vršovická (Otakarova – Kubánské náměstí).

Úkol č. B3/30: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Slavia (v jednom směru)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Vršovická (Otakarova – Kubánské náměstí).

Úkol č. B3/31: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Smíchovské nádraží (do centra)

Termín: rok 2015-2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Nádražní – Na Zličově.

Úkol č. B3/32: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Vítězné náměstí

Termín: říjen 2013, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Splněno

Úkol byl splněn zprovozněním bezbariérových zastávek ke dni 1. 10. 2013 a přesto, že je v Koncepci evidován, je označen za dokončený.

Úkol č. B3/33: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Ortenovo náměstí

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/34: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje U Průhonu

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/35: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Dělnická

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/36: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Hloubětín

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/37: Vyřešit bariérovost zastávky tramvaje Újezd (v ulici Vítězná)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Odstranění bariérovosti této zastávky proběhne v rámci rekonstrukce tramvajové trati Most Legjí – Vítězná.

Úkol č. B3/38: Zpracovat materiál o prioritizaci, respektive časovém řešení bariérovosti zastávek tramvají v souvislosti s rekonstrukcemi tratí

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/39: Prověřit umístění označnicků a informací na zastávkách tramvají vůči osobám na vozíku

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.4 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/40: Prověřit umístění označnicků a informací na zastávkách autobusů vůči osobám na vozíku

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.3, 8.2.4 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/41: Vytvořit provozní metodický standard pro umístování označnicků na zastávkách, aby byly vyhovující i pro pohyb osob na vozíku a s kočárky

Termín: září 2014, Zodpovědný: KPBO, TSK, týká se kapitol 8.2 a 8.3 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/42: Vytvořit situační studii na vybraných uzlech MHD jako ukázkou potřeby bezbariérovosti

Termín: září 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/43: Prověřit možnosti řešení bezbariérovosti lanové dráhy na Petřín

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP, týká se kapitoly 8.4 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/44: Zpracovat návrhy řešení problematiky spáry na nástupišti metra

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP, týká se kapitoly 8.1.2 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B3/45: Vyřešit lepší navigaci k výtahům do stanic na povrchu

Termín: rok 2014, Zodpovědný: MHMP, TSK, DPP, týká se kapitol 8.1.1 a 8.1.7 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Opatření B4 – Opatření odstraňování bariér pro osoby se zrakovým postižením a rozvoj navigačního a orientačního systému

Úkol č. B4/1: U vybraných výtahů ve stanicích metra osazení akustickými navigačními majáčky

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.5.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/2: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Dejvická (trasa A)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/3: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Hradčanská (trasa A)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/4: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Malostranská (trasa A)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/5: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Staroměstská (trasa A)

Termín: 2022-2023, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/6: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Můstek u eskalátorů ve vestibulu (trasa A)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/7: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Můstek u eskalátorů výstup Václavské náměstí (trasa A)

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/8: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Muzeum (trasy A, C)

Termín: rok 2021, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/9: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Náměstí Míru (trasa A)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/10: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Jiřího z Poděbrad (trasa A)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/11: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Flora (trasa A)

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/12: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Želivského (trasa A)

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/13: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Strašnická (trasa A)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/14: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Skalka (trasa A)

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/15: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Depo Hostivař (trasa A)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/16: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Zličín (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/17: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Stodůlky (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/18: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Luka (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/19: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Lužiny

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/20: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Hůrka (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/21: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Nové Butovice (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/22: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Jinonice (trasa B)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/23: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Radlická (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/24: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Smíchovské nádraží (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/25: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Anděl (trasa B) u eskalátorů ve vestibulu

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/26: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Anděl (trasa B) u eskalátorů směr Na Knížecí

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/27: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Karlovo náměstí (trasa B) u eskalátorů směr ulice Resslova

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/28: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Karlovo náměstí (trasa B) u eskalátorů směr Palackého náměstí

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/29: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Národní třída (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/30: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Můstek u eskalátorů na přímém výstupu z trasy B

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/31: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Náměstí Republiky (trasa B) u eskalátorů směr obchodní dům Kotva

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/32: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Náměstí Republiky (trasa B) směr Masarykovo nádraží

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/33: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Florenc u eskalátorů přímý výstup z trasy B a přestup na trasu C

Termín: rok 2018, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/34: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Florenc u podchodového eskalátoru k Muzeu hlavního města Prahy

Termín: rok 2022, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/35: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Křížkova (trasa B)

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/36: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Invalidovna (trasa B)

Termín: rok 2016, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/37: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Palmovka (trasa B) ve vestibulu západ a u staničních eskalátorů

Termín: rok 2014, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/38: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Palmovka (trasa B) u eskalátorů ve vestibulu východ

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/39: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Českomoravská (trasa B)

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/40: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Vysočanská (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/41: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Kolbenova (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/42: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Hloubětín (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/43: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Rajská zahrada (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/44: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Černý Most (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/45: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Letňany (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/46: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Prosek (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/47: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Střížkov (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/48: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Ládví (trasa B)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/49: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Kobylisy (trasa B)

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/50: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Nádraží Holešovice (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/51: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Vltavská (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/52: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Florenc u eskalátorů na přestupu z trasy B na trasu C

Termín: rok 2019, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/53: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Hlavní nádraží (trasa C)

Termín: rok 2022, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/54: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Muzeum (trasy A, C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/55: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra I. P. Pavlova (trasa C)

Termín: rok 2020, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/56: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Vyšehrad (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/57: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Pražského povstání (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/58: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Pankrác (trasa C)

Termín: rok 2021, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/59: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Budějovická (trasa C)

Termín: rok 2017, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/60: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Kačerov (trasa C)

Termín: rok 2021, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/61: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Rožtyly (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/62: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Chodov (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/63: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Opatov (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B4/64: Doplnit akustické majáčky ve stanici metra Háje (trasa C)

Termín: rok 2015, Zodpovědný: DPP ve spolupráci se SONS, týká se kapitoly 8.1.5 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Opatření B5 – Opatření odstraňování bariér pro osoby se sluchovým postižením a zlepšení jejich navigace a orientace v dopravě

Úkol č. B5/1: Nahrazování statických cedulí ve vozidlech dopravy světelnými informačními panely

Termín: průběžně, Zodpovědný: DPP, TSK, ve spolupráci s KPBO, týká se kapitoly 8.2.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Opatření B6 – Opatření odstranění bariérovosti a zvýšení možnosti užívání přímo prostředků veřejné dopravy

Úkol č. B6/1: Na vybraných trasách nasadit do provozu vozy autobusů umožňující přepravu vozíku a kočárku či dvou vozíků zároveň

Termín: průběžně, Zodpovědný: DPP a ROPID, týká se kapitoly 8.3 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B6/2: Provést analýzu vybavování a nasazování vozidel dopravy, v nichž lze převážet vozík i kočárek současně

Termín: červen 2014, Zodpovědný: DPP a ROPID, týká se kapitol 8.2.1 a 8.3.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B6/3: Konzultovat s cílovými skupinami zadávací dokumentaci pro výběr vhodných vozidel dopravy a dokumentaci k jejich atestaci

Termín: průběžně, Zodpovědný: DPP a ROPID, týká se kapitol 8.2.1 a 8.3.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B6/4: Zapojit uživatele s hendikepem a s různými kompenzačními pomůckami do výběru a atestování vhodných vozidel dopravy, zejména autobusů a nízkopodlažních tramvají

Termín: průběžně, Zodpovědný: DPP a ROPID, týká se kapitol 8.2.1 a 8.3.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B6/5: Zajistit garantované bezbariérové spoje alespoň v části noční dopravy, aby byla noční doprava využitelná i osobami se specifickými potřebami

Termín: rok 2014, Zodpovědný: ROPID, DPP, a dopravci v rámci PID, týká se kapitol 8.2.1 a 8.3.1 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Úkol č. B6/6: Zpracovat materiál o řešení bariérovosti zastávek autobusů

Termín: rok 2015, Zodpovědný: ROPID, DPP a dopravci v rámci PID, týká se kapitoly 8.3
Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

Opatření B7 – Opatření rozvoje služeb další dopravy a souvisejících služeb

Úkol č. B7/1: Zanalyzovat a navrhnout úpravy v principech fungování služby individuální dopravy na zavolání

Termín: červen 2014, Zodpovědný: KPBO, týká se kapitoly 8.7 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

B7Úkol č. B7/2: Zvýšení kontroly a stanovení jasných mechanismů kontroly a zhodnocování kvality služby individuální dopravy na zavolání

Termín: leden 2015, Zodpovědný: KPBO, týká se kapitol 4.6 a 8.7 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

B7Úkol č. B7/3: Upravit trasy ZLD

Termín: rok 2014, Zodpovědný: ROPID, POV, týká se kapitoly 8.6 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

B7Úkol č. B7/4: Zvážit úpravy v intervalech ZLD, aby byly využitelnější

Termín: rok 2014, Zodpovědný: ROPID, POV, týká se kapitoly 8.6 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol

B7

Úkol č. B7/5: Zvážit případné návrhy na tvorbu nových tras pro nové ZLD

Termín: rok 2014, Zodpovědný: ROPID, POV, týká se kapitoly 8.6 Koncepce

Stav úkolu: Schválený úkol
