

BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ A PŘÍSTUPNOST STAVEB V ČESKÉ REPUBLICCE

Good practices report Příklady dobré praxe



Projekt je spolufinancován vládami České republiky, Maďarska, Polska a Slovenska prostřednictvím Visegrádských grantů z Mezinárodního visegrádského fondu. Posláním fondu je rozvíjet myšlenky udržitelné regionální spolupráce ve střední Evropě.

The project is co-financed by the Governments of Czechia, Hungary, Poland and Slovakia through Visegrad Grants from International Visegrad Fund. The mission of the fund is to advance ideas for sustainable regional cooperation in Central Europe.

Cílem této části projektu bylo vyhledat, vybrat a zmapovat šest novějších staveb v České republice a posoudit jejich přístupnost. Vybrány měly být tři stavby jako příklady dobrého řešení a tři stavby se závadami v bezbariérovém užívání. V případě staveb s nevhodným řešením přístupnosti měly být závady v bezbariérovém užívání popsány. Tyto „špatné“ příklady pak mají sloužit jako výukové modelové ukázky.

Na základě schůzek realizačního týmu projektu i na základě zjištěných skutečností ze Situační analýzy byly pro Příklady dobré praxe v ČR vybrány stavby, ve kterých některá dílčí řešení lze označit jako příklady dobré praxe, ale zároveň se ve stavbě mohou nacházet i opatření bránící samostatnému a bezpečnému pohybu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Dobrou praxí v ČR při mapování přístupnosti staveb je na závady nebo na špatná řešení detailů nejen poukazovat, ale z naší dlouholeté praxe se ukázalo, že je nutné a pro vlastníka nebo správce stavby potřebné rovněž navrhnout konkrétní řešení na odstranění popsaných a zjištěných nedostatků. Jen tak je možné nově vzniklé architektonické bariéry efektivně začít odstraňovat.

Při mapování přístupnosti staveb lze v ČR vycházet ze stavební legislativy (stavební zákon a jeho prováděcí předpisy – viz Situační analýza), kde jsou jednotlivé parametry i konkrétní řešení definovány a stanoveny. Z více než patnáctileté praxe ČR s mapováním se ale ukázalo, že přístupnost objektu nelze striktně posuzovat pouze podle platné legislativy. Je mnoho staveb, které byly postaveny nebo rekonstruovány před platností stávajících předpisů. Rovněž v případě rekodifikace stavebního práva nebo při změně požadavků na výstavbu jistě dojde ke změně parametrů, protože přístupnost a bezbariérové užívání staveb je obor, který se v posledních letech velmi dynamicky vyvíjí.

Z těchto důvodů byla v ČR vyvinuta a v roce 2015 Ministerstvem pro místní rozvoj (rezort, který má v dikci stavební právo a jeho legislativu) certifikována „Jednotná metodika mapování“. Česká republika tak vytvořila profesionální ucelenou metodiku kategorizace přístupnosti objektů, ale pouze z pohledu osob s pohybovým omezením, s důrazem na vozíčkáře. Metodika poskytuje důležité pokyny a rady, jak identifikovat, posuzovat a klasifikovat architektonické bariéry z pohledu uživatelů. Metodika rovněž stanovila barevně a obsahově odlišné piktogramy pro jednotlivé prvky. Zvláštní pozornost byla věnována bezbariérovým toaletám a hygienickým

zařízením. Pro celkové posouzení stavby a rovněž pro rychlou a jednoduchou orientaci uživatelů slouží výsledné piktogramy: zelený pro přístupný objekt, oranžový pro objekt částečně přístupný a červený pro obtížně přístupnou nebo nepřístupnou stavbu. Pro každou kategorii jsou popsány konkrétní limity jednotlivých parametrů i detailní komentář pro posouzení detailů. Součástí metodiky jsou i formuláře pro zaznamenávání technických parametrů a naměřených hodnot. Na základě takto získaných podkladů se zhodnotí detaily, prvky i části stavby. Následně se posoudí celá přístupnost dané stavby a přidělí se odpovídající piktogram. Metodika slouží jako informace pro osoby s pohybovým postižením o aktuálním stavu přístupnosti objektu. Metodika není kontrolou dodržení všech technických požadavků na bezbariérové užívání staveb dle platné legislativy. Detaily o „Jednotné metodice mapování“ naleznete v odkazech:

<https://www.presbariery.cz/cz/>

<https://www.presbariery.cz/cz/mapovani-barierovosti/metodika>

<https://www.presbariery.cz/cz/publikacni-cinnost/publikace-pov>

v anglickém jazyce pak v mutaci: <https://presbariery.cz/index.php?lang=en>

Stejně jako kolegové ze Slovenska používáme pro kontrolu projektové dokumentace nebo pro kontrolní prohlídku stavby mimo platných předpisů principy Univerzálního designu. V tomto případě je řešena přístupnost stavby z pohledu všech potencionálních uživatelů, tedy nejen z pohledu osob s pohybovým omezením, ale kontrolovány jsou i požadavky pro osoby se zrakovým nebo sluchovým postižením, parametry pro seniory, děti a další uživatele. Mezi sledované priority jsou zahrnuty požadavky na rovné užívání stavby, flexibilita stavby, intuitivní a srozumitelné prostředí bez ohledu na možné omezení smyslového vnímání, bezpečnost a minimalizace rizik, používání vystavěného prostředí s minimem úsilí i použitelnost za každého počasí, v každé denní době, po celý rok, interakce s dalšími službami (například propojenost dopravních prostředků a dopravní infrastruktury), návaznost a funkčnost prostor, aktivit a informací.

S principy Univerzálního designu pracujeme rovněž v rámci Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen „Program mobility“), programu vyhlášeného Vládním výborem osob se zdravotním postižením a Národní radou osob se zdravotním postižením. Program mobility umožňuje všem obcím v ČR z veřejných prostředků spolufinancovat náklady spojené s odstraňováním stávajících bariér na

pěších trasách, v dopravě a ve veřejných institucích. Program umožňuje podílové financování ze strany státu například na bezbariérové úpravy ve stavbách určených pro školství (mateřské, základní a střední školy, a školská nebo sportovní zařízení), zdravotnictví (lékárny, ordinace praktických lékařů, polikliniky a nemocnice), sociální služby (domovy pro seniory), kulturu (knihovny, kulturní střediska, galerie, divadla, kina), prostory obecních, městských a krajských úřadů, domovy s pečovatelskou službou, stavby pro soudnictví, finanční úřady a další.

V rámci Programu mobility nastavené požadavky na zmapování, kontrolu a na následnou úpravu stavby požadují po zpracovateli řešit konkrétní detaily pro přístupnost v následujících částech stavby:

- přístup k budově (návaznost na veřejnou dopravu nebo přístup od vyhrazených parkovacích míst ke stavbě, pěší přístupové trasy ke vstupu do budovy, včetně požadavků pro přístup pro osoby se zrakovým postižením – například akustické orientační majáčky, dále jen „AOM“)
- vstup do budovy (interakce pěší trasy a vlastního vstupu do objektu, vstupní prostor včetně řešení dveří a zádveří)
- vertikální pohyb po budově (přístupnost schodišť nebo ramp, výtahy nebo plošiny pro zpřístupnění jednotlivých podlaží nebo pro propojení různých výšek pochozích ploch)
- horizontální pohyb po budově (manipulační plochy na chodbách, v místnostech, v okolí dveří, ramp nebo u zvedacích zařízení, barevné a vizuální kontrasty, indukční smyčky pro osoby se sluchovým postižením)
- hygienická zařízení (zejména bezbariérové kabiny WC, v případě vybraných staveb i hygienická zařízení, např. sprchy a šatny u školských a tělovýchovných zařízení)
- informační a orientační systémy (nutné pro samostatný, bezpečný a intuitivní pohyb po budově nebo v areálu, povinnost více účelového nastavení výstupu systému použitelného pro osoby se zrakovým, sluchovým i jiným kognitivním postižením, a dále ukazatele bezbariérové trasy pro osoby na vozíku nebo s kočárkem atp.)

Další detaily např. formulář pro podání žádosti v rámci Programu mobility (povinná náležitost žadatele o schválení záměru bezbariérové trasy v rámci programu) naleznete na stránkách:

<https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/program-mobility-79350/>

<https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/podklady-pro-zpracovani-zameru-bezbarierove-trasy-15623>

v anglickém jazyce: <https://www.vlada.cz/en/ppov/vvzpo/uvod-vvzpo-en-312/> .

K problematice přístupnosti bych ještě chtěla upozornit na skutečnost, že v rámci evropských i světových předpisů k přístupnosti vystavěného prostředí a zejména budov je do požadavků zahrnuta požární ochrana a to jednak jako preventivní opatření a dále pak možnost snadné evakuace pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V oblasti požární bezpečnosti má Česká republika svá národní specifika a tato problematika není v rámci přístupnosti prostředí stavby samostatně řešena, protože spadá do svébytného oboru v působnosti Ministerstva vnitra. Z tohoto důvodu se problematikou bezbariérového řešení protipožárních opatření ani problematikou evakuace osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace v metodikách a ani v tomto dokumentu nezabýváme.

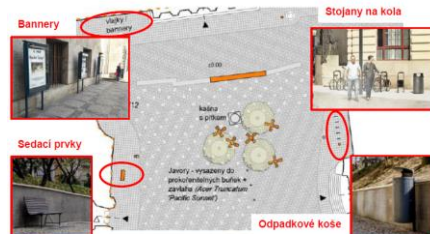
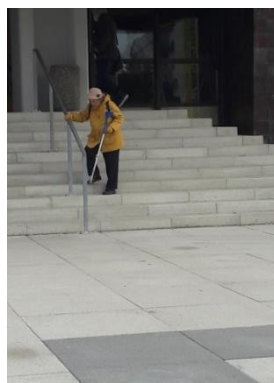
Z pohledu posuzování přístupnosti dopravních staveb jsem v posledních dvou letech po konzultaci se školicími středisky akreditovanými v ČR pro poskytování povinného vzdělávání auditorů bezpečnosti pozemních komunikací začala používat nástroje plynoucí z evropských předpisů pro rozvoj transevropské dopravní sítě, zejména v oblasti snižování následků dopravních nehod. Pro několik vybraných dopravních staveb byly použity postupy pro kontrolu návrhu nebo realizace stavby – „audit bezpečnosti“, a na další stávající stavby byly aplikovány postupy pro kontrolu bezpečnosti – „bezpečnostní inspekce“. Oba postupy zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a stanovené metody zpracování se osvědčily jako vhodná a návodná metodika i pro zjištění nedostatků v bezbariérovém užívání dopravní stavby. Oba postupy (bezpečnostní inspekce i audit bezpečnosti pozemní komunikace) ve výstupech požadovaných dle prováděcího předpisu zákona (vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích) požadují nejen objevit, popsat a zdůvodnit bezpečnostní rizika, ale rovněž požadují zvážit možnosti a uvést návrhy na odstranění zjištěných bezpečnostních rizik, a to včetně rizik spojených se samostatným a bezpečným užíváním dopravní stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Povinnost provést analýzu a navrhnout řešení na odstranění rizik včetně překážek v přístupnosti pro zranitelné účastníky provozu je jednoznačným benefitem při používání těchto postupů.

Pro tento výstup projektu („Příklady dobré praxe“) byly vybrány a zmapovány stavby z hlavního města Prahy, z Jihomoravského kraje. Pro názornost byly příklady

vybrány jak z dopravních, tak i z pozemních staveb. Pro mapování byly použity záměrně různé metody. Pro srovnání a pro výukové účely jsou u některých parametrů uvedeny i jiné možnosti posouzení (nejen metodika dle mapování, ale i kontrola parametrů dle platné legislativy u novostaveb) a z toho plynoucí různá hodnocení přístupnosti stavby.

V současnosti Česká republika prochází obdobím velkých urbanistických změn ve způsobu využívání veřejných prostor, zejména náměstí. Obecně je snaha jejich stávající dopravní funkci minimalizovat nebo velmi zásadně omezit. Důraz je kladen na sdílení ploch, eliminaci individuální dopravy a naopak na preferenci sdílené dopravy, využívání modrozelené infrastruktury a mikro mobility. Tento princip je v celé ČR bohužel aplikován zcela bez ohledu na platnou legislativu a normativa pro pozemní komunikace. Výsledkem pak jsou velice nelogické a nebezpečné návrhy, realizace a provedení veřejných prostranství. V tomto dokumentu jsou zmapovány a popsány dvě stavby z Prahy 12 - revitalizace Sofijského náměstí a stavba chodníku v parku Povodňová, a studie na úpravu Mariánského náměstí v Praze 1.

Jako příklady z praxe pro pozemní stavby byla vybrána novostavby radnice v Praze 12 - modřanech, stavba multifunkční sportovní haly v Brně – Modřicích a komplexní úprava historické stavby na galerii Kunstshalle v Praze na Klárově.



Obrázek 4.47: Prověření umístění překážek a mobiliáře v průchodném prostoru u vodící linie.
Zdroj: konceptní studie Mariánské náměstí, předdokumentace



Úřad městské části Praha 12

Novostavba, dokončeno a kolaudováno 2021

Adresa: Generála Šišky 2375/6, Praha 12 - Modřany

Mapování provedeno dle Jednotné metodiky mapování:

<https://www.presbariery.cz/cz/urady/urady/item/14526-umc-praha-12>

objekt byl vyhodnocený jako přístupný pro osoby s těžkým pohybovým omezením



Přístupnost objektů



Radnice Úřadu městské části Praha 12; zdroj: Mapy.cz

V následujících odstavcích jsou **černě označené informace z mapování** - informace pro osoby s pohybovým postižením, **modře informace dodatečně zjištěné** - zejména parametry o přístupnosti pro osoby se zrakovým a sluchovým postižením, **červeně pak parametry, které jsou v rozporu s platnou legislativou** (vyhl. č.398/2009 Sb.).

Přístup k ÚMČ:

- od zastávek veřejné dopravy (přímo před úřadem je zastávka autobusu, zastávka směr do centra s velkou docházkovou vzdáleností, silnici s tramvajovou tratí je možné překonat až ve vzdálenosti cca 200 m od ÚMČ, přechod je se SSZ, ale následně je nutné se na zastávku autobusu vrátit zpět o cca 200 m)
- parkoviště pro návštěvníky úřadu je přímo před budovou, na parkovišti jsou dvě vyhrazená parkovací stání pro držitele parkovacího průkazu osoby se zdravotním postižením (přístup k budově není značený, je nutné zvolit obchodní trasu, přímý přístup ke vstupu označen přeškrtnutým piktogramem přístupnosti)
- přístup k budově je zpevněný, asfaltový povrch je nový a bez defektů
- z hlediska osob se zrakovým postižením: nové chodníky v okolí radnice **nemají řešené vodící linie, signální pásy nekončí u vodící linie, ze strany u parkoviště chybí varovné pásy**, ostatní hmatové úpravy (přechody, autobusová zastávka) jsou částečně barevně kontrastní (z červené zámkové dlažby osazené v litém asfaltu)



Radnice Úřadu městské části Praha 12, přístup od parkoviště pro návštěvníky; zdroj: archiv NRZP ČR

Vstup do ÚMČ:

- stavbu úřadu tvoří tři propojené objekty, hlavní vstup je v západním nejvyšším traktu
- před vstupem je schodiště (**nejsou kontrastně označeny stupně schodiště, madla nejsou po obou stranách, nemají dostatečné přesahy přes první a poslední stupeň**,

nejsou lehce uchopitelná), části schodiště částečně ubíhají a stupně jsou zapuštěny do okolních šikmých ploch, tyto **stupně jsou bez ohraničení a zabezpečení**

- osoby na vozíku nebo s kočárky je nutné použít obchodní trasu ke vstupu, **trasa není značená piktogramem**. Tvoří ji dvou ramenná přímá rampa, která vede kolem boční fasády (1. úsek - sklon 6%, délka 6 m, šířka 1,5 m; 2. úsek – sklon 6%, délka 5,2 m, šířka 1,5 m). Rampa má jednu podestu s vyhovujícími rozměry i sklonem, madla jsou osazena po obou stranách ve výšce 90 cm, **rampa má zářezky proti sjetí, které tvoří vodící linii pro osoby se zrakovým postižením**. Manipulační prostor u nástupu/výstupu na rampu je dostatečný

- **pro osoby se zrakovým postižením AOM nenalezen**

- hlavní vchod vede do prostorné haly s recepcí, vstup tvoří dvoukřídlé automaticky otevírané dveře



Radnice Úřadu městské části Praha 12, přístup od parkoviště - hlavní vstup; zdroj: archiv NRZP ČR

Vertikální pohyb po budově ÚMČ:

- vertikální pohyb po budově je zajištěn vždy dvojicí výtahů v západním a ve východním traktu budovy. Ve dvojici je vždy jedna kabina s větší hloubkou, ostatní parametry jsou shodné (kabiny má šířku 110 cm, hloubku 140/200 cm, automaticky otevírané posuvné dveře mají šířku 90 cm). Kabiny jsou vybavené madlem, zrcadlem

(na čelní stěně), sedátko není umístěné v dosahu ovladače. Ovladače pro přivolání výtahů i ovladače v kabinách mají předepsané vlastnosti, včetně popisek v Braillovém řádku a akustických výstupů. Ovladače jsou umístěné max. ve výšce 115 cm. Manipulační prostor před výtahy je dostatečný, umístění ovladačů je v dosahové vzdálenosti osoby sedící na vozíku.

- ve sníženém přízemí se nachází jednací sál, přístup dolů do tohoto sálu je pouze po schodišti (- 13 stupňů), na schodišti byla dodatečně umístěna šikmá plošina (rozměry přepravní desky jsou: šířka 82 cm, délka 100 cm, nosnost plošiny není uvedena). Manipulační plochy pro nájezd vozíku v horní i spodní stanici jsou dostatečné. *Toto řešení není ve stavbách přípustné (viz § 6, odst. 2 vyhl. č. 398/2009 Sb.), v případě novostavby jde o hrubé porušení stavebního zákona (§ 6, odst. 2 „Přístup do všech prostorů určených pro užívání veřejností musí být zajištěn vodorovnými komunikacemi, schodišti a souběžně vedenými rampami nebo výtahy.“)*



Radnice ÚMČ P12 - Plošina do sálu ve sníženém přízemí



Výtah v západním traktu; zdroj: archiv POV

Horizontální pohyb po budově ÚMČ:

- všechny tři trakty budovy úřadu jsou propojené prostornými páteřními chodbami, dveře do kanceláří i ostatní průchody mají šířku minimálně 80 cm

- v přízemí se v prostoru pod schodištěm v prostoru nachází recepce a informace, součástí přízemí je dále podatelna, pokladna, odbor občansko - správních agend, Czech Point, matrika a oddělení přestupků. Pro tyto agendy je zavedený společný rezervační elektronický systém, dostupnost (výška ovládacích prvků je maximálně 112 cm) pro osoby na vozíku je vyhovující, **system ale není vybavený pro nevidomé a není použitelný pro osoby se zrakovým postižením**. Ne všechny jednací pulty jsou řešené pro osoby malého vzrůstu nebo pro osoby na vozíku (podatelna - výška pultu 110 cm, pokladna - výška pultu 110 cm). **Jednací místa nejsou vybavena indukčními smyčkami, rovněž sál nemá možnost indukčního poslechu**. Možnost on-line tlumočení v prostorách ÚMČ jsme nezjistili.

- v ostatních patrech se nachází kanceláře a úřední prostory, v budově rovněž sídlí další subjekty např. Městská police, jsou zde prostory pro služby, restaurace, kavárna, výstavní prostory nebo sdílené kanceláře

- ve 4.NP se nachází obřadní síň a bezbariérový přístup na terasu

- **prosklené stěny mají nedostatečně řešený kontrast vůči okolí a pozadí**



Radnice ÚMČ P12 - Nedostatečný kontrast prosklených ploch; zdroj: archiv POV

Bezbariérové kabiny WC:

- v budově úřadu je celkem 12 bezbariérových kabin, kabiny jsou rozmístěné ve všech podlažích, s výjimkou přízemí jsou kabiny odemčené (v přízemí je klíč k dispozici v recepci)

- bezbariérové kabiny jsou umístěny v oddílech muži a ženy, mají stejné parametry se zrcadlovou dispozicí s výjimkou WC v přízemí u sálu
- přístupné kabiny mají rozměry 185 x 220 cm, jednokřídlé dveře šířky 90 cm se otevírají ven, označeny jsou piktogramem
- kabiny jsou standardně vybaveny, přístup k míse je z pohledu od vstupu do kabiny zleva nebo zprava (zrcadlová dispozice kabin), prostor pro vozík u toalety je dostatečný (šířky cca 120 cm), WC je doplněno jedním sklopným a jedním pevným madlem na stěně kabiny
- v přízemí u sálu je v oddíle muži i v oddíle ženy umístěna jedna přístupná kabina s rozměry 220 x 182 cm, v obou hygienických oddílech jsou prostorné předsíně
- kabiny **nemají dodrženy barevný kontrast dveří, stěn, podlahy a zařizovacích předmětů, piktogram není doplněn popiskem v Braillovém řádku a haptickým piktogramem**
- v kabinách není dořešený signalizační systém nouzového volání
- v novostavbě, kde jsou WC určena pro veřejnost, je dle vyhl. č. 398/2009 Sb. povinnost v každém hygienickém zařízení zřídit bezbariérové kabiny (viz § 7 odst. 1), ve stavbě, určené pro výkon práce celkově více než 25 osob, je povinnost aby každá část hygienického zařízení a každá část šaten jak v oddíle pro ženy, tak pro muže, splnila požadavky bezbariérového užívání (§ 13, odst. 1 vyhl. č. 398/2009 Sb.). Z uvedeného plyne, že počet hygienických zařízení a šaten, ačkoliv se zdá dostačující, nemusí vyhovovat platné legislativě!



Radnice ÚMČ P12 - Přístupná kabina WC; zdroj: archiv POV

Městská hala Modřice

Novostavba přístavby k původní budově hostince, dokončeno a kolaudováno 2020

Adresa: Benešova 274, Město Modřice 664 42

Prohlídka stavby byla provedena s ohledem na obecné požadavky na výstavbu, zejména vyhl. č. 398/2009 Sb.

https://nrzp.cz/wp-content/uploads/2021/07/Mosty_3_2021_web.pdf

Na stavbě areálu Městské haly byly shledány zásadní rozpory s platnými předpisy. Otevřený dopis starostovi, který spolu s vyjádřením ke stavbě zpracovala a zaslala společnost NIPI - bezbariérové prostředí, byl vedením města bagatelizován. Žádné úpravy stavby neproběhly.



Městská hala Modřice; zdroj: archiv Bod Architekti



Přístup k Městské hale:

- od nejbližší zastávky veřejné dopravy (autobus v ul. Brněnská) je hala vzdálena cca 250 m, chodníky u zastávky jsou původní z betonových dlaždic, na mnoha místech jsou propadlé, bez hmatových úprav a bez bezpečnostních prvků, trasa vede po silničním mostu nad železničním koridorem, v místech nájezdů je velký podélný sklon. V prostoru před městskou halou je prostor nově upravený ze žulové dlažby, hmatové úpravy nejsou provedeny. Prostor je pro osoby se zrakovým postižením nedostatečně upravený a neumožňuje jejich samostatný a bezpečný pohyb.

- před halou jsou čtyři kolmá vyhrazená parkovací místa pro držitele parkovacích karet osob se zdravotním postižením, povrch je ze zámkové dlažby, místa jsou široká 350 cm a jsou v rovině s pochozími plochami, varovné pásy na styku pojížděných a pochozích ploch nejsou osazeny, prostor je pro uživatele, nejen pro osoby se zdravotním omezením nebezpečný



Městská hala Modřice - Prostor před halou a restaurací; zdroj: archiv NIPI

- mezi základní školou a městskou halou byla vytvořena klidová přístupová komunikace k venkovním sportovištím, které tvoří antukové tenisové kurty, hřiště s umělou trávou v zimě používané pro nafukovací halu a volnočasová hřiště pro veřejnost. V tomto prostoru vznikla i parkovací místa pro návštěvníky. Povrch

parkovací ploch je tvořen zatravňovacími dlaždicemi se spárami 4 cm pro prorůstání trávy. Od komunikace jsou parkovací místa oddělena štěrbinovými žlaby pro odtok dešťové vody. Mezery mezi dlaždicemi neumožňují bezpečný pohyb pro pěší, pro kočárky, vozík nebo vak s kolečky na sportovní potřeby je povrch neprůjezdný.

- přístup na venkovní sportoviště je bariérový, na některá sportoviště je přístup pouze přes parkovací místa se zatravňovacími dlaždicemi, výškové rozdíly pochozích ploch u vstupů na hřiště jsou až 17 cm, chybí dostatečné manipulační plochy před vrátky, kliky jsou osazeny příliš vysoko (i ve výšce 130 cm)

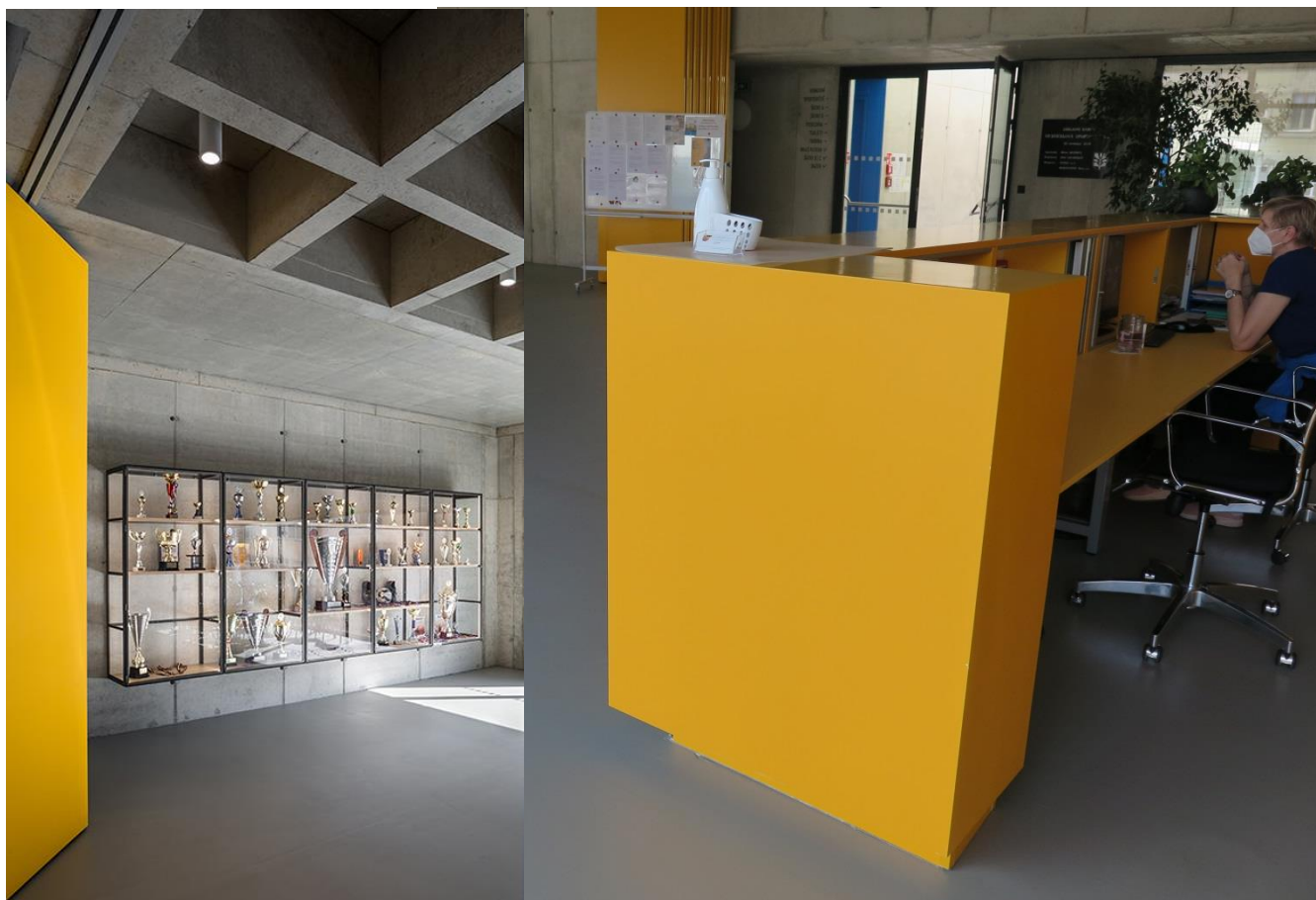


Městská hala Modřice - Přístup na venkovní sportoviště; zdroj: archiv NIPi

Vstup do městské haly:

- hlavní vstup z venkovního prostoru vede do prostorného foyer městské haly, přístup je bez výškových rozdílů
- prosklené plochy u hlavního vstupu jsou částečně kontrastně označeny, vlastní vstup ale není dostatečně kontrastní a snadno rozpoznatelný
- ve vodící linii u vstupu do původního objektu sokolovny jsou umístěny překážky, slunečníky a stojany na kola

- ve vstupním foyer v přízemí budovy se nachází recepce a klubový sál, z foyer se prochází na ochoz u velké sportovní haly, odkud vede přístup do hlediště na tribuny. Z ochozu je rovněž přístup do oddělených šaten u posilovny a do šaten pro venkovní kurty. Z foyer je možné sejít do suterénu, kde jsou šatny, hygienická zařízení a zázemí pro velkou halu a bazén. Ze vstupní haly je rovněž umožněn průchod do původní historické budovy s ubytovacími prostory a restaurací.
- recepce umístěná u hlavního vstupu nesplňuje vyhláškou č. 398/2009 Sb. dané požadavky pro přístupnost. Recepční pult neumožňuje podjetí stupaček vozíku, pult ve výšce 130 cm není dostupný pro osoby malého vzrůstu, děti ani pro osoby na vozíku.
- skleněné vitríny se sportovními trofejemi zavěšené na zdi v klubovém prostoru představují velké riziko pro návštěvníky, zejména pro osoby se zrakovým postižením.
- recepce, sál ani tribuny velké sportovní haly nejsou vybaveny indukční smyčkou.

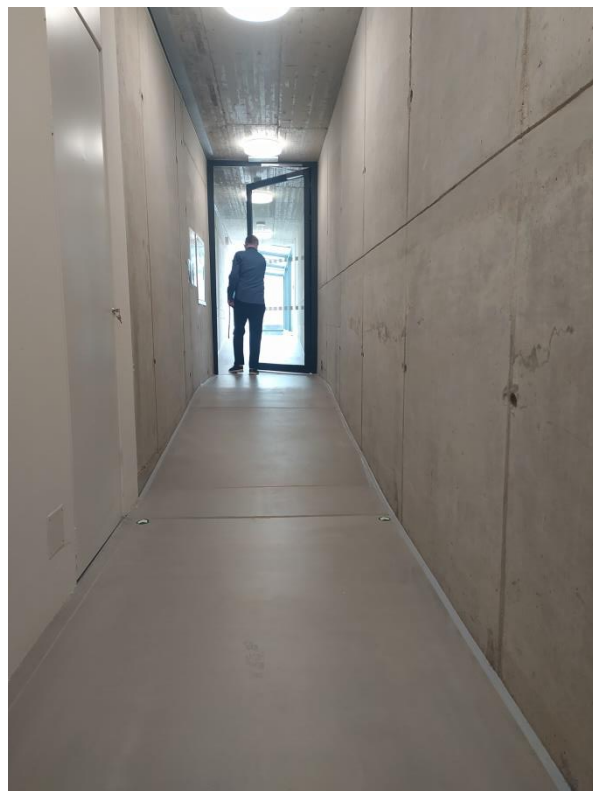
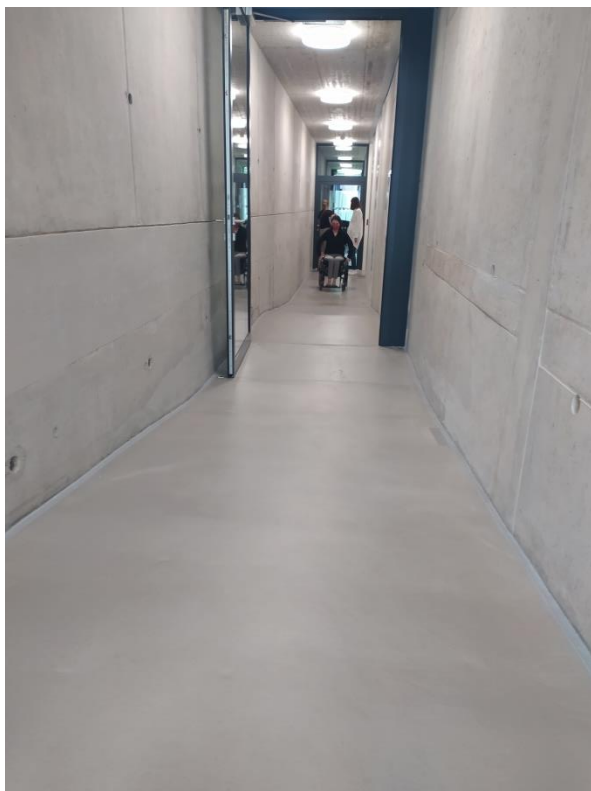


Městská hala Modřice - nebezpečné zavěšené prosklené vitríny a nepřístupná recepce ve vstupním foyer;
zdroj: archiv NIPi

Vertikální pohyb po budově městské haly:

- dispozice haly je rozčleněna do tří stejných hmot, hlavní hala je zapuštěna 3 metry pod terénem oproti hlavnímu vstupu do foyer, čímž došlo k žádoucímu snížení výšky objektu a citlivému začlenění haly do okolní zástavby drobnějšího rázu. Propojení haly se stávajícím historickým objektem, zajímavá dispozice a umístění stavby pod terén ale přineslo nutnost řešit výškové propojení jednotlivých částí multifunkční haly

- vertikální pohyb v přístavbě i ve stávajícím objektu, který nyní slouží jako restaurace, společenské a vzdělávací centrum a jako ubytovna sportovců, je řešen pomocí výtahů a schodišť. Propojení historického objektu a nové přístavby je řešeno spojovací chodbou (rampou), která je úzká, dlouhá a ve sklonu. Z důvodů požární ochrany je předělena dveřmi, u kterých není manipulační prostor pro jejich otevření.



Městská hala Modřice – spojovací chodba mezi starou a novou částí haly, ve sklonu, úzká, bez manipulačních ploch pro otevření dveří, chybí vizuální a barevné kontrasty; zdroj: archiv NIPI

- výtahy jsou umístěné jednak v nové přístavbě haly, kde propojují spodní podzemní patra velké haly, dále bazén a Whirlpool se sály v úrovni vstupní foyer a se sály umístěnými v patře, jednak v původní stavbě, kde výtah propojuje přízemí s půdní vestavbou ubytovacích prostor. Zjištění velikosti a detaily vybavení výtahů při prohlídce stavby město neumožnilo.



Městská hala Modřice – výtahová šachta a schodiště;
zdroj: archiv Archiweb

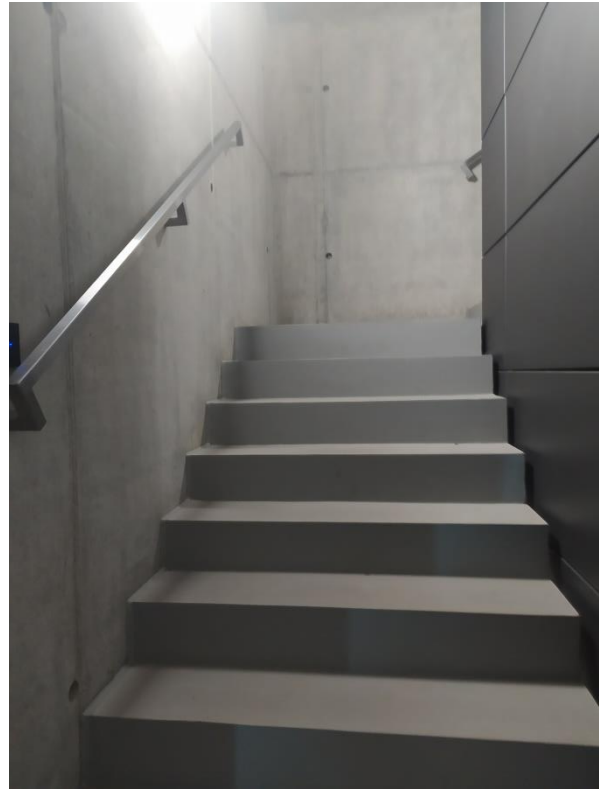


ovladače výtahu;
zdroj: archiv NIPI

- v hale se nachází hlavní, vedlejší a úniková schodiště. Schodiště nemají řešené kontrastní značení prvního a posledního stupně, na mnoha místech chybí madla, osazená madla nemají dostatečný přesah přes první na poslední stupeň. Schodiště jsou nedostatečně osvětlená. Z výše uvedených důvodů schodiště nejsou bezpečná a mohou představovat velké bezpečnostní riziko pro všechny uživatele i zaměstnance haly



Městská hala Modřice - nebezpečné řešení schodišť, chybějící kontrasty stupňů a chybí madla po obou stranách schodiště; zdroj: archiv NIPI



Městská hala Modřice - nebezpečné řešení schodišť, chybějící kontrasty stupňů a chybí madla po obou stranách schodiště; zdroj: archiv NIPI

Horizontální pohyb po budově městské haly:

- součástí městské haly je zrekonstruovaný původní objekt sokolovny a nová přístavba multifunkční sportovní haly. Zmapovaná byla většina vnitřních prostorů pro veřejnost, například hlavní vstup do objektu, recepce, klubový prostor, restaurace, posilovna, hlavní sportovní hala, zrcadlový sál, bazén, tribuny pro diváky, šatny a WC, ubytovací prostory. Zdaleka ale ne všechny prostory v hale měl mapovací tým možnost navštívit a detailně zaměřit. Například nově vybudovaná spojovací chodba mezi základní školou a novou halou, která umožňuje žákům bez procházení venkovního prostředí a bez kontaktu s ostatními návštěvníky haly využívat jednotlivá sportoviště.

- mezi nejzásadnější nedostatky z hlediska bezbariérového užívání patří nedostatečné řešení manipulačních ploch a průchozích prostorů v celém objektu. Chodby jsou velice úzké, u dveří umístěných v chodbách pak není dostatek prostoru pro pohodlné a bezpečné otevření dveří, zejména osoby na vozíku, osoby s kompenzačními pomůckami, osoby malými dětmi, ale ani sportovci s vlastními sportovními potřebami nebo pomůckami nemají zajištěný volný pohyb po budově

- prostory pro vodní sporty (bazén, Whirlpool) nejsou uzpůsobena pro použití osobám s pohybovým omezením. Pro vstup do bazénu jsou použité pouze žebříky. Bazénový zvedák, přepravní vozík ani jiné zařízení není v rozporu s platnými předpisy navrženo ani použito, rovněž nebyly realizovány žádné stavební úpravy umožňující bezpečný a samostatný přesun dětí nebo osob s pohybovým omezením do vody, přestože vyhláška č. 398/2009 Sb. nařizuje realizovat různá stavební opatření, např. zvednutý okraj, schody nebo rampa do bazénu ve stavbách realizovat.

- rovněž tribuna u hlavního sportoviště není přístupná pro osoby s těžkým pohybovým omezením a na tribuně nejsou vyhrazená místa pro osoby na vozíku. Odůvodnění města a architektů, že osoby na vozíku mohou pozorovat hrací plochu z prostoru chodby, je nepřijatelné. Ve výhledu na plochu brání jednak betonová konstrukce tribuny a z části i zábradlí.



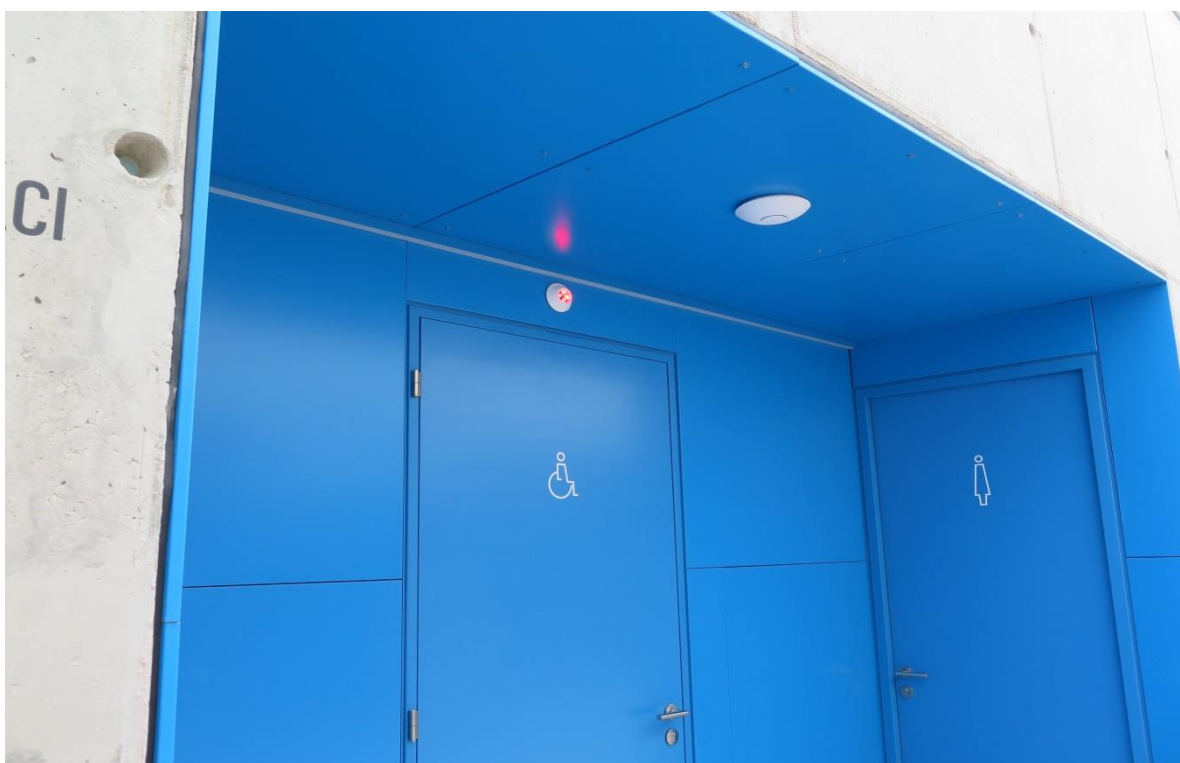
Městská hala Modřice - úzké chodby, bariérový přístup do bazénu; nepřístupná tribuna u hlavní hrací plochy; zdroj: archiv NIPI

Bezbariérová hygienická zařízení - kabiny WC, sprchy a šatny:

- Šatny a hygienická zařízení (sprchy) nejsou přizpůsobeny pro samostatné použití osobami na vozíku; v hale není dodržen požadavek, že v každém hygienickém zařízení a v každé šatně musí být přístupné minimálně jedno zařízení pro osoby, obecně lze tedy konstatovat, že v objektu není u každého typu sportoviště zajištěna

možnost použití šatny, toalety nebo sprchy pro osoby na vozíku nebo pro osoby s těžkým pohybovým omezením.

- bezbariérové kabiny WC jsou pouze v prostorách pro veřejnost, nejsou dostupné v jednotlivých šatnách nebo hygienických zařízeních, v přízemí haly jsou dvě kabiny: první se nachází za recepcí v původní budově sokolovny a slouží jako hygienické zařízení pro restauraci, druhá kabina je umístěna na ochozu v prostoru vstupu do hygienických zařízení pro diváky. Kabiny jsou minimálních rozměrů, odpovídají rozměrům doporučeným pouze ve stávajících stavbách. Pro uživatele nejsou kabiny rozměrově komfortní, rovněž neumožňují přítomnost další osoby nebo kočárku v kabině. Kabiny jsou přístupné z chodeb, jsou společné pro muže i ženy, dveře se otevírají ven a jsou opatřena madly, použití velkých umyvadel částečně omezuje již tak malý manipulační prostor pro vozík. Naprosto nevyhovující a v rozporu s platnými předpisy je výškové osazení toalety, kdy sedátko je vy výšce 50cm.



Městská hala Modřice - prostor vstupu do bezbariérové kabiny na ochozu u hlavní hrací plochy;
zdroj: archiv NIPi

- sprchové kabiny vhodné pro osoby na vozíku rovněž nejsou v každém oddíle, vybavení sprchových prostor neodpovídá platné legislativě, chybí madla, vysoko umístěné sedátko, sprchová hlavice v držáku je nedostupná pro osobu sedící na sedátku, ve sprše není možnost oddělit prostor pro vozík od vodního paprsku



Městská hala Modřice - bezbariérová kabina WC a sprchový kout; zdroj: archiv NIPi

- šatny rovněž nemají potřebné úpravy a vybavení, aby mohly být používány osobami s omezenou schopností nebo orientace, chybí přístupné skříňky, převlékací lavice a odpovídající hygienické zázemí, šatny jsou řešeny v jednotné barvě, interiér pak není logický a jednoznačně identifikovatelný

Informační a orientační systém v městské hale:

- vzhledem k multifunkčnímu využívání stavby a vzhledem ke komplikované dispozici haly je absence informačního a jednotného orientačního systému minimálně zarážející; ve vstupní hale informační systém ani ceník služeb nebyl k dispozici
- pro osoby se zrakovým postižením nejsou na dveřích osazeny ani popisky v Braillovém řádku, ani haptické piktogramy
- kontrasty prosklených ploch nejsou dostatečné, chybí řešení vizuálních kontrastů zejména na schodištích a v nebezpečných prostorách, tyto nedostatky stejně jako nelogické barevné řešení interiéru nepřispívají k logickému, intuitivnímu a bezpečnému užívání stavby

Galerie Kunsthalle Praha

Změna stavby Zengerovy transformační stanice, dokončeno a kolaudováno 2022

Adresa: Klárov 132/5, Praha 1

Mapování provedeno dle Jednotné metodiky mapování:

<https://www.presbariery.cz/cz/kultura/galerie/item/14468-kunsthalle-praha>

objekt byl vyhodnocený jako přístupný pro osoby s těžkým pohybovým omezením



Přístupnost objektů



Kunsthalle Praha – úprava Zengerovy transformační stanice na galerii moderního umění; zdroj: mapy.cz

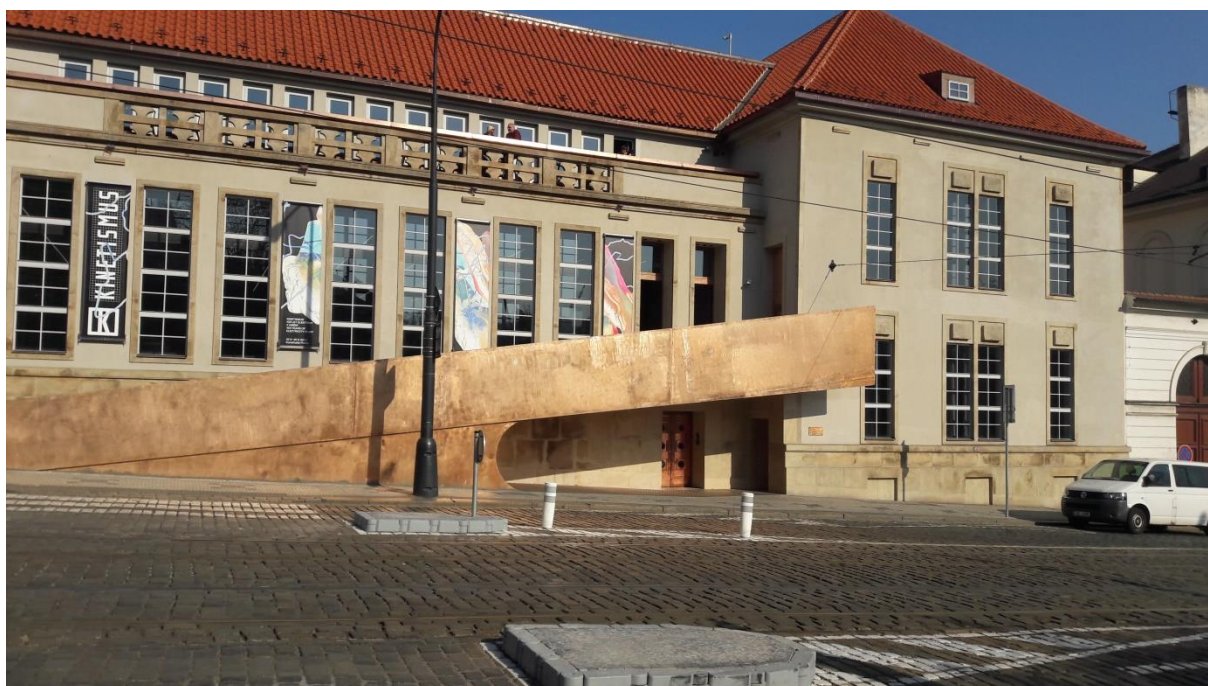
V následujících odstavcích jsou **černě označené informace z mapování** - informace pro osoby s pohybovým postižením, **modře informace dodatečně zjištěné** - zejména parametry o přístupnosti pro osoby se zrakovým a sluchovým postižením, **červeně pak parametry, které jsou v rozporu s platnou legislativou** (vyhl. č.398/2009 Sb.).

Přístup ke Kunsthalle Praha:

- od zastávek veřejné dopravy (stanice metra Malostranská a zastávky tramvají) vede trasa k objektu v délce cca 150 m, přístupové komunikace mají povrch z mozaikové Pražské štípané dlažby, přilehlé přechody a komunikace pro vozidla a tramvajová trať jsou dlážděné hrubou přírodní dlažbou. Hmatové prvky pro zrakově postižené nejsou v hlavní trase řešeny, přechod umístěný přímo před budovou Kunsthalle je sice doplněn ochrannými provizorními ostrůvky, ale hmatové prvky pro nevidomé chybí, nebyly doplněny.

- vyhrazené parkoviště pro návštěvníky galerie z prostorových důvodů není v lokalitě řešené, možnost zaparkovat je v zóně placeného stání (fialová zóna v ulici Valdštejnská a Kosárkovo nábřeží), v okolí jsou 4 vyhrazená parkovací místa pro držitele parkovacího průkazu osoby se zdravotním postižením

- z hlediska osob se zrakovým postižením vytváří velice nebezpečnou bariéru nová rampa spojující chodník s hlavním vstupem do galerie, rampa je kovová (měděná) a bez jakéhokoliv zabezpečení postupně zasahuje do podchozí výšky chodníku, takže hrozí kontakt a vzniká nebezpečí úrazu a to nejen pro osoby se zrakovým postižením, ale i pro „zdravé“ uživatele například při špatných povětrnostních podmínkách nebo za snížené viditelnosti. Překážku je nutné ohraničit tak, aby byl zamezený vstup do podchozí výšky nižší než 220 cm.

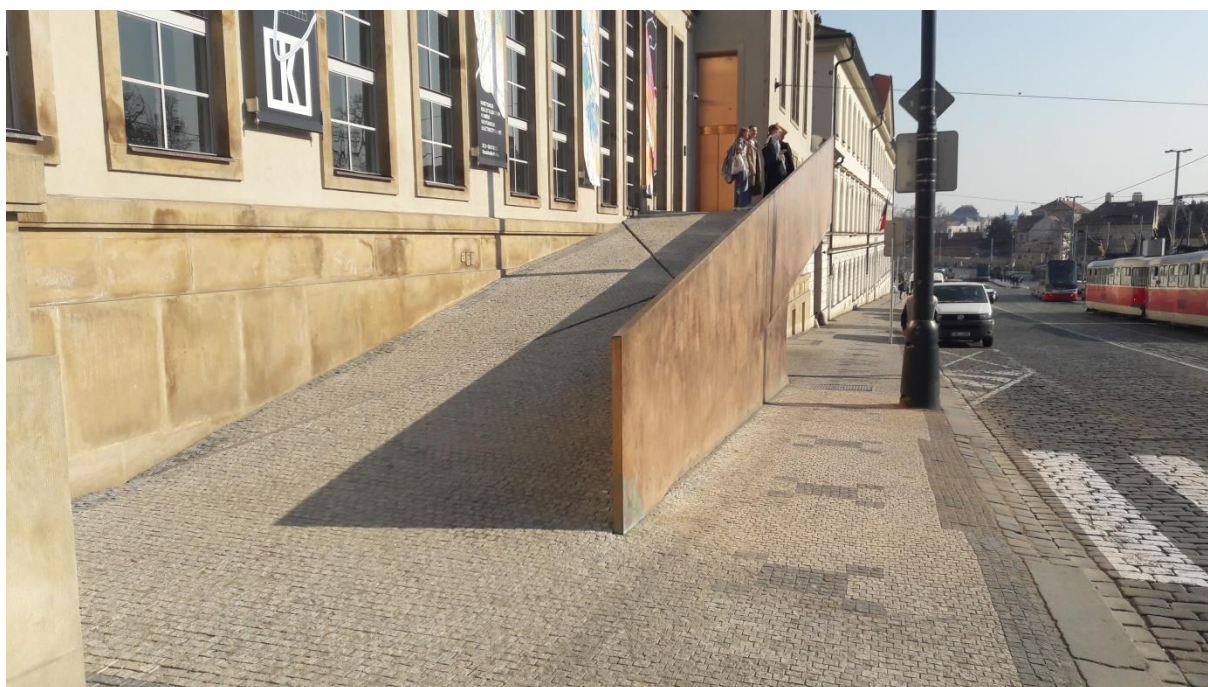


Kunsthalle Praha – rampa vytvářející bariéry pro samostatný a bezpečný pohyb osob; zdroj: archiv NRZP ČR

- ve vodící linii v okolí stavby jsou umístěny nebezpečné překážky, např. stojany na kola



Kunsthalle Praha – další nebezpečné překážky ve vodící linii; zdroj: archiv NRZP ČR



Kunsthalle Praha – lávka/rampa k hlavnímu vstupu do galerie; zdroj: archiv NRZP ČR

Vstup do galerie:

- k hlavnímu vstupu do galerie v úrovni 1. patra stoupá z přilehlého chodníku lávka (rampa) ve výrazném podélném sklonu s hrubším povrchem z kamenné dlažby, rampa nemá parametry pro bezbariérové užívání a není vhodná a použitelná pro osoby s těžkým pohybovým omezením. Pro bezbariérový přístup je k dispozici výtah umístěný pod rampou, který spojuje uliční úroveň a vstupní prostor v 1.NP. Zvonková signalizace je umístěna u zaměstnaneckého vstupu vedle výtahu, výška tabule je ale 150 cm

- hlavní vstupní jednokřídlé vchodové dveře o šířce 95 cm se otevírají mechanicky, prostorné zádveří s dvojicí automaticky otevíraných dvoukřídlých dveří vede do foyeru s pokladnou (pult výška 105 cm) a prodejnou (pult výška 105 cm). [Barevný kontrast prosklených ploch je řešený v souladu s vyhláškou.](#)



Kunsthalle Praha – hlavní vstup do galerie; zdroj: archiv POV

Vertikální pohyb po galerii:

- foyer a další podlaží budovy spojují dva výtahy. Přístupné jsou všechny tři galerie umístěné v přízemí, ve 2. a 3. patře, auditorium v přízemí, kavárna a Zengerova kolonáda - terasa ve 3. patře

- v galerii jsou tři osobní výtahy, všechny jsou průchozí s dojezdem na hlavních podestách i v mezipatrech.

- výtah u vstupu přístupný z chodníku pod lávkou má automaticky otevírané dveře šířky 90 cm; kabina má minimální rozměry 100 cm na šířku a hloubku 128 cm. Tento výtah spojuje přízemí (uliční úroveň), mezipatro s bistrem a vstupní prostor na lávce v 1. patře. Manipulační prostor před výtahem je dostatečný. Kabina má předepsané vybavení (madlo, zrcadlo na boční stěně, sklopné sedátko v dosahové vzdálenosti ovládacího panelu). Ovladač na nástupních místech je ve výšce max. 92 cm, maximální výška ovladačů uvnitř klece je 133 cm.

- výtah na pravé straně vstupní haly v 1.NP má automaticky otevírané dveře šířky 90 cm; kabina má šířku 106 cm, hloubku 133 cm. Výtah obsluhuje prostory od přízemí (Galerie 1 a Auditorium) až po 3. patro. Manipulační prostor před výtahem je dostatečný. Kabina je vybavena madlem a zrcadlem na boční stěně. Sklopné sedátko je v dosahu ovládacího panelu. Ovladač na nástupních místech je ve výšce max. 103 cm, maximální výška ovladačů uvnitř klece je 109 cm.



Kunsthalle Praha – výtahy v galerii (výtah z uliční úrovně k hlavnímu vstupu a výtah v 1.NP); zdroj: archiv POV

- výtah na levé straně vstupní haly má rovněž automaticky otevírané dveře šířky 90 cm; kabina má šířku 110 cm, hloubku 156 cm. Tento výtah spojuje 1. patro (foyer) až patro 3+, kde se nachází hygienické zázemí s upravenou kabinou. Manipulační prostor před výtahem je dostatečný. Kabina v souladu s předpisy vybavena madlem, zrcadlem na boční stěně a sklopným sedátkem v dosahu ovládacího panelu. Ovladač na nástupních místech je ve výšce max. 103 cm, maximální výška ovladačů uvnitř klece je 113 cm.

- všechny výtahy jsou vybaveny optickými, akustickými výstupy a hlasovou signalizací vně i uvnitř kabiny, ovladače jsou hmatné, v kabině jsou u ovladačů doplněny popisky v Braillovém písmu

- ne všechny prostory v galerii se v rámci stavebních úprav podařilo zpřístupnit, nepřístupná zůstává věž, přístup je pouze po schodištích (+11, +7, +4, +6 schodů), nepřístupná je rovněž čítárna u kavárny, kam vedou dva vyrovnávací stupně, a expoziční prostor „Box u Galerie 2“, kam je nutné sejít po schodišti (-8 schodů)

- na schodištích chybí oboustranná madla a stupně nejsou barevně kontrastní, jde o zásadní bezpečnostní rizika pro všechny návštěvníky i zaměstnance

Horizontální pohyb po galerii:

- dveře a průchody v interiéru galerie jsou široké minimálně 80 cm

- ve většině prostor je dodrženy barevný kontrast mezi pochozí plochou a stěnami, u dveří a zařizovacích předmětů

Bezbariérová kabina WC:

- přístupná toaleta se nachází v patře 3+ (ve výtahu označeném jako 4. patro). Kabina je samostatná, společná pro muže i ženy a přístupná z chodby, rozměry kabiny jsou: šířka 164 cm a hloubka 212 cm, jednokřídlé dveře o šířce 86 cm se otevírají mechanicky směrem ven. Jednokřídlé dveře WC jsou označené a otevírají se mechanicky směrem ven. Přístup k míse z pohledu od vstupu do kabiny je zprava, mísa je vybavena sklopným madlem a u zdi pevným madlem. Prostor pro vozík vedle toalety je dostatečný (šířka 105 cm).

- na dveřích nejsou umístěny haptické piktogramy, ani popisky v Braillovém řádku

- barevné kontrasty zařizovacích předmětů jsou dodrženy



Kunsthalle Praha – přístupná kabina WC



Informační systém v galerii; zdroj: archiv POV

Informační a orientační systém v galerii:

- vzhledem k multifunkčnímu využívání stavby a vzhledem ke komplikované dispozici haly je absence informačního a jednotného orientačního systému zarážející
- není označena náhradní bezbariérová přístupová trasa do galerie, o možnosti použít výtah umístěný pod bariérovou lávkou nejsou návštěvníci nijak informováni
- orientační systém je provedený pouze ve vizuální podobě, akustické nebo haptické informace nejsou k dispozici
- pro osoby se zrakovým postižením nejsou na dveřích osazeny ani popisky v Braillovém řádku, ani haptické piktogramy
- rovněž pro osoby se sluchovým postižením nebyla nalezena žádná opatření

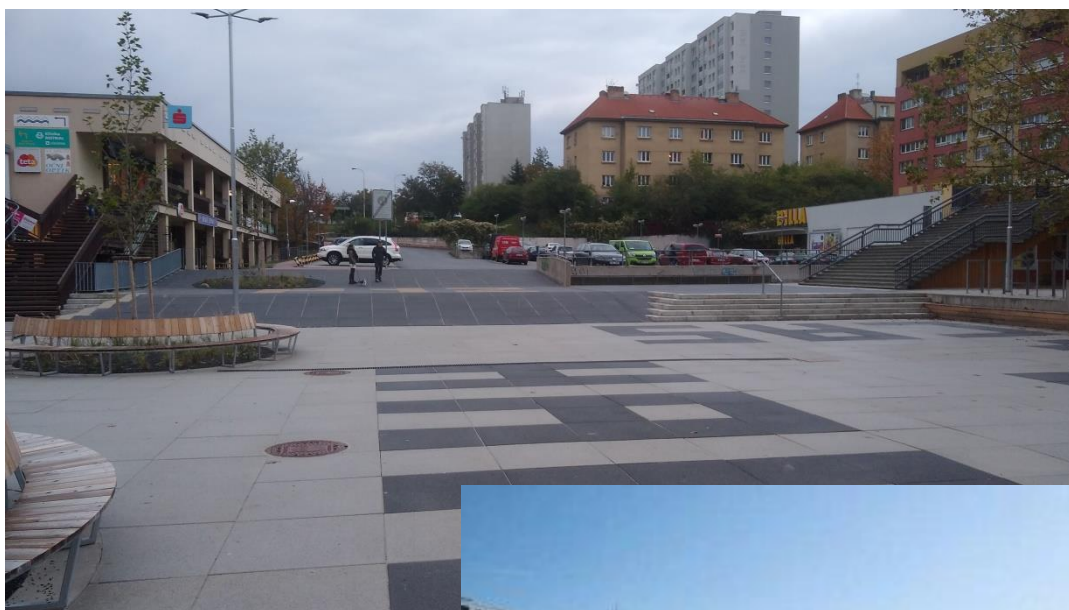
Sofijské náměstí

Revitalizace prostoru náměstí, dokončeno 2020, částečně zkolaudováno 2020, rampy v severní části dosud nejsou zkolaudované, městská část připravuje úpravy
Adresa: Sofijské náměstí, 140 00 Praha 12 – Modřany

Prohlídka stavby byla provedena na základě podnětu občanů, kontrola se zaměřila na obecné požadavky na výstavbu, zejména na parametry dle vyhl. č. 398/2009 Sb.

https://nrzp.cz/wp-content/uploads/2021/04/Mosty-2_21_web.pdf

Vyjádření ke stavbě provedli po dohodě organizace zastupující zájmy zrakově postižených (SONS), zájmy pohybově postižených (POV) a NIPI bezbariérové prostředí. NRZP ČR sumarizovala nedostatky a vypracovala zjednodušený audit bezpečnosti pro danou stavbu. Vedení městské části přistoupilo k vyjádřením i k auditu velmi nedůvěřivě, v průběhu 1,5 roku proběhly drobné úpravy na stavbě, ale zásadní nedostatky a nebezpečná rizika dosud nebyla odstraněna.



Sofijské náměstí; zdroj: archiv NRZP ČR

Dle místního šetření a vypracovaných příložených stanovisek včetně auditu bezpečnosti bylo zjištěno, že předmětná stavba není bezpečná ani pro běžné uživatele veřejného prostoru, neumožňuje propojení jednotlivých částí náměstí ani cílových atraktivit lokality (pošta, zastávky MHD, obchody a bytová zástavba) a neumožňuje pohyb pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, což potvrzuje i vyjádření úřadu městské části Praha 12 a umístění informačních cedulí se zákazem vstupu pro osoby s pohybovým postižením na několika místech náměstí, zejména na rampy v severní části náměstí, kde je podélný sklon až 19%. Prostupnost prostoru, jako jedna ze základních podmínek pro návrh i realizaci revitalizace náměstí, nebyla dodržena.

Na základě kritérií zákonem stanovených pro minimální rozsah auditu bezpečnosti pozemních komunikací byly vybrány pouze okruhy rizik, které se přímo dotýkají zranitelných účastníků provozu, zejména osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Sledována byla následující kritéria (číslovaná v souladu s Přílohou č. 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb.):

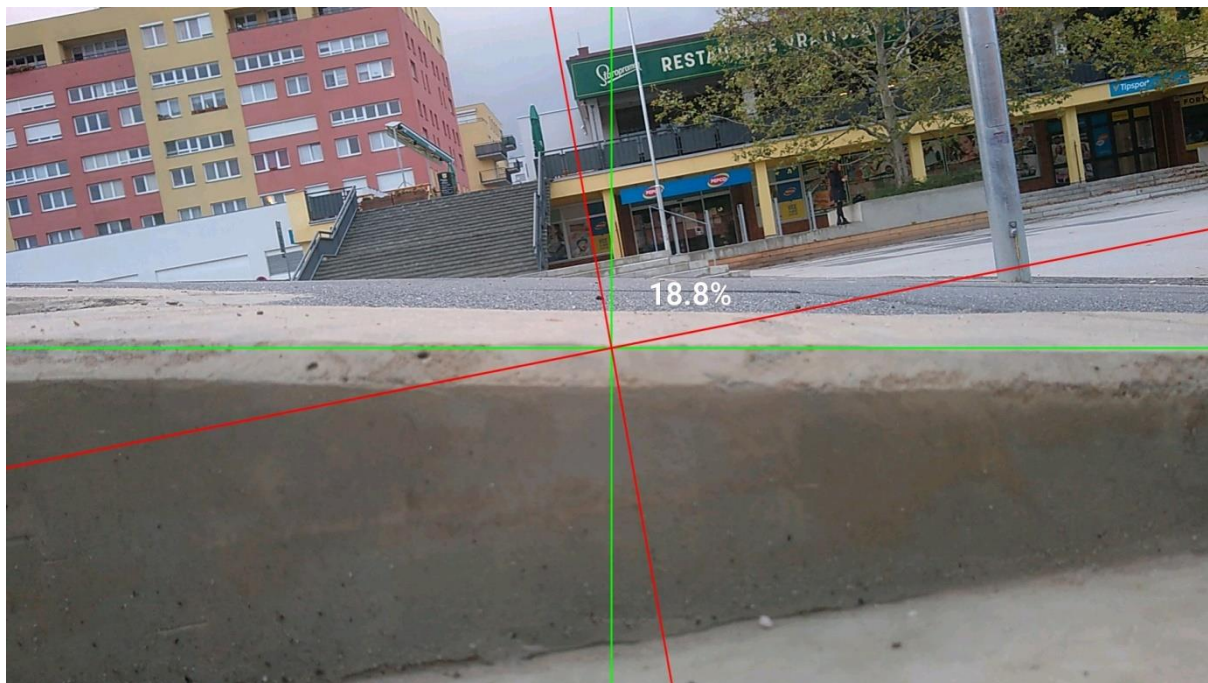
1. Posouzení parametrů návrhových prvků, včetně zemního tělesa a odvodnění;
7. Zhodnocení potřeb všech účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, motocyklistů, řidičů osobních a nákladních vozidel a osob s omezenou schopností pohybu a orientace);
9. Posouzení aplikací prvků pasivní bezpečnosti (například střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu);
10. Posouzení místní a přechodné úpravy na komunikaci.

Výše uvedená kritéria a okruhy nalezených bezpečnostních rizik se pak shodují s nedostatky, na které poukazovaly i zástupci organizací hájících zájmy osob se zdravotním postižením (SONS, POV, NIPI).

Posouzení parametrů návrhových prvků stavby:

Podélný sklon nových komunikací pro pěší podle obecných požadavků na stavby by měl být maximálně 8,3 %. Dle schválené projektové dokumentace pro společné řízení o povolení stavby měl být podélný sklon v severní části náměstí 8,3 % a 9,3 %. Dle skutečného zjištěného a zaměřeného stavu má zmiňovaná „rampa“ v severní

části sklon téměř 19 %. Sklon v tomto místě je z hlediska bezpečného a bezbariérového pohybu příliš velký, a z hlediska běžných standardů neodůvodnitelný a neakceptovatelný.



Sofijské náměstí – severní část, sklon rampy 18,8%; zdroj: archiv NIPI



Sofijské náměstí – severní část, nebezpečný sklon rampy a piktogram se zákazem vstupu; zdroj: archiv NRZP ČR



Kombinace podélného a příčného sklonu v jižní části náměstí ve směru hlavního směru pohybu pěších od bytové zástavby směrem k poště vytváří nelogickou a nebezpečnou bariéru. V hlavním směru pohybu chodců od bytové zástavby (ulice Plovdivská) směrem k poště a dále k autobusovým zastávkám MHD v ulici Československého exilu je pochozí plocha náměstí ve velkém příčném i podélném sklonu, chodci se pohybují po zborcené ploše. Výsledný sklon plochy je okolo 5%. Pohyb ale probíhá v příčném směru. Z opatrného a zmateného pohybu pěších je patrné, že řešení neumožňuje bezpečný pohyb.

Zhodnocení potřeb všech účastníků provozu:

Pohyb chodců po veřejném prostranství je problematický. Pěší trasy nejsou logicky vedeny, ne vždy propojují zájmové body. Plocha náměstí je ve východní části náměstí na mnoha místech nečekaně ukončena strmými plochami zjevně bez pochozí funkce, ale také bez ohraničení nebo zabezpečení. Schodiště a stupně jsou bez kontrastního značení a bez zábradlí. Vzhledem k velkému podélnému sklonu náměstí ustupují jednotlivé stupně do plochy náměstí a vytváří nebezpečné trojúhelníkové nášlapné plochy. Ani tato místa nejsou nijak zabezpečena, zvýrazněna nebo ohraničena. Přesto je takto na mnoha místech řešeno propojení vlastního náměstí a obchodní pasáže, z pasáže pak vedou vstupy do jednotlivých obchodů a provozoven.



Sofijské náměstí – uskakuující schody bez zábradlí, bez kontrastního zvýraznění; zdroj: archiv NRZP ČR



Sofijské náměstí – rampa vložená do schodiště, bez zábradlí, bez madel, bez zarážek proti sjetí, bez kontrastů, umožňuje optický klam a dojem, že pasáž je ve stejné výšce jako náměstí; zdroj: archiv NRZP ČR

Pohyb osob se zrakovým postižením – řešení vodících linií: navržené a provedené řešení vodících linií je nefunkční, pohyb zrakově znevýhodněných osob není umožněný, chybí řešení prostupnosti prostranství – po náměstí se nelze pohybovat v příčném směru ani ve směru sever – jih. Realizovaná opatření jsou nefunkční a vytváří pouze matoucí prvky, které navíc navádí zrakově postižené do velice nebezpečných situací: například navedou nevidomého na lavičku (sedací plocha u betonové zídky). Umělé a přirozené vodící linie na sebe nenasazují, není dodrženy oboustranný odstup od umělé vodící linie, prvek použitý pro umělou vodící linii nemá dostatečnou šířku, není jasné, zda použitý materiál má odpovídající certifikaci atp.



Sofijské náměstí – řešení umělé vodící linie bez oboustranného odstupu, špatná velikost hmatového prvku; zdroj: archiv NRZP ČR



Prvek nemá vlastnosti umělé vodící linie, jde o MATOUCÍ, NEBEZPEČNÉ a NEPŘÍPUSTNÉ řešení!



Šipka naznačuje vedení nevidomého, zde navádí na schodiště a na lavičku (sedací prvek)
NEBEZPEČNÉ, NEPŘÍPUSTNÉ!!



Sofijské náměstí – řešení umělé vodící linie bez oboustranného odstupu, špatná velikost hmatového prvku, navedení nevidomého na lavičku; zdroj: archiv NRZP ČR

Pohyb osob se zrakovým postižením – ohraničení překážek v průchozím prostoru: z prohlídky prostoru náměstí a z předložené fotodokumentace jasně vyplývá, že ohraničení překážek není dostatečné a na řadě míst vytváří nebezpečné situace. Nejsou dodržena ani základní pravidla pro samostatný a bezpečný pohyb osob se zrakovým omezením, řešení jsou nebezpečná i pro ostatní uživatele prostoru, například za snížené viditelnosti hrozí vznik mimořádných událostí i pro uživatele bez jakéhokoliv omezení nebo postižení. Jako příklad zásadních rizik lze uvést neohraničená schodiště umístěná v prostoru, kde není vymezen prostor s minimální podchozí výškou, mobiliář neumožňuje včasné rozpoznání překážky, například stojany na kola nemají zádržku pro bílou hůl a nejsou tedy identifikovatelné, dokud do nich uživatel nenarazí.



Sofijské náměstí – neohraničené překážky v prostoru (schodiště bez zamezení vstupu do snížené podchozí výšky konstrukce; zdroj: archiv NRZP ČR)

Bezpečný pohyb osob po náměstí: z fotodokumentace je patrné, že stavba přístupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu neumožňuje. Podélné a příčné sklony nedovolují bezpečný pohyb, výškové rozdíly mezi plochami nejsou řešeny bezbariérově ani bezpečně, propojeny jsou neschůdnými šikminami nebo schody, kombinace sklonů vytváří nebezpečné neprůchozí plochy. Plynulé a bezbariérové propojení revitalizované plochy náměstí na přístupy do nákupních pasáží podél obou objektů lemujících náměstí z východní a západní části, prostupnost náměstí od severu k jihu, a ani provázání na další pěší trasy není z hlediska osob se sníženou schopností pohybu dořešeno. Nejsou zohledněny přirozené pohyby pěších po náměstí, v pochozích plochách náměstí jsou místa s vloženými betonovými plochami s velkými výškovými rozdíly (beton s otisky rukou a nohou). Povrch tak není rovinný. Není prokázáno, zda použitý materiál pro pochozí plochy náměstí (velkoformátová betonové dlaždice) vyhoví parametrům protiskluznosti a zda součinitel smykové tření zejména na „rampách“ se sklonem až 19% může zajistit bezpečnost proti uklouznutí zejména za zhoršených povětrnostních podmínek a v zimním období.



Sofijské náměstí – překážky v pochozí ploše, není dodržena rovinnost pochozí plochy; zdroj: archiv NRZP ČR

Posouzení aplikací prvků pasivní bezpečnosti

Absence zábradlí: téměř po celém obvodu revitalizovaného náměstí se nachází schodiště. Jejich forma je různá, dle popisu jsou zde „pobytové schody“, schodiště, vyrovnávací stupně a rampy. Mimo několika výjimek nejsou schody ani rampy opatřeny oboustranným zábradlím, madla pro bezpečné uchopení chybí všude.



Sofijské náměstí – optický klam (rampa vložená do schodiště bez bezpečnostních prvků); zdroj: archiv NRZP ČR

Posouzení místní a přechodné úpravy na komunikaci.

Nedořešené dopravní značení v severní části náměstí je na rozhraní s parkovištěm u Billa osazena IZ 6a. IZ 6b je pak umístěna při výjezdu z obytné zóny na levé straně vozovky z opačné strany značky IZ 6a „Pěší zóna“. Začátek a konec zóny ale není označen hmatovými prvky. Stavební úpravy a dopravní značení musí být v souladu. Pro osoby se zrakovým omezením musí být vyznačena změna dopravního režimu odpovídajícími hmatovými prvky, v opačném případě může dojít ke střetu nevidomého chodce a vozidla. Na jižní hranici stavby na náměstí navazují pěší trasy, dle projektové dokumentace i cyklistické stezky. Dopravní značení (ani svislé ani vodorovné) se zde nenachází. Chybí i označení začátku a konce zóny. Dopravní značení není konzistentní, motorová vozidla se mohou najet a pohybovat se i po navazujících pěších trasách a cyklostezkách v jižní části náměstí, mohou projíždět

obchodní pasáže a podloubí, což vzhledem k funkci pobytového veřejného prostoru není žádoucí ani bezpečné.

Závěr a doporučení:

Audit bezpečnosti byl proveden a zpracován na podnět občanů, kteří popisovali nebezpečné situace, které po revitalizaci veřejného prostranství při pohybu po náměstí vznikají. V rámci zprávy z provedeného auditu nebyla uvedena ani řešena všechna rizika, ale pouze ta, která mají přímý dopad na chodce a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Protože veřejným zájmem každé dopravní stavby používané pro pěší je zajištění bezpečného a samostatného pohybu pro všechny, byla rizika vztažená k pěší dopravě posuzována velice detailně a kriticky a to zejména ve vztahu k nejzranitelnější skupině, tedy k osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Součástí auditu jsou rovněž návrhy na odstranění jednotlivých rizik, podle kterých může úřad městské části postupovat při úpravě stavby.

Seznam zjištěných rizik podle jejich závažnosti:

<i>Riziko</i>	<i>Závažnost</i>
1.1 – Podélný sklon	Vysoká
7.1 – Pohyb chodců - rizika	Vysoká
7.2 – Pohyb osob se zrakovým postižením – řešení vodících linií	Vysoká
7.3 – Pohyb osob se zrakovým postižením – ohraničení překážek	Vysoká
7.4 – Pohyb osob s pohybovým omezením	Vysoká
7.5 – Pohyb osob s pohybovým omezením – pochozí plochy	Vysoká
9.1 – Chybějící zábradlí	Vysoká
10.1 – Nedořešené dopravní značení	Vysoká
1.2 – Kombinace podélného a příčného sklonu	Střední
1.3 – Odvodnění	Nízká

Přírodní park Modřany - Povodňová

Nové spojovací dřevěné podvalové chodníky, dokončeno 2020, od října 2021 vedeno řízení o odstranění „černé“ stavby, stavebník požádal o dodatečné povolení stavby, řízení ještě stále probíhá

Umístění: park se nachází mezi ulicemi Povodňová, U studny, Píšovická, nový chodník propojuje Tylovu čtvrť se zastávkami autobusu MHD Tylova čtvrť v ulici Československého exilu

Prohlídka stavby byla provedena na základě podnětu občanů, kontrola se zaměřila na obecné požadavky na výstavbu, zejména na parametry dle vyhl. č. 398/2009 Sb.

https://nrzp.cz/wp-content/uploads/2021/12/mosty_5_web.pdf

Vyjádření ke stavbě provedla NRZP ČR ve spolupráci s NIPI, sumarizovány byly nedostatky a vypracována byla bezpečností inspekce stavby. Přes intenzivní jednání s vedením městské části dosud stavba nebyla legalizována, ale ani dostatečně zabezpečena proti neoprávněnému užívání nebo odstranění. Stavebník (městská část) ani po druhém prodloužení termínu nedoložil požadované náležitosti a podklady, které jsou nezbytnou podmínkou pro zahájení řízení o dodatečném povolení stavby.



Park Povodňová; zdroj: archiv NRZP ČR

Dle místního šetření a vypracovaných přiložených stanovisek včetně bezpečnostní inspekce bylo zjištěno, že předmětná stavba nebyla postavena podle schválené projektové dokumentace a je nebezpečná i pro běžné uživatele veřejného prostoru. O tom vypovídá i informace městské části na vývěsce v parku, kde se hovoří o skutečnosti, že použití chodníku je na vlastní nebezpečí, pochozí plochy zejména na podzim a v zimě jsou velice kluzké, a v parku neprobíhá zimní úklid.

Nová stavba chodníku propojuje Tylovu čtvrť s ulicí Československého exilu. Tylova čtvrť je tvořena hustou individuální zástavbou bytových a rodinných domů. Přes park je vedena zejména tranzitní pěší doprava z Tylovy čtvrti k zastávkám veřejné dopravy (MHD) a dále pak pěší trasa pokračuje podchodem pod ul. Československého exilu západním směrem, kde jsou umístěna školská zařízení (mateřská škola, základní škola, gymnázium, základní umělecká škola, středisko pro děti a mládež, sportoviště, dopravní hřiště), obchodní centrum, pošta a další služby, i velkokapacitní parkoviště. Nachází se zde i Sofijské náměstí. Z hlediska pěší dopravy je park dopravně významným prostorem pro „tranzitní“ provoz. Nejedná se tedy o pobytový typ parku, který by sloužil výhradně k rekreaci nebo procházkám, či oddechu. Tento argument zazněl často a opakovaně na jednáních s pracovníky úřadu městské části, například v průběhu ústního projednání v rámci zahájeného řízení o odstranění stavby v parku Povodňová přišla vedoucí pracovnice odboru investic s informacemi, že stavba nového podvalového chodníku je vlastně „pocitový chodník“, který tvoří okružní trasu parkem.

Na základě výsledků bezpečnostní inspekce, která byla provedena pouze na komunikacích určených pro pěší, lze opět jednotlivé nedostatky přesně definovat. V tomto dokumentu bylo provedeno srovnání prvků stavby dřevěného chodníku s jednotlivými konkrétními požadavky plynoucími z vyhlášky č. 398/2009 Sb. a z jejích příloh.

Základní okruhy nedostatků a rizik lze v případě stavby Park Povodňová shrnout do následujících čtyř kapitol:

Pochozí povrchy (jejich vlastnosti, parametry a výškové rozdíly)

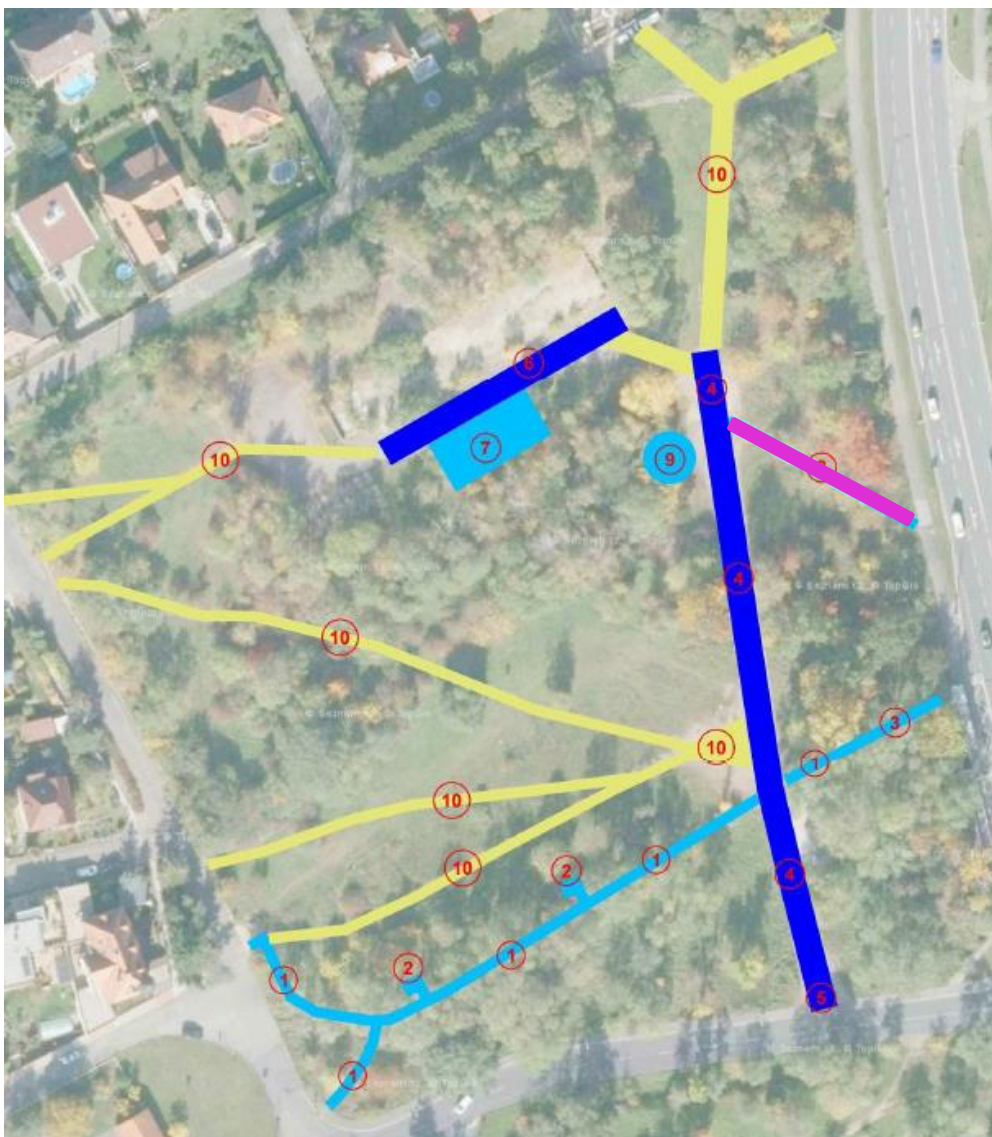
Podélné a příčné sklony, směrové vedení trasy

Bezpečnostní prvky (zábradlí, madla, rozhledové poměry v místech křížení s komunikacemi)

Požadavky pro osoby se zrakovým postižením (vodící linie, hmatové prvky)

Pochozí povrchy:

- nové chodníky v parku jsou tvořeny různými materiály: asfaltovým povrchem, zámkovou dlažbou, nehoblovanými fošami na podvalovém chodníku a dřevěnou hrabankou
- asfaltové plochy (na obrázku tmavě modře vyznačené) tvoří velkou část pěších tras,
- pěšiny (označené žlutou barvou) jsou vysypány dřevěnou hrabankou,
- fialově je označen chodník ze zámkové dlažby,
- dřevěný podvalový chodník je vyznačen tenkou modrou linkou



Park Povodňová - ukázka z bezpečnostní inspekce; zdroj: archiv NIPI

- požadavky na pochozí plochy jsou uvedeny v následující tabulce (ukázka z bezpečnostní inspekce stavby). Je patrné, že pěšiny vysypané hrabankou, stejně jako podvalový chodník s pochozím povrchem z dřevěných neošetřených fošen požadavky na rovinnost, pevnost a protiskluzné vlastnosti nesplňují. Použití materiálů ve veřejném prostoru je v hrubém rozporu s platnými předpisy. Pohyb po povrchu je povrch velmi problematický a pojezd kočárkem nebo vozíkem je téměř nemožný.

PŘÍLOHA / POŽADAVEK Č.	POŽADAVEK	SPLNĚNO / NESPLNĚNO
1 / 1.1.2	Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít: a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo c) úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pakl d) součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \text{tg } \alpha$, nebo e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \text{tg } \alpha)$, nebo f) úhel kluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \text{tg } \alpha)$. α je úhel sklonu ve směru chůze.	NELZE OVĚŘIT
POPIS	<ul style="list-style-type: none"> Jedná se o nestanovený materiál, jehož vlastnosti nelze průzkumem na místě ověřit. Předpoklad že není splněno viz informativní tabule v parku: „Prosím dbejte pozornosti v podzimním období na spadané listy na dřevěný chodník, povrch je kluzký“ (Informační tabule není umístěna u nástupu na chodník) Hrabanku nelze považovat za pevný povrch 	

PŘÍLOHA / POŽADAVEK Č.	POŽADAVEK	SPLNĚNO / NESPLNĚNO
1 / 1.1.3	Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.	NESPLNĚNO
POPIS	<ul style="list-style-type: none"> Povrch chodníku je tvořen dřevěnými fošnami s roztečí. Celý povrch tak lze považovat za rošt. Mezera mezi jednotlivými fošnami na mnoha místech přesahuje povolených 15 mm. 	

Park Povodňová - ukázka z bezpečnostní inspekce; zdroj: archiv NIPI



Park Povodňová – nebezpečné cesty v parku (dřevěná hrabanka); zdroj: archiv NRZP ČR

- pochozí plochy podvalového chodníku jsou ze surových prken, spáry mezi fošnami jsou i více než 20 mm, z plochy vystupují spojovací prvky (šrouby). Pochozí plochy z neošetřeného dřeva nesplňují požadavky na protiskluznost, zejména při nasycení dřeva vodou a za mrazu je chůze po takovém povrchu nebezpečná a riziková!



Park Povodňová – podvalový dřevěný chodník, zeď zasahující do chodníku, kluzké listí; zdroj: archiv NRZP ČR

Podélné a příčné sklony, směrové vedení trasy:

- asfaltové pěší komunikace lze považovat za vyhovující, výjimku tvoří křížení chodníku v ul. Povodňová s asfaltovou pěšinou, která vede z parku. Zde je vodící linie a zároveň pěší trasa přerušena, není zřejmé, o jaké křížení se jedná, protože chybí dopravní značení. Z hlediska motorových vozidel nebo cyklistů může jít jak o křižovatku, tak o vjezd nebo připojení místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Ani

pro pěší není dopravní situace identifikovatelná, pro osoby se zrakovým postižením jde o vysoce rizikové místo

- rovněž vedení chodníku ze zámkové dlažby není problematické, chodník má vodící linii ve formě zvýšené záhonové obruby
- pěšiny z hrabanky nelze posuzovat jako komunikace vhodné pro pěší
- podvalový chodník je na mnoha místech lokálně řešený s velkými sklony, použití nepovolených parametrů není nijak odůvodnitelné



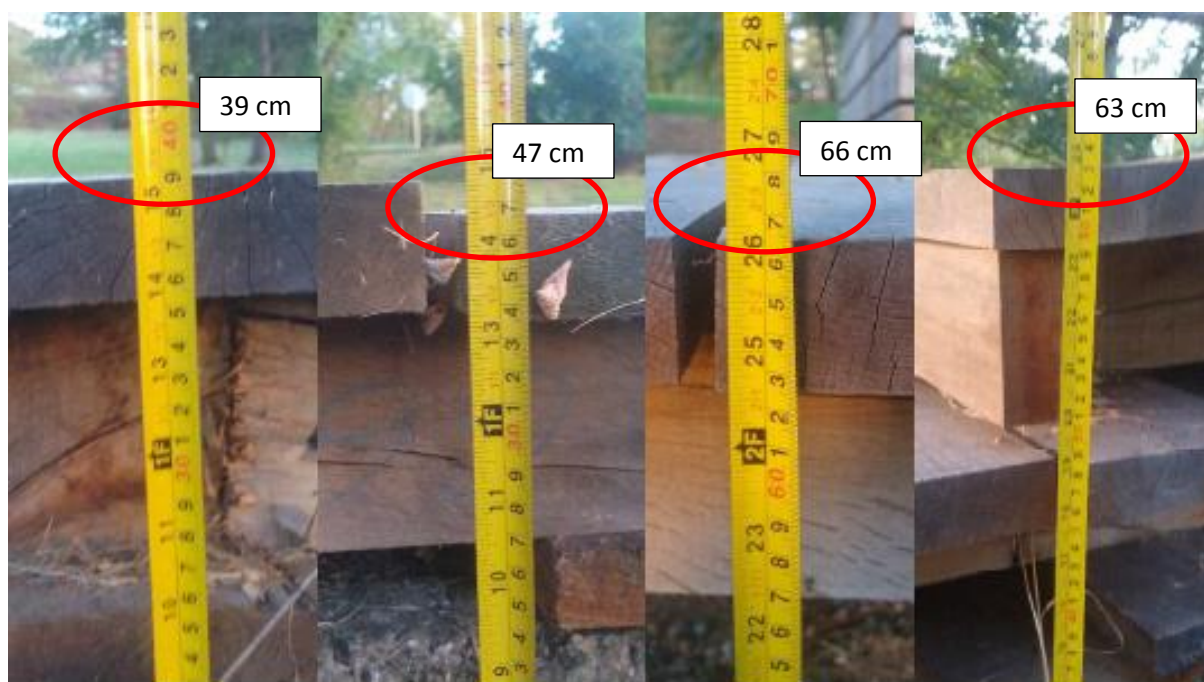
Park Povodňová – příčné sklony dřevěného chodníku; zdroj: archiv NIPI



Park Povodňová – sklony dřevěného chodníku; zdroj: archiv NRZP ČR

Bezpečnostní prvky:

- dřevěný chodník je veden ve velkých směrových i výškových zlomech, šířka chodníku neumožňuje bezpečné míjení chodců nebo pohyb více osob vedle sebe, což se na pěších trasách a v parcích předpokládá a očekává. Trasu lokálně zužují kmeny stromů i přerostlé okolní keře.
- nutné je rovněž zdůraznit, že chodník vede ve výšce a není nijak zajištěno zabezpečení proti pádu, chybí zarážky proti sjetí a zábradlí
- v místech odpočívek s mobiliářem nejsou dodrženy manipulační plochy pro kočárek nebo pro vozík, ani mobiliář nesplňuje požadavky na přístupnost, například možnost podjetí stupaček vozíku atp. Ani odpočívky nejsou zabezpečeny proti pádu, sjetí vozíku, kočárku nebo dětského odrážedla.



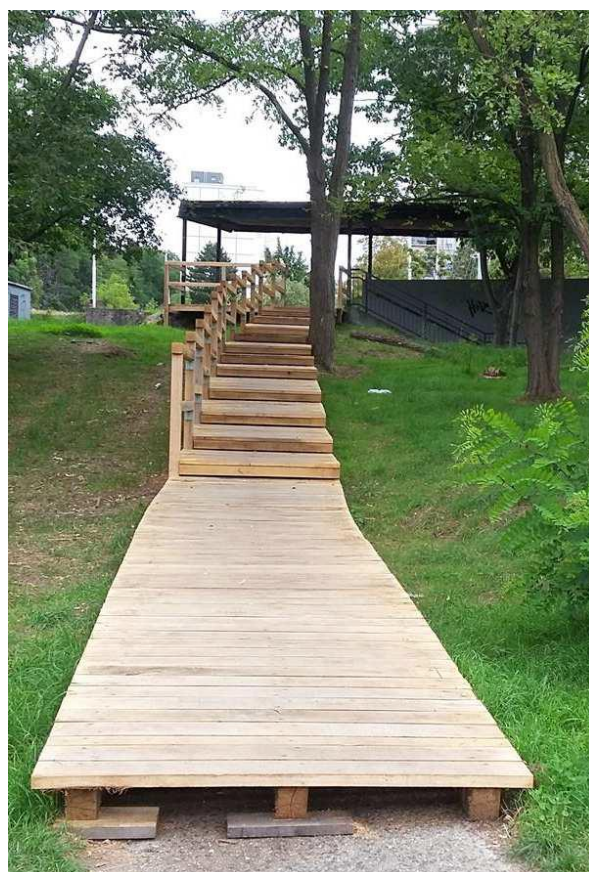
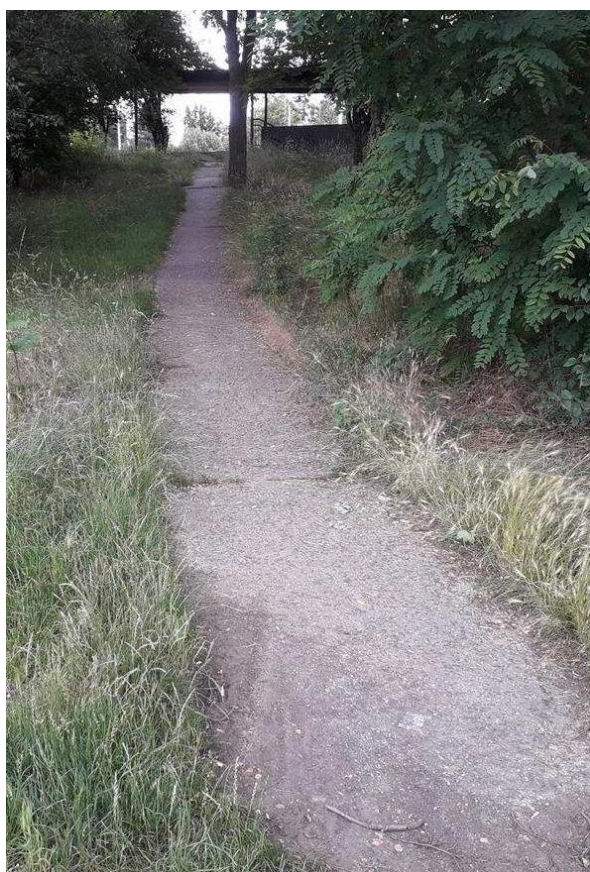
Park Povodňová – výšky podvalového chodníku nad terénem bez zajištění proti pádu i 66 cm, průběžná výška chodníku se pohybuje v rozmezí 20 – 40 cm nad zemí; zdroj: archiv NIPI

- na stávajících betonové cestě vedoucí ve velkém podélném sklonu byly vybudovány nové dřevěné jezdecké schody, schody končí na autobusové zastávce. Nelogické a nebezpečné řešení stavby spolu s nevhodně zvoleným materiálem (syrové dřevo), nezabezpečení schodiště oboustranným zábradlím a absence madel vytváří z tohoto prvku riziko hraničící s jistotou, že zde bude docházet k pádům a úrazům. Lze se domnívat, že nový chodník přináší mnoho zbytečných bezpečnostních rizik oproti původnímu řešení. Jde zejména o možnost pádu

z vyvýšeného chodníku, možnost pádu nebo zakopnutí na jezdeckých schodech, uklouznutí na kluzkém povrchu schodů ze surového neošetřeného dřeva.



Park Povodňová – jezdecké schody k zastávce veřejné dopravy; zdroj: archiv NRZP ČR



Park Povodňová – původní stav a nový chodník s jezdeckými schody; zdroj: web ÚMČ P12

Požadavky pro osoby se zrakovým postižením:

- některé cesty v parku navazují přímo na pojižděné místní komunikace. Hmatové úpravy upozorňující na vstup do nebezpečného prostoru nejsou osazeny. Ani rozhledové poměry v těchto místech nejsou dodrženy. Přerostlá zeleň zcela zakrývá výhled na zaústění chodníku. Přijíždějící vozidlo tak nemůže reagovat na blížící se osoby vycházející z parku. Potřebná délka pro brzdění nebo pro úplné zastavení vozidla v případě, že chodec nečekaně vstoupí na komunikaci, není dostatečná. Hrozí bezprostřední nebezpečí střetu, které v nejen případě, kdy by účastníkem dopravní nehody bylo dítě, může být fatální.



Park Povodňová – pěší trasy zaústěné na komunikace bez hmatových úprav, bez zajištění rozhledových poměrů; zdroj: archiv NIPI



Park Povodňová – pěší trasy zaústěné na komunikace bez hmatových úprav; zdroj: archiv NIPI

- řešení vodících linií v parku Povodňová není kontinuální a není dořešeno, na dřevěných chodnících vodící linie zcela chybí, stejně jako u nezpevněných a asfaltových cest. Základy prostorové orientace ani základní řešení pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a těžce zrakově postižených není ve stavbě řešeno.

Závěr a doporučení:

Stavba pěších tras v parku Povodňová, zejména pak dřevěný chodník a cesty vysypané hrabankou nesplňují podmínky pro samostatný a bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Chodník nejen, že není bezbariérově použitelný, ale je pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace nebezpečný. Nebezpečí hrozí všem uživatelům, na což upozorňují nejen informační tabule v parku, ale i zábrany pro vstup do prostoru parku.

Bezpečnostní inspekce byla provedena výhradně pro pěší komunikace a neřeší rizika motorového provozu. Přírodní park Modřany – Povodňová, se zdá být nehostinným prostředím jak pro chodce, kteří pouze prochází například na zastávku MHD, tak pro chodce, kteří v parku hledají prostor pro rekreaci, sport nebo relaxaci. Lze se domnívat, že proběhlá rekonstrukce „dřevěného chodníku“ přinesla zhoršení v oblasti užívání a přístupnosti. Pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace je tento prostor velice nebezpečný a nepřátelský. Úpravy stávajících pěšin a chodníků nepřinesly pro uživatele takřka žádné zlepšení nebo benefity. Pravidelná každodenní chůze přes park na zastávky veřejné dopravy nebo za občanskou vybaveností je pro obyvatele bezpečnostním rizikem, zvláště v obdobích zhoršených povětrnostních podmínek. Bezpečná a přístupná trasa pro propojení obytné oblasti Tylovy čtvrtě s veřejnou dopravou a infrastrukturou městské části není a neexistuje ani obchozí přístupová a přístupná trasa po obvodu parku.

Mariánské náměstí

Koncepční studie Mariánské náměstí a vypracování projektové dokumentace k DÚR
Upřesnění: rekonstrukce Mariánského náměstí a okolí, Praha 1, 2. etapa (Mariánské náměstí a ulice Linhartská a Platněřská)

Na základě výzvy zpracovatele projektové dokumentace pro územní rozhodnutí bylo vypsáno výběrové řízení na zpracování bezpečnostní inspekce a auditu bezpečnosti pro stavbu Koncepční studie Mariánského náměstí, kterou schválila Rada hlavního města Prahy usnesením č. 2955 21. prosince 2020

<https://zastupitelstvo.praha.eu/ina/tedusndetail.aspx?par=186224027035030247237224045035030247234224042035030247234224039035030247234&id=610142>

Zpracovatelem inspekce a auditu byla společnost Smart Plan. Výsledky obou nástrojů byly předány zpracovateli DÚR a TSK Praha, dílčí detaily byly konzultovány s IPR (zadavatel studie stavby).



XTOPIX
ARCHITEKTI

Mariánské náměstí – koncepční studie; zdroj: archiv

Jako podklady pro audit bezpečnosti byla použita dokumentace ve stupni DÚR, zpracovatel Sinpps, s.r.o. Dalším podkladem auditu bezpečnosti bylo místní šetření a prohlídka místa stavby ve dnech 26. 1. 2022 a 24. 2. 2022. Protože z projektové dokumentace ve stupni DÚR byl předložen pouze koordinační situační výkres, byly jako podklad ke zpracování auditu použity i další dokumenty a to Koncepční studie Mariánského náměstí a Bezpečnostní inspekce lokality a Odpovědi IPR auditorům.



Mariánské náměstí – koncepční studie a DÚR; zdroj: archiv SINPPS

Řešená 2. etapa rekonstrukce Mariánského náměstí a jeho okolí je vymezená v projektové dokumentaci modrými čarami. Celé Mariánské náměstí je řešeno jako pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů, a asi s povoleným vjezdem zásobování a pro manipulační a obsluhující vozidla (viz dokument Odpovědi na dotazy auditorů). Stavba začíná v Platněřské ulici v nároží u Klementina přibližně v místě vyznačeného stávajícího přechodu pro chodce. Tato část bude součástí pěší zóny na Mariánském náměstí. Zóna bude ukončena u křižovatky ulic Žatecká a Platněřská. Obě ulice jsou jednosměrné průjezdné směrem k nám. France Kafky, průjezd není omezen, v obou ulicích budou parkovací místa v režimu zón placeného stání. Obousměrný provoz je uvažován v ulici Linhartská, vjezd z ulice U radnice není omezen, vjezd na Mariánské

náměstí je blokován výsuvnými sloupky. Stavba rovněž zahrnuje severní části ulic Seminářská a Husova u zaústění na Mariánské náměstí. Vjezd na náměstí je stejně jako z ulice Linhartská pro nežádoucí tranzit blokován výsuvnými sloupky. Obě ulice jsou jednosměrné, stísněné poměry neumožňují vytvoření bezpečné a celistvé trasy pro pěší.

Posouzení stavby bylo provedeno v souladu s Přílohou č. 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb. „minimální rozsah auditu bezpečnosti pozemních komunikací“ - fáze II. kritéria pro posouzení návrhu projektové dokumentace. Nejzásadnější zjištění jsou uvedena níže:

Posouzení parametrů návrhových prvků, včetně zemního tělesa a odvodnění:

Dokumentace neobsahuje výkresy ani popis směrového vedení, nejsou řešeny směrové oblouky, dokumentace nemá staničení. Chybí tak důležité náležitosti dokumentace.

Dokumentace neobsahuje výkresy ani popis výškového vedení trasy. Rovněž nejsou řešeny příčné sklony komunikací. Chybí tak důležité náležitosti dokumentace a nelze proto posoudit další rizika ani technické provedení stavby.

Dokumentace neřeší příčné uspořádání uličního prostoru a komunikací. Nejsou řešeny charakteristické detaily pro jednotlivé typy uspořádání uličního prostoru (pěší zóna, pojížděné komunikace s parkovacími zálivy a s chodníky, řešení jednosměrných ulic s cyklo obousměrným provozem atp.). Nejsou prověřené ani navržené šířkové parametry, příčné sklony a výšky obrubníků.

Návrhové prvky (křižovatky, vjezdy, přechody, zastávky veřejné dopravy atp.) nejsou řešené ani koncepčně, ani v technických detailech. Navržená stavba neřeší detaily návrhových prvků. Například v lokalitě jsou dle studie stávající zastávky autobusu umístěné na Mariánském náměstí přesunuté do ulice Žatecká a Platnéřská. V situaci dokumentace pro DÚR, ale zastávky veřejné dopravy nejsou ani v těchto ulicích, ani jinde v řešené lokalitě navržené. Navržené uspořádání komunikací v křižovatce Žatecká x Platnéřská ani umístění zastávek neumožňuje. Není ani logické, že zastávky budou v křižovatce blokovat průjezd ostatním vozidlům. Není vyjasněný průjezd MHD pěší zónou v ul. Platnéřská.

Návrhové prvky křižovatek, v nárožích a u vjezdů nejsou řešené ani koncepčně, ani v technických detailech. Navržená stavba neřeší detaily návrhových prvků v křižovatkách a v místech křížení. Není doložený pasport komunikací ani jejich zatřídění, nejsou uvažována napojení míst ležících mimo pozemní komunikace, nejsou doloženy pasporty vjezdů. Nejsou prověřeny návrhové poloměry, chybí obalové křivky i řešení rozhledových poměrů. Stavba tak nevytváří kompaktní, celistvé, předvídatelné a intuitivně užívané prostředí pro jednotlivé účastníky provozu.

Z výše uvedených důvodů je možné se domnívat, že **návrh stavby z pohledu řešení dopravy je velice problematický**. Dokonce lze pochybovat o tom, zda bude možné splnit všechny hlavní body a cíle stanovené při zadání studie revitalizace Mariánského náměstí a jeho okolí. Navržené řešení dle uvážení auditorského týmu jen velmi nepravděpodobně může zajistit celistvé, předvídatelné a intuitivně užívané prostředí, bezpečné a použitelné pro účastníky provozu.

Posouzení správnosti, logické návaznosti a konzistence svislého a vodorovného dopravního značení, včetně posouzení možnosti předjíždění:

Návrh řešení dopravního režimu pěší zóny Mariánské náměstí není z dokumentace patrný. Ze studie a z odpovědí zpracovatele dokumentace a IPR je jednoznačné, že v prostoru pěší zóny se nepočítá s vymezením ani s materiálovým odlišením pojížděných, pochozích a pobytových ploch. Z podkladů k auditu jasně vyplývá, že Mariánské náměstí bude řešeno jako pěší zóna. Celá plocha bude v rovině, nepočítá se s žádným vyvýšením ani osazením obrub, pojížděné plochy nebudou odlišené ani materiálově od plochy náměstí. Vjezd na náměstí bude pouze cyklistům, IZS a na povolení Prahy 1 a bude korigován výsuvnými sloupky. Pohyb motorové dopravy a zásobování, stejně jako pohyb cyklistů po náměstí nebude nijak usměrněný ani uspořádaný. Vzhledem ke skutečnosti, že přes sklopné sloupky je pro vozidla na Mariánské náměstí možný vjezd na pěti místech a není pevně stanovený počet výjezdů z náměstí, například z důvodu nejasného směrového vedení dopravy v ulici Husova, je nutné vymezit pojížděné plochy pro vozidla, vyřešit jejich pohyb po ploše náměstí od jednotlivých vjezdů ke všem zájmovým bodům a následně umožnit odjezd z náměstí výjezdem dle potřeby. Nutné je i zamyšlení se nad skutečností, že nelze povolit výjezd z náměstí do jednosměrné ulice tam, kde bude jednosměrný

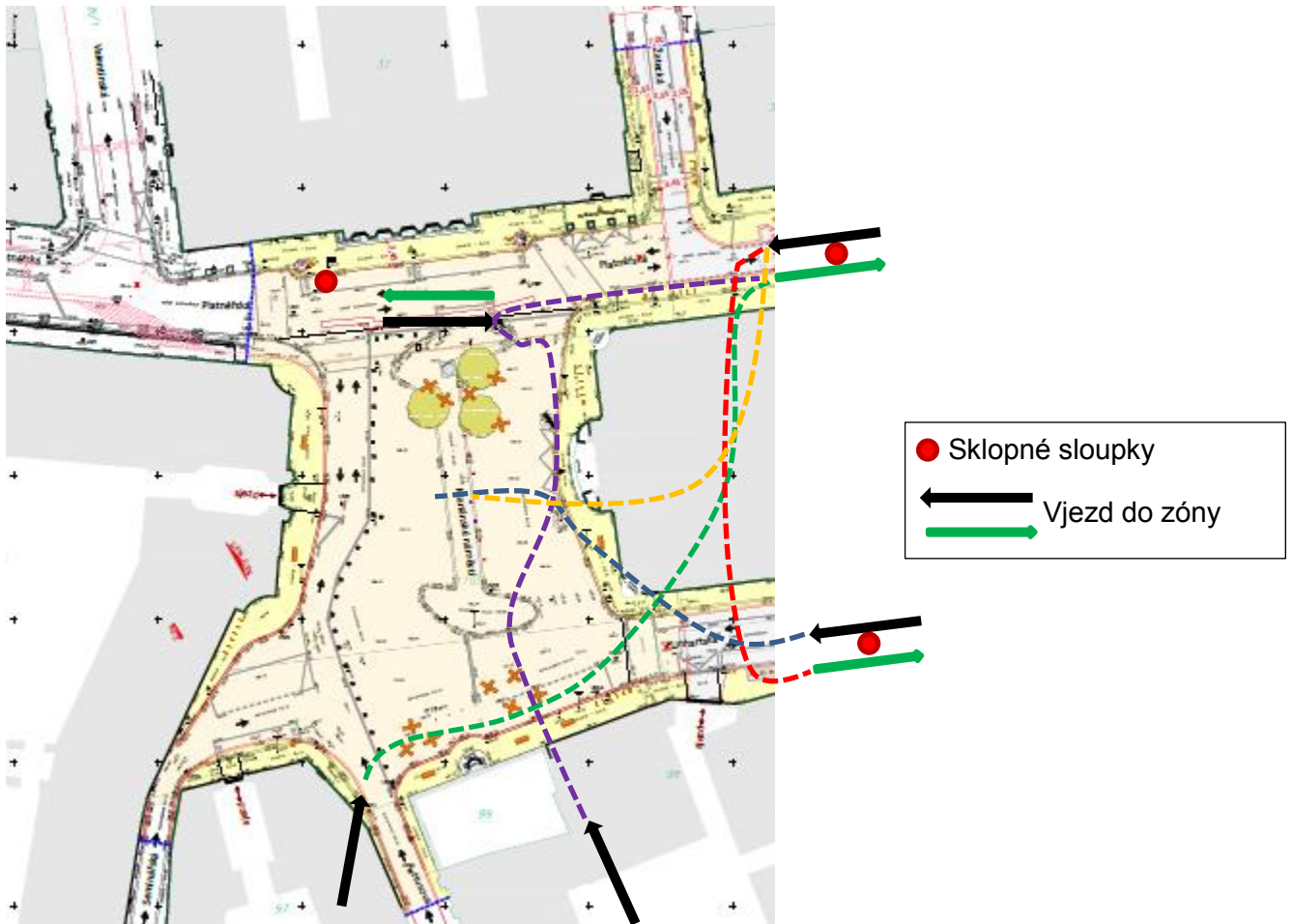
provoz veden směrem k náměstí. Nezbytné je i vymezení ploch pro parkování. Závažnost tohoto rizika je hodnocena jako velmi vysoká z důvodu zcela neomezeného pohybu pěší dopravy a volného rozmístění nepevného mobiliáře dle potřeb uživatelů po celém prostoru náměstí (stolky a židle). Dále je nutné vzít v úvahu skutečnost, že dle studie se předpokládá variabilní upořádání náměstí pro různé akce (koncert, demonstrace, tržičště, výstava atp.) a není možné například v době konání divadelního představení volně zásobovat ostatní instituce nebo umožnit odjezd vozidel rezidentů nebo zaměstnanců institucí.



Mariánské náměstí – koncepční studie; zdroj: archiv IPR



Mariánské náměstí – koncepční studie, ukázka několika proměn využití náměstí; zdroj: archiv IPR



Mariánské náměstí – nekoordinovaný pohyb po Mariánském náměstí; zdroj: PD SINPPS

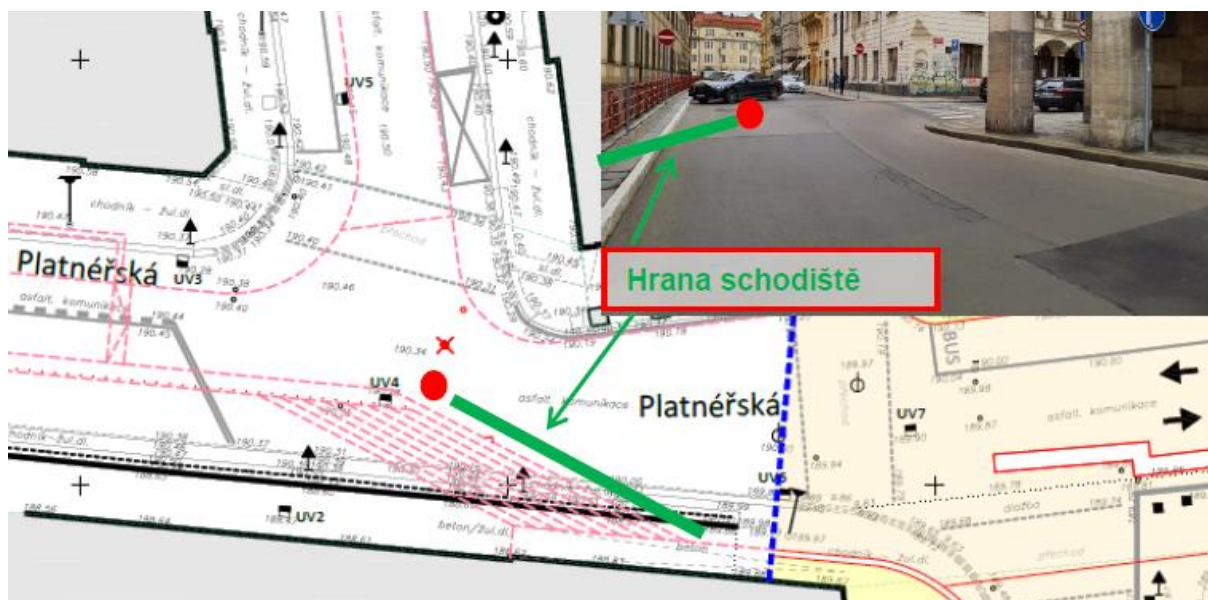
Prověření rozhledových poměrů:

V rámci předložené dokumentace ve stupni DÚR nebyly rozhledové poměry předmětné stavby řešeny. Neřešené rozhledové poměry v celé lokalitě znamenají vysoké riziko vzniku dopravních kolizí nebo dopravních nehod. Z prohlídky lokality vyplývá, že stávající uspořádání dopravního prostoru rozhledové poměry neřeší. Lze konstatovat, že na některých místech např. křížení ulice Linhartská a U Radnice nebo na přechodu v ulici Žatecká je viditelnost téměř nulová. Dokumentace obsahuje návrhy nových křížení pěších tras a komunikací, ale řešení přechodů nebo míst pro přecházení míst pro přecházení, z předložených podkladů není patrné, nejsou uvedeny ani jejich délky. Rozhledové poměry nejsou doloženy, zjevně nebyly prověřeny, uvedena není ani návrhová rychlosti. Není uvedeno, zda a případně jak budou navržené místa pro přecházení nebo přechody nasvětleny.

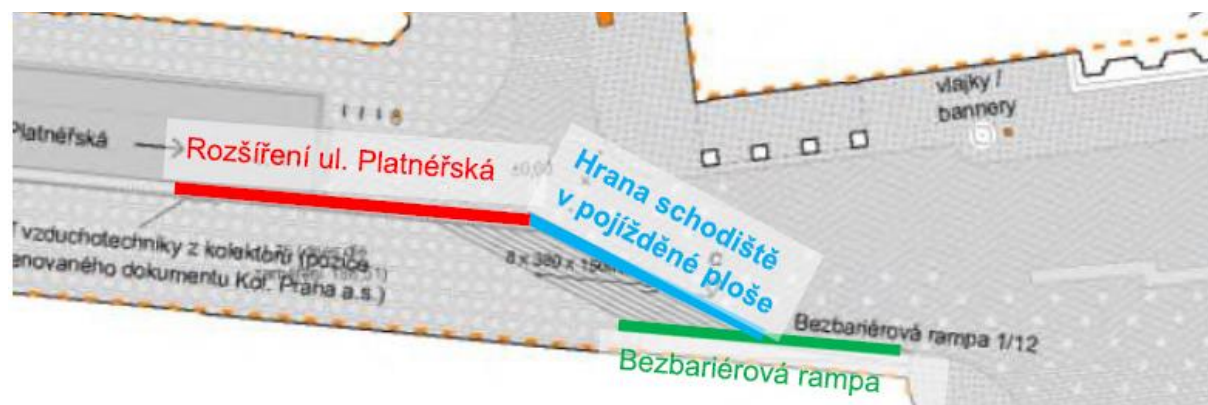
Zhodnocení bezprostředního okolí komunikace a pevných překážek

V rámci auditu byla provedena lokalizace pevných překážek.

V bezprostředním okolí přímo navazující na auditovanou etapu stavby v ulici Platněřská u budovy Klementina počítá studie IPR s umístěním schodiště a rampy k nově budované galerii umístěné pod terénem stávající ulice Platněřská. Z projektové dokumentace vyplývá, že schody i rampa budou zaústěny přímo do pěší zóny v ulici Platněřská. Dle zodpovězených dotazů IPR a zpracovatele se s žádnými úpravami nároží u Klementina pro zvýšení bezpečnosti chodců, ani s umístěním zádržného zařízení nebo jiných prvků proti vjetí cyklistů nebo vozidel na schodiště a do nové venkovní galerie u budovy Klementina nepočítá. Kontrastní řešení stupňů schodiště ani madla a zábradlí nejsou u schodiště ani u rampy navržena nebo řešena.



Mariánské náměstí – schodiště v pojezděné ploše; zdroj: PD SINPPS a fotodokumentace



Mariánské náměstí – schodiště v pojezděné ploše; zdroj: PD SINPPS

V trasách komunikací jsou oboustranně umístěny sloupy VO, jejich umístění nebo přemístění v návrhu revitalizace není patrné. U budovy městské knihovny jsou u obou nároží mramorové masivní sloupy, tak další pevné překážky. Studie IPR počítá ale s osazením dalších pevných překážek přímo do pojížděných ploch Mariánského náměstí. Jde o kamenné lavice, pítka, mobilní stolky, lavičky a další mobiliář. Tyto prvky navržené v pojížděných plochách budou tvořit nebezpečné překážky.



Mariánské náměstí – Pevné překážky v pojížděných komunikacích; zdroj: studie IPR

Zhodnocení potřeb všech účastníků silničního provozu:

V rámci auditu byla provedena rekognoskace pohybu pěší dopravy, dotazy auditorského týmu směřovaly i na lokalizaci cyklistických tras (cyklisté v jednosměrných ulicích). Byla provedena kontrola návrhu tras pro motorová vozidla včetně kontroly bezpečného průjezdu, míjení a křížení a kontrola návrhu dopravy v klidu. Auditorický tým se shodl na skutečnosti, že z hlediska bezpečnosti dopravy a současně také z pohledu dopravní obslužnosti není lokalita uspokojivě řešena. Studie sice detailně řeší možnosti uspořádání náměstí pro různé využití a pro různé typy akcí (divadlo, škola, výstavy, demonstrace, tržiště,...), rovněž podrobně řeší detaily architektonických prvků včetně tvaru, materiálu a umístění sedacího mobiliáře, ale na druhé straně zcela opomíjí charakter a potřeby dopravy, zejména motorové dopravy a to včetně IZS v širších souvislostech i v detailech. Neřeší nutnost zajistit zásobování lokality (například pro výše zmiňovanou proměnu prostoru náměstí při změně využívání prostranství, kdy bude nutné řešit průjezd a místa pro zastavení nejen pro malé zásobovací automobily, ale rovněž pro nákladní vozidla), neřeší potřebu území zachovat vjezd pro rezidenty. Neřešená rizika pro osoby se sníženou schopností pohybu: ve studii ani v projektové dokumentaci nejsou dostatečně detailně definovány materiály pro pochozí plochy,

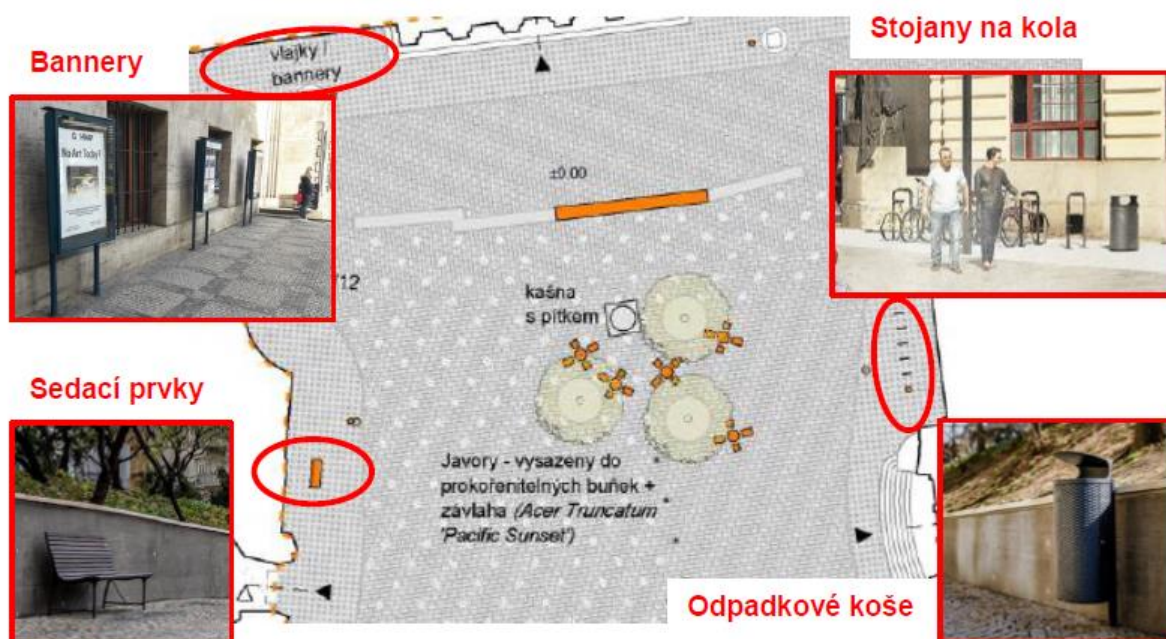
nelze proto posoudit, zda zvolený materiál bude vyhovovat požadavkům na rovinnost a protiskluznost povrchu. Během prohlídky byla identifikována rizika v podobě roštů, anglických dvorků, mříží a vpustí v pochozí ploše. Na chodnících jsou pak poklopy od výtahů a plošin pro zásobování.



Mariánské náměstí – překážky pro osoby s pohybovým omezením; zdroj: archiv NRZP ČR

Neřešená rizika pro osoby se zrakovým postižením, resp. neřešený pohyb v pěší zóně a přístup k budovám: pro osoby se zrakovým postižením dokumentace ani studie nenavrhuje žádná opatření. Pohyb osob se zrakovým postižením v prostoru pěší zóny (Mariánské náměstí a ulice Platnéřská) není řešený. Navržené řešení neumožňuje samostatný nevidomým a bezpečný pohyb osob s těžkým zrakovým postižením. Není řešený pohyb v prostoru ani přístup k jednotlivým institucím a označení vstupu do budovy. Je nezbytné dopracovat dokumentaci, osadit akustické orientační majáčky, navrhnout a realizovat bezpečné trasy po ploše náměstí pomocí přirozených vodících linií. Bezpečné trasy je nutné zachovat, případně obměnit, i v případě variabilního upořádání jednotlivých aktivit na náměstí.

Pro samostatný a bezpečný pohyb osob se zrakovým postižením je nutné rovněž zajistit bezpečné vedení podél přirozených linií a dle přesně určených pravidel doplnit hmatové úpravy z certifikovaných materiálů, např. označit varovnými pásy nebezpečný prostor, začátek a konec pěší zóny atp. Předložená dokumentace ani jeden z nezbytných parametrů neřeší.



Mariánské náměstí – překážky pro osoby se zrakovým postižením; zdroj: studie IPR

Posouzení parkovacích a odstavných ploch:

V rámci auditu byla provedena kontrola návrhu dopravy v klidu. V dokumentaci není doprava v klidu uspokojivě řešena, počty parkovacích míst jsou bez výpočtu, bez udání důvodu a bez náhrady zásadně redukovány. Na Mariánském náměstí není parkování umožněno vůbec a to bez náhrady. Lze konstatovat, že ze stovky parkovacích míst v dané oblasti, zbyly jednotky. V lokalitě není řešena možnost zastavení pro zásobování, zejména pro větší vozidla, např. pro dodávky. Nejsou řešena vyhrazená parkovací místa pro držitele parkovacího průkazu osoby se zdravotním postižením.

Navržené parkovací zálivy v ulicích neodpovídají ani minimálním parametrům pro podélná stání: (ul. Žatecká - šířka zálivu vlevo 1,55 m, vpravo 2,05 m; Platněřská - šířka zálivu vlevo 2 m, vpravo neřešeno, průjezdná šířka komunikace 4 m při obousměrném provozu cyklistů; Linhartská - šířka parkovacích míst není řešena). Na rozdíl od studie, kde je navrženo 41 míst v Linhartská a Platněřská, je v PD vyznačeno pouze 5 parkovacích míst v ul. Linhartská.

Neřešená doprava v klidu a absence možnosti zastavení může v lokalitě způsobit živelné parkování, které je velkým bezpečnostním rizikem. Stav může vést ke zvýšení dopravních konfliktů a nehod, v krajním případě i k dopravnímu kolapsu a neprůjezdnosti celým územím např. pro IZS.

Závěr:

Audit byl proveden za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení rizika vzniku dopravních nehod i dopravních konfliktů zejména ve vztahu k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. Hlavním cílem dle Koncepční studie bylo vytvořit bezpečný sdílený prostor, ale zároveň zajistit nezbytnou obsluhu lokality Mariánského náměstí a jeho okolí. Veřejné prostranství Mariánského náměstí má sloužit jako pobytová plocha pro pěší s různými atraktivitami a jako otevřený prostor pro cyklisty. Sdílení prostoru s motorovou dopravou má být minimalizováno, což logicky koliduje se zachováním obslužnosti lokality i s možnostmi dopravy v klidu.

Tyto základní **teze z koncepce architektonického návrhu pak hrubě nekorespondují s platnými legislativními a technickými požadavky na návrh funkčního a bezpečného dopravního řešení**. Důraz IPR a magistrátu je kladen na absolutní zachování původní koncepce studie bez ohledu na bezpečnostní rizika, na technické možnosti a legislativní limity pro bezpečné řešení sdílených prostor.

Jako příklad nekoncepčního řešení lze uvést vedení trasy autobusové linky 194. Ve směru na Florenc vede trasa pěší zónou ulicí Platněšská, trasa pokračuje do obytné zóny směrem do ulice U Radnice a na Kafkovo náměstí. Z opačného směru vede linka ulicí Žatecká (prostor zastávky není uvažován), dále autobus pokračuje do ul. Platněšská a projíždí pobytovým prostorem, kde jsou umístěna lehátka a stoly, trasa linky MHD pokračuje okolo otevřeného a nechráněného schodiště u Klementina, za kterým autobus vyjíždí ze zóny do ul. Valentýnská.



Mariánské náměstí – návrh sdílených ploch; zdroj: IPR

V dokumentaci bylo identifikováno celkem 28 okruhů bezpečnostních rizik:

19 rizik bylo identifikováno jako vysoké, rovněž jejich odstranění je nezbytné,

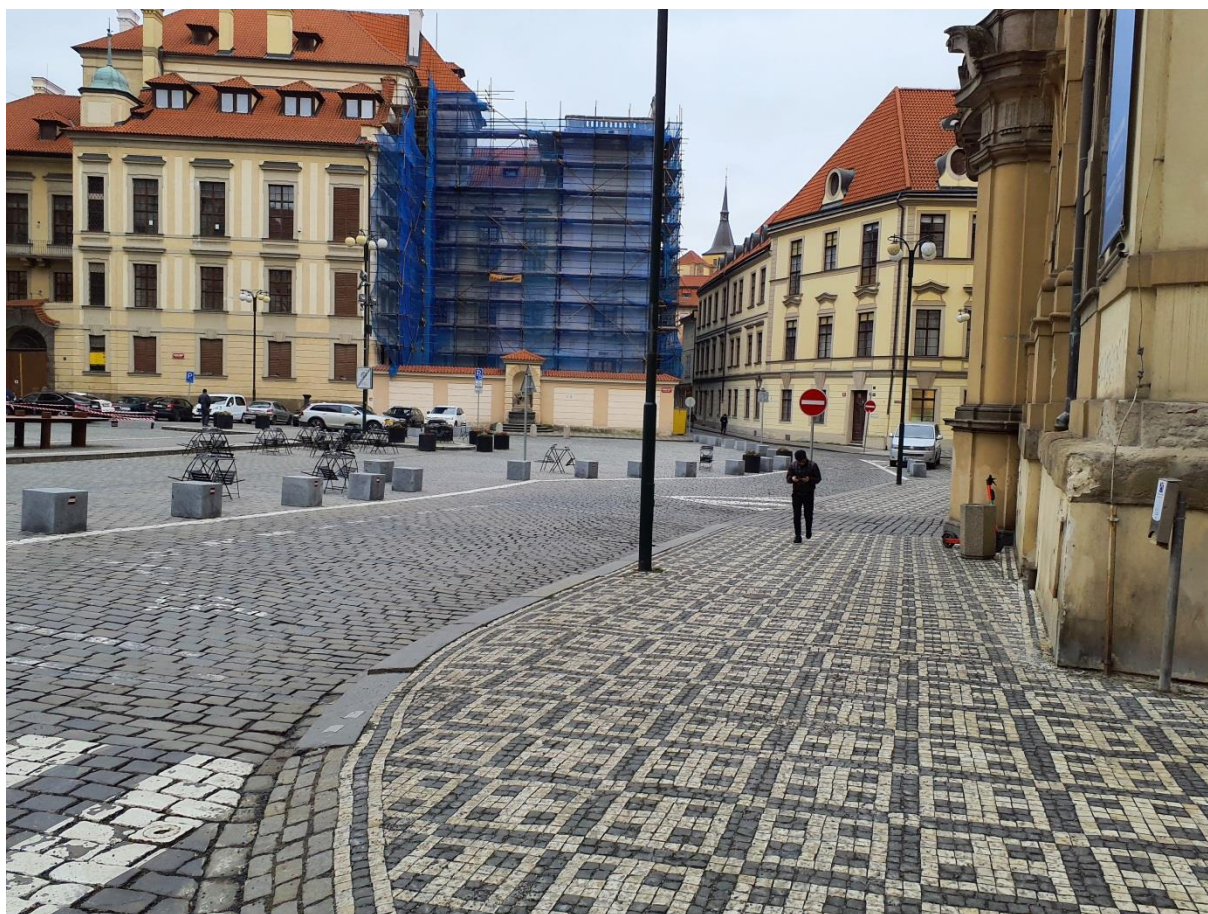
8 rizik bylo identifikováno se střední závažností, odstranění je žádoucí,

1 riziko bylo identifikováno jako nízké.

<i>Riziko</i>	<i>Závažnost</i>
1.3 - Neřešené příčné uspořádání uličního prostoru a komunikací	Vysoká
1.3 - Neřešené příčné uspořádání uličního prostoru a komunikací	Vysoká
1.6 – Nekoncepční dopravní řešení lokality	Vysoká
2.1 – Neřešený návrh dopravního značení	Vysoká
4.2 – Umístění schodiště a rampy v pojížděné ploše (včetně MHD) pěší zóny	Vysoká
7.5 – Neřešené obalové křivky, míjení a otáčení nákladních vozidel a IZS	Vysoká
7.9 – Rizika pro osoby se zrakovým postižením – vodící linie a hmatové úpravy	Vysoká
1.1 – Neřešené směrové vedení	Vysoká
1.2 – Neřešené výškové vedení	Vysoká
1.4 - Neřešené dopravní prvky (křižovatky, vjezdy, přechody, zastávky)	Vysoká
1.5 - Neřešené návrhové parametry křižovatky, vjezdy	Vysoká
1.7 – Neřešené zemní těleso	Vysoká
1.8 – Neřešený návrh odvodnění	Vysoká
3.1 – Nedoložené rozhledové poměry	Vysoká
4.5 – Další pevné překážky v pojížděných plochách	Vysoká
7.3 – Neřešena bezpečnostní opatření pro cyklisty	Vysoká
7.4 – Neřešené obalové křivky, neprověřené míjení a otáčení vozidel	Vysoká
7.8 – Rizika pro osoby se zrakovým postižením - pohyb a přístup k budovám	Vysoká
8.1 – Omezení počtu parkovacích míst a neřešené zastavení pro zásobování	Vysoká
4.3 – Další pevné překážky (mobiliář, plošiny pro zásobování, sloupky)	Střední
4.4 – Pevné překážky – variabilní vybavení náměstí pro různé akce	Střední
5.1 – Neřešené osvětlení a nasvětlení míst pro přecházení	Střední
7.1 – Nedořešené úpravy pro chodce	Střední

7.2 – Chybějící detaily křížení pěší, cyklistické a motorové dopravy	Střední
7.6 – Dopravní informace o zákazech vjezdu; omezení délky, hmotnosti vozidel	Střední
7.7 – Neřešená rizika pro osoby se sníženou schopností pohybu	Střední
8.2 – Neřešená parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením	Střední
8.3 – Neřešená parkovací místa pro motocykly a kola	Nízká

Mariánské náměstí - Rizika zjištěná dle auditu bezpečnosti; zdroj: audit bezpečnosti



Mariánské náměstí - stávající stav; zdroj: archiv NRZP ČR



Projekt je spolufinancován vládami České republiky, Maďarska, Polska a Slovenska prostřednictvím Visegrádských grantů z Mezinárodního visegrádského fondu. Posláním fondu je rozvíjet myšlenky udržitelné regionální spolupráce ve střední Evropě.