



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Komise Rady hl. m. Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou

## Zápis z jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro Prahu bezbariérovou a otevřenou ze dne 3. 5. 2017

**Přítomni:**

*Předsedkyně:* Lubica Vaníková

*Členové:* Jitka Bausteinová Novotná (STP v ČR), Ing. František Brašna (SONS ČR), Mgr. Erik Čipera (Asistence, o.p.s.), Ing. David Dohnal (DPP), Petr Kalous (TSK), Ing. Dagmar Lanzová (NRZP), Mgr. Jaroslav Mach (RFD MHMP), PaedDr. Hana Mrňková (SCZ MHMP), Tomáš Prousek (ROPID), Ing. arch. Jan Tomančík (POV), Ing. Antonín Weinert, Ing. Patrik Nacher

*Tajemník:* Mgr. Karolína Klímová (RFD MHMP)

**Omluveni:** Hana Nováková, Mgr. Petra Rafajová, Ing. Tomáš Kaas (RFD MHMP), Ing. Jiří Pařízek, Ing. Milada Voborská, Mgr. Daniel Štěpán

**Hosté:** Milan Závada (TSK), Ing. Lenka Zach (TSK), Martin Teslevič (Pontex), Zdeněk Bumbálek (Transkript)

Jednání svolala předsedkyně komise na středu 3. května 2017 v 13:00 hodin do zasedací místnosti č. 201 Škodova paláce, Jungmannova 35/29, Praha 1. Členům komise byla rozeslána e-mailem pozvánka a program jednání:

1. Bezbariérová úprava TRAM zastávky Na Fidlovačce (RTT Křesomyslova)
2. Představení firmy Transkript
3. Estonská/Kodaňská – řešení hmatných prvků
4. Zpráva ze setkání pracovní skupiny Barrier-free Cities, Lisabon, 03/2017
5. Kontrola úkolů
6. Různé

Předsedkyně přivítala přítomné a konstatovala, že komise je vzhledem k počtu přítomných usnášeníschopná. Předsedkyně dále seznámila přítomné se změnami ve složení Komise PBB (Mgr. Daniel Štěpán byl jmenován členem komise rozhodnutím rady HMP ze dne 25. 4. 2017)

Schválení zápisu z minulého jednání komise konaného dne 5. 4. 2017.

**Hlasování;** pro: 12, proti: 0, zdržel se: 0

Dále bylo hlasováno o navrženém programu jednání.

**Hlasování;** pro: 12, proti: 0, zdržel se: 0

### **Ad 1) Bezbariérová úprava TRAM zastávky Na Fidlovačce (RTT Svatoplukova-Křesomyslova)**

Členové komise obdrželi materiál v předstihu. V průběhu projednávání tohoto bodu dorazil A. Weinert.

P. Kalous popsal stávající dispozici zastávky a dvě možné varianty řešení (zastávka s mysem pojižděným cyklisty vs. vysazený chodníkový mys) a uvedl, že TSK upřednostňuje variantu chodníkového mysu z důvodu komfortu vyčkávacích pěších; realizace TRAM zastávky DPP je plánována na podzim 2017, je třeba urychlit projednávání stavebního povolení pro část TSK.

Varianta mysu pojižděného cyklisty (šíře chodníku v místě zastávky 2,75 m (2,25 m chodník ke sloupkům a 0,5 m bezpečnostní odstup od cyklostezky), 1,40 m šíře pásu pojižděného cyklisty; přístřešek bez bočnic umožňuje průchod téměř v celé šíři chodníku):

- názor Policie ČR: řešení je nebezpečné, ale nemá argument, na základě kterého by mohla napsat negativní stanovisko kromě toho, že případný přechod pro chodce by měl nenormovou délku 8 m;
- L. Vaníková: řešení formou poježděného mysu bylo na této Komisi již několikrát projednáváno s tím, že je přípustné pouze v případě, že neexistuje jiná alternativa (toto není ten případ);
- J. Mach: navržené řešení bylo včera projednáváno na Komisi Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu, kde bylo vzato na vědomí, jako možná varianta vyhovující bezbariérovosti zastávky i bezpečné jízdě cyklistů na páteřní cyklistické trase;
- P. Kalous: snížený nájezd na mys představuje riziko toho, že tam omylem může najet i nezkušený řidič motorového vozidla;
- J. Mach: vede zde páteřní cyklotrasa (velká frekvence cyklistů), v tomto úseku neexistuje alternativní vedení cyklistů; vzhledem k frekvenci chodců v místě považují šířku chodníku za dostatečnou;
- J. Tomandl: Jak se řeší hmatové úpravy, konkrétně signální pás k předním dveřím řidiče? Bude křížit varovný pás? Nebude v tom pak zmatek? Je to vůbec proveditelné řešení? Dále upozornil na nedostatečnou šířku cyklostezky (1,4 m, co odporuje standardům PID). Jaký bude prostor mezi přístřeškem zastávky a sloupky? Obava, aby nástupiště nebylo příliš úzké.
- M. Teslevič: Šířka cyklostezky je dostatečná, je to 1,4 m plus 0,5 m ke sloupkům. Pro pěší tam však zbývá málo místa. Co se týká hmatových úprav je navržen varovný pás podél „cyklovídně“, signální pás k označníku, není jasné, jak řešit vedení nevidomých přes cyklopruh.
- D. Lanzová: jedná se o atypické řešení v rámci celé trasy v Křesomyslově-Svatoplukově; cyklisté nerespektují pravidla silničního provozu, největší riziko kolizí přichází v okamžiku, kdy se cyklista začleňuje zpět do proudu vozidel na vozovce;
- J. Mach: atypické řešení v rámci uvedené trasy je z toho důvodu, že se jedná o jedinou zastávku, kde trasu nelze vést jinou stopou, u ostatních zastávek je trasa vedena podél Botiče, tedy mimo tramvajovou trať.
- F. Brašna: S navrženým řešením zásadně nesouhlasíme. Řešení hmatových prvků bývá v případě poježděného mysu nedostačující; (emailem v předstihu): zastávky s poježděným mysem (viz ČSN 73 6425) jsou pro uživatele se zdravotním postižením (zejména pro zrakově postižené) velmi problematické, jejich navrhování v zastavěném území se základními pěšími vazbami a v centru města by mělo být principiálně vyloučeno, zastávky je nutné navrhovat s vysazeným mysem, vždy by měl existovat nezávislý objektivně pojatý podklad, který ve výjimečných případech zřízení výše uvedeného typu zastávky zdůvodňuje; zastávka Fidlovačka vzhledem k výše uvedenému by měla být řešena s vysazeným mysem;
- T. Prousek: tato cyklotrasa je frekventovaná, což lze doložit sčítačem – jedná se o hlavní spojnici mezi Vršovnicemi a Vltavou; úsek mezi ulicemi Bělehradská a Na Folimance nelze objet – je pro cyklisty kritickým místem, je třeba ho vyřešit přijatelně pro všechny zúčastněné strany.

#### Varianta chodníkového mysu (cyklopiktogram uprostřed tramvajového pásu):

- J. Mach: toto řešení bude pro cyklisty znamenat dvojitý přejíždění tramvajových kolejí, což je velmi nekomfortní a prokazatelně nebezpečné – je pravděpodobné, že by vedlo k nelegálnímu najíždění cyklistů na chodník ve velkém měřítku, navržené řešení v podobě mysu poježděného cyklisty považují za vhodný kompromis z pohledu významu trasy pro cyklistickou dopravu i nezbytnosti zajistit bezbariérovou úpravu zastávky;
- P. Kalous: Zastávky Lazarská, Vodičkova, Karlovy lázně... jsou dělané stejně (cyklisté společně s auty přejíždějí koleje) a byly to takto provedeny na výslovnou žádost cyklokomise, která požadovala vyznačit cyklopiktogram mezi kolejemi
- E. Čipera: přejíždění kolejí je nebezpečné a může vést k tomu, že cyklisté nakonec tento způsob dopravy nevolí, což působí proti snahám Hlavního města Prahy podpořit cyklistickou dopravu;
- D. Dohnal, P. Nacher: slézt z kola a vést jej v případě potřeby po chodníku je přijatelná alternativa.
- J. Mach: nezbytnost slézt z kola není na páteřní trase vhodná;
- L. Vaníková: úkolem Komise je podporovat nejlepší možné řešení z hlediska potřeb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Komise doporučuje řešení bezbariérových úprav TRAM zastávky Na Fidlovačce formou chodníkového mysu.

**Hlasování:** pro: 11, proti: 1, zdržel se: 1.

## **Ad 2) prezentace Transkript on-line**

V průběhu projednávání tohoto bodu odešel A. Weinert.

Jedná se o službu umožňující komunikaci s osobami nedoslýchavými a neslyšícími prostřednictvím online přepisovatele; službu není třeba předem zarezervovat – průměrné čekání 7 s; přepisování se realizuje v reálném čase prostřednictvím internetu; sociální podnik – možnost náhradního plnění; přepisovatelé převážně z řad nevidomých a slabozrakých; též služby v oblasti přepisování ze záznamu; nutné vybavení na straně klienta – osobní počítač/tablet a telefon; společnost je financována z příjmu z komerčních zakázek a případných grantů EU na rozvoj služeb a zaměstnanců; cena služby: 250 Kč/připojené místo, kalendářní měsíc, min. odběr na organizaci 5 000 Kč/měsíc, 50 Kč/normostrana u přepisu ze záznamu; nabídka: zavedení on-line přepisu na kontaktních místech MHMP + technická podpora, provozní doba po-pá 9-18 hod, pilotní odzkoušení 1-2 měsíce zdarma, přepisy audionahrávek (jednání), pilotní testování zpřístupnění tel linek MHMP s textovým přepisem (v rámci nového projektu, připojení automatického přepisovatele k hovoru, využití zejména těžce nedoslýchavými).

## **Ad 3) Řešení hmatných prvků na nároží Estonská/Kodaňská**

M. Závada: Z důvodu funkčního řešení naváděcích pásů a celkového zkrácení přechodu (z 16 m na cca 8 m) navrhujeme vysadit nároží. MČ Praha 10 souhlasí.

J. Mach: přechod je i po této úpravě velmi dlouhý. Nestálo by za to jej rozdělit ostrůvkem?

M. Závada: v křižovatce odbočuje autobus a ostrůvek není možné umístit, protože by se nevytočil.

Komise doporučuje toto řešení k realizaci.

**Hlasování;** pro: 12, proti: 0, zdržel se: 0.

## **Bezbariérová úprava přechodu pro chodce Chvalská-Klánovická**

M. Závada: jedná se o poslední bariéru na trase k DC Paprsek.

Komise doporučuje toto řešení k realizaci.

**Hlasování;** pro: 12, proti: 0, zdržel se: 0.

## **Ad 4) Zpráva ze setkání pracovní skupiny Barrier-free Cities, Lisabon, 03/2017**

V rámci Mobility Forum v březnu 2017 proběhlo setkání pracovní skupiny Barrier-free Cities; prezentovala se města Toulouse, Gothenburg, Lisabon; byla diskutována témata: bezbariérové veřejné toalety, občanská participace, bydlení zvláštního určení; mapy přístupnosti zprovoznily a udržují města Toulouse, Drážďany, Frankfurt nad Mohanem; příští setkání pracovní skupiny v Toulouse 08/2017 (téma: financování bezbariérových úprav).

## **Ad 5) Kontrola úkolů**

Byla podána podrobná informace o těchto úkolech:

### **51/17 Nádraží Veleslavín**

D. Dohnal zkoordinuje schůzku na místě v posledním květnovém týdnu

### **3/15 Překonání mezery v metru**

D. Dohnal: probíhá výběr dodavatele (2017 rozpočet 13 mil. Kč, 2018 11 mil. Kč)

### **6/15 Grantové schéma RFD na odstraňování bariér v Praze**

Předpokládáme min 10 žádostí.

### **15/16 Ližiny Letná**

OPP MHMP vydalo předběžné souhlasné stanovisko k oběma variantám (umístění zábradlí ke stávajícím ližinám vs. celková stavební úprava) za stanovených podmínek; RFD bude dále prověřovat možnost stavební úpravy.

## 19/16 Rudolfinum

Ľ. Vaníková: je ostudné, že tato záležitost ještě není vyřízená, zejména s ohledem na konání festivalu Pražské jaro.

## 28/16 Zastávky mimo RTT

TRAM zastávka Olšanská: k realizaci dojde v roce 2017; připomínka F. Brašny (email): u zábradlí na zastávkách doplnit poznámku „zábradlí se zarážkou pro slepeckou hůl – vodící linie pro zrakově postižené“

L. Zach k TRAM zastávce Lipanská: počkáme na koncepční studii IPR 09/2017, pak bude zpracována studie na bezbariérové řešení zastávky.

## 46/17 Standardy zastávek PID

F. Brašna k vypořádání připomínek SONS: se způsobem vyřízení připomínek zásadně nesouhlasíme, materiál má právní i věcné nedostatky ve výsledku ohrožují tvorbu prostředí zjišťujícího podmínky pro bezpečný a samostatný pohyb osob se zrakovým postižením, trváme na projednání jednotlivých připomínek v rámci komise. Případné rozpory týkající se bezbariérového užívání staveb je nutné řešit ve spolupráci s odborem stavebního řádu MMR (odpovědnost za aplikaci vyhlášky č. 398/2009 Sb.). Smutnou pravdou je, že projektanti se na nás obracují opakovaně s dotazy, např. po barvě zábradlí (IPR doporučuje v rozporu s bezbariérovou vyhláškou černou barvu – parametry dané právními předpisy by neměly být zpochybňovány.

## 47/17 chodník Na Slupi x Albertov

M. Závada: po prostudování studie na nový kampus UK (finální PD 2018, předpoklad realizace 2019, ukončení 2021) a místním šetření považují navrhovanou úpravu chodníku za prvořadou záležitost a doporučují ji (značný nárůst pohybu studentů, již teď kapacitně nedostačující).

## Ad 6) Různé

Ľ. Vaníková **k diskusi ohledně úpravy provozu H1**: s uvažovanými možnostmi úpravy je třeba seznámit všechny zájmové organizace.

T. Prousek: na základě dalších jednání dále upřesňujeme návrh úpravy, po dokončení rozešleme; samozřejmě existuje možnost ponechat současný stav.

J. Bausteinová Novotná prezentovala stanovisko organizace Svazu tělesně postižených v ČR:

Přes nepopíratelně obrovský posun v odstraňování bariér v pražské MHD, nelze ji stále považovat za bezbariérovou, viz zatím nenainstalované rektifikační hřebeny, vysoké nástupní hrany vagónu sovětské výroby na trasách metra A, B. S ohledem na tento fakt a přes opakovaný argument tzv. „neekonomické rentability“ spatřujeme zachování speciální povrchové bezbariérové autobusové linky H1 za nezbytné.

Snažíme se pochopit důvody, které ROPID prostřednictvím svého zástupce na dubnovém zasedání Komise RHMP PBO předestřel a jež vedou k úvaze oboustrannou trasu H1 rozdělit na dvě, **na sebe nenavazující**, větve.

Stanovisko naší organizace STP v ČR je následující:

má-li mít zachování exkluzivity linky H1 smysl, pak je absolutně vyloučené, aby se v určitém přestupním bodu větve neprotínaly. Nechtě je tedy okruh východní a jižní, ovšem s jedním průsečíkem. A kde jinde průsečík, než v centru Prahy? Nabízí se Florenc se zajištěním jižní linky H1 na zastávku Náměstí Republiky, kde je stanice metra bariérová. Náměstí Republiky pro lidi na vozíku představuje centrum s možností využití řady kulturních akcí, dostupnost Magistrátu hl. m. Prahy, kanceláře Pražské organizace vozíčkářů a dalších úřadů. Styčný bod přestupu je třeba vzít v úvahu i u dětí na vozíku dojíždějících denně z lokality Č. Most do škol Jedličkova ústavu.

Konečnou zastávku jižní větve z Chodova na I. P. Pavlova považujeme za zcela nepřijatelnou z těchto důvodů:

- absence BB stanice metra Náměstí Republiky, další důvody viz výše,
- dlouhodobě nepoužitelná zastávka pro H1 z důvodu permanentního parkingu vozidel a nebezpečného vystupování do vozovky,

- námitka zástupce ROPIDu p. Prouška, že – citát ze zápisu „vnitřní Praha je dostatečně obsloužena tramvajemi“ neobstojí ve smyslu BB přepravy vozíčkářů z těchto důvodů:

- buďto nástupní ostrůvky tramvají nejsou vůbec, anebo některé jsou tak úzké, že při vysunutí plošiny elektrický vozík, čtyřkolka či skútr do vozu nenajedou, popř. z vozu nevyjedou, případně hrozí pád do vozovky. Mnohde jsou v místě nástupu umístěny značky nebo informační cedule tak nevhodně, že je nelze objet,

- jsou spoje, kde nízkopodlažní tramvaj nejede,

- zaregistrovali jsme problémy s velkou hmotností některých elektrických vozíků či skútrů a deformací plošiny,

- při přesunech lidí na elektrických vozících a skútrech metropolí je nutné brát v potaz kapacitu baterií těchto vozíků, která závisí na členitosti terénu.

Bezbariérovou dopravu dospělých lidí na vozíku nenahradí ani přeprava mikrobusy, která v exponovaných časech preferuje rozvoz postižených dětí do školek a škol. Další nevýhodou je finanční úhrada, která u dospělých činí Kč 42,-/1 jízda.

Při přípravě nového jízdního řádu u autobusů H1 prosíme o **úpravu časů ve večerních hodinách**, umožní tak přepravu lidí na vozících pravidelně navštěvujících divadla a kulturní akce v centru Prahy. Představení končí zpravidla ve 22 hodin, před lety nebyl problém stihnout H1 na Náměstí Republiky cca v 22.15 hodin.

Tolik k tématu H1 otevřenému na dubnovém zasedání KRHMP PBO ze strany organizace STP v ČR. Žádáme ROPID o akceptaci požadavku naší organizace – v případě dalších úvah o změnách spojených s provozem busu H1 – být včas a s předstihem informováni.

J. Tomandl: POV toto stanovisko podporuje. Dále žádáme o zjištění možností obslužnosti bytů zvláštního určení v ulici Kodymova, Praha 5 po zrušení linky H2; současná linka 168 je obsluhována vozidlem s pouze 1 homologovaným místem pro invalidní vozík.

T. Proušek a D. Dohnal dále komentovali **dotazy položené na členské schůzi POV:**

*1 – je řidič autobusu kompetentní k tomu jistit nastupujícího vozíčkáře aby se nepřeklopil dozadu?*

Odpověď: odhadnout svou „kompetenci“ k tomuto úkonu je na každém jednotlivém řidiči vzhledem k jeho tělesné konstituci, fyzické kondici a také konkrétnímu vozíku a osobě handicapovaného – tuto pomoc není povinen poskytnout, ale není mu to ani zakázáno; ve smluvních přepravních podmínkách je uvedeno, že uživatel vozíku je povinen si zajistit přiměřený doprovod během přepravy.

*2 – může žádat o vyklopení plošiny ve vozech i člověk na mechanickém vozíku? Má řidič povinnost mu vyhovět?* Odpověď: ano v obou případech; pokud řidič odmítá, ROPID žádá o specifikaci případu (spoj, čas).

*3 – členové v domě s byty zvláštního určení Kodymova opakovaně upozorňují na špatnou dostupnost MHD po zrušení linky H2, současný autobus 168 nevyhovuje kapacitou a metro (Hůrka na trase B) nevyužívají kvůli spáře mezi nástupištěm a soupravou.*

Odpověď: linka H2 nebyla využívána v obhajtelné míře (2 vozíčkáři/den); linka 168 je ve špičkách posílena (15 min interval) a jezdí i o víkend; lze využít taktéž blízkou BUS zastávku Bucharova, která je obsluhována nízkopodlažními vozidly s délkou 12 m.

*4 – během výluky metra C v červenci 2016 (Kačerov – Pražského povstání) byla náhradní doprava řešena pouze mezi těmito stanicemi, které jsou však bariérové, tedy nebyla možná bezbariérová přeprava. Bylo by možné při další podobné výluce zajistit aspoň část spojů mezi nejbližšími bezbariérovými stanicemi? (bude řešeno na příštím jednání Komise PBB)*

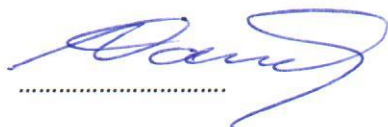
*5 – v jakém časovém horizontu se plánuje zpřístupnění stanice metra Pražského povstání?*

Odpověď: nyní se zpracovává studie, realizace opatření 2020/21.

K. Klímová k řešení hmatných prvků na signalizovaných přechodech pro chodce přes vozovku a tramvajovou trať: RFD svolalo pracovní schůzku, kde byli přítomni zástupci NRZP a PČR – SONS nebyl přizván chybou svolavatele, za což se tento omlouvá. Připomínky SONS k projednávanému tématu budou vloženy do zápisu z tohoto jednání formou poznámky.

Předsedkyně poděkovala všem za účast a ukončila jednání. Termín dalšího jednání je 7. 6. 2017.

Návrhy na body programu na další jednání komise i další podněty prosím zasílejte na adresu: [karolina.klimova@praha.eu](mailto:karolina.klimova@praha.eu) a [lubica.vanikova@praha.eu](mailto:lubica.vanikova@praha.eu).



.....  
**Lubica Vaníková**

*předsedkyně Komise pro Prahu bezbariérovou a otevřenou*