

MĚSTO DUBÁ



2011

MĚSTO BEZ BARIÉR



Ing. Lukáš Hrádek

4.3.2011

Identifikační údaje

Objednatel

Město Dubá
Masarykovo náměstí 138
471 41 Dubá
IČ: 00260479
Tel.: 487 870 201
e-mail: mesto.duba@tiscali.cz
www.mestoduba.cz
Objednávka: Čj.: MUD/388/2011/DOT ze dne 31.1.11

Zpracovatel

Ing. Lukáš Hrádek
Paní Zdislavy 418
470 01 Česká Lípa
IČO: 87398656
Tel.: 777 861 734
e-mail: lhradek@email.cz

Seznam příloh

- 1. Audit bezbariérovosti**
- 2. Generel bezbariérových tras**
- 3. Bezbariérové projekty**

Obsah

Úvod	3
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	3
1. Program mobility	3
1.1. Orientace Národního rozvojového programu mobility pro všechny	3
1.2. Charakteristika současné situace	3
1.3. Cíl programu mobility	4
1.4. Opatření – bezbariérové projekty	4
1.4.1. Zpřístupňování dopravy.....	4
1.4.2. Odstraňování bariér v budovách	6
1.5. Bezbariérové trasy.....	6
1.6. Obsah záměrů bezbariérové trasy.....	7
1.7. Audit bezbariérovosti	8
1.8. Generel bezbariérových tras	8
1.8.1 Postup tvorby	8
1.8.2. Podmínky stanovené z hlediska vyhlášky č. 398/2009 Sb.....	9
2. Řešené území.....	12
2.1. Obecné informace	12
2.2. Administrativní začlenění	12
2.3. Obyvatelstvo.....	12
2.4. Diakonie Dubá	13
2.5. Program rozvoje Dubé.....	13

Úvod

Generel bezbariérových tras má za úkol na základě místního šetření a analýzy stávajícího stavu ve městě navrhnout základní řetězce bezbariérových a přístupových tras. Zejména u větších obcí a měst, kde je potřeba rozdělit území na jednotlivé úseky (trasy) a naplánovat realizaci bezbariérových úprav po etapách, je generel či jiná obdobná koncepce odstraňování bariér velmi užitečný výchozí dokument.

Výchozím podkladem pro jeho tvorbu je **Audit bezbariérovosti**, který na základě šetření v oblasti bariér a zpracovaná analýza stavu bariér v dané lokalitě (v obci nebo části obce). Analýza posuzuje přístupnost veřejných budov a dopravní infrastruktury pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a mapuje již zrealizované bezbariérové úpravy.

Oba tyto dokumenty jsou výchozím krokem ke koncepčnímu odstraňování bariér ve městě (či obci) a zároveň k získávání dotačních prostředků v rámci Vládního plánu financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen „Programu mobility“)

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Program mobility

1.1. Orientace Národního rozvojového programu mobility pro všechny

Vládní výbor pro zdravotně postižené občany a Národní rada osob se zdravotním postižením ČR vyhlásily dne 16.4.2002 Národní rozvojový program mobility pro všechny, který byl usnesením vlády č. 545 ze dne 29.5.2002 doplněn jako písmeno i) do opatření 5.1. Národního plánu vyrovnávání příležitostí pro občany se zdravotním postižením. Usnesením vlády č.292 dne 26.3.2008 byl tento rozvojový program novelizován.

Finanční krytí programu mobility je podle usnesení vlády č. 706 ze dne 14.7.2004 zajištěno v rámci Vládního plánu financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny.

1.2. Charakteristika současné situace

Bezbariérovost infrastruktury, dopravních řetězců a přístupnost veřejných budov je důležitým faktorem kvality života a hraje klíčovou úlohu pro volbu místa bydliště a pracoviště obyvatelstva. Přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomických aktivit.

Dostupnost dopravy v obcích i mimo ně je pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nedostatečná. Připočteme-li k tomu i současný trend vedoucí k omezování dopravních spojů a místy až k útlumu veřejné autobusové a železniční dopravy, dostává se tato skupina obyvatelstva do vážných problémů. Většinová populace řeší problémy s dostupností dopravy přesunem k osobní automobilové dopravě. Osoby se sníženou schopností pohybu a orientace tuto možnost většinou nemají, a dochází tak k jejich vyčleňování ze společnosti.

Dalším kritickým místem je přetrvávající bariérovost řady budov státních a veřejných institucí a služeb. Jedná se převážně o přístup k úřadům, obchodům, školám, sociálním, zdravotním a rekreačním zařízením. Při zpřístupňování budov je zanedbávána potřeba jejich propojení bezbariérovou pěší trasou či bezbariérovou dopravou v rámci města/obce. Bezbariérový pohyb po

městě/obci je třeba řešit v širším pohledu a není možné zaměřit se na realizaci jednotlivých projektů bez jejich vzájemného propojení.

Česká republika je bohatá na kulturní dědictví. Mnoho jader měst se dochovalo ve své historické struktuře, 250 z nich je chráněno státní památkovou péčí a 5 je zapsáno v seznamu UNESCO. Stav stavebních fondů měst, přírodních prvků a veřejných prostranství je dosud často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Takováto situace snižuje návštěvnost turistů a snižuje turistický potenciál lokalit.

Výše uvedená charakteristika vede k závěru, že existuje potřeba investic do komplexního řešení svobodného pohybu ve městech a obcích i mimo ně. **Počet obyvatel, kteří mají sníženou schopnost pohybu či orientace, a to jak krátkodobě či dlouhodobě, je odhadnut na 1/3 populace ČR (cílové skupiny viz. bod 1.8.2.).**

Proto program mobility podporuje zpřístupňování dopravy a odstraňování bariér při vstupu do budov státních a veřejných institucí a služeb. Prostředky programu mobility budou uvolňovány především na realizaci ucelených bezbariérových tras a nebudou financovány jednotlivé, na bezbariérovou trasu nenapojené projekty.

1.3. Cíl programu mobility

Cílem programu mobility je svobodný pohyb pro všechny skupiny obyvatelstva.

Cíle programu mobility je dosahováno prostřednictvím specifických cílů:

- zvýšení kvality a bezbariérovosti dopravních komunikací pro chodce ve městech
- bezbariérová dostupnost služeb veřejné a státní správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí, kulturního vyžití v rámci města,
- zlepšení přístupu všech obyvatel k dopravě,
- zavedení signalizačních a informačních prostředků v dopravě.

1.4. Opatření – bezbariérové projekty

1.4.1. Zpřístupňování dopravy

Toto opatření integruje dva velké okruhy intervencí:

- zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy,
- zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby.

1.4.1.1. Podopatření - zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy

Zaměření:

Budování bezbariérových tras včetně odpovídajících dopravních prostředků (ve městech s MHD). V rámci záměrů bezbariérových tras je třeba klást důraz na propojení jednotlivých objektů bezbariérovou dopravou.

Z tohoto pohledu je podpora v rámci tohoto podopatření určena na:

- vytváření bezbariérových pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy,
- odstraňování bariér stavebního charakteru v MHD - zejména odstraňování bariér na zastávkách a nástupištích,
- nákup dopravních prostředků a rozvoj specifického vozového parku,

- vybavení dopravních prostředků MHD informačními a signalizačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace,
- systémová opatření ve městech (provozujících MHD), zejména instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

Důležitým měřítkem při posuzování záměrů je zpracovaný koncept bezbariérové sítě (a MHD).

Operační cíle:

- Bezbariérové propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci, odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení mobility pracovních sil.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.

Podpora:

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc (příspěvek, dotace) poskytovaná na individuální projekty prostřednictvím grantových schémat. Spolufinancování bude zajištěno z rozpočtu SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury), rozpočtu MD (Ministerstvo dopravy) a z rozpočtů krajů.

1.4.1.2. Podopatření - zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby

Zaměření:

Kategorie budov zajišťujících dopravní služby zahrnuje budovy železničních stanic a autobusových nádraží určené pro veřejnost, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou. Cílem je zajištění bezbariérové přístupnosti a možnosti bezbariérového užívání těchto budov včetně nástupišť. Pro přidělení dotace je důležité napojení takovýchto budov na bezbariérové trasy města/obce.

Operační cíle:

- Zkvalitnění bezbariérového propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení mobility pracovních sil.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.

Podpora:

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc (příspěvek, dotace) poskytovaná na individuální projekty prostřednictvím grantových schémat. Spolufinancování bude zajištěno z rozpočtu SFDI (dle schvalovaných „Pravidel“) a z rozpočtů krajů.

1.4.2. Odstraňování bariér v budovách

Zaměření:

Toto opatření zahrnuje jak odstraňování bariér při vstupu do budov, tak odstraňování bariér uvnitř budov, zejména výstavbu výtahu nebo alespoň zdvihací plošiny a také bezbariérové úpravy hygienických zařízení. Prostředky uvolňované v rámci tohoto opatření jsou určeny pouze na budovy, které leží na **bezbariérové trase**.

Podpora je určena na tyto kategorie budov:

- budovy státních a veřejných institucí, jako jsou ústřední orgány státní správy, úřady práce, krajská, okresní a městská pracoviště České správy sociálního zabezpečení, finanční a celní úřady, soudy, katastrální úřady, pošty, služebny policie ČR, krajské úřady apod.,
- budovy vzdělávacích a kulturních zařízení a zařízení poskytující zdravotní péči a sociální služby,
- domy zvláštního určení,
- budovy radnic (obecní a městské úřady).

Důležitým měřítkem při posuzování záměrů je **komplexnost navrhované trasy, tj. celkové propojení budov a bezbariérové dopravy**.

Operační cíle:

- Zajištění bezbariérovosti budov veřejných a státních institucí ležících na bezbariérových trasách.
- Zvýšení dostupnosti služeb pro všechny skupiny obyvatelstva.
- Zapojení občanů do systému vzdělání, pracovního procesu a volnočasových aktivit.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejné dění.
- Zvýšení mobility občanů.

Podpora:

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc (příspěvek, dotace) poskytovaná na individuální projekty prostřednictvím grantových schémat. Spolufinancování bude zajištěno z rozpočtů jednotlivých institucí dle Vládního plánu.

1.5. Bezbariérové trasy

V rámci Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen program mobility) jsou podporována opatření, která pomáhají zpřístupnit části obce/města za současného stavu jen těžko dosažitelné či zcela nedostupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Cílem předkládaného záměru je realizace ucelené bezbariérové trasy či tras, které umožní svobodný a bezpečný pohyb všem obyvatelům a návštěvníkům dané lokality. V rámci programu nejsou podporovány samostatné projekty bez návaznosti na komplexně řešenou bezbariérovou trasu.

Předkladatelem záměru bezbariérové trasy je zpravidla město či obec (příp. svazek obcí). Programu se může zúčastnit jakákoli obec bez ohledu na rozlohu svého území či počet obyvatel. **Základem záměru je návrh na vytvoření komplexní bezbariérové trasy, která se skládá z jednotlivých, dílčích částí (projektů). Dílčími projekty se rozumí stavební úpravy vedoucí k odstranění bariér v jednotlivých budovách, které leží na navržené trase, a stavební úpravy vedoucí k odstranění bariér v dopravě (bezbariérové úpravy komunikací, které propojují jednotlivé objekty, odstranění bariér v MHD apod.). Trasa by měla spojovat důležitá místa obce/města, např. úřady, instituce, dopravní stavby a dopravní terminály, zastávky MHD, školy, zdravotnická zařízení, zařízení**

sociálních služeb, kulturní a sportovní zařízení, obchody apod. Z hlediska komplexnosti řešení je vhodné, aby předkladatel při navrhování trasy oslovil i instituce, u kterých není provozovatelem či zřizovatelem, tj. státní a krajské, a doporučuje se také spolupráce se soukromými subjekty (i přesto, že z programu mobility ve většině případů nelze čerpat finanční prostředky na soukromé investice).

Úkolem předkladatele je navrhnout a dále zkoordinovat celý záměr v řešeném území tak, aby se jednotlivé bezbariérové úpravy vzájemně doplňovaly a vytvořily jeden funkční celek. V rámci záměru je možné řešit jednu či více bezbariérových tras najednou.

1.6. Obsah záměrů bezbariérové trasy

Záměr bezbariérové trasy je zpracován v tištěné i elektronické podobě a musí obsahovat následující údaje a náležitosti:

1. vyplněný formulář pro předkládání záměrů bezbariérových tras v rámci Programu mobility,
2. stručnou charakteristiku řešeného území a demografické údaje vztahující se k předloženému záměru,
3. přehled současného stavu v oblasti odstraňování bariér ve městě/obci (trasy a budovy již zpřístupněné - bezbariérové, nepřístupné - bariérové a trasy a budovy navržené k řešení v záměru), včetně zhodnocení stávajícího stavu bezbariérovosti MHD (pokud je v obci) – **audit bezbariérovosti**,
4. popis plánované bezbariérové trasy, odůvodnění vedení trasy a lokalizace záměru (graficky zpracovaná mapa/y obce s vyznačením navržené bezbariérové trasy včetně úseků a budov již zpřístupněných a úseků a budov určených ke zpřístupnění),
5. výsledky, kterých má být realizací záměru dosaženo,
6. popis jednotlivých dílčích projektů předkládaného záměru s ohledem na financování z rozpočtů jednotlivých institucí zajišťujících finanční vstupy (stávající stav, návrh řešení, orientační přehled nákladů na jednotlivé položky úprav),
7. harmonogram realizace bezbariérové trasy, včetně předběžného projednání realizace a harmonogramu s vlastníky trasou dotčených nemovitostí,
8. celkovou výši rozpočtovaných nákladů na realizaci záměru a celkovou výši požadované dotace.
9. výši příspěvku požadovanou pro příslušný kalendářní rok z rozpočtů jednotlivých institucí zajišťujících finanční vstupy,
10. projektovou dokumentaci, případně vzorový návrh řešení či technickou specifikaci zařízení (výtahů, zdvihacích plošin apod.) a rozklíčování orientačních nákladů na jednotlivé úpravy (zejména u projektů s plánovanou realizací v následujícím roce po předložení záměru),
11. vyjádření odpovědného orgánu veřejné správy, např. dopravního či sociálního odboru krajského úřadu o veřejné prospěšnosti plánované bezbariérové trasy zejména z hlediska odstraňování bariér pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
12. vyjádření úřadu územního plánování o souladu plánované bezbariérové trasy s platným územním plánem, územním plánem obce nebo územním plánem sídelního útvaru,
13. vyjádření odborníka na bezbariérové řešení staveb (např. z Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace - NIPI ČR či jiné kompetentní instituce) k navrženým stavebním úpravám a technickým zařízením,
14. doklad o vlastnictví nebo spoluvlastnictví pozemků a objektů, kterých se jednotlivé projekty týkají (ve formě prohlášení statutárního zástupce a přiložených neověřených výpisů z katastru nemovitostí, případně dohody o partnerství),
15. prohlášení statutárního zástupce žadatele o vlastních prostředcích účelově určených na realizaci záměru v příslušném kalendářním roce.

Jednotlivé projekty také musí splňovat podmínky stanovené zvláštními pravidly dotačních programů institucí podílejících se na financování daných projektů. Příjemci finanční podpory odpovídají za to, že navrhované a realizované náklady projektů jsou přijatelné z hlediska příslušných programů a že při realizaci projektu budou dodrženy podmínky smlouvy uzavřené s příslušnou institucí. Příjemci dotace také plně zodpovídají za dodržení předpisů stavebního práva vztahujících se na bezbariérové užívání staveb. Projektová dokumentace musí být zpracována oprávněnou osobou (projektantem) podle zvláštních předpisů a tato osoba plně zodpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle této projektové dokumentace.

1.7. Audit bezbariérovosti

Pro vytvoření záměru bezbariérové trasy je potřeba nejprve provést šetření v oblasti bariér a zpracovat analýzu stavu bariér v dané lokalitě (v obci nebo části obce).

Analýza posuzuje přístupnost **veřejně přístupných**:

- objektů občanské vybavenosti veřejně prospěšné
- objektů občanské vybavenosti komerční
- prvků dopravní vybavenosti

Analýza také mapuje již zrealizované bezbariérové úpravy.

1.8. Generel bezbariérových tras

1.8.1 Postup tvorby

Generel zabývající se danou problematikou navrhuje na základě místního šetření a analýzy stávajícího stavu ve městě základní řetězce bezbariérových a přístupových tras. Zejména u větších obcí a měst, kde je potřeba rozdělit území na jednotlivé úseky (trasy) a naplánovat realizaci bezbariérových úprav po etapách, je generel či jiná obdobná koncepce odstraňování bariér velmi užitečný výchozí dokument.

Na základě místních zkušeností a průzkumu byly vytipovány hlavní pěší trasy a na ně navazující trasy vedlejší. Na generel navazují konkrétní projekty popisující dílčí akce, zpřístupňující bezbariérově vybrané objekty občanské vybavenosti a odstraňující bariéry v pěší dopravě.

Koncepce pěší dopravy a generel bezbariérových tras vychází a je řešen v souladu se schváleným Programem rozvoje Dubé a byl konzultován s dotační manažerkou města Dubá – Ing. Irenou Žalovičovou a za tělesně postižené s Ivetou Exnerovou z Centra sociální rehabilitace při Diakonii Dubá.

Generel bezbariérových tras v Dubé byl vypracován po zmapování stávajících možností a navrhuje postup pro rozšiřování bezbariérových tras. Stane se základním dokumentem pro systematické, plánovité a cílené odstraňování bariér v dopravní infrastruktuře z hlediska dopravních cest, dopravních prostředků a informačních systémů.

Tento generel je živý materiál, podle kterého budou odstraňovány bariéry ve městě Dubá v závislosti na získávání finančních dotací a vlastních finančních prostředků města.

Jeho aktualizace bude vhodná jednou za 3 roky. Do aktualizace se vždy musí promítnout i případné doplňky a změny ve **vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „vyhláška“)**.

1.8.2. Podmínky stanovené z hlediska vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Při tvorbě generelu bezbariérových tras byla respektována vyhláška.

Cílem vyhlášky je přispět k integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace do společnosti. Okruh osob spadajících do "bezbariérového" režimu staveb upravuje stavební zákon v § 2 odst. 2 písm. e). Jmenovitě se jedná o osoby:

- pokročilého věku,
- těhotné ženy,
- osoby doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let,
- popř. osoby s mentálním postižením nebo
- osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Mezi osoby s omezenou schopností pohybu řadíme nejenom osoby zdravotně postižené – osoby na vozíku pro invalidy, osoby používající hole a berle, ale i osoby pokročilého věku, děti, těhotné ženy, osoby s dětskými kočárky, případně osoby mentálně postižené, v dopravních terminálech jsou to rovněž osoby se zavazadly, v nákupních centrech osoby s nákupními košíky. Pro tuto skupinu tvoří bariéry hlavně výškové rozdíly (schody, obrubníky). Další bariérou může být nedostatečná šířka komunikace (nevhodně řešený detail – např. umístění sloupu veřejného osvětlení, který může znemožnit průjezd vozíku nebo kočárku), příliš strmý sklon rampy nebo příčný sklon větší než 2% (hrozí pád osoby nebo převržení vozíku), nevhodný povrch komunikace apod.

Mezi osoby s omezenou schopností orientace patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti a případně osoby s mentálním postižením. Problematika osob hluchých se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy. Při navrhování pozemních komunikací je nejdůležitější respektovat potřeby osob se zbytky zraku a potřeby nevidomých.

K dosažení stanoveného cíle bylo proto nezbytné vytvořit podmínky pro možnost samostatného pohybu těchto osob v prostředí, tj. včetně přístupnosti a užívání staveb - tzv. bezbariérové řešení.

Bezbariérovým řešením se rozumí soubor územně technických a stavebně technických požadavků, zajišťujících samostatný pohyb a užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, tzn. bez pomoci další osoby. Pro splnění tohoto cíle se vyhláška soustřeďuje na formulaci požadavků pro účely navrhování, umístování a povolování staveb. Těžiště této problematiky leží zejména v územním řízení a řízeních probíhajících na úseku stavebního řádu, kde je možné odpovídajícím způsobem prosadit bezbariérové požadavky.

Stavebně technické požadavky se odvíjejí od základních požadavků na vlastnosti stanovených druhů staveb pro bezbariérové užívání (viz § 2 vyhlášky). Konkrétně jde o požadavky zajišťující zejména

- bezpečnost,
- půdorysné uspořádání,
- sklonové poměry,
- jednoduchou orientaci pro nevidomé a slabozraké a
- vizualizaci zvukových informací pro osoby se sluchovým postižením.

Požadavky jsou zaměřeny na řešení, např.

- úprav povrchů a výškových rozdílů komunikací, chodníků, přechodů a nástupišť,
- řešení veřejných ploch parkovišť a odstavných ploch, včetně schodišť a šikmých ramp v podchodech.

V budovách jsou stanoveny požadavky na

- vstupy,
- řešení schodišť a šikmých ramp,
- výtahy a zvedací plošiny,
- protiskluzovou úpravu povrchu podlah,
- okna a dveře,
- na hygienická zařízení a další.

Vyhláška má celkem 18 paragrafů a 4 obsáhlé přílohy, které podrobně upravují náležitosti technického řešení. Paragrafované znění vyhlášky je soustředěno na řešení požadavků pro:

- stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství (§ 4)
- přístupy do staveb (§ 5)
- požadavky na stavby občanského vybavení (§ 6 - § 9)
- požadavky na společné prostory a domovní vybavení bytového domu, na upravitelný byt a byt zvláštního určení (§ 10 a § 11)
- stavby pro výkon práce (§ 12 a § 13)

V přílohách č. 1 a 2 vyhlášky jsou podrobně rozpracovány obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání dotčených staveb, staveb pozemních komunikací a veřejného prostranství.

V příloze č. 3 jsou stanoveny technické požadavky pro stavby občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce. Členění požadavků podle charakteru úpravy je v přílohách systematicky vymezeno pro osoby s omezenou schopností pohybu, osoby s omezenou schopností orientace (tj. se zrakovým nebo sluchovým postižením).

Poslední příloha č. 4 obsahuje symboly vyhrazených prostor nebo zařízení pro osoby na vozíku, se zrakovým a sluchovým postižením, pro osoby doprovázející dítě v kočárku a symbol prostoru s přebalovacím pultem.

- Do staveb veřejně přístupných musí být alespoň jeden vstup v úrovni komunikace pro pěší bez schodů a vyrovnávacích stupňů, nebo musí být jinak zajištěn v souladu s vyhláškou bezbariérový vstup (bezbariérovou rampou či zdvihací plošinou).
- Přístup do staveb se musí vytyčit přirozenými nebo umělými vodícími liniemi a přístup k budově se specializovanými službami pro osoby se zrakovým postižením, nemocnici, krajskému úřadu, výpravní budově, odbavovacím terminálu veřejné dopravy a stanici metra také akusticky.
- Přístup do všech prostorů určených pro užívání veřejností musí být zajištěn vodorovnými komunikacemi, schodišti a souběžně vedenými bezbariérovými rampami nebo výtahy.
- Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu: Výškové rozdíly pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm, povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu, minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku je kruh o průměru 1500 mm nebo obdélník o rozměrech 1200 mm x 1500 mm.
- Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace - osoby se zrakovým postižením: Vodící linie (přirozená, umělá), signální pás (šířka 800 až 1000 mm, délka nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb odůvodněně až 1000 mm), vodící pás přechodu (šířka 550 mm), varovný pás (šířka 400 mm, délka = šířka signálního pásu + 2x 800 mm), hmatný pás (šířka 300 až 400 mm, délka = šířka signálního pásu + 2x 800 mm), akustický prvek
- Výtahy: Volná plocha před nástupními místy do výtahu musí být nejméně 1500 mm x 1500 mm, klec výtahu musí mít šířku nejméně 1100 mm a hloubku nejméně 1400 mm. Šířka vstupu

musí být nejméně 900 mm (V odůvodněných případech u změn dokončených staveb může být klec výtahu zmenšena až na šířku nejméně 1000 mm a hloubku nejméně 1250 mm. Šířka vstupu musí být nejméně 800 mm). Použití Braillova znaku a hlasové fráze

- Zdvíhací plošiny: Volná plocha před nástupními místy na zdvihadí plošiny musí být nejméně 1500 mm x 1500 mm. V odůvodněných případech mohou být tyto rozměry zmenšeny až na šířku nejméně 1200 mm a hloubku nejméně 1500 mm u nájezdu s otočením a na šířku nejméně 800 a hloubku nejméně 1200 mm u přímého nájezdu.
- Chodníky musí být široké nejméně 1500 mm. Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nesmí být vyšší než 20 mm. Podélný sklon chodníků a ramp nejvýše 1:12 (8,33%), příčný sklon chodníků nejvýše 1:50 (2%). Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0%) a delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1500 mm.
- Chodníky v místech přechodů přes komunikaci musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %). Po celé délce sníženého obrubníku musí být zřízen varovný pás. Signální pás se zřizuje pouze u značených přechodů.
- Přechody pro chodce se vybavují signálními a varovnými pásy, popřípadě je-li trasa přecházení delší než 8000 mm vodícím pásem přechodu.
- Sloupek chodecké signalizace (světelné a akustické) se umísťuje nejdále 750 mm od bezpečnostního odstupu a zpravidla do osy signálního pásu.
- Největší délka neděleného přechodu pro chodce či místa pro přecházení mezi jeho obrubami v ose přecházení je 6500 mm (U změn dokončených staveb se na stávajících přechodech může tato hodnota zvýšit až na 7000 mm). U přechodů pro chodce řízených světelnou signalizací 9500 mm (U změn dokončených staveb se na stávajících přechodech může tato hodnota zvýšit až na 12000 mm)
- Nástupní hrana zastávek MHD musí být ve výšce nejméně 200 mm nad přilehlou hranou vozovky (u změn dokončených staveb 160 mm), uspořádání přístřešku MHD a označnicku musí být dle vyhlášky. Nástupiště autobusů se vybavují vodícími liniemi a signálním pásem.
- Na všech vyznačených odstavných a parkovacích plochách pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla zdravotně postižených osob.
- Kolmé parkovací stání musí být široké nejméně 3500 mm a doplněno příslušným vodorovným a svislým dopravním značením, podélné parkovací stání musí být nejméně 2500 mm široké a dlouhé 7000 mm s navazujícím chodníkem podél výstupu z vozidla a doplněno příslušným vodorovným a svislým dopravním značením.
- Úprava prostor pro umístění telefonních budek, automatů, bankomatů a obdobných zařízení včetně přístupu k nim a přístupu k poštovním schránkám musí být bezbariérová a provedena tak, jak je stanoveno vyhláškou.
- Vstupy do budov: Před vstupem do budovy musí být plocha nejméně 1500 mm x 1500 mm, sklon plochy v jednom směru 1:50 (2,0 %). Vstup musí mít šířku nejméně 1250 mm
- Bezbariérové rampy: Bezbariérové rampy musí být široké nejméně 1500 mm a jejich podélný sklon smí být nejvýše v poměru 1:16 (6,25 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:100 (1,0 %).
- Dveře: šířka min 800 mm
- WC: šířka nejméně 1800 mm a hloubka nejméně 2150 mm (u změn dokončených staveb 1600 mm x 1600 mm). Záchodová mísa musí být osazena v osové vzdálenosti 450 mm od boční stěny. Mezi čelem záchodové mísy a zadní stěnou kabiny musí být nejméně 700 mm. Horní hrana sedátka záchodové mísy musí být ve výši 460 mm nad podlahou. Madla dle příslušné normy.

2. Řešené území

2.1. Obecné informace

Obec Dubá leží severně od Prahy v jihozápadní části Libereckého kraje v okrese Česká Lípa ve vzdálenosti 60 km od Liberce, 66 km od Prahy, 38 km od významného průmyslového centra Mladá Boleslav a 20 km od bývalého okresního města Česká Lípa. Velká část území se nachází v CHKO Kokořínsko a je vyhledávaným místem především pro letní turistiku. Obec se skládá celkem z 20 částí.

V Dubé není žádný průmysl. Převažuje zde zemědělská výroba, dále je v místě několik drobných podnikatelů. Dubá je zařazena v rámci Libereckého kraje do kategorie hospodářsky slabé regiony (HSO). Dubá neleží na železniční trati, z dopravního hlediska mají význam tedy jen silniční komunikace, především silnice I/9 a II/270 a dále jiné méně významné silnice II. a III. třídy. Veřejná doprava je zajišťována autobusy.

Dubá je historické město (městská památková zóna) s řadou kulturních památek, chráněných státní památkovou péčí. U řady staveb památkově chráněných je velmi náročné a nákladné docílení odstranění bariér na chodnících a u vstupů do budov přístupných veřejnosti. Řada památek z důvodu jejich ochrany Národním památkovým úřadem je z hlediska bezbariérového přístupu neřešitelná.

2.2. Administrativní začlenění

NUTS 2 – Severovýchod

NUTS 3 – Liberecký kraj

NUTS 4 – Česká Lípa

Od 1.1.2003 je obec ve správním obvodu pověřeného obecního úřadu Doksy a obce s rozšířenou působností Česká Lípa.

2.3. Obyvatelstvo

V současné době žije v Dubé cca 1.750 obyvatel, o víkendech a v době turistické sezóny je však počet lidí vyšší díky velké návštěvnosti turistů. Při celkovém počtu celostátního průměru 33 % obyvatel s krátkodobě či dlouhodobě sníženou schopností pohybu a orientace lze předpokládat, že v Dubé se může pohybovat až 600 osob včetně turistů se sníženou schopností pohybu a orientace. Do tohoto počtu jsou zahrnuti i klienti Centra sociální rehabilitace při Diakonii Dubá, které směřuje k budoucímu samostatnému životu lidí se zdravotním postižením.

Výše uvedené údaje svědčí o tom, že odstraňování bariér je a bude jednou z hlavních priorit města a vypracovaný generel bezbariérových tras bude sloužit jako odborný podklad pro realizaci dalších bezbariérových projektů v této prioritní oblasti.

Z dlouhodobého hlediska je hlavním cílem zvýšení dostupnosti veřejných budov ve městě prostřednictvím systematického odstraňování bariér v těchto budovách a na jejich spojnicích a tím zajištění bezbariérového přístupu pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace. Odstraněním bariér bude docíleno zvýšení kvality života v Dubé pro všechny skupiny obyvatel.

Naplnění tohoto dokumentu navazuje na politiku EU, která podporuje udržitelný rozvoj v oblasti sociální (viz. Madridská deklarace-Bariéry ve společnosti vedou k diskriminaci a k sociální exkluzi).

2.4. Diakonie Dubá

Centrum sociální rehabilitace při Diakonii Dubá směřuje k budoucímu samostatnému životu lidí se zdravotním postižením. Cílovou skupinou jsou dospělí lidé po nejrůznějších úrazech a nemocech s trvalými nebo přetrvávajícími zdravotními následky a lidé s vrozeným tělesným postižením, případně doprovázeným mentálním handicapem. Obecným cílem poskytované služby je návrat uživatelů této služby do běžného života.

2.5. Program rozvoje Dubé

Odstraňování bariér ve městě je v souladu s „Programem rozvoje Dubé“:

Kapitola 9. Hlavní priority rozvoje města Dubá

9.1 Příjemné prostředí k životu – zlepšení stavu chodníků, zastávky, autobusové nádraží

9.3 Rozvoj cestovního ruchu v oblasti – sociální zařízení

9.4 Bezpečné město - přechody pro chodce, zpřehlednění křižovatek

9.5 Možnost využití volného času – zpřístupňování kulturních zařízení

Město Dubá však v této oblasti doposud nemělo vypracovaný a schválený žádný koncepční materiál. Potřeba realizace tohoto generelu je zřejmá a povede jednak k naplnění globálních cílů, ale zároveň vychází ze zjištěné poptávky v samotném městě.