

# KONCEPCE BEZBARIÉROVOSTI MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 14 2025+

Úvodní a analytická část

Pražská organizace vozíčkářů, z.s.

2024

## OBSAH

Obsah.....	2
Seznam zkratek.....	3
Úvodní slovo.....	4
1. Vstupní kapitola.....	5
1.1. Účel zpracování koncepce .....	5
1.2. Vymezení řešeného území .....	6
1.3. Vymezení předmětu tvorby koncepce .....	6
1.4. Vymezení cílových skupin.....	7
1.5. Zařazení Koncepce v rámci strategické dokumentace MČ.....	8
1.6. Návaznost Koncepce na rozvojové postupy HMP .....	8
1.7. Kompetenční vymezení řešené problematiky, role jednotlivých aktérů .....	9
1.8. Související legislativa, normy a technické postupy .....	10
1.9. Metodika a postup tvorby Koncepce .....	10
1.10. Struktura Koncepce .....	12
1.10.1. Analytická část.....	12
1.10.2. Návrhová část .....	13
1.10.3. Implementační část .....	14
2. Analytická část.....	15
2.1. Přehled a stručné vyhodnocení výstupů analytických prací .....	15
2.1.1. Oblast doprava .....	15
2.1.2. Oblast objekty.....	17
2.1.3. Oblast trasy a komunikace .....	20
2.1.4. Oblast informační a technologické bariéry, měkké bariéry .....	22
2.1.5. Potřeby osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace .....	22
2.2. Přehled nástrojů pro realizaci koncepce .....	25
2.2.1. Vlastnictví a správa předmětných ploch či objektů.....	25
2.2.2. Finanční zdroje pro realizaci vlastních bezbariérových úprav.....	26
2.3. SWOT analýza.....	29

## SEZNAM ZKRATEK

CS – cílová skupina

CSR – společenská odpovědnost firem

ČSN – česká státní norma

DC – dětské centrum

DDM – dům dětí a mládeže

DPP – Dopravní podnik Praha

EHS – Evropské hospodářské společenství

ESF – Evropský sociální fond

EU – Evropská Unie

H55 – kulturní centrum Hloubětínská 55

HMP – hlavní město Praha

IROP – Integrovaný regionální operační program

KA – klíčová aktivita

KC – komunitní centrum

KoP ÚP – Kontaktní pracoviště Úřadu práce ČR

MA 21 – místní Agenda 21

MČ – městská část

MHMP – Magistrát hlavního města Praha

MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj

MŠ – mateřská škola

NNO – nestátní nezisková organizace

NRPM – Národní rozvojový program mobility pro všechny

OC – obchodní centrum

OP – Operační program

PPP – projekt partnerství veřejného a soukromého sektoru

SUR – strategie udržitelného rozvoje

SWOT analýza – analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb

TSK – Technická správa komunikací

ÚMČ – Úřad městské části

ZP – zdravotní postižení

ZŠ – základní škola

ZUŠ – základní umělecká škola

## ÚVODNÍ SLOVO

Městská část Praha 14 je jednou z dynamicky se rozvíjejících okrajových částí hl. m. Praha. Tento fakt přináší celou řadu specifik a problémů, a to i s ohledem na skutečnost, že jednotlivé lokality vznikaly bez ohledu na bezbariérovou spojitost. Problematika bezbariérovosti se netýká pouze osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace z řad osob s tělesným, zrakovým, sluchovým postižením, seniorů, rodičů s malými dětmi, ale nás všech. Z uvedeného důvodu vedení MČ Praha 14 rozhodlo o nutnosti danou problematiku řešit komplexně za využití odborníků na danou oblast a za významné spoluúčasti veřejnosti z řad obyvatel městské části v rámci souvisejících participativních aktivit.

Jedním z výstupů je i tento dokument, který mapuje danou problematiku na území městské části a nastiňuje základní směry kam by se měla MČ Praha 14 ubírat tak, aby odstraněním identifikovaných bariér podpořila městská část naplňování potřeb především osob s omezenou schopností pohybu a orientace při obstarávání běžných nákupů, denních, periodicky či občasně využívaných komerčních služeb, dostupnosti veřejných služeb (zdravotních, sociálních, úřadů a institucí), dostupnosti vzdělávání, zaměstnání, sportovního, kulturního a volnočasového vyžití a v neposlední řadě dostupnosti sociálních kontaktů (známých, rodiny, přátel).

# 1. VSTUPNÍ KAPITOLA

## 1.1. Účel zpracování koncepce

Cílem zpracování Koncepce bezbariérovosti 2025+ MČ Praha 14 je podpořit začleňování ohrožených či vyloučených skupin z důvodu zhoršeného zdravotního stavu (pohybového, smyslového charakteru) či jiných omezení při pohybu ve veřejném či veřejně přístupném prostoru.

Implementací koncepce dojde k posílení samostatnosti, nezávislosti a omezení rizik sociálního vyloučení osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace. Především pak prostřednictvím usnadnění dostupnosti a uspokojení běžných lidských potřeb:

Na Městské části Praha 14 bydlí více než 40 000 občanů. Statisticky můžeme odvodit, že zhruba 15% - 20% z tohoto počtu tvoří občané s omezenou schopností pohybu a orientace (např. zdravotně znevýhodnění, senioři, osoby s částečnou ztrátou soběstačnosti, rodiče s kočárky).

Během této aktivity dojde ke zmapování stávající situace a vytvoření podkladů k realizaci ucelených bezbariérových tras a přístupů na území Městské části Praha 14 a vytvoření návrhu komplexního řešení svobodného pohybu po městské části. Pro tvorbu koncepce bude kladen důraz především na stanovení cílových bodů, jimiž jsou v tomto případě chápána zařízení občanské vybavenosti (jedná se především o zařízení zdravotní a sociální, předškolní a školská, zařízení pro kulturu, sport, duchovní osvětu, obchod, služby a veřejnou dopravu) s prověřením jejich přístupnosti. Dojde k návrhu nápravných opatření, bude zpracován návrh informačních a komunikačních kanálů.

Smyslem odstraňování bariér je zejména podpořit naplňování potřeb osob s omezenou schopností pohybu a orientace při:

- Obstarávání běžných nákupů, denních, periodicky či občasně využívaných komerčních služeb
- Dostupnost veřejných služeb
  - o Zdravotních
  - o Sociálních
  - o Úřadů a institucí
- Dostupnost vzdělávání dětí, mladých i dospělých
- Dostupnost zaměstnání
- Dostupnost sportovního, kulturního a volnočasového vyžití
- Dostupnost sociálních kontaktů (známých, rodiny, přátel)

Implementace koncepce bezbariérovosti také podpoří udržitelnost poskytování podpůrných, zejména sociálních, služeb, jejichž kapacita je i v současnosti v řadě případů velmi napjatá, klienti často nemohou službu v potřebném čase či rozsahu získat, případně jsou odkázáni na dlouhé objednací lhůty, což se týká např. služeb osobní asistence.

S tím souvisí i nákladnost těchto služeb pro klienty, v případě sociálních služeb stanovenou příslušným prováděcím předpisem, tzv. úhradovou vyhláškou. Klienti musí často rozvažovat, za jakým účelem finanční prostředky na zajištění sociální služby vynaloží s ohledem na své příjmy, přestože jsou často příjemci příspěvku na péči, tyto a další příjmy jim neumožňují získávat dostatek podpory pro vedení běžného života, který by si sami představovali.

Všechny tyto faktory vedou k úsilí o dosažení co největší samostatnosti a nezávislosti osob s omezením pohybu a/nebo orientace a, přestože bude nutné v každém případě postupně zvyšovat podporu pro osoby se zdravotním postižením a seniory, snižovat potřebnost zajišťování podpory alespoň při zajišťování některých potřeb prostřednictvím pohybu po komunikacích, budovách a prostředcích veřejné dopravy na území MČ Praha 14.

## **1.2. Vymezení řešeného území**

Koncepce bezbariérovosti je zpracována pro území Městské části Praha 14, tzn. bez zahrnutí další obce správního obvodu obce s rozšířenou působností. Je zaměřena na obyvatele se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace, kteří žijí na území MČ Praha 14.

Nicméně MČ Praha 14 je součástí metropolitního území Hlavního města Prahy, a i lidé žijící na území MČ Praha 14 pracují, studují či využívají služby na území celé metropole. Dostupnost zejména centra města z území MČ Praha 14 představuje významné téma. Samy bariéry vyskytující se na území jiných městských částí či obcí stejně jako jejich odstraňování však již v rámci této koncepce řešeno být nemůže

## **1.3. Vymezení předmětu tvorby koncepce**

Koncepce bezbariérovosti MČ Praha 14 zahrnuje výstupy analýz a zmapování bariér pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace, a to ve veřejném prostoru, který je pro občany MČ běžně dostupný, ať již jde o veřejně přístupné budovy (veřejné či soukromé prostory), veřejná či veřejně přístupná prostranství, trasy či komunikace či veřejné či veřejnosti dostupná dopravní infrastruktura.

V rámci koncepce bezbariérovosti jsou stanovena 4 prioritní témata mapování a návrhů pro odstraňování bariér:

- 1) Oblast dopravy – zejména veřejné dopravy
- 2) Oblast objektů - veřejných či veřejně přístupných budov
- 3) Oblast tras a komunikací – pěších komunikací: chodníků, průchodů, podchodů či nadchodů
- 4) Oblast informačních a technologických bariér souvisejících umožněním či usnadněním pohybu osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace

Naopak předmětem koncepce v analytické, návrhové ani implementační části nejsou bariéry vyskytující se v domácnostech osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace stejně jako soukromé, avšak pro běžnou veřejnost nepřístupné objekty, prostory či komunikace.

Zatímco tedy např. soukromý prostor, ve kterém je provozována restaurace, může být předmětem zájmu v rámci procesu tvorby koncepce, provozní areál soukromého podniku již nikoliv. Kritériem tedy není fyzická uzavřenost prostor (např. budova školy, tělocvičny v Sokole se zamyká), ale „oprávněnost“ (možnost, potřebnost) vstupu osob cílové skupiny.

Byty (vlastní, patřící soukromým či veřejným vlastníkům) a jejich bariérovost je možné řešit v rámci vlastních postupů. MČ Praha 14 v rámci samostatné působnosti může odstraňovat bariéry pouze v bytech, které byly svěřeny do její správy. Zejména v případě bytů zvláštního určení je vázána zvláštními předpisy - Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Podobně není možné v rámci této koncepce řešit prostory a jejich přístupnost v případě zaměstnavatelů, soukromých ani veřejných subjektů. I v tomto případě není v kompetenci MČ Praha 14 (s výjimkou vlastních prostor úřadu, příp. jím zřizovaných organizací) zasahovat do vlastnických práv zaměstnavatelů, resp. pro odstraňování bariér (zřízení pracovního místa pro osoby se zdravotním postižením) na pracovišti může využít nástrojů státních politik (aktivní politika zaměstnanosti v rámci politiky zaměstnanosti).

#### **1.4. Vymezení cílových skupin**

Primární cílovou skupinu této koncepce tvoří osoby se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace. Do této velmi široce popsané skupiny jsou zahrnuty především následující skupiny osob:

- Osoby s tělesným postižením
- Osoby se zrakovým postižením
- Osoby se sluchovým postižením
- Senioři
- Rodiče s malými dětmi

Je nutné doplnit, že v rámci takto definovaných skupin osob existují v realitě veliké rozdíly. Potřeby a problémy těchto osob je nezbytné posuzovat v závislosti na míře znevýhodnění, možnosti dané osoby svůj handicap překonávat, eliminovat či zmírňovat, kombinací více handicapů u některých osob a také na sociálním statusu dané osoby (např. rozsah rodinného zázemí, resp. osamocení život, existence či neexistence finanční tísně).

Jako primární cílová skupina jsou zahrnuti i senioři, kteří mají v důsledku postupujícího věku omezenou schopnost pohybu a/nebo orientace, resp. jsou ohroženější v rámci pohybu po území MČ Praha 14 možným úrazem či jeho následky.

Zahrnuti jsou také rodiny, resp. rodiče s malými dětmi pohybujícími se v kočárcích, ač je zjevné, že pro většinu těchto osob jsou omezení vzhledem k růstu dětí dočasná. Nicméně rodiče na rodičovské dovolené je důležité podporovat při kontaktu se společenským okolím a alespoň nepřímo tak podporovat jejich začlenění do společnosti. Je zjevné, že cílovou skupinu v rámci koncepce bezbariérovosti tvoří také osoby, jejichž schopnost pohybu a/nebo orientace je snížena dočasně, např. v důsledku úrazu, choroby.

Sekundární cílovou skupinu tvoří především pečující osoby, formální i neformální, kteří zajišťují péči či jinou podporu osobám primární cílové skupiny (výjimku tvoří rodiče malých dětí, kteří jsou zahrnuti jako primární cílová skupina, ačkoliv vlastně poskytují péči svým dětem v kočárcích). Jedná se o pracovníky sociálních služeb poskytujících pečovatelské, asistenční a podobné terénní služby, dále rodinné příslušníky osob primární cílové skupiny, jejich blízké, příbuzné, sousedy či přátele, kteří jim

poskytují podporu při zvládnání běžných úkonů, v tomto případě při pohybu ve veřejném či veřejně dostupném prostoru.

## **1.5. Zařazení Koncepce v rámci strategické dokumentace MČ**

Vytvoření koncepce bezbariérovosti přímo podporuje naplnění prioritní oblasti 5 Strategického plánu rozvoje městské části Praha 14 na období let 2015 – 2025 Dopravní obsluha na území MČ Praha 14., zejména pak opatření 5.1.4. realizovat opatření Generelu dopravy.

V rámci prioritní oblasti 1 Strategického plánu (územní rozvoj) jsou definovány důležité a klíčové prvky městského prostoru, jejichž rozvoj MČ Praha 14 hodlá iniciovat či sama zajišťovat. Tyto priority je nezbytné v rámci Koncepce zohlednit, přičemž za klíčové lze považovat především opatření 1.1.1, které cílí na vybudování lávky mezi železniční stanicí rajská zahrada a stanicí metra, resp. sídlištěm Černý Most I.

Generel dopravy P14 pak v prioritní ose F (Pěší doprava) definuje pěší trasy a vybraná problémová místa, nicméně jde zejména o identifikaci chybějícího pěšího propojení úseků než identifikaci bariér.

Realizace Koncepce přímo podporuje naplňování cílů Střednědobého plánu rozvoje sociálních služeb MČ Praha 14 (období let 2021 – 2024). Odstraňování bariér ve fyzickém prostředí města, dopravě i veřejných budovách snižuje závislost klientů na sociálních službách, resp. umožňuje klientům zejména terénních a ambulantních sociálních služeb pro seniory a zdravotně postižené efektivněji využít prostředky na zajištění potřebné podpory, např. osobní asistence či pečovatelské služby. Dojde také k posílení kompetencí těchto osob při vyřizování osobních záležitostí, zvýší dostupnost komerčních i veřejných služeb včetně vzdělávání.

## **1.6. Návaznost Koncepce na rozvojové postupy HMP**

Na úrovni hl. m. Prahy je oblast odstraňování bariér zahrnuta obecně v rámci různých oblastí Strategického plánu hl. m. Prahy do roku 2030, přičemž akcentují opatření směřující k odstranění bariér:

- v prostředcích městské hromadné dopravy
- ve veřejném prostoru (pěších komunikacích)
- ve veřejných budovách

Hlavní město Praha zřizuje komisi pro pěší a bezbariérovost (dříve Prahu bezbariérovou a otevřenou), která se systematicky věnuje oblasti bezbariérovosti. Díky této činnosti vznikla Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze.

Tato koncepce se zaměřuje především na odstraňování bariér v prostorech a přístupech do zastávek metra a tramvají. Z pohledu MČ Praha 14 koncepce zmiňuje stanice metra jejím území v souvislosti s budováním akustických majáčků.



V rámci „projektu Praha bezbariérová“ jsou dále pořádány dny bez bariér a vytvářeny informační a analytické vstupy pro veřejnost i odborné pracovníky (mapa přístupnosti). Pro tvorbu koncepce bezbariérovosti je vycházeno právě z postupů, existujících analytických vstupů a metodických materiálů, které v rámci „projektu Praha bezbariérová“ vznikly či vznikají. Zároveň dochází k jejich aktualizaci současnými výzkumy provedenými v rámci tvorby této koncepce.

## **1.7. Kompetenční vymezení řešené problematiky, role jednotlivých aktérů**

Koncepce bezbariérovosti MČ Praha 14 je zaměřena na řešení problematiky související s výkonem kompetencí v samostatné působnosti městské části dle zákona o Hlavním městě Praha.

Koncepce nicméně zasahuje také témata, oblasti a problémy, ve kterých, zejména z důvodu vlastnických (vlastnictví a správa pozemků či budov) a dotačních (výše rozpočtu MČ, dotace Hlavního města Prahy) vztahů je kompetentním orgánem Hlavní město Praha, příp. jím (z)řízený správní orgán. V takových případech koncepce neusiluje (a ani nemůže) o delegování úkolů na Hlavní město Praha, **ale zahrnuje opatření a aktivity směřující k vyjednávání a prosazování potřebného řešení pro občany žijící na území MČ Praha 14 ze strany MČ Praha 14 při respektování kompetencí a odpovědnosti Hlavního města Prahy**, resp. jím (z)řízených správních orgánů a jejich povinností zajistit rovné podmínky (včetně podpory) pro všechny obyvatele Hlavního města Prahy.

Z hlediska dostupnosti finančních prostředků pro implementaci koncepce bezbariérovosti je pak klíčová výše rozpočtu MČ Praha 14 v následujících letech, resp. výše dotací na jednotlivé investiční akce z rozpočtu Hlavního města Prahy (příp. rozpočtové priority Hlavního města Praha)

To také zdůvodňuje návaznost a podřízenost koncepce bezbariérovosti MČ Praha 14 strategickým a rozvojovým dokumentům, postupům a realizačním subjektům Hlavního města Prahy v oblasti bezbariérovosti (viz kapitola 1.6.).

Z hlediska naprosté většiny dalších činností souvisejících s tvorbou, ale především implementací koncepce je však na základě samostatné působnosti odpovědná a kompetentní MČ Praha 14, resp. její samosprávné a správní orgány.

Rozhodovací kompetence v tomto případě náleží do působnosti Rady a Zastupitelstva MČ Praha 14, příp. jimi zřízených poradních orgánů (komise, výbory).

Výkonná kompetence pak dle charakteru opatření a aktivit koncepce náleží odborům Úřadu MČ Praha 14, především těm, které mají v gesci:

- Investice
- Dopravu
- Majetek
- Sociální oblast
- Rodinnou politiku
- Školství

- Projektové řízení
- Životní prostředí
- Územní rozvoj
- Vztahy s veřejností
- Informační technologie

Zajištění implementace Koncepce se věnuje kapitola 5 – Metodika řízení Koncepce bezbariérovosti 2025+ MČ Praha 14.

## 1.8. Související legislativa, normy a technické postupy

Výchozí legislativní podmínky v oblasti bezbariérovosti stanovují následující předpisy:

- Zákon č. 283/2021 Sb., Stavební zákon
- Vyhláška 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu (nahrazuje původní vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb)
- ČSN 734 001 - Přístupnost a bezbariérové užívání

Na úrovni hl. mn. Prahy je nezbytné zohlednit zejména koncepční materiály:

- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy)
- Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě v Praze (HMP, viz kap. 1.6.)
- Standardy kvality Pražské integrované dopravy (ROPID)

Pro vlastní šetření byla jako výchozí metodický materiál využita:

- Metodika kategorizace přístupnosti objektů (Pražská organizace vozíčkářů)
- Metodika mapování – Zastávka VHD (ČVUT, Pražská organizace vozíčkářů, Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, Spolek Trend vozíčkářů)

## 1.9. Metodika a postup tvorby Koncepce

Koncepce bezbariérovosti 2025+ MČ Praha 14 vzniká v rámci zakázky MČ. Tvorba koncepce je členěna do fází

- Komunikační
- Analytické
- Návrhové a implementační

V rámci **komunikační fáze** dochází zejména k:

- Informování veřejnosti a zejména CS koncepce
- Zapojení veřejnosti a zejména CS do tvorby koncepce

Informování spočívá především v představení postupů prací a reálných přínosů koncepce pro občany Prahy 14.

Zapojení veřejnosti a zejména CS projektu je provedeno prostřednictvím šetření a ankety, které byly provedeny:

- Anketou na webu MČ Praha 14
- Dotazníkovým šetřením
- Individuálními rozhovory

Vyhodnocení šetření je zahrnuto v analytické části dokumentu a zpráva je součástí Pasportu bezbariérovosti.

Realizace komunikační fáze probíhá na základě komunikačního plánu, který vznikl v prvním měsíci realizace zakázky.

V další fázi probíhala **analytická šetření**, přičemž od počátku došlo k členění problematiky do 4 klíčových oblastí:

- veřejná doprava
- budovy (přístupy do veřejných budov)
- trasy a komunikace (zejména pro pěší)
- informační a technologické bariéry

Analytické podklady byly zpracovány v období druhého až šestého měsíce realizace zakázky a tvoří nedílnou součást koncepce, resp. její přílohy – **Pasport bezbariérovosti**.

**Návrhová část** plánu následně vznikala v období od sedmého do devátého měsíce realizace zakázky. Návrhová část plánu zahrnuje dlouhodobý výhled realizace jednotlivých aktivit a opatření (úprav a realizací jednotlivých problematických míst a bodů dle vyhodnocení analytické části koncepce.

Tyto výstupy koncepce bezbariérovosti vznikaly ve spolupráci s orgány a pracovníky MČ Praha 14.

**Zásobník projektů** byl pak vyhotoven pracovníky příslušných odborů ÚMČ tak, aby byla zajištěna implementovatelnost naplánovaných aktivit zejména z hlediska dostupnosti finančních prostředků, vyhodnocení majetkových vztahů a náročnosti přípravy a realizace dané investiční akce. Zásobník projektů byl vyhotoven ve zbývajících třech měsících realizace projektu.

Ve stejném období byla vytvořena též **Metodika řízení Koncepce bezbariérovosti 2025+ MČ Praha 14**.

Ve schématu je uveden harmonogram přípravy koncepce bezbariérovosti:

etapa	výstup	termín
etapa I	komunikační plán	II/2024
etapa II	úvodní část analytická část/Pasport	VI/2024
etapa III	návrhová část zásobník projektů	X/2024
etapa IV	metodika řízení koncepce	X/2020

## 1.10. Struktura Koncepce

Koncepce bezbariérovosti je složena z částí:

- úvodní
- analytickou, včetně SWOT analýzy;
- návrhovou;
- implementační.

V **úvodní části** jsou popsány veškeré vztahy, zařazení a způsoby tvorby koncepce.

### 1.10.1. Analytická část

Během této fáze bude provedeno zejména:

- zhodnocení stávajícího stavu v oblasti dopravy:
  - a. analýza bariér v oblasti zastávek, stanic a přístupů k prostředkům veřejné dopravy;
- zhodnocení stávajícího stavu v oblasti objektů:
  - a. analýza bariér v oblasti přístupů a pohybu ve veřejně přístupných budovách (úřady a veřejné instituce, zdravotnictví, poskytovatelé sociálních služeb, kultura a volný čas, obchody a služby, školská zařízení;
  - b. analýza bariér v bytových domech ve správě MČ Prahy 14 a v bytových domech hl. m. Prahy určených pro osoby s omezenou schopností pohybu);
- zhodnocení stávající situace v oblasti tras a komunikací s ohledem na klimatické podmínky:
  - a. analýza potřeb osob se sníženou pohyblivostí, schopností orientace a bariér v oblasti veřejných komunikací a prostranství a možnosti jejich propojování;
- zhodnocení stávající situace v oblasti informačních a technologických bariér:
  - a. analýza přístupnosti informačních a úředních desek.

Součástí analytické části koncepce je tzv. Pasport bezbariérovosti, který bude nedílnou součástí Koncepce a je složen z rozsáhlé dokumentace jednotlivých analyzovaných prvků ve veřejném prostoru.

Mezi další aktivity v rámci analytické fáze patří:

- zpracování analýzy možností financování (prostředky strukturálních fondů EU, ČR, HMP apod.);
- zpracování analýzy legislativních požadavků týkající se problematiky bezbariérovosti – výčet relevantních legislativních požadavků.

Analytická část je doplněna zjišťováním potřeb osob s omezenou možností pohybu a/nebo orientace při pohybu po území MČ Praha 14 v rámci obstarávání běžných denních potřeb – docházka či dojíždka za službami, zaměstnáním, vzděláváním či volnočasovými aktivitami.

V samotné koncepci bezbariérovosti jsou uvedena pouze:

- stručná vyhodnocení za jednotlivé tematické oblasti
- přehled zdrojů pro realizaci opatření a aktivit koncepce
- SWOT analýza

### **1.10.2. Návrhová část**

Na základě výstupů, které vznikly v rámci analytické části, je zpracována návrhová a implementační část Koncepce.

Návrhová a implementační část Koncepce zahrnuje vize, strategické cíle a opatření, vedoucí k naplnění strategických cílů v oblastech:

- doprava;
- objekty;
- bezbariérové vozíčkářské trasy a komunikace;
- informační a technologické bariéry.

Dále je vytvořen Zásobníku projektů/Seznamu opatření na období 2025 - 2035, který obsahuje projekty/opatření, které lze na MČ Praha 14 realizovat v daném období.

Vybrané projekty/opatření budou průběžně zařazovány do příslušných tříletých Akčních plánů Strategie udržitelného rozvoje 2025+ (dále jen „SUR25+“). Projekty/opatření, jejichž realizace je naplánována na pozdější období, jsou zařazeny do tzv. Zásobníku projektů v rámci SUR25+. Každé navržené opatření má svou Kartu projektu, která je zpracována pro všechna opatření, která budou realizovatelná v letech 2025 - 2027.

Návrhová část zahrnuje na základě stanovené VIZE rozvoje rozpracované návrhy rozvojových směrů dle jednotlivých tematických oblastí. Každá tematická oblast má stanoven strategický cíl, k jehož naplnění slouží navržená opatření a aktivity. Opatření a aktivity strategie jsou popsány stručně a výstižně, přičemž zahrnují odkazy na příslušné části Podkladů pro tvorbu a implementaci koncepce bezbariérovosti, které detailně popisují situaci

Návrhová část je dlouhodobá, přičemž naplňování jednotlivých opatření a aktivit závisí na dostupnosti finančních i dalších zdrojů (např. personálních kapacit, zpracování projektové dokumentace, vyjasnění majetkový - ch vztahů). Tím se předpokládá, že bude docházet k postupnému naplňování opatření a aktivit dlouhodobé strategie, a to prostřednictvím postupné realizace opatření uvedených v Zásobníku projektů

Strategie (stejně jako Zásobník projektů) je zpracována co nejpřehledněji, nicméně všechna opatření (a aktivity vedoucí k jejich naplnění) jsou detailně popsány v příslušných částech Pasportu bezbariérovosti. V rámci implementace koncepce je tedy postupováno v návaznosti na konkrétní zjištění a doporučení uvedená v Pasportu.

V rámci strategie jsou zároveň definovány aktivity, jejichž realizace má pro zajištění cílů koncepce determinující charakter. Tato skutečnost neznámá, že další opatření a aktivity opatření se nemusejí realizovat, nýbrž že tyto aktivity s determinujícím charakterem není možné opomenout a že min. část její realizace musí být zajištěna v rámci implementace aktivit uvedených v Zásobníku projektů.

V rámci akčního plánu SUR budou zahrnovány aktuální, realizovatelné projekty, u nichž existuje předpoklad, že bude možné projekt zrealizovat ve sledovaném období, příp. dokončit některou z fází realizace daného projektu, u náročnějších akcí pak lze v rámci jednoho akčního plánu provést veškeré (či vybrané) přípravné práce.

Do realizace v rámci akčního plánu SUR budou zařazovány i projektové aktivity, jejichž realizaci nemůže MČ Praha 14 sama zajistit, ale bude jejich realizaci prosazovat v rámci svých kompetencí zejména prostřednictvím vyjednávání, poskytování podkladů a předkládání návrhů kompetentním vlastníkům či správcům předmětných pozemků či objektů.

Součástí akčního plánu SUR by tedy měly být zařazeny aktivity:

- s determinujícím charakterem
- ostatní

a dále

- investičního charakteru (rozsáhlejší projekty)
- jednotlivých nebo souhrnných úprav (oprav, opatření)
- jejichž realizaci MČ Praha 14 iniciuje, zprostředkovává, vyjednává s kompetentními subjekty

### **1.10.3. Implementační část**

V rámci implementační části jsou nastíněny konkrétní kroky k úspěšnému řízení Koncepce podle možností implementujícího subjektu (MČ Praha 14). Tyto kroky jsou popsány v části koncepce **Metodika řízení Koncepce bezbariérovosti MČ Praha 14**. Součástí této části dokumentu jsou i postupy pro průběžný monitoring naplňování Koncepce.

## 2. ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část koncepce bezbariérovosti nezahrnuje samotné analýzy. Ty jsou obsaženy v Pasportu bezbariérovosti, který tvoří nedílnou součást této Koncepce.

**Pasport bezbariérovosti** se skládá z těchto výzkumných šetření a výstupů:

- v rámci dopravy (část A):
  - o analýza bariér v oblasti zastávek, stanic a přístupů k prostředkům veřejné dopravy
- v rámci objektů (část B)
  - o analýza bariér v oblasti přístupů a pohybu ve veřejně přístupných budovách (veřejné a komerční služby, vzdělávání, volný čas) a bytových domech zvláštního určení
- v rámci tras a komunikace (část C)
  - o analýza bariér v oblasti veřejných komunikací a prostranství a možností jejich propojování
- v rámci informací a komunikací (část D)
  - o analýza test přístupnosti webu [www.praha14.cz](http://www.praha14.cz) a aplikace moje 14
  - o průřezově byl realizován Průzkum potřeb mezi obyvateli MČ Praha 14 se zaměřením na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
  - o Všechny uvedené analýzy tvoří Pasport bezbariérovosti, který je veřejně dostupné na [www.praha14.cz](http://www.praha14.cz) a tvoří nezbytné podklady pro formulování návrhové části koncepce a také pro její implementaci.

Analýza mapující možné zdroje pro realizaci koncepce bezbariérovosti byla vzhledem k nižšímu rozsahu naopak zařazena do obsahu této koncepce, a to v rámci kap. 2.3.

### 2.1. Přehled a stručné vyhodnocení výstupů analytických prací

#### 2.1.1. Oblast doprava

##### ANALÝZA BARIÉR V OBLASTI ZASTÁVEK AUTOBUSŮ A TRAMVAJÍ

zahrnuje:

- úvodní a metodologickou část
- seznam mapovaných zastávek
- tabulku aktivit – souhrn všech analyzovaných prvků, zjištěných nedostatků a návrhů úprav
- přílohy:
  - o formuláře s popisem všech zastávek v obou směrech
  - o fotodokumentaci všech zastávek v obou směrech

##### ANALÝZA BARIÉR V OBLASTI STANIC METRA A VLAKOVÝCH STANIC

zahrnuje:

- úvodní a metodologickou část

- seznam mapovaných stanic metra
- popis charakteristik a nedostatků stanic metra
- přílohy:
  - o formulář s popisem bariér jednotlivých stanic metra s fotodokumentací

#### **KLÍČOVÉ ZÁVĚRY ANALÝZ ZASTÁVEK MHD – AUTOBUSŮ, TRAMVAJÍ, METRA A VLAKOVÝCH STANIC:**

Předmětem mapování byly zastávky veřejné hromadné dopravy na území MČ Praha 14, tedy autobusové zastávky, tramvajové zastávky, stanice metra a vlakové stanice. Zastávky veřejné hromadné dopravy jsou definovány jako místa určená k zastavení spojů linek VHD za účelem nástupu, výstupu či přestupu cestujících. Definice a základní parametry zastávek z hlediska bezbariérového užívání staveb upravují zejména norma ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Data byla získána přímou terénní prací členů pracovního týmu. Sledované parametry korespondují s požadavky, které na zastávky kladou zmíněné normy a předpisy. V případě autobusových a tramvajových zastávek se jedná především o umístění nástupiště a přístup na nástupiště, jeho rozměry včetně typu a výšky nástupní hrany, povrch a sklon, umístění označnicku. Pro záznam dat bylo využito formuláře „Zastávka VHD“, který je součástí metodiky mapování, vzniklé v rámci pracovní skupiny pro jednotnou metodiku mapování a kategorizaci přístupnosti prostředí. Tabulka s nedostatky a návrhy úprav je součástí Pasportu bezbariérovosti. Při mapování stanic metra a vlakových stanic byly sledovány zejména obecné parametry související s přístupem na nástupiště stanice, tedy způsob přístupu a parametry (např. výtah). Součástí mapování byla i upravená WC, kromě případů, kdy je WC uzavřeno z havarijních důvodů a čeká na rekonstrukci. Data byla vyhodnocena podle Metodiky kategorizace přístupnosti objektů. Seznam nedostatků a návrhů úprav je součástí Pasportu bezbariérovosti.

Součástí dat jsou fotografie jednotlivých zastávek.

Celkem bylo zmapováno 17 autobusových zastávek, 4 tramvajové zastávky, 3 stanice metra a 2 vlakové stanice. Následuje seznam zastávek:

##### **2.1.1.1. Autobusové zastávky:**

Bryksova, Černý Most, Hejtmanská, Hloubětín, Hostavice, Jahodnice, Kapitána Stránského, Kyje, Lehovec, Lomnická, Obchodní centrum Černý Most, Poliklinika Černý Most, Rajská zahrada, Sídliště Hloubětín, Spolská, Vajgarská, Za Horou

Nejčastějším nedostatkem zastávek byly chybějící, nebo nesprávně provedené hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace. Dále pak nedostatečná výška nástupní hrany, díky které vznikne příliš velký sklon vyklápěcí plošiny z vozidla. Část zastávek je také ve špatném stavebně technickém stavu.

##### **2.1.1.2. Tramvajové zastávky:**

Starý Hloubětín, Hloubětín, Sídliště Hloubětín, Lehovec



Nejčastějším nedostatkem tramvajových zastávek jsou opět chybějící hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace. Zejména smyčka Lehovec je pak ve špatném technickém stavu (včetně přístupu na zastávku a autobusové zastávky).

#### **2.1.1.3. Stanice metra:**

Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most

Přístup do stanice metra Hloubětín je komplikovaný zejména z jižní strany ulice Poděbradská vzhledem ke strmé rampě do podpovrchové pasáže. V případě stanice Rajská zahrada je komplikovaný přestup na vlakovou dopravu zbytečnou obchodní trasou. Bezbariérové toalety ve všech třech stanicích jsou ve špatném technickém stavu a očekává se jejich rekonstrukce.

#### **2.1.1.4. Vlakové stanice:**

Rajská zahrada, Kyje

Nová stanice Rajská zahrada má vhodné řešení přístupu na nástupiště systémem výtahů, nedostatečné je však bezbariérové propojení s přílehlou stanicí metra Rajská zahrada. Vlaková zastávka Kyje je přístupná dlouhými komunikacemi ve sklonu, přestup mezi nástupišti je řešen nefunkční šikmou schodišťovou plošinou.

### **2.1.2. Oblast objekty**

#### **ANALÝZA BARIÉR V OBLASTI PŘÍSTUPŮ A POHYBU VE VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH BUDOVÁCH (VEŘEJNÉ A KOMERČNÍ SLUŽBY, VZDĚLÁVÁNÍ, VOLNÝ ČAS)**

zahrnuje:

- úvodní a metodologickou část
- seznam mapovaných objektů
- popis charakteristik (charakteristik, nedostatků) sledovaných objektů
- přílohy:
  - o formulář charakteristik přístupnosti každého sledovaného objektu
  - o fotodokumentaci ke každému sledovanému objektu
- tabulku aktivit – souhrn zjištěných nedostatků a návrhů úpravu každého objektu

#### **KLÍČOVÉ ZÁVĚRY ANALÝZY:**

Předmětem mapování jsou vybrané objekty a body zájmu na území MČ Praha 14. Výběr objektů rovnoměrně pokrývá dostupnost základních služeb v území pro občany s důrazem na specifické potřeby cílové skupiny.

Předmětem mapování byly vybrané objekty na území MČ Praha 14. Výběr objektů vychází ze zadání MČ a rovnoměrně pokrývá dostupnost základních služeb na území pro občany s důrazem na specifické potřeby cílové skupiny. Součástí analýzy byly společné prostory 7 bytových domů, ve kterých se nachází byty zvláštního určení. Samotné byty předmětem mapování nebyly.

Data byla získána přímou terénní prací členů pracovního týmu. Sběr a vyhodnocení dat bylo provedeno dle Metodiky kategorizace přístupnosti objektů, která vznikla za podpory Ministerstva pro místní rozvoj za účelem přehledné a jednotné prezentace informací o přístupnosti uživatelům a zástupcům cílové skupiny napříč republikou. Kromě uživatelské kategorizace (informační charakter) na objekty přístupné, částečně přístupné a obtížně přístupné a nepřístupné jsou výstupy doplněny o vyplněné formuláře s technickými údaji, které popisují jednotlivé klíčové prvky v každé budově (bezbariérová toaleta, rampa, výtah, šikmá schodišťová plošina,...). Data sledují požadavky, které na stavby klade zejména vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tyto formuláře mohou sloužit jako podklad pro další investiční záměry a správu objektu.

Přestože v tuto chvíli (1-6/2024) probíhá rekonstrukce veřejného stavebního práva, včetně přípravy nových normových a legislativních požadavků týkajících se bezbariérového užívání staveb, platí do přijetí nových předpisů (očekává se 7/2024) původní legislativní úprava. Návrhy úprav a analýzy proto respektují tuto právní úpravu.

Následující výčet ukazuje pouze přehledné hodnocení analyzovaných objektů. Podrobná data o stávajícím stavu a návrhy úprav jsou součástí dokumentu „Pasport bezbariérovosti“.

Celkem bylo zmapováno 50 budov. Z nich bylo vyhodnoceno 13 jako přístupné objekty, 26 jako částečně přístupné objekty a 11 jako obtížně přístupné nebo nepřístupné objekty.

#### **Přehledový seznam mapovaných objektů včetně stručné informace o přístupnosti:**

- 1. Městská knihovna v Praze - Hloubětín v H55 - **částečně přístupný**
- 2. Městská knihovna v Praze - Rajská zahrada - **přístupný**
- 3. ÚMČ Praha 14 budova Bratří Venclíků 1070 - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 4. ÚMČ Praha 14 budova Bratří Venclíků 1072 - **částečně přístupný**
- 5. ÚMČ Praha 14 budova Bratří Venclíků 1073 - **částečně přístupný**
- 6. Galerie 14 - **částečně přístupný**
- 7. Poliklinika Parník - **částečně přístupný**
- 8. Poliklinika Vajgarská - **částečně přístupný**
- 9. Rehabilitační centrum Rehafit - **přístupný**
- 10. Pošta Praha 98 - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 11. Budova správy majetku Praha 14 - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 12. KC Kardašovská - **částečně přístupný**
- 13. KC Motýlek - **částečně přístupný**
- 14. Plechárna - **částečně přístupný**
- 15. Kulturní dům Kyje - **přístupný**
- 16. Komunitní centrum H55 - **částečně přístupný**
- 17. Jahoda - **částečně přístupný**
- 18. Mateřské centrum Klubíčko - **částečně přístupný**
- 19. DDM Generála Janouška - **částečně přístupný**
- 20. ZŠ Hloubětín - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 21. ZŠ Generála Janouška - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 22. ZŠ Vybíralova - **přístupný**
- 23. ZŠ Bratří Venclíků – **nepřístupný nebo obtížně přístupný**

- 24. ZŠ Chvaletická - **částečně přístupný/ nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 25. ZŠ Šimanovská - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 26. ZUŠ Ratibořická budova Baštýřská - **částečně přístupný**
- 27. MŠ Štolmířská - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 28. MŠ Štolmířská budova Šestajovická - **částečně přístupný**
- 29. MŠ Zelenečská - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 30. MŠ Zelenečská budova Sadská - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 31. MŠ Korálek Bobkova - **částečně přístupný**
- 32. MŠ Sluníčko Generála Janouška - **částečně přístupný**
- 33. MŠ Obláček Šebelova - **částečně přístupný**
- 34. MŠ Vybíralova - **částečně přístupný**
- 35. MŠ Chvaletická - **částečně přístupný**
- 36. MŠ Paculova - **částečně přístupný**
- 37. MŠ Jahodnice - **částečně přístupný**
- 38. MŠ Osická - **nepřístupný nebo obtížně přístupný**
- 39. MŠ Hostavice - **částečně přístupný**
- 40. Kafe na dřevo - **částečně přístupný**
- 41. Kavárna Maňána - **přístupný**
- 42. Bytový dům náměstí Plukovníka Vlčka - **přístupný**
- 43. Bytový dům Bobkova - **přístupný**
- 44. Bytový dům Bryksova - **přístupný**
- 45. Bytový dům Hladřova - **přístupný**
- 46. Bytový dům Kpt. Stránského 995 - **přístupný**
- 47. Bytový dům Kpt. Stránského 996 - **přístupný**
- 48. Bytový dům Ocelkova - **přístupný**
- 49. Pestrá - kancelář sociální služby - **přístupný**
- 50. Pestrá - nácvikové centrum - **částečně přístupný**

### 2.1.3. Oblast trasy a komunikace

#### ANALÝZA BARIÉR V OBLASTI VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍ A PROSTRANSTVÍ A MOŽNOSTÍ JEJICH PROPOJOVÁNÍ

zahrnuje:

- úvodní a metodologickou část
- vymezení páteřních komunikací a klíčových objektů pro napojení na páteřní komunikace

#### KLÍČOVÉ ZÁVĚRY ANALÝZY:

Městskou část Praha 14 tvoří poměrně fragmentovaná a rozvolněná zástavba, skládající se z několika relativně izolovaných lokalit, které převážně odpovídají hranicím jednotlivých katastrů (Černý Most, Hloubětín, Hostavice a Kyje). Tyto lokality tvoří vlastní dílčí centra a vlastní hierarchii komunikací pro pěší.

Vzhledem k době vzniku zastavěného území, zde prakticky neexistuje systém vodicích linií pro nevidomé a slabozraké. V případě rekonstrukcí komunikací bylo v minulosti většinou splněno pouze doplnění přechodů pro chodce základním systémem hmatových úprav (signální a varovný pás), které však mezi sebou nejsou propojeny systémem přirozených a umělých vodicích linií. Tato situace se bohužel vyskytuje i v případě relativně nových rekonstrukcí ulic (například přístup od stanice metra Černý Most k OC Černý Most). Aby tedy bylo možné níže vybrané trasy označit jako „bezbariérové“ dle legislativy (přestože tyto trasy mají potenciál vyhovět osobám s pohybovým omezením), bude nutné téměř všude doplnit hmatové úpravy a vodicí linie pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Většina tras a komunikací v tomto území slouží pro obyvatele městské části. Nejčastějším cílem bývají stanice MHD, zejména metra a vyřizování základních potřeb a služeb v okolí (nákupy, zdravotnictví).

#### 2.1.3.1. Trasy dle účelu

Materiál pracuje se třemi druhy tras.

##### A / Zeleně vyznačené trasy

určují základní páteřní síť navržených bezbariérových tras, které splňují následující podmínky:

- Na základě konzultací s cílovými skupinami se jedná o často užívané komunikace, které (přestože nejsou vždy hlavní pěší tahy pro většinu chodců) zajišťují klíčová propojení k základním službám, zastávkám MHD a mezi jednotlivými lokalitami, pokud je to např. pro osoby s elektrickým vozíkem jednodušší jít pěšky než cestovat dvě zastávky autobusem.
- Propojují mezi sebou většinu mapovaných objektů a stanic MHD.
- Mají potenciál k naplnění bezbariérového užívání pro osoby s omezenou schopností pohybu i orientace. Přestože většina tras vyžaduje stavební úpravy a opravy, nevyskytují se na trasách komplikace, které by bránily budoucímu zpřístupnění trasy.

## B / Modře vyznačené trasy

naznačují budoucí možnosti propojení, prodloužení nebo rozšíření tras tak, aby dotvořily logický celek, doplnily návaznosti do dalších lokalit nebo zpřístupnily další objekty. Jedná se většinou o trasy s menší prioritní poptávkou, nebo takové, které vyžadují větší stavební zásahy a investice, nebo na kterých se vyskytují v tuto chvíli obtížně řešitelné bariéry.

## C / Červeně vyznačená trasa

je v pasportu zatím pouze jedna a jedná se o účelovou trasu, kterou využívají klienti Dětského centra Paprsek v ulici Šestajovická. Klienti centra a jejich rodiče tuto trasu využívají pro přístup od metra Hloubětín. Tato trasa je specifická v tom, že se jedná o trasu, která nemá ambice být legislativně „bezbariérovou“, jelikož jí využívají rodiče dětí s těžkým pohybovým nebo kombinovaným postižením. Není proto prioritou, aby sloužila samostatnému pohybu osobám s omezenou schopností orientace. Zároveň část trasy vede po silnici s velmi malou možností úpravy, která by zajistila její vedení na chodníku. Na trase je však důležité zajišťovat celoroční údržbu a vyvíjet aktivity směřující k její lepší „sjízdnosti“.

### 2.1.3.2. Trasy dle lokality a priorit

#### Černý Most – vysoká priorita

Trasa územím respektuje převážně poptávku osob s pohybovým omezením, kteří jsou obyvateli bytových domů s byty zvláštního určení v ulicích Bryksova, Kapitána Stránského, Bobkova, Ocelkova a Hladova. Kromě těchto bytových domů zajišťuje především propojení stanic metra Černý Most a Rajská zahrada, přístup k poliklinice Parník, budově Úřadu městské části Praha 14, OC Černý Most a dalším budovám občanského vybavení, které byly předmětem mapování (Knihovna, Pošta, DDM, základní a mateřské školy v lokalitě). Zároveň slouží zaměstnancům a klientům neziskových organizací Pestrá a Česká asociace paraplegiků.

Vytýčení trasy respektuje současný pohyb obyvatel s pohybovým omezením, kteří se na vzniku trasy podíleli v rámci realizovaného průzkumu potřeb.

Trasa rovnoměrně prochází územím a u stanice metra Rajská zahrada se napojuje na trasu směřující do katastru Hloubětín, Kyje a do lokality Na Hutích.

#### Hutě – nízká priorita

Lokalitu Hutě tvoří především starší rezidenční zástavba rodinných domů doplněná o rozvíjející se oblast s novostavbami bytových domů na severním okraji území. V lokalitě se s výjimkou středního odborného učiliště nenachází žádná občanská vybavenost. Zvolená trasa tedy slouží především rezidentům k přístupu k nové železniční stanici obytnou zónou v ulici U Járku a také k lávce v ulici Za Černým mostem. Potřeba doplnění pěší vazby je naznačena prodloužením ulice Budovatelská směrem k novým bytovým domům, kam v tuto chvíli vede pouze silnice nebo dlážděná pěšina do východní části areálu novostaveb.

#### Hloubětín – vysoká priorita

Trasa v lokalitě Hloubětín je rozdělena na severní a jižní část, které dělí ulice Poděbradská. Trasa sídlištěm Hloubětín na sever od Poděbradské obsluhuje ve svém vnitřním okruhu základní školu a mateřské školy, včetně sportoviště. Trasa však není stavebně dokončená a je zde navrženo její doplnění. Vnější prstenec pak zajišťuje obsluhu obchodních domů Lidl, Kaufland a Penny Market.

Jižní část trasy obsluhuje občanskou vybavenost v ulici Hloubětínská (ZŠ, MŠ, H55, bazén,...) a jižní stranou ulice Poděbradská zajišťuje vazbu na lokalitu Černý Most a Kyje.

Jižní a severní část trasy je propojena povrchovými přechody pro chodce, podzemní pasáž stanice metra Hloubětín je přístupná na jihu pouze strmou rampou.

Naznačena je také možnost prodloužení trasy směrem k ulici Kbelská.

Součástí tras je i účelová trasa k DC Paprsek.

#### Kyje – střední priorita

Navržená trasa v lokalitě Kyje začíná ulicí Broumarská v blízkosti ÚMČ Praha 14 a vede ke Starým Kyjím okolo polikliniky Vajgarská. Ve Starých kyjích napojuje základní školu, kulturní dům a železniční stanici. Dále ulicí Broumarská a Rožmberská vede do zástavby rodinných domů až k zastávkám autobusu v ulici Českobrodská. Naznačena je možnost prodloužení pěší vazby ulicí Českobrodská až do Hostavic.

#### Hostavice – střední priorita

Hostavice jsou nejvíce izolovanou lokalitou Prahy 14 vzhledem k pomyslnému centru městské části (metro Rajská zahrada). Navržená trasa primárně propojuje lokalitu Hostavice a Jahodnice ulicí Pilská. V Hostavicích je pak navrženo možné prodloužení směrem do rezidenční zástavby ulicí Novozámecká k vlakové stanici Praha – Dolní Počernice. V Jahodnici vede trasa ulicí U Hostavického potoka k MŠ Hostavice a drobné občanské vybavenosti (včetně prodejny zdravotnických potřeb). Druhá část trasy vede ulicí Českobrodská k ZUŠ v ulici Baštýřská a dále k MŠ Jahodnice. Naznačeno je možnost prodloužení trasy tak aby se obě ramena trasy propojila i na druhém konci (zejména ulice Travná) a vytvořila pěší okruh, který by obsloužil i případný další růst zástavby na jižní straně Jahodnice. Dále je naznačena možnost prodloužení pěšího propojení ulicí Českobrodská směrem ke Kyjím.

### 2.1.4. Oblast informační a technologické bariéry, měkké bariéry

#### ANALÝZA TEST PŘÍSTUPNOSTI WEBU [WWW.PRAHA14.CZ](http://WWW.PRAHA14.CZ)

zahrnuje popis charakteristik a nedostatků při přístupu do jednotlivých sekcí webu MČ Praha 14 včetně komunikačních nástrojů umístěných na tomto webu a v rámci aplikace moje 14.

### 2.1.5. Potřeby osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace

#### PRŮZKUM POTŘEB MEZI OBYVATELI MČ PRAHA 14 SE ZAMĚŘENÍM NA OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

zahrnuje:

- postup šetření
- popis vzorku respondentů
- shrnutí šetření
- souhrn všech podnětů
  - o využívání veřejné dopravy a parkování

- přístupy do veřejných budov
- využívání místních tras a komunikací
- zajišťování informací a komunikaci s okolím
- další poznámky a podněty

Kompletní vyhodnocení průzkumu potřeb je součástí Pasportu bezbariérovosti

## **KLÍČOVÉ ZÁVĚRY ANALÝZY:**

Níže jsou uvedeny témata a podněty, které byly v jednotlivých odpovědích obsaženy nejčastěji nebo jsou hodnoceny jako nejzávažnější/nejpalčivější.

### **2.1.5.1. Využívání MHD**

Jednoznačně nejčastěji se opakujícím tématem napříč cílovými skupinami bylo nedostatečné řešení bezbariérového přístupu stanice metra Rajská zahrada a chybějící vazba na novou železniční stanici. Složitá a časově náročná obchodní cesta vede většinu respondentů k návrhu na výstavbu výtahu, propojujícího všechna tři patra stanice metra a jejich výstupy.

Zejména osobami s omezenou schopností orientace je kritizováno řešení předprostoru metra Černý Most a autobusového terminálu. Chybí hmatové úpravy, převážně vodící linie od metra a signální pásy na nástupiště terminálu. Absence vodících linií (případně jejich špatná „najtelnost“ kvůli špatné zimní údržbě nebo neošetřené zeleni) je zmiňována obecně na celém území P14.

Negativně je hodnocena přístupnost zastávek Lehovce a celého okolí. Poukazuje se také na nedostatečnou obslužnost MHD nákupního centra OC Černý Most. Respondentům také chybí lepší MHD obslužnost obchodních domů Makro a Hornbach.

### **2.1.5.2. Pěší pohyb po městské části**

Na tomto místě se částečně opakují podněty z předchozí kapitoly týkající se obecně nedostatečné zimní údržby, okolí zastávky Lehovce a propojení stanice metra Rajská zahrada a železniční stanice.

Obecně je poukazováno na chybějící hmatové úpravy na chodnících, které zatím nebyly rekonstruovány a chybějící lemování hmatné dlažby na chodnících, kde již rekonstrukce proběhla.

Častým místem kritiky je okolí Albert (Hasso) a špatný přístup k železniční stanici Kyje.

Vzhledem k centralizaci bytů zvláštního určení v okolí ulice Bryksova je také častým podnětem úprava tras směrem k metru Černý Most a k OC Černý Most.

### **2.1.5.3. Přístup do budov**

V této oblasti je nejčastěji poukazováno na nedostatečný manipulační prostor v budovách úřadu, zejména ve výtazích a jednotlivých patrech (na chodbách). Dále je kritizován přístup na pobočku České pošty na Rajské zahradě (úzké dveře), výtah v poliklinice Vajgarská a úzké dvoukřídlé dveře na chodbách polikliniky Parník.

Zmíněna byla také špatná přístupnost bazénu Hloubětín a nedostatek veřejných toalet na městské části.

### **2.1.5.4. Elektronická komunikace s MČ Praha 14**

V této kapitole nebyly zásadnější připomínky.

#### **2.1.5.5. Další poznámky, podněty, aj.**

Na konci dotazníku byla také možnost vyjádřit se k tématům, které dotazník nspecifikoval. Jako zásadní považujeme kritiku přesunutí Úřadu práce na Prosek.



## **2.2. Přehled nástrojů pro realizaci koncepce**

### **2.2.1. Vlastnictví a správa předmětných ploch či objektů**

MČ Praha 14 působí v prostředí hlavního města Prahy, s čímž souvisí i kompetenční vymezení, které je ukotveno nejen v zákoně č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ale i v dalších předpisech. Z hlediska bezbariérovosti je zcela klíčové vlastnictví objektů nebo pozemků, na nichž či v jejichž rámci se bariéry pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a/nebo orientace vyskytují a MČ Praha 14 zároveň deklaruje úsilí tyto bariéry odstranit.

V realitě mohou nastat zejména tyto situace:

#### **1) Objekt či pozemek je svěřen do správy MČ Praha 14**

V takovém případě je možné, aby MČ Praha 14 vyvíjela samostatnou aktivitu, tj. na základě vlastního rozhodnutí mohla investovat vlastní resp. získané (dotační) finanční prostředky v samostatné působnosti.

#### **2) Objekt či pozemek je svěřen do správy MČ Praha 14 podřízené (zřízené) organizace**

Jedná se o obdobný případ s tím, že realizátorem samotné akce nemusí být nezbytně samotná MČ Praha 14, ale i daná organizace, což může být výhodné zvláště v případech, kdy je právě tato organizace oprávněným příjemcem případné dotace.

#### **3) Objekt či pozemek je ve vlastnictví hl. m. Prahy či jemu podřízené (jím zřízené) organizace**

V takovém případě může být MČ Praha 14 pouze obtížně investorem, případné smluvní ošetření se jeví jako velmi obtížné a riskantní. V některých případech by mohlo být řešením svěřením předmětného pozemku či objektu (jeho části) do správy MČ Praha 14, případně jí zřízených organizací.

Reálnějším způsobem zajištění potřebných úprav (investičních akcí) v dlouhodobém horizontu je však podpora realizace potřebných úprav v rámci činnosti daného vlastníka/správce pozemku či objektu (zejména Dopravní podnik Praha, resp. Technická správa komunikací) prostřednictvím vyjednávání, poskytování potřebných podkladů a předkládáním návrhů prostřednictvím představitelů samosprávných orgánů i Úřadu městské části Praha 14 kompetentním orgánům, činitelům a subjektům na straně hl. m. Prahy či jemu podřízených/zřízených organizací.

Pokud bude objekt ve správě či vlastnictví jiného veřejnoprávního subjektu (např. organizační složka státu), je možné použít výše uvedené charakteristiky.

#### **4) Objekt či pozemek je ve vlastnictví či správě soukromoprávního subjektu**

V tomto případě také nemá Praha 14 přímý nástroj k zajištění řešení na předmětném pozemku resp. v předmětném objektu. MČ Praha 14 musí v takovém případě vstoupit do jednání se soukromým vlastníkem či správcem pozemku či objektu. V rámci jednání je pak nutné hledat shodu na oboustranně přijatelném řešení.

Je zjevné, že všechny způsoby realizace vztažené k cizím vlastníkům či správcům pozemků či objektů (veřejným i soukromým) skýtají značná rizika, jelikož výsledek jednání, předkládání návrhů a poskytování podkladů není závislý na vůli, aktivitě a součinnosti pouze na straně MČ Praha 14, ale také na druhé straně. Lze proto doporučit řádně a transparentně dokumentovat úsilí představitelů MČ a pracovníků ÚMČ Praha 14 o dosažení vhodného a potřebného řešení.

Zároveň je zjevné, že toto úsilí (tj. v případě cizích vlastníků a správců) by mělo být primárně směřováno zejména k:

- realizaci zcela zásadních bezbariérových projektových aktivit, jejichž nerealizace nemá v terénu alternativu (např. objízdnu trasu, možnost dosažení stejné služby jinde)
- zaměření úsilí na ty aktivity, u nichž existuje předpoklad dosažení shody v bližším či střednědobém horizontu

### 2.2.2. Finanční zdroje pro realizaci vlastních bezbariérových úprav

Níže je uveden přehled hlavních finančních zdrojů, které lze využít pro financování aktivit v oblasti odstraňování bariér

zdroj	popis
<b>Rozpočet MČ Praha 14</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- je možné financovat zejména drobné úpravy, rekonstrukce, údržbu, opravy</li> <li>- v případě významných akcí lze v rozpočtu MČ nalézat potřebné finanční prostředky min. ve střednědobém horizontu v případě investičních akcí, které lze jen obtížně či vůbec hradit z externích dotačních zdrojů</li> <li>- v případě získání externích dotací, především prostřednictvím Operačních programů Evropské Unie, Národního plánu obnovy případně dalších zdrojů, pak je nezbytné zajistit kofinancování projektů z rozpočtu MČ</li> </ul>
<b>Program podpory v oblasti přístupnosti a odstraňování bariér na území hl. m. Prahy</b> (Rozpočet hl. m. Prahy)	<p>Dvouletý grant na podporu odstraňování bariér určený pro fyzické i právnické osoby včetně městských částí hl. m. Prahy a příspěvkových organizací byl naposledy vypsán pro rok 2022.</p> <p>V tuto chvíli se připravuje nové vyhlášení dotačního schématu, který by měl dle vyjádření ředitele odboru sociálních věcí PhDr. Pavla Uhlíka, MPA v nejbližší době projít schválením Rady HMP.</p>
<b>Program podpora bydlení 2022+</b> (národní dotace MMR/SFPI)	<p>Program MMR/SFPI podporuje mimo jiné výstavbu bydlení pro osoby s omezenou pohyblivostí na úrovni vstupů a společných prostor v bytových domech i na úrovni výstavby bytů. Podpora je v podobě několika podprogramů, níže uvedené se týkají odstraňování bariér v rámci bydlení. U obou podprogramů se očekává vyhlášení aktuální výzvy ve 4Q/2024.</p> <p><b>A / Podprogram Podporované byty</b> Dva dotační tituly podprogramu se zaměřují na výstavbu nájemních bytů pro seniory a zdravotně postižené, které stávající bydlení omezuje</p>

	<p>nebo jim nevyhovuje kvůli jejich zdravotnímu stavu. Díky finanční podpoře tak budou moci zůstat nadále soběstační a nezávislí.</p> <p>Oprávnění žadatelé: obec, kraj, dobrovolný svazek obcí, městská část Prahy, příspěvkové organizace zřízené územním samosprávným celkem, veřejně obchodní společnost, společnost s ručením omezeným, společnost komanditní, akciová společnost, evropská společnost, družstvo, spolek, obecně prospěšná společnost, církev.</p> <p>Míra a výše podpory: součin počtu podporovaných bytů a max. částky 1 mil. Kč na jeden byt.</p> <p>Dotační tituly:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pečovatelský byt</li> <li>- Komunitní dům seniorů</li> </ul> <p>Podporované oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Výstavba novostavby bytového domu</li> <li>- Stavební úpravy</li> <li>- Nástavby a přístavby</li> </ul> <p><b>B / Podprogram Bytové domy bez bariér</b></p> <p>Byty ve starší bytové zástavbě často už nevyhovují potřebám osob s omezenou mobilitou. Tento podprogram umožňuje bezbariérovou úpravu vstupů do bytových domů a výstavbu výtahu v bytových domech. Díky těmto úpravám mohou lidé bytové domy nadále obývat i v případě zhoršení zdraví.</p> <p>Oprávnění žadatelé: vlastníci či spoluvlastníci bytového domu, společenství vlastníků.</p> <p>Míra a výše podpory: dotace 50 % z celkových uznatelných nákladů v max. výši 200 tis. Kč u zajištění bezbariérových přístupů a 800 tis. Kč pro výstavbu výtahu.</p> <p>Podporované oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezbariérová úprava vstupů</li> <li>- Výstavba výtahů</li> </ul> <p><a href="https://mmr.gov.cz/getmedia/d13f423c-a322-4f28-bbcc-14c4626cc821/Brozura_Narodni-dotace-MMR_akt-duben.pdf.aspx?ext=.pdf">https://mmr.gov.cz/getmedia/d13f423c-a322-4f28-bbcc-14c4626cc821/Brozura_Narodni-dotace-MMR_akt-duben.pdf.aspx?ext=.pdf</a></p>
<p><b>Národní rozvojový program mobility pro všechny - NRPM</b> (státní rozpočet ČR)</p>	<p>Cílem NRPM je podpořit realizaci komplexních bezbariérových úprav ve městech a obcích. Základními dvěma oblastmi, na které je v rámci programu přispíváno, je odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí a odstraňování bariér na trasách komunikací pro chodce.</p> <p>Financování programu mobility je zajištěno Vládním plánem financování NRPM na období 2016–2025. Pokračování NRPM na</p>

	<p>období 2026+ se právě připravuje, očekávají se obdobné podmínky jako v období 2016-2025. Projektový záměr je schvalován na úrovni hodnotitelské komise Úřadu vlády, financování je pak zajišťováno jednotlivými resorty dle typu objektu a SFDI pro trasy (komunikace pro chodce). Finanční spoluúčast žadatele má každý resort nastavenou jinak (většinou je spoluúčast 30 – 50 %).</p> <p>Součástí žádosti musí být vždy min. jedna trasa (již bezbariérová – prokazuje se, nebo bariérová na kterou se žádají prostředky na odstranění bariér) a min. jeden objekt (již bezbariérový – prokazuje se, nebo bariérový, na který se žádají prostředky na odstranění bariér). Výjimku tvoří školská zařízení, kde namísto trasy postačí přístup k vyhrazenému parkovacímu stání.</p> <p>Výzva je vyhlášována 2x ročně a doba realizace záměru je max. 3 roku. Před podáním žádosti se doporučuje konzultace záměru na půdě Úřadu vlády.</p> <p><a href="https://vlada.gov.cz/cz/ppov/vzpo/program-mobility/program-mobility-79350/">https://vlada.gov.cz/cz/ppov/vzpo/program-mobility/program-mobility-79350/</a></p>
<p><b>IROP 2021 - 2027</b> (Strukturální fondy EU)</p>	<p>V rámci IROP jsou pro více rozvinuté regiony (tj. hl. m. Praha) otevřeny pouze 4 výzvy, přičemž:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci zelené infrastruktury lze realizovat bezbariérové úpravy spíše jako sekundární efekt</li> <li>- nízkoemisní vozidla, resp. eGovernment mohou podpořit cíle koncepce, jako nástroj implementace mohou být využity obtížně</li> <li>- k realizaci bezbariérových úprav by mohla sloužit výzva „střední školy“ (investiční dotace), které však spadají do kompetencí HMP</li> </ul>
<p><b>Národní plán obnovy</b></p>	<p>Pro některé objekty by mohla být využita výzva v rámci komponenty 3.3 – Zvyšování kapacit nepobytových komunitních sociálních služeb</p> <p>Výzva v rámci komponenty 2.1. určená také na budování bezbariérových tras byla uzavřena (konec roku 2023).</p>

## 2.3. SWOT analýza

silné stránky	slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Výjimečně památková ochrana (předmětem ochrany jsou pouze kostely v Kyjích a Hloubětíně)</li> <li>- Asfaltové povrchy na většině cest (z hlediska potřeb bezbariérovosti)</li> <li>- Dobré dopravní napojení na centrum (metro, tramvaj, busy)</li> <li>- Trasy jsou často v rovině (jádrové oblasti MČ nejsou topograficky příliš členité)</li> <li>- MŠ na Jahodnici a ZŠ Vybíralova je bezbariérová</li> <li>- Relativně malé vzdálenosti mezi prvky občanské vybavenosti v rámci jednotlivých čtvrtí (lokálních center)</li> <li>- Tradice v zapojování veřejnosti do rozvoje MČ (KPSS, MA 21)</li> <li>- Zkušenosti ÚMČ s fundraisingem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MČ má rozsáhlý městský (veřejný) prostor, který je obtížně udržovat/spravovat</li> <li>- Izolovanost jednotlivých čtvrtí a obtížná dostupnost mezi těmito celky</li> <li>- Chybí silné centrum, které by koncentrovalo služby</li> <li>- Přesun KoP ÚP na Prosek, veřejné služby mimo území MČ Praha 14</li> <li>- Objekty a trasy s bariérami ve správě jiných vlastníků (HMP, DPP, TSK)</li> <li>- Byty zvláštního určení ve správě HMP</li> <li>- Příliš vysoká koncentrace osob se ZP na jednom místě (byty zvláštního určení) klade velké nároky na infrastrukturu</li> <li>- V území lze jen velmi obtížně vytvořit systém vodicích linií a dalších prvků – fyzické prostředí vzniklo před přijetím bezbariérové legislativy</li> <li>- Dostupnost metrem omezena na jádrové oblasti (Rajská zahrada, Černý Most a Hloubětín)</li> <li>- Slabá občanská vybavenost lokalit s novou výstavbou</li> <li>- Skoro všechny ZŠ a MŠ bariérové (včetně ZŠ Chvaletická, včetně scházejících úprav pro rodiče se ZP)</li> <li>- Izolované Hutě (není zde ani MŠ)</li> <li>- Nepřístupnost pošty na Rajské zahradě (úzké dveře a mříž)</li> <li>- Páteřní nadregionální komunikace rozděluje území MČ a vytvářejí bariéry</li> <li>- Obtížná pěší dostupnost obchodních center severně od Chlumecké</li> </ul>
příležitosti	hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bydlí a žije zde hodně vozíčkářů, osob se ZP (případná opatření mají vysoký dopad na CS)</li> <li>- Plánované velké dopravní investice (rozvoj železnice, nová výstavba)</li> <li>- Dost organizací pomáhajících CS projektu</li> <li>- Připravuje se nový program odstraňování bariér HMP</li> <li>- Nastavení dlouhodobé spolupráce s místními aktéry (vlastníky, firmami) včetně zvážení možnosti realizace formou PPP, případně podpora ve formě CSR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezpečnost (požární ochrana) v domech s byty se zvláštním určením</li> <li>- Ubývá dotačních titulů pro realizaci projektů na odstraňování bariér</li> <li>- Zvyšuje se kofinancování realizace projektů z ESF</li> <li>- Vysoká zátěž příměstským transitem</li> <li>- Negativní přístup aktérů (firmy a instituce) a preference pouze vlastních zájmů</li> <li>- Stárnoucí populace původních okrajových částí (zvyšující se potřeba veřejných služeb při zhoršující se dostupnosti)</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vytvoření platformy spolupráce s dalšími veřejnými institucemi (HMP, TSK, DPP, školy)</li> <li>- Velké zatím nezastavěné rozvojové prostory (možno v rámci územního rozvoje, územního či stavebního řízení dbát na zajištění adekvátní občanské vybavenosti)</li> <li>- Zlepšování občanského soužití a sousedských vztahů zejména v jádrových částech (Č.Most, Hloubětín)</li> <li>- Postupný vznik základní a propojené sítě komunikací společně s dostupností klíčových objektů povede nejen k většímu zapojení znevýhodněných osob do společnosti, ale také ke zvýšení využívání zpřístupněných služeb</li> <li>- Zvyšující se tlak na nové služby (např. školská zařízení využívají obyvatelé i okolních MČ) vlivem zvyšujícího se počtu bytových domů v okolí povede k rozšíření kapacit (dostavby stávajících škol, nebo nové budovy), které již budou muset respektovat požadavky na bezbariérovost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Některé služby pro občany dostupné na území jiných MČ (např. v Hostavicích), což může ohrozit např. změna ve vedení autobusových linek</li> <li>- V prostředí města chybí městský parter, pokud dojde k posilování kapacit velkých obchodních center může dojít k úbytku zbylých provozoven v městském parteru</li> <li>- Nemožnost nalezení shody či obtížná komunikace s hl. m. Prahou a jím řízenými organizacemi povede ke slabé realizaci koncepce, případně až k zastavení její implementace</li> </ul>
---	--