

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Mladá Boleslav – město bez bariér

Bc. Miroslav Moc

Diplomová práce  
2018

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2017/2018

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Miroslav Moc**  
Osobní číslo: **D16867**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Mladá Boleslav - město bez bariér**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Problematika bezbariérové přístupnosti
2. Charakteristika města Mladá Boleslav
3. Analýza současného stavu bezbariérové přístupnosti Mladé Boleslavi
4. Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti Mladé Boleslavi
5. Vyhodnocení návrhů

Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí/ho práce**

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. října 2017**  
Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2018**

  
doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 16. dubna 2018

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 20. 5. 2018



Miroslav Moc

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Heleně Beckové, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce. Dále poté Krišpýnce za nebeskou pomoc, rodině za podporu po celou dobu mého studia. V neposlední řadě bych rád poděkoval všem, kteří poskytli nezbytné informace pro zpracování práce.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na problematiku bezbariérové přístupnosti daného území. V práci je obsažena analýza a vyhodnocení přístupnosti města pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Pozornost je věnována přístupnosti zastávek, vozidel městské hromadné dopravy, budov a informací pro místní obyvatele. Na základě analýzy jsou navržena opatření pro zlepšení společně s jejich finančním ohodnocením.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

bezbariérové prostředí, Mladá Boleslav, osoba se sníženou schopností pohybu nebo orientace, městská hromadná doprava, nástupní hrana

## **TITLE**

Mladá Boleslav – city without barriers

## **ANNOTATION**

The thesis focuses on the issue of barrier-free accessibility of given area. The work consists of analysis and evaluation of the city's availability for persons with reduced mobility or orientation. Attention will be given to accessibility of stations, urban public transport vehicles, buildings and information for local residents. In the base of analysis there will be design of measure for improvement, coordinating with their financial costs.

## **KEYWORDS**

barrier free environment, Mlada Boleslav, person with reduced mobility, urban public transport, starting edge

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 PROBLEMATIKA BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPNOSTI .....	10
1.1 Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace (OSSPO) .....	12
1.2 Rozdělení bariér .....	13
1.3 Bezbariérové prostředí .....	13
1.4 Prvky bezbariérového prostředí .....	14
1.5 Metodická část .....	25
1.6 Způsoby financování .....	27
2 CHARAKTERISTIKA MĚSTA MLADÁ BOLESLAV .....	30
2.1 Charakteristika města .....	30
2.2 ŠKODA AUTO a.s. a Mladá Boleslav .....	31
2.3 Budovy občanské vybavenosti .....	32
2.4 Veřejná prostranství .....	34
2.5 Charakteristika MHD .....	36
2.6 Přístupnost informací .....	38
2.7 Tvorba bezbariérového prostředí .....	40
3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPNOSTI MLADÉ BOLESLAVI .....	41
3.1 Přístupnost MHD .....	41
3.1.1 Zastávky .....	41
3.1.2 Vozidlový park .....	47
3.1.3 Informovanost cestujících .....	49
3.2 Přístupnost budov občanské vybavenosti .....	50
3.3 Přístupnost veřejných prostranství .....	53
3.3.1 Parkovací plochy .....	53
3.3.2 Náměstí a parky .....	55
3.4 Přístupnost informací .....	56
3.4.1 Přístupnost informací z webových stránek .....	56
3.4.2 Přístupnost informací z informačních tabulí .....	58
3.4.3 Informační centra .....	59
3.5 Celkové zhodnocení .....	60

4	NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPNOSTI MLADÉ BOLESLAVI.....	61
4.1	Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti MHD .....	61
4.1.1	Zastávky .....	61
4.1.2	Informovanost cestujících .....	65
4.2	Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti budov .....	66
4.3	Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti veřejných prostranství.....	69
4.4	Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti informací .....	71
5	VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ .....	72
	ZÁVĚR .....	75
	POUŽITÁ LITERATURA.....	77
	SEZNAM TABULEK.....	80
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	81
	SEZNAM ZKRATEK.....	83
	SEZNAM PŘÍLOH.....	84



# ÚVOD

Se vzrůstající kvalitou života vzrůstají také potřeby a požadavky občanů. Proto byla správní místa jako úřady a lidé zodpovědní za kvalitu prostředí ve městech nuceni přijít s novými službami pro své občany. Službami, které by vyhovovaly novým požadavkům a trendům doby. V 80. letech 20. století to byla právě potřeba přizpůsobit dopravu a okolní prostředí pro občany s handicapem. Ať už se jednalo o pohybový handicap, orientační handicap či handicap spojený s jazykovou bariérou. Nadcházející doba měla přinést stejné možnosti využívání prostředí pro všechny občany. Nevyjímaje handicapované lidi. Dopravci začali přizpůsobovat své dopravní systémy – městskou hromadnou dopravu, regionální dopravu nebo dálkovou dopravu osobám se sníženou schopností pohybu nebo orientace (OSSPO). Začali rozvíjet bezbariérovou dopravu.

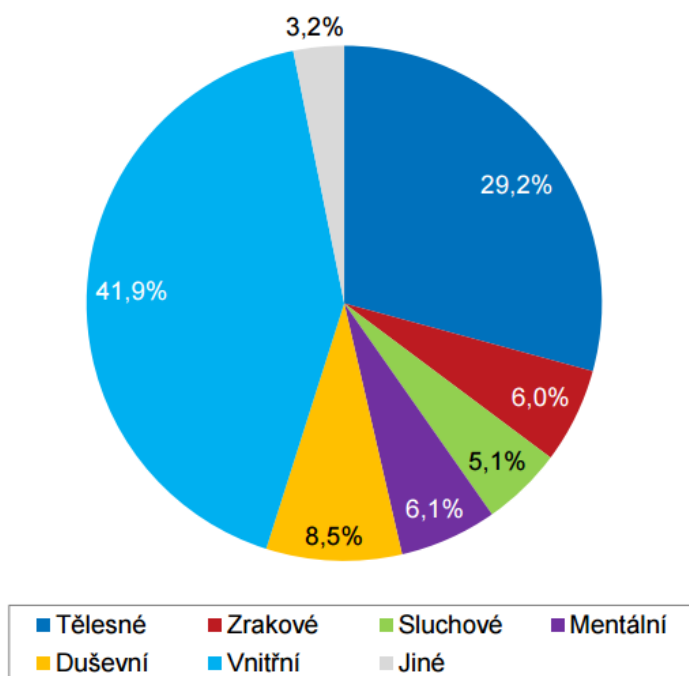
Posláním bezbariérového prostředí je vybudování prostředí, kde by se osoby s uvedenými handicapem mohly pohybovat svépomocí, bez další cizí pomoci. Při tvorbě bezbariérového prostředí je potřeba také zejména myslet na propojení dopravní infrastruktury s veřejně přístupnými budovami – lékařská zařízení, obchody či úřady. Avšak nejen tyto budovy by měly být snadno dosažitelné hromadnou dopravou. Kulturní zařízení a další budovy mohou být také součástí individuálních požadavků jedince.

Bezbariérové prostředí je tedy pro naši dobu, ale i budoucnost dopravy, velmi důležité. Tato práce se zabývá problémy v bariérovosti a jejich řešeními v Mladé Boleslavi. Zaměřuje se na celkovou přístupnost města pro místní obyvatele – doprava, budovy, veřejná prostranství a přístup k informacím. Práce vychází z právních a technických předpisů, které stanovují požadavky na infrastrukturu, vozidla a informačně orientační systém. Důležitým podkladem pro zpracování práce byla vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Práce by měla podat ucelený přehled o tvorbě bezbariérového prostředí v Mladé Boleslavi. Budou zjištěny možné problémy a navrhnutá opatření pro jejich částečné nebo úplné odstranění. Návrhy budou finančně ohodnoceny a porovnány. **Cílem práce je na základě analýzy současného stavu bezbariérového prostředí Mladé Boleslavi navrhnout a vyhodnotit řešení pro odstranění bariér společně s jejich finanční náročností.**

# 1 PROBLEMATIKA BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPNOSTI

Z průzkumu prováděného Českým statistickým úřadem (2014) v letech 2006-2012 vyplývá, že trend podílu počtu obyvatel se zdravotním postižením má rostoucí křivku. V roce 2006 bylo podle něj v ČR 9,8 % obyvatelstva se zdravotním postižením. V roce 2012 tento podíl vzrostl na téměř 11 %. Jednalo se tedy o téměř milion občanů trpících určitým druhem zdravotního postižení. Bylo zjištěno, dle ČSÚ (2014), že 29,2 % obyvatelstva trpí tělesným postižením, 6 % obyvatelstva zrakovým postižením a 5,1 % obyvatelstva sluchovým postižením (viz obr. 1). Cílem bezbariérového prostředí je přizpůsobit okolní prostředí právě pro tyto občany. Bariéry představují problémy, se kterými se tito občané denně při pohybu setkávají.



**Obrázek 1** Podíl druhu zdravotního postižení (ČSÚ, 2014)

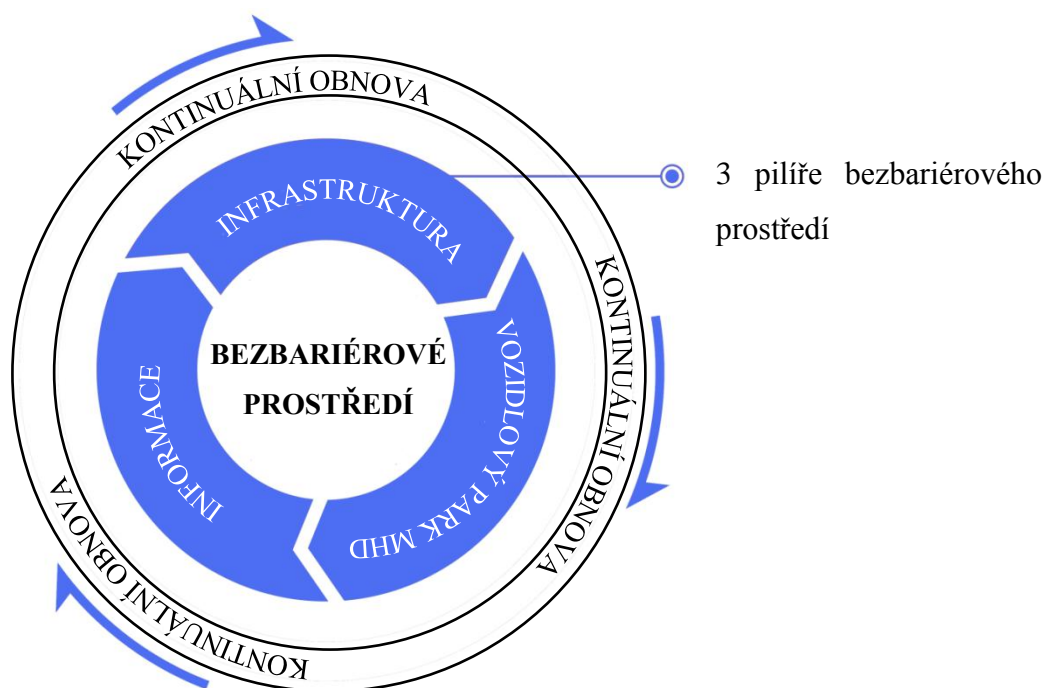
Slova bariérovost a bezbariérové prostředí budou v blízké budoucnosti skloňována mnohem častěji, než je tomu nyní. Důležitost budování bezbariérového prostředí je dle dat ČSÚ očividná. Aby bylo možno prohlásit dané prostředí za bezbariérové, je nutno splnit několik požadavků. Tyto požadavky jsou navzájem provázány a bez úplného splnění všech podmínek nelze považovat prostředí za dokonale bezbariérové. Pokud se při tvorbě takového prostoru vynechá i jeden jediný aspekt, způsobí to následně problémy v dalších, zbylých částech. Pojem bariérovost má velice široký význam. Dle Drdly (2014) se nejedná pouze o bariéry, které brání občanům v pohybu, jako například špatně vytvořený přechod pro chodce, příliš vysoký obrubník a jiné. Jedná se také o bariéry, které na první pohled nelze

vidět. Těmito jsou špatná přístupnost k informacím, absence informačních tabulí, špatný informační systém a informovanost cestujících. Pokud město chce vytvořit bezbariérové prostředí, musí naplnit pojem „bezbariérovost“ v jeho plném rozsahu.

Obecně lze stanovit tři základní pilíře (Drdla, 2014):

- **infrastruktura,**
- **vozidlový park,**
- **informovanost a přístup k informacím.**

Vzájemnou provázanost pilířů zobrazuje obr. 2. Po aplikaci pilířů do prostředí města je třeba dbát na jejich kontinuální obnovu a inovaci. Jak již bylo zmíněno, je nutné dodržet vzájemné změny ve všech pilířích. Při nerovnoměrném rozložení investic do pilířů vznikne následně problém ve zbývajících pilířích. Není například možné investovat do obnovy vozového parku, a přitom vynechat informovanost cestujících. Takto vzniká nedokonalé bezbariérové prostředí, které je nežádoucí.



**Obrázek 2** Základní pilíře bezbariérového prostředí (autor, na základě Drdla, 2014)

Drdla (2014) popisuje základní pilíře takto:

- **infrastruktura**

Tímto pilířem je myšlena hrubá základna města. Patří sem komunikace, zastávky, terminály, železniční stanice, přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty a další. Tedy veškeré vybavení potřebné pro fungování dopravy.

- **vozidlový park MHD**

Vozidla tvoří základní pracovní sílu městské hromadné dopravy, která je hlavním hybatelem dopravy ve městě. Dokonalé fungování vozidlového parku je nezbytné pro správný chod dopravy. Vozidla musí být také bez bariér. Infrastruktura a vozidlový park jsou úzce spjaty.

- **informovanost a přístup k informacím**

Poslední pilíř vypovídá o způsobu, jak se občané a cestující mohou dostat k informacím. Patří sem informační systém ve vozidlech MHD, informační centra a kiosky. Poté také informační tabule na zastávkách a webové stránky. Opět všechny tyto části pilíře musí být snadno přístupné.

## **1.1 Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace (OSSPO)**

Dle Matušky (2009) se první návrhy na sociální rehabilitaci občanů s handicapem objevují roku 1976. Tyto návrhy přinesla vyhláška č. 83/1976 Sb. ze dne 18. června 1976, o obecných technických požadavcích na výstavbu – obecná povinnost přizpůsobit stavby (např. pro sociální péči – domovy důchodců a jiné) potřebám osob starých a invalidních. Asi největší změnu v užívání staveb přinesla vyhláška č. 53/1985 Sb. ze dne 3. srpna 1985, o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu. Tuto vyhlášku lze považovat za počátek budování bezbariérového prostředí v České republice. Vyhláška se nejprve zaměřovala na pohybově postižené občany.

Tuto vyhlášku rozšířila a zřejmě i zásadně zlepšila až vyhláška č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Ta také poprvé definovala a kategorizovala všechny druhy postižení. Zavedla pojem OSSPO – Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Rozděluje je do těchto skupin (Česko, 2009):

- **pohybově postižení,**
- **zrakově postižení,**
- **sluchově postižení,**
- **mentálně postižení,**

- osoby pokročilého věku,
- doprovod dětí (do 3 let) a kočárků,
- těhotné ženy.

Dle Matušky (2009) do těchto skupin patří také občané, kteří trpí hluchoslepotou. Ti jsou však postaveni mimo vyhlášku.

## 1.2 Rozdělení bariér

Existuje několik druhů bariér. Drdla (2014) zmiňuje existenci bariér architektonických (například absence nástupní hrany na zastávce, neúplný vodící pás nebo špatně umístěné zábradlí), dále pak bariéry jazykové a „sociální“.

Mezi jazykové bariéry Drdla (2014) řadí chyby v informačních systémech pro cizince. Tedy neexistence překladu do cizího jazyka.

Mezi bariéry „sociální“ Drdla (2014) zařazuje například špatnou čitelnost nebo nejasnost v přepravních podmínkách. Dále uvádí, že tarif dopravce by měl být jednoduchý a snadno srozumitelný. Složitě vysvětlená tarifní pásma mohou být dle něj bariérou. Podotýká, že v konečném výsledku jde vždy o stejný dopad na městskou dopravu, a to snížení její atraktivity. Bariéra je tedy podle něj obecně jakákoliv překážka nebo okolnost, která omezuje nebo zabraňuje občanům plnohodnotně užít městské dopravy. Dle Matušky (2009) jsou překážky děleny takto:

- **hmotná (fyzická) překážka** – úroňové rozdíly, horizontální rozdíly, karuselové dveře aj.,
- **nehmotná – nefunkčnost, neexistence** něčeho – chybějící hlasový výstup informačního systému, špatně osazený označnick zastávky MHD, vysokopodlažní vozidlo, sypané železniční nástupiště apod.,
- **informační a komunikační** – chybí překlad do cizího jazyka.

Za bezbariérové lze tedy podle Matušky (2009) považovat vše, co je bezbariérově přístupné a uživatelné bez cizí pomoci. Dále veškeré prvky a systémy, které splňují požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

## 1.3 Bezbariérové prostředí

Bezbariérové prostředí je takové prostředí, kde se mohou všichni občané svobodně pohybovat bez nutnosti pomoci. Je definováno výše zmíněnou vyhláškou č. 398/2009 Sb.,

o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dle Drdly (2014) se skládá z následujících prvků:

- pozemní komunikace a veřejné prostředí,
- občanské vybavení,
- objekty pro práci,
- bytové domy.

Pro zajištění bezbariérovosti městské hromadné dopravy je třeba umožnit dostatečnou přístupnost městské dopravy. Bezbariérový přístup musí být umožněn v těchto směrech (Drdla, 2014):

- vozidla,
- infrastruktura,
- zařízení a doplňkové služby,
- informační a komunikační systémy,
- bezbariérová technologie.

Šnajdarová (2007) uvádí, že bezbariérové prostředí je veřejným zájmem. Dotčené městské orgány by dle ní měly hájit veřejné zájmy města. Uvádí, že pro bezbariérové řešení však neexistují zatím samostatné kontrolní orgány. Hovoří o institucích, které by tento zájem měly alespoň v rozsahu jejich dostupných kompetencí hájit. Těmito institucemi myslí například: magistrát města a jeho příslušné odbory (odbor místního rozvoje, odbor dopravy), Policie ČR, Inspektorát bezpečnosti práce a jiné.

S tím souvisí i povinnost se o bezbariérové prostředí starat po celou dobu životnosti, jak uvádí Zdařilová (2011). Podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. takové prostředí musí zůstat bezbariérové po celou dobu své existence. Častým porušením bývá znemožnění bezbariérového užívání objektu. Šnajdarová (2007) uvádí jako příklad využití bezbariérového WC jako skladovacích prostor či zázemí pro úklid, nebo využívání vyhrazených parkovacích míst pro OSSPO jako odkládací a manipulační plochy. Tyto způsoby využívání jsou nepřijatelné a deformují bezbariérové prostředí.

#### **1.4 Prvky bezbariérového prostředí**

Pro vytvoření bezbariérového prostředí v dané lokalitě podle Zdařilové (2011) nestačí nasadit jen nízkopodlažní autobusy, které umožní OSSPO svobodně cestovat, ale je třeba přemýšlet v širším slova smyslu. Přemýšlet o širším okolí. Například, jak uvádí vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009), výškové rozdíly na komunikacích nesmí být větší než 20 mm.

Nástupiště autobusů musí mít výšku 200 mm. Obecně se doporučuje použití bezbariérového zastávkového obrubníku.

Níže jsou popsány prvky bezbariérového prostředí, vysvětlena jejich definice a u každého prvku je uveden názorný obrázek. Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) definuje tyto prvky následovně:

- **Vodící linie**

*„Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné předměty; vodící linie jsou přirozené vodící linie a umělé vodící linie. Přednostně se provádí přirozená vodící linie.“* Příklad linií je uveden na obr. 3.

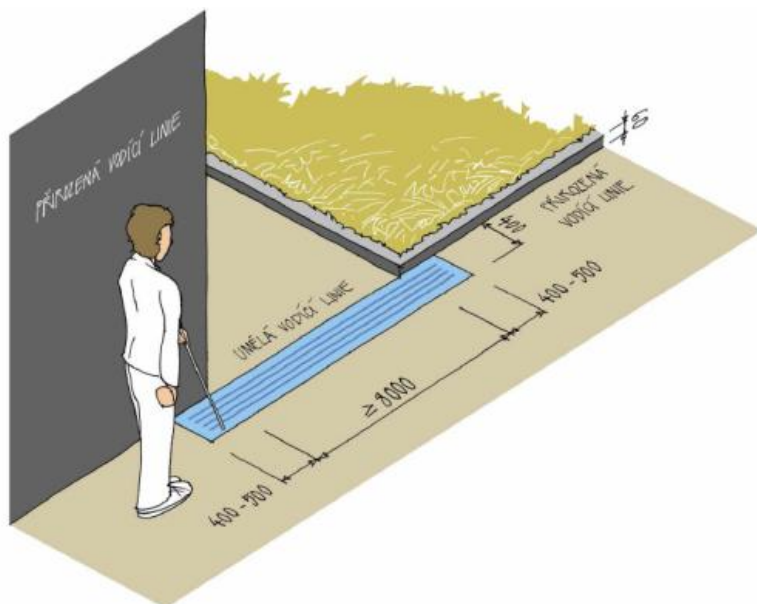
- **Přirozená vodící linie**

*„Přirozenou vodící linii tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm, sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru nebo exteriéru; přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8 000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením, zejména mezi obvodovými stěnami jednotlivých domů umístěných při chodníku.“* Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení nesmí poklesnout pod 1 500 mm. I minimální přerušování přirozené vodící linie v délce větší než 8 000 mm musí být doplněno vodící linií umělou (viz obr. 3).

- **Umělá vodící linie**

*„Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu v interiéru nebo exteriéru, zejména při pohybu po nástupišti metra bez přirozené vodící linie. Umělou vodící linií tvoří podélné drážky a její šířka je v interiéru nejméně 300 mm a v exteriéru 400 mm.“* Odbočky a změny směru se zřizují jen minimálně a pouze v pravém úhlu. Tato linie musí vždy navazovat na přirozenou vodící linii.

Je nepřijatelné zhotovit pouze umělou vodící linii. Příklad přirozené vodící linie (např. zeď domu) a umělé vodící linie (např. nalepovací pás nebo drážka vyfrézovaná do dlažby) je uveden na obr. 3.



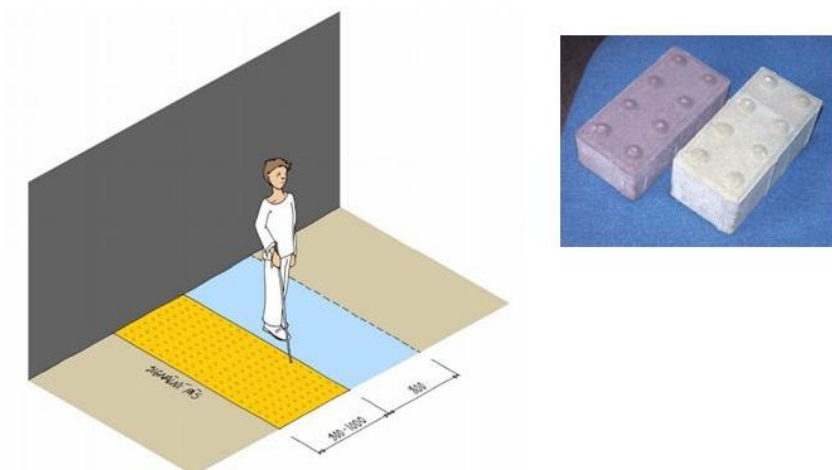
**Obrázek 3** Vodící linie (Šestáková a Lupač, 2010)

- **Signální pás**

„Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu, a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel městské dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj obytné a pěší zóny; neurčuje přístup k jednotlivým institucím. Signální pás musí mít šířku 800 až 1 000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1 500 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie.“ Odbočky a změny směru se zřizují jen minimálně a pouze v pravém úhlu. Signální pás je znázorněn na obr. 4. Může být tvořen z různých materiálů.



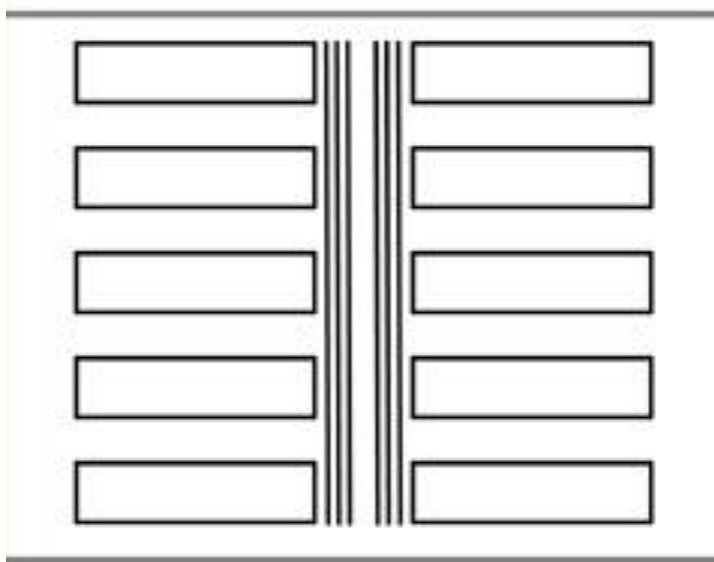
Povrch musí být jednoznačně odlišen od umělé vodící linie, např. hmatnými prvky.



**Obrázek 4** Signální pás (Šestáková a Lupač, 2010)

- **Vodící pás přechodu**

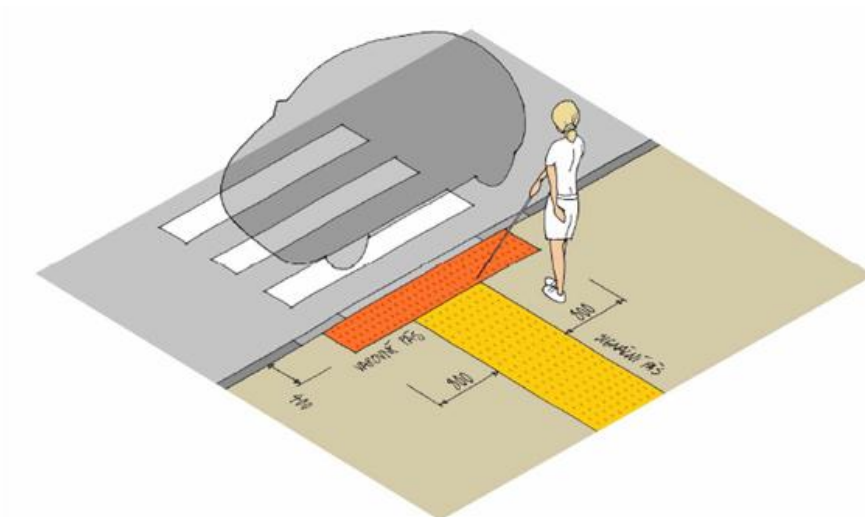
„Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení; musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2x3 nebo 2x2 pásků. Zřizuje se, je-li trasa přecházení delší než 8 000 mm, vedená v šikmém směru, nebo z oblouku o poloměru menším než 12 000 mm a musí navazovat na případné signální pásy na chodníku.” Je běžnou praxí, že se vodící pásy přechodu zhotovují i u běžných přechodů. Vodící pás musí být v každém případě umístěn ve středové ose přechodu. Vodící pás je schematicky znázorněn na obr. 5.



**Obrázek 5** Vodící pás přechodu (Osfer, 2018)

### ▪ Varovný pás

„Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm.” Musí být snadno rozeznatelný slepeckou holí a nášlapem (viz obr. 6). Neumísťuje se v žádném případě na hranu nástupiště, neboť se nejedná o místo trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Jeho použití na hranách např. autobusových zastávek je naopak zmatečné a způsobuje dezorientaci zrakově handicapované osoby.



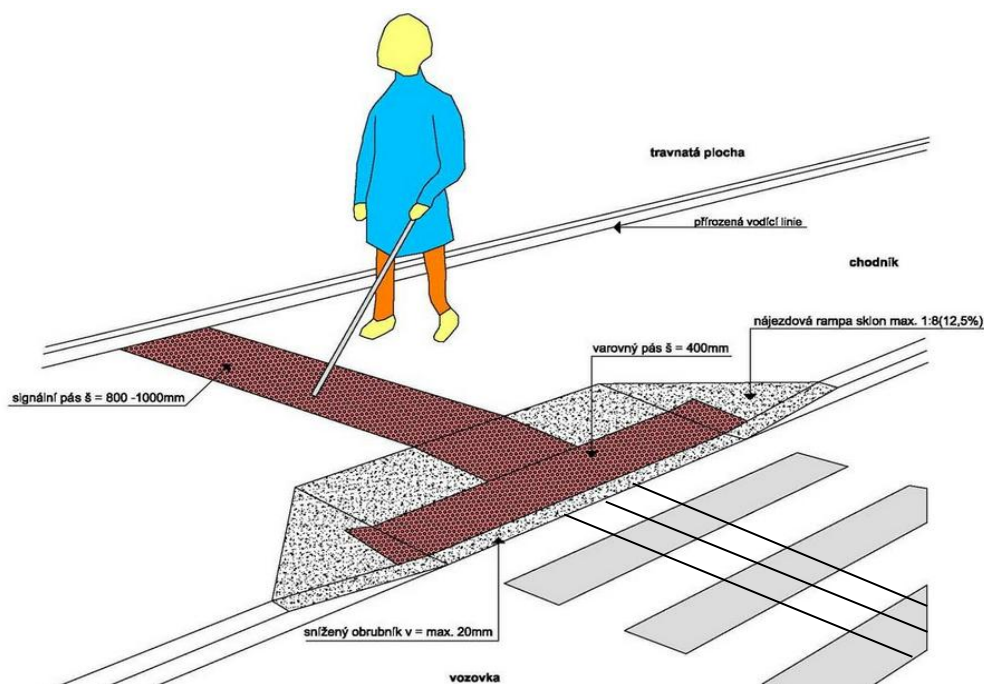
**Obrázek 6** Varovný pás (Šestáková a Lupač, 2010)

### ▪ Přejíždění pro chodce

„Přejíždění pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu musí mít obrubník s výškou maximálně 20 mm. 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 %).” Pro umístění tlačítka musí být dodržena maximální výška 1 200 mm od úrovně, kde se chodec nachází.

„Přejíždění pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy neboli přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Přejíždění pro chodce řízené světelnou signalizací se navrhuje vždy přes dva nebo více jízdních pruhů.” Je běžnou praxí, že se v současnosti budují přechody dělené (tzv. s ostrůvkem) a vždy s akustickou signalizací. Takové přechody umožňují handicapovaným osobám klidné a bezpečné překročení komunikace.

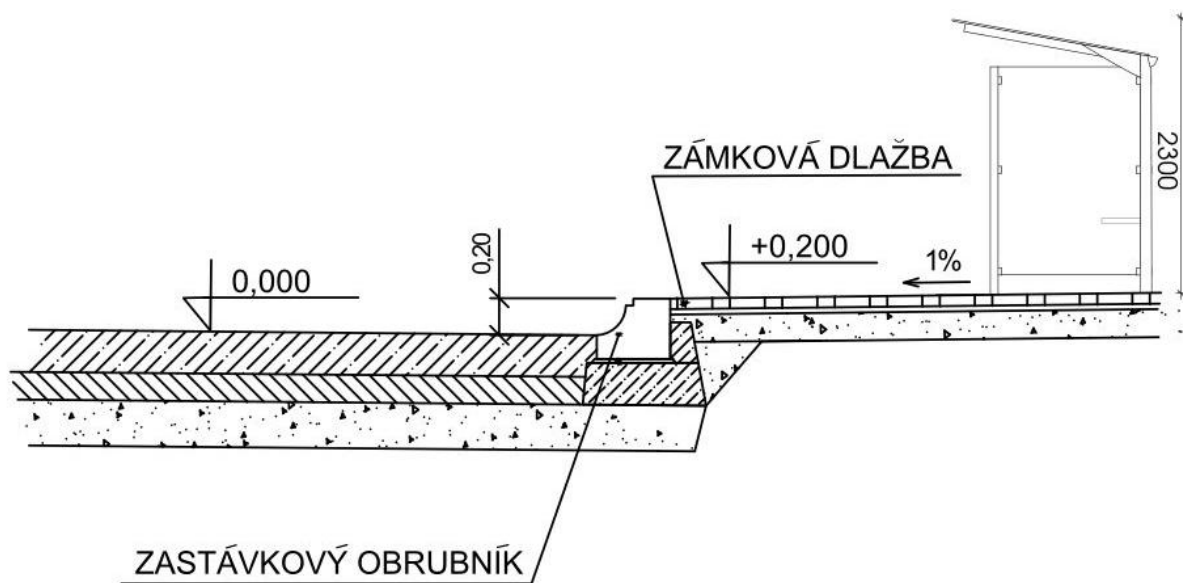
Přechody pro chodce se vybavují podle Zdařilové (2011) **vždy** signálními a varovnými pásy, popřípadě vodicím pásem přechodu. Řešení přechodu pro OSSPO znázorňuje obr. 7.



**Obrázek 7** Řešení přechodu (Zdařilová, 2011)

- **Nástupiště veřejné dopravy**

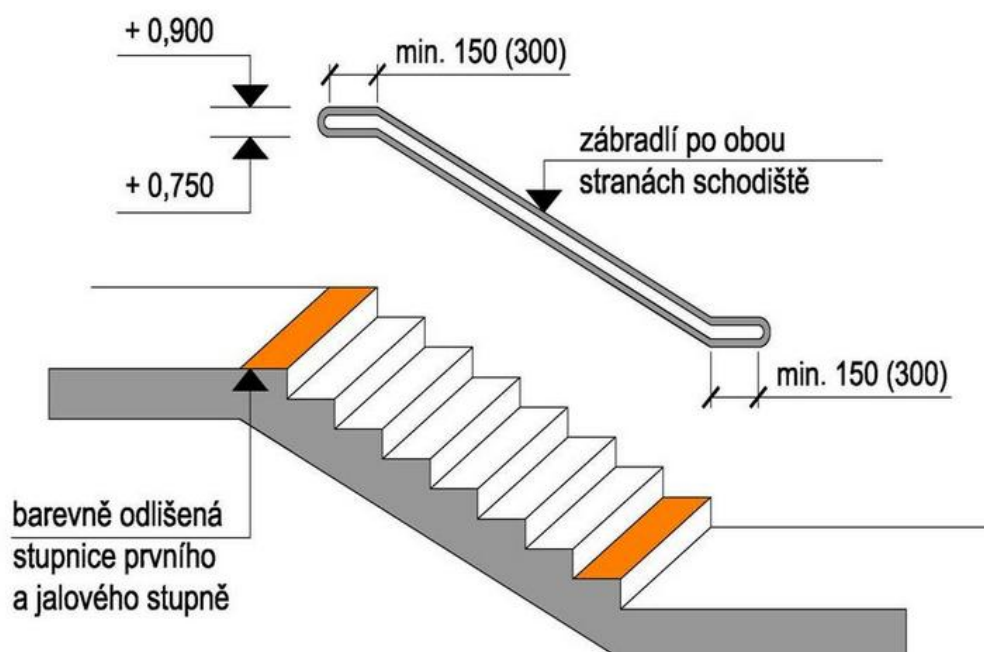
„Nástupiště veřejné dopravy musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Nástupiště autobusů a trolejbusů musí mít výšku 200 mm.”  
 Doporučuje se použití bezbariérového zastávkového obrubníku (viz obr. 8). Nástupiště autobusů, trolejbusů se vybavují vodicími liniemi a signálním pásem. Signální pás označuje místo k nástupu do vozidla. Končí vždy u označníku, ten je umístěn ve výšce max. 1 200 mm.



**Obrázek 8** Nástupiště veřejné dopravy (autor, na základě Česko, 2009)

## ▪ Schodiště a rampy

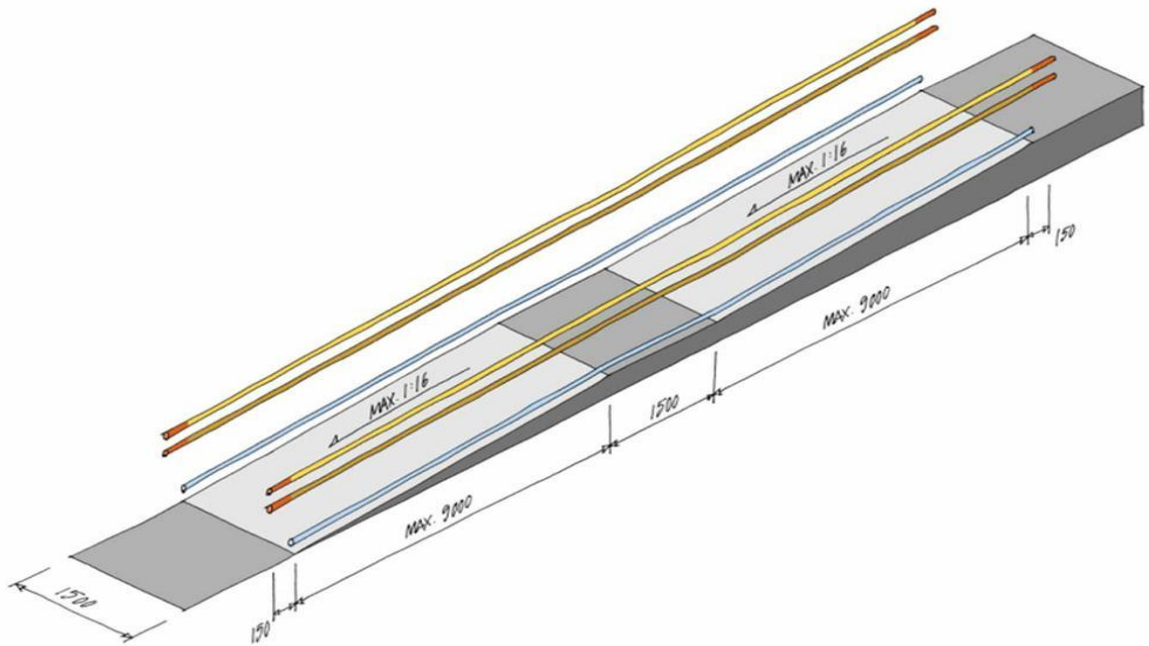
„Optimální velikost schodišťového stupně je 150 mm výšky a 300 mm šířky. Stupnice a podstupnice musí být k sobě kolmé pro zajištění bezpečného pohybu osob s pohybovým a zrakovým omezením.“ Vyhláška dále říká, že schodišťová ramena a vyrovnávací stupně musí být po obou stranách opatřeny madly ve výši 900 mm, s přesahem min. o 150 mm. Madlo by mělo být odsazeno od svislé konstrukce ve vzdálenosti nejméně 60 mm, z důvodu snadného uchopení. Madlo musí současně umožnit pevné sevření. Na spodní hranu madla se nyní běžně umísťují doplňující hmatové informace. Schodiště splňující požadavky bezbariérového přístupu je znázorněno na obr. 9.



**Obrázek 9** Bezbariérové schodiště (Zdařilová, 2011)

Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) objasňuje parametry bezbariérových ramp takto: „musí mít po obou stranách opatření proti sjetí vozíku, respektive vodící prvek pro bílou hůl, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm. Bezbariérové rampy musí být široké nejméně 1 500 mm, jejich podélný sklon smí být nejvýše v poměru 1:16 (6,25 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:100 (1,0 %). Bezbariérová rampa delší než 9 000 mm musí být přerušena podestou v délce nejméně 1 500 mm. Podesty musí mít i kruhová nebo jinak zakřivená bezbariérová rampa. Přechod mezi bezbariérovou rampou a navazující komunikací musí být bez výškových rozdílů. Rampy musí být po obou stranách opatřeny madly.“

Rampa splňující podmínky bezbariérového přístupu je znázorněna na obr. 10.



**Obrázek 10** Bezbariérová rampa (Šestáková a Lupač, 2010)

- **Základní informace**

„Základní informace pro orientaci veřejnosti musí být jak vizuální, tak podle okolností i akustické a hmatné.“ Potřebná hmatová sdělení jsou doplněna v praxi štítky s Braillovým písmem (viz obr. 11). K sdělení vizuálnímu se začíná velmi rozšiřovat štítek s QR kódem pro další informace pomocí mobilního telefonu. Akustické informace přijímají OSSPO prostřednictvím speciálních akustických prvků.



**Obrázek 11** Štítek s Braillovým písmem (Handi Friendly, 2018)



- **Akustický prvek**

„Akustický prvek je buď akustická signalizace pro chodce se znamením „Stůj“ či se znamením „Volno“, nebo orientační majáček s příslušným trylkem a popřípadě také s hlasovou frází. Formulace hlasových frází musí respektovat zásady prostorové orientace osob se zrakovým postižením.“ Akustický orientační maják (dále jen AOM) je drobné zařízení pro vytváření umělého zdroje zvuku. Nevidomý může díky AOM identifikovat konkrétní orientační bod. Dle Matušky (2009) se majáček umísťuje zpravidla do osy vstupu (výška 2,2-4 m) a může být aktivován na konkrétní dobu nebo dálkovým ovladačem. Příklad užití AOM je na obr. 12.

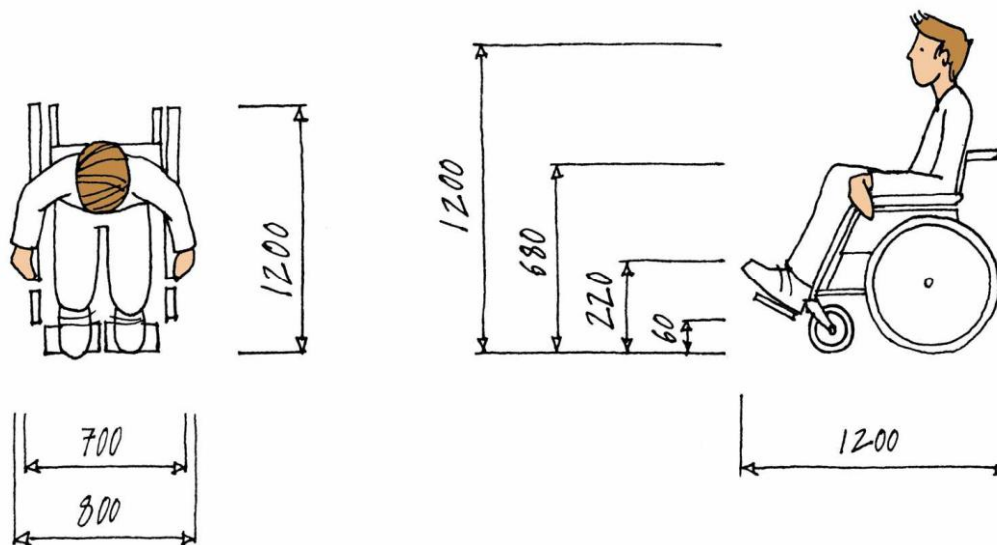


**Obrázek 12** Využití AOM (autor)

- **Dosahová vzdálenost**

„Ovládací prvky, včetně slotu poštovní schránky, musí být ve výšce 600 až 1 200 mm nad podlahou. U pokladny a přepážky musí být jejich výška nejvíce 800 mm nad podlahou v nejmenší délce 900 mm.“ Tyto dimenze vychází z dosahové vzdálenosti osoby na vozíku. Výška umístění tištěných informací (jízdni řády, plán linek MHD atd.) se odvíjí také od těchto

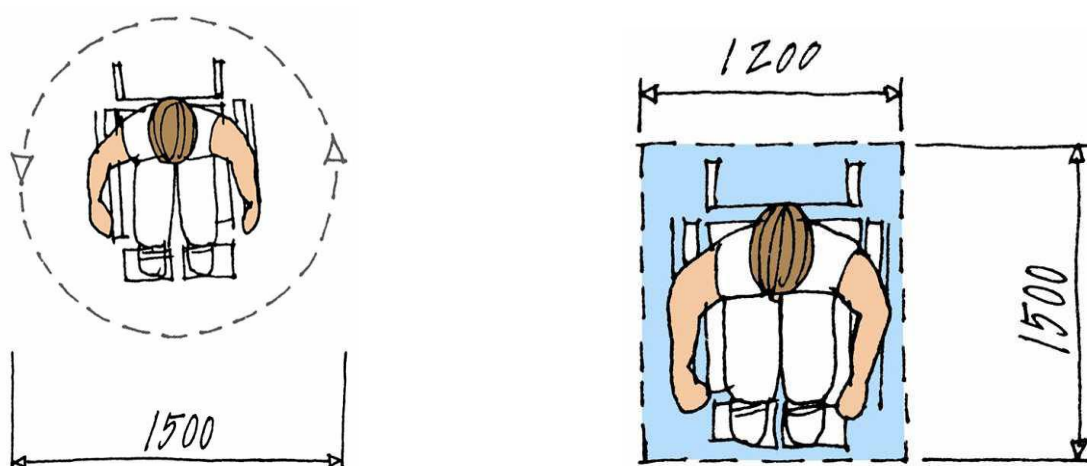
dimenzí. Osoba na vozíku může dle Matušky (2009) přečíst informace ve výšce max. 1 200 mm (viz obr. 13). Uvádí tedy, že přijatelnou výškou pro rozpoznání informací je maximální výška 1 200 mm.



**Obrázek 13** Dosahové vzdálenosti (Šestáková a Lupač, 2010)

- **Manipulační prostor**

„Minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku do různých směrů v rámci úhlu, který je větší než 180°, je kruh o průměru 1 500 mm a nejmenší prostor pro otáčení vozíku o 90° až 180° je obdélník o rozměrech 1 200 mm x 1 500 mm.“ Je nutno brát v potaz, že v případě vstupů do budovy musí být manipulační plocha větší, aby osoba na vozíku mohla při otevření dveří popojet dozadu. Schematicky znázorněno na obr. 14.



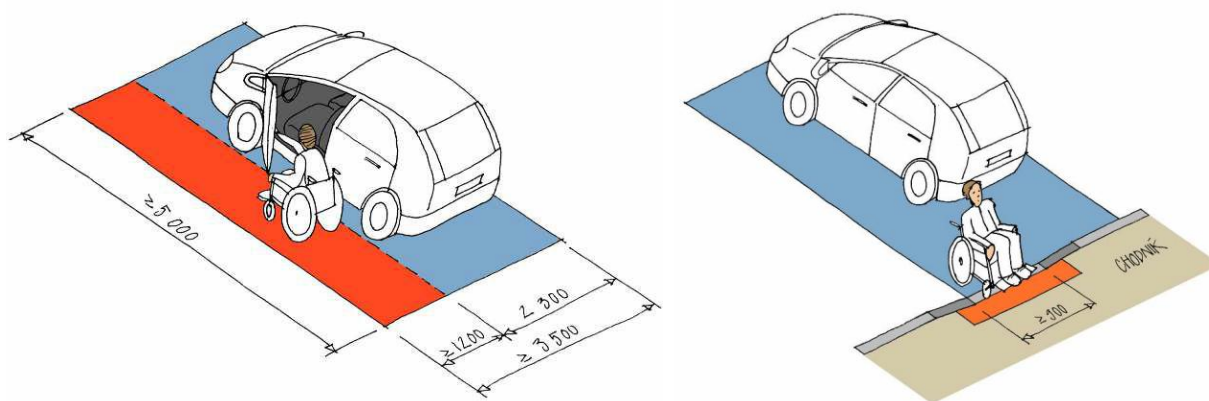
**Obrázek 14** Manipulační prostor (Šestáková a Lupač, 2010)

▪ **Parkoviště a parkovací stání**

„Na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách musí být vyhrazena stání pro vozidla.“ Vyhláška udává přesné počty vyhrazených stání, a to:

2 až 20 stání	1 vyhrazené stání
21 až 40 stání	2 vyhrazená stání
41 až 60 stání	3 vyhrazená stání
61 až 80 stání	4 vyhrazená stání
81 až 100 stání	5 vyhrazených stání
101 až 150 stání	6 vyhrazených stání
151 až 200 stání	7 vyhrazených stání
201 až 300 stání	8 vyhrazených stání
301 až 400 stání	9 vyhrazených stání
401 až 500 stání	10 vyhrazených stání
501 a více stání	2 % vyhrazených stání.

„Vyhrazená stání musí mít šířku nejméně 3 500 mm, která zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1 200 mm. Od vyhrazených stání musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce a tato stání musí být umístěna nejbližší vůči vchodu a východu z příslušné stavby.“ Každé vyhrazené stání doprovází i nutné značení (vodorovné a svislé). Příklad bezbariérově upraveného stání je na obr. 15.



**Obrázek 15** Vyhrazené stání a návaznost na chodník (Šestáková a Lupač, 2010)



## 1.5 Metodická část

Pro vlastní zpracování práce bude využita **pozorovací** metoda. Metoda bude použita pro ověření dat potřebných k analytické části práce. Pozorovací metoda dle Walkera (2013) představuje cílevědomé a plánovité sledování určitých skutečností. Podstatou metody je dle něj verifikace reálného stavu. Výsledkem metody je řada dat a informací (např. seznam budov, seznam zastávek MHD a jiné). Je tedy způsobem ověření dat již získaných, jejich doplněním či opravou. Metodu doprovázelo měření svinovacím metrem a sklonoměrem, požadovaná přesnost byla stanovena na  $\pm 10$  mm. Tyto poznatky budou použity do 2. kapitoly, která připraví základ pro analytickou část práce.

V analytické části budou zpracována data a vytvořen systém hodnocení zkoumaných prvků. Je nutno stanovit hodnotící kritéria, přiřadit jim váhy, kritéria ohodnotit z pohledu užítka a stanovit celkový užitek hodnotícího prvku. Pro stanovení vah bude použita **metoda pořadí** a pro stanovení celkového užítka bude použit upravený vzorec **funkce užítku**, oboje patří do kategorie vícekritériálních modelů rozhodování. Jak uvádí Šubrt (2011, str. 83): „*modely vícekritériálního rozhodování zobrazují rozhodovací problémy, v nichž se důsledky rozhodnutí posuzují podle více kritérií.*”

**Metoda pořadí** je dle Šubrt (2011) jednou z nejpoužívanějších metod stanovení vah kritérií. Metodu popisuje následovně: „*rozhodovatel seřadí kritéria  $K_1, K_2, \dots, K_n$  od nejvýznamnějšího k nejméně významnému a takto uspořádaným kritériím přiřadí váhy  $n, n-1, \dots, 2, 1$ .*” Váhy by dle něj měly být hodnoty z intervalu  $\langle 0, 1 \rangle$  a vyjadřovat relativní důležitost kritéria v porovnání s ostatními. Uvádí, že je nutno poté váhy normovat dle následujícího vztahu:

$$w_j = \frac{v_j}{\frac{n(n+1)}{2}}, j = 1, 2, 3 \dots, n \quad [-] \quad (1)$$

Metoda **funkce užítku** představuje dle Olivkové (2011): „*exaktní metodu komplexního hodnocení alternativ, která vychází z určité soustavy axiomů, vztahujících se k chování subjektu při rozlišování preferencí alternativ hodnocení. Tato funkce přiřazuje každé alternativě hodnocení užitek, vyjádřený reálným číslem. Čím je toto číslo větší, tím více hodnotitel danou alternativu hodnocení preferuje.*” Uvádí u této metody následující vztah:

$$U_i = \sum_{i=1}^n u_i \cdot (x_i) \cdot v_i \quad [-] \quad (2)$$

Metody budou přizpůsobeny potřebám práce a to k nalezení celkového užítka kritérií. Funkce užítku nebude užita pro stanovení preferované varianty, ale pouze pro stanovení

hodnocení daného prvku. Preferované varianty se v práci neobjeví, existuje pouze jedna hodnocená varianta. Bude postupováno následovně:

- **stanovení kritérií**

Kritéria (bezbariérové prvky) byla stanovena, dle požadavků Česko (2009), za pomoci Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR a tělesně postiženého občana pana Stříbrného (pan Stříbrný si nepřál uvést křestní jméno). Pro hodnotící tabulky bylo vytvořeno celkem 24 hodnotících kritérií (n). Tato kritéria představují bezbariérové prvky.

- **stanovení vah kritérií**

Stanovení vah kritérií je obtížný úkol, který je velmi často zkreslen subjektivním pohledem posuzovatele. Proto budou váhy kritérií stanoveny za pomoci metody pořadí ve spolupráci se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (dále SONS). Respondenti seřadí kritéria  $k_1, k_2, \dots, k_{24}$  od nejvýznamnějšího k nejméně významnému a těmto kritériím přiřadí hodnotu  $i$ . Nejvýznamnější kritérium obdrží hodnotu  $i = 24$  (počet prvků  $n = 24$ ), dále pak  $n - 1, \dots, 2, 1$ . Nejméně významné kritérium tedy obdrží hodnotu  $i = 1$ . Váhy budou následně normalizovány dle vztahu

$$w_i = \frac{i_i}{\frac{n(n+1)}{2}}, i=1, 2, 3 \dots, n \quad (3)$$

kde:

$w_i$  - normovaná váha  $i$ -tého kritéria [-]

$i_i$  - nenormovaná váha  $i$ -tého kritéria [-]

$n$  - počet kritérií

- **bodové ohodnocení kritérií**

Každé kritérium bude označeno hodnotou  $x_i \in \{1; 0\}$ . Tato hodnota vypovídá, zda hodnotící bezbariérový prvek existuje či neexistuje. Systém bude následující: ano = 1, ne = 0. Takto bude ohodnoceno každé kritérium. Součet hodnot všech kritérií nesmí přesáhnout počet kritérií  $n = 24$  (24 hodnotících kritérií).

- **stanovení dílčích funkcí užítku**

Hodnoty dílčích funkcí užítku byly stanoveny za pomoci Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR a tělesně postiženého občana pana Stříbrného. Respondenti měli za úkol přiřadit hodnotu  $u_i \in \{0,5, 1\}$  dle užítku, který z kritéria plyne. Tedy jaký užitek pro ně kritérium přinese (0,5 = méně důležité; 1 = důležité). Váhy budou následně normalizovány dle vztahu:

- **funkce užítku** daného prvku (zastávky, budovy, parkovací plochy, webové stránky) se vypočítá ze vztahu:

$$U = \sum_{i=1}^n u_i \cdot (x_i) \cdot w_i \quad (4)$$

kde:

U - celkový užitek hodnotícího prvku [-]

$u_i$  - dílčí funkce užítku i-tého kritéria [-]





$x_i$  - hodnota kritéria [-]

$w_i$  - normovaná váha i-tého kritéria [-]

n - počet kritérií

- **rozčlenění dle hodnotící stupnice**

Hodnoty získané z předchozího vztahu (4) celkové funkce užítku se vynásobí **100**. Tím lze získat „obecnou míru bezbariérovosti“ vyjádřenou v %. Pro účely práce byla vytvořena stupnice hodnocení. Do stupnice se zařadí hodnoty získané z **celkové funkce užítku**. Stupnice bude vypadat následovně (viz obr. 16):

Způsob hodnocení		
100-85%		bezbariérový/á
84-60%		téměř bezbariérový/á
59-45%		přístupný/á s výhradami
44-0%		nepřístupný/á

**Obrázek 16** Stupnice hodnocení přístupu (autor)

## 1.6 Způsoby financování

Veškeré informace v této části, mimo uvedené zdroje, byly čerpány ze schůzky s vedoucím Odboru pro řízení projektů magistrátu Mladá Boleslav. Tento oddíl pojednává o možných zdrojích financování dopravní infrastruktury městskými municipalitami. Každá investiční akce vyžaduje řádné plánování. Synek (2007, str. 273) chápe investici jako „jednorázově vynaložené zdroje, které budou přinášet peněžní příjmy během delšího budoucího období“. Jak také uvádí Matuška (2009), celkový finanční přínos investic do bezbariérového prostředí nelze vyčíslit. Říká, že přínosy jsou společenského rázu a nelze je dobře měřit z pohledu návratnosti investice. Otázkou ale zůstává, kde na dopravní investice čerpat finance. Možné zdroje financování dopravní infrastruktury jsou následující (Chlaň a Eisenhammerová, 2014):

- **vlastní** zdroje (veřejný rozpočet města),
- **cizí** zdroje (dotace, granty, příspěvky),
- **kombinace** zdrojů (PPP-public private partnership).

V tomto oddíle budou popsány způsoby čerpání financí z cizích zdrojů a konkrétně problematika dotací. Definice dotace je zakotvena v zákonu o rozpočtových pravidlech

(Česko, 2000) a zní: „Dotace jsou peněžní prostředky poskytnuté PO a FO ze státního rozpočtu, státních finančních aktiv a státního fondu - dotace jsou prostředky poskytnuté nenávratně, pokud příjemce splní podmínky, za kterých mu byly prostředky poskytnuty”. Jakýkoliv účelový finanční příspěvek danému subjektu je tedy dotace. Je nepřevoditelný a je nutné ho vyčerpat v plné výši. Jinak subjekt, který o dotaci požádal, vrací jeho poměrovou část. Subjektem, který žádá o dotaci, může být například město. Dotace je poskytována na základě podané žádosti a schváleného projektu. Projekt se podává na základě výzev, které jsou pravidelně vypisovány na určitá období. Dotace je proplácena tzv. ex post (tedy zpětně) po realizaci projektu a jen na základě způsobilých výdajů. Způsobilé výdaje jsou takové výdaje, které jsou uznatelné poskytovatelem dotace (nepatří sem například osvětlení mimo intravilán obce). Při žádosti o dotaci je nutno brát v úvahu udržitelnost projektu. Ta je nyní pět let. Tato udržitelnost projektu je kontrolována a v případě porušení této podmínky je nutno poskytnuté zdroje vrátit. Každou dotaci také provází transparentnost projektu v podobě například informačního banneru, památkového kamene nebo informační tabule. Dotace jsou poskytovány běžně do maximální výše 85 % způsobilých výdajů.

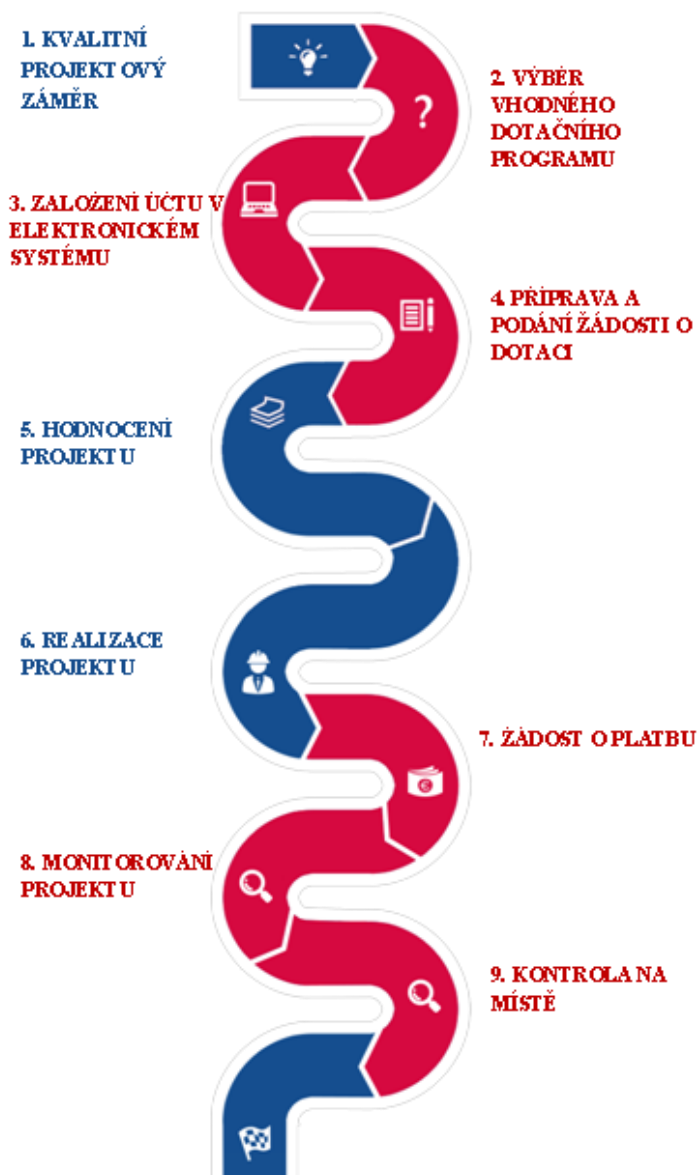
Dotace získávané na dopravní projekty lze rozčlenit na státní dotace a evropské dotace. **Státní dotace** poskytuje zejména Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) nebo jednotlivá ministerstva. Zpřístupňování komunikací a tvorba bezbariérových tras jsou financovány právě z rozpočtu SFDI. Například úřady práce, pracoviště Okresní správy sociálního zabezpečení (dále jen OSSZ) jsou financovány z rozpočtu Ministerstva práce a sociálních věcí. Městské a obecní úřady mají zdroje ze svého nebo státního rozpočtu.

Dle Liberdové (2016) mohou municipality využít finanční prostředky z Národního rozvojového programu mobility (od roku 2005). Uvádí, že program je prodloužen až do roku 2025 a lze z něj vyčerpat celkem 538 mil. Kč. Cílem programu je dle Vlády ČR (2018) zajistit svobodný pohyb ve městech pro všechny skupiny obyvatelstva. Je uvedeno, že prostředky lze získat například na: zpřístupňování veřejných institucí, zpřístupňování komunikací, tvorbu bezbariérových tras a jejich propojení s jednotlivými institucemi. Liberdová (2016) podotýká, že program funguje na principu podílové spoluúčasti města.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2015) zveřejnilo v roce 2015 výzvu k předkládání projektů k novému podprogramu Podpora odstraňování bariér v budovách. Prostředky budou poskytovány na úpravy okolí budovy, vstupu a vnitřních prostor budovy. Z podprogramu lze čerpat 15 mil. Kč.

**Evropské dotace** pro dopravu jsou dle Chlaně a Eisenhammerové (2014) čerpány především z Evropských strukturálních fondů. Uvádí, že existuje celkem pět strukturálních

fondů. Všechny tyto fondy jsou důležitým zdrojem čerpání financí pro municipality. Mají stejný cíl, tím je vyrovnat rozdíly mezi jednotlivými regiony opožděnými v rozvoji. Za zmínku stojí dotační program pro ČR Integrovaný regionální operační program (dále jen IROP). Z programu lze dle IROP (2018) pročerpat až 5,4 mld. EUR, které mohou být použity na opravy dopravní infrastruktury, obnovu vozového parku MHD měst, rekonstrukce parkovišť a jiné. Typický průběh získávání dotací lze vyčíst z obr. 17.



**Obrázek 17** Proces získávání dotací (Oppik, 2018)

## 2 CHARAKTERISTIKA MĚSTA MLADÁ BOLESLAV

V této kapitole bude pozornost věnována Mladé Boleslavi. Bude krátce popsána její historie, budou uvedeny demografické údaje a bude charakterizován vztah mezi Mladou Boleslaví a ŠKODA AUTO a.s. Dále budou charakterizovány jednotlivé prvky bezbariérového prostředí ve městě. Těmito prvky jsou veřejně přístupné budovy, veřejná prostranství a parkoviště, MHD, způsoby přístupu k informacím.

### 2.1 Charakteristika města

Dle Mladá Boleslav (2018) bylo město založeno v 2. polovině 10. století. Název dle ni městu kníže Boleslav II, který byl nazýván též Mladý a postupným vývojem jazyka se z původního přízviska přemyslovského knížete stal název pro celé město Mladá Boleslav (dále jen MB). Jak uvádí, bylo město založeno původně jako hradiště na soutoku řeky Jizery a Klenice. Nad úbočím řek byl později zbudován hrad a postupně i dnešní historické centrum. Město dle MB (2018) získalo velkou slávu v 16. století, kdy zde sídlila církev jednoty bratrské a novou zlatou éru začalo až 19. století začátkem manufaktur a rozmach průmyslu.

MB je energicky se rozrůstající město, vzdálené přibližně 50 km severovýchodně od Prahy. Je napojeno na dálnici D10, vedoucí z Prahy do Liberce. Žije zde téměř 40 tisíc obyvatel, rozkládá se na ploše 2 487 ha a skládá se z 13 městských částí: Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Debř, Chrást, Jemníky, Michalovice, Mladá Boleslav I–IV, Podchlumí, Podlázky (Mladá Boleslav, 2017). Všechny městské části jsou přilehlé a navzájem propojené městskou hromadnou dopravou.

MB má polycentrické uspořádání města. Nachází se zde několik pomyslných center: Staroměstské náměstí a přestupní dopravní uzel Mladá Boleslav – město společně s Autobusovým stanovištěm. Centra vznikla postupným rozvojem města a spojením více sídelních útvarů. Demografická struktura obyvatelstva je dle MB (2017) následující: v Mladé Boleslavi žije 19 695 žen, 18 076 mužů, věkový průměr je 41 let. Myšleným centrem v textu práce je okolí Staroměstského náměstí.

Město je výhodně umístěno na železničních tratích. Železniční síť spojuje Mladou Boleslav s důležitými městy jako například Česká Lípa, Nymburk, Kolín, Praha, Liberec, Ústí nad Labem a další. I přesto, že je železniční síť napojena na tato města, není Mladá Boleslav příliš využívána jako dopravní železniční uzel pro nákladní dopravu. Zde je prostor pro zlepšení. Osobní železniční doprava je ve městě hodně využívána. Ve městě se nachází tři železniční stanice, a to Hlavní nádraží, Mladá Boleslav – město, Mladá Boleslav – Debř.

První dvě stanice plní důležité funkce přestupních uzlů osobní dopravy. Technický stav Hlavního nádraží této důležitosti však neodpovídá. Jak bude zmíněno, z hlediska bezbariérového přístupu je Hlavní nádraží hodnoceno jedním z nejhorších hodnocení.

Město je vhodně umístěné i pro silniční dopravu. Nachází se zde autobusový terminál. Dále se ve městě nachází další autobusové zastávky, ze kterých obsluhuje přilehlé městské části meziměstská a dálková doprava. Tyto zastávky jsou součástí zastávek MHD. V okrajových částech města se nachází logistické terminály a průmyslové sklady. Nákladní silniční doprava nemusí zajiždět do města a zatěžovat městské prostředí emisemi.

Mladá Boleslav je statutárním okresním městem. Je zde mnoho důležitých institucí. Je také zároveň kulturním městem. Nachází se zde řada kulturních památek. Město může působit dojmem průmyslového centra. Avšak není tomu tak. Je to jen dynamicky se rozvíjející město, skýtající mnoho příležitostí. Mezi hlavní zaměstnavatele patří ŠKODA AUTO a.s. (dále jen ŠKODA), Faurecia, TŮV a jiné. Mladá Boleslav má obrovský potenciál. Svě podobě a současnému rozvoji vděčí Mladá Boleslav společnosti ŠKODA. Velice výrazným způsobem přispívá do rozpočtu města, ale také zásadně ovlivňuje územní rozvoj.

## **2.2 ŠKODA AUTO a.s. a Mladá Boleslav**

Veškeré informace v tomto oddíle, mimo uvedené zdroje, byly čerpány ze schůzky pracovníkem útvaru vnějších vztahů ŠKODA. Společnost ŠKODA zastává ve městě velmi důležitou roli. Partnerský vztah automobilky a města je velmi specifický. Za prvé, je to jeden z největších zaměstnavatelů v republice. Je hlavním odběratelem subdodavatelů pro koncern Volkswagen jako například Faurecia, Magna, Continental. Za druhé, přispívá velmi zásadním způsobem do rozpočtu města, a to nejen povinnými odvody (daň z nemovitostí, městská daň atd.), ale i dobrovolnými příspěvky ve formě dárcovství podpory projektů. Jako například revitalizace přechodů pro chodce, obnova osvětlení veřejných prostranství. Například v období 2018-2020 plánuje ŠKODA investovat do rozvoje prostředí mladoboleslavska 250 mil. Kč. A za třetí, je „průkopníkem“ moderních trendů, například alternativní způsoby parkování, ekologické dopravy a je celkově podporovatelem společenské odpovědnosti firem. Pro spolupráci společnosti ŠKODA a města, byl vytvořen výbor pro spolupráci a založen fond. Ve společném fondu je nyní několik desítek miliónů korun a finance mohou být použity na rozvoj občanské vybavenosti, rozvoj infrastruktury a zlepšení bezpečnosti ve městě.

ŠKODA vytvořila grantový program, ze kterého mohou instituce čerpat finance na rozvoj městského prostředí. Finance jsou používány například na bezbariérové projekty, zpracování projektových dokumentací a studií. Ročně se takto rozdělí 600 000 Kč.

## 2.3 Budovy občanské vybavenosti

Veřejné instituce jsou dalším veřejným zájmem. Tyto budovy využívají všichni občané nehledě na handicap. Jak uvádí Liberdová (2016): „*veřejná správa je přístupná, když je využívání služeb veřejné správy možné i pro OSSPO.*” Avšak jak dále uvádí Zdařilová (2011), bezbariérová budova nemůže být plnohodnotně využita, pokud nebude zajištěn dokonale bezbariérový přístup do budovy a bezprostředního okolí. Níže budou popsány nejčastěji využívané budovy veřejného zájmu.

### **Administrativní budovy**

Mladá Boleslav je důležitým okresním městem z pohledu budov pro veřejnou správu. Nachází se zde magistrát města společně se všemi odbory, Okresní správa sociálního zabezpečení, finanční úřad, úřad práce, Katastrální úřad pro Středočeský kraj, Okresní soud, zdravotní pojišťovny - Zaměstnanecká pojišťovna ŠKODA, Všeobecná zdravotní pojišťovna a pojišťovna Ministerstva vnitra.

### **Nemocnice a lékařská zařízení**

Ve městě se nachází okresní Klaudiánova nemocnice, tři polikliniky: Poliklinika ŠKODA, Poliklinika Modrá hvězda a Poliklinika U Stadionu. V MB se dále nachází nespočet dalších lékařských zařízení jako soukromé ordinace, soukromá Klinika Dr. Pírka, zubní lékaři, specializované ordinace a jiné.

### **Kulturní a společenská zařízení**

Mladá Boleslav je velmi kulturním městem. Je zde mnoho kulturních zařízení jako například: městské divadlo, kulturní dům, knihovna města MB, ŠKODA Muzeum, Galerie Pod Věží. Každoročně se ve městě pořádá mnoho festivalů.

### **Sociální budovy**

Mladá Boleslav je město s rozšířenými sociálními službami. Jsou zde tři domy s pečovatelskou službou pro seniory: Pečovatelská služba města Mladá Boleslav, Dům seniorů Mladá Boleslav a Domov seniorů. Pro sociálně slabší občany se ve městě nachází Domov sociálních služeb, charitativní spolek Naděje, Azylový dům pro matky s dětmi, Centrum 83 poskytovatel sociálních služeb. Tyto budovy nebudou zahrnuty do analýzy ani do návrhů. Handicapované občany sdružují tyto organizace: DMO POBYTY z.s, Centrum pro zdravotně postižené a seniory Středočeského kraje o.p.s, Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR z.s (SONS). Níže budou krátce popsány organizace, které sdružují handicapované občany.

DMO POBYTY je organizace sdružující tělesně postižené osoby. Pomáhá jejich zařazení do společnosti. Sídli na adrese 17. listopadu 1386/II. Nebyl umožněn přístup.



Centrum pro zdravotně postižené a seniory Středočeského kraje je organizace, která pomáhá osobám se zdravotním postižením a seniorům. Poskytuje těmto osobám odborné poradenství. Sídlí na adrese Čechova 773.

Poslední organizací je Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých, zkratka **SONS**. Dle SONS (2018) sjednocuje osoby převážně se zrakovým handicapem, zajišťují pro handicapované osoby různé druhy seminářů, poskytují jim kompenzační pomůcky a sociálně-právní služby. Sídlí na adrese Jana Palacha 1297. Tato organizace se spolupodílela na tvorbě analytické a návrhové části práce.

### **Objekty školství**

Tyto objekty jsou popsány v dokumentu Bezbariérová trasa Mladá Boleslav (Statutární město Mladá Boleslav, 2008) z roku 2008. V dokumentu je uvedeno celkem 11 školních budov (počínaje mateřskými školami a konče soukromou vysokou školou ŠKODA). Nebudou v práci více rozebírány ani zahrnuty do návrhové části.

### **Budovy pro sport a rekreaci**

Mladá Boleslav nese přívlastek „Zdravé město“, a to díky čistotě životního prostředí a zdravému životnímu stylu svých obyvatel. S tím souvisí sportovní vyžití. Ve městě se nachází plavecký bazén s Aquaparkem, zimní stadion, všesportovní stadion, městské koupaliště a městský fotbalový stadion.

### **Obchodní domy a služby**

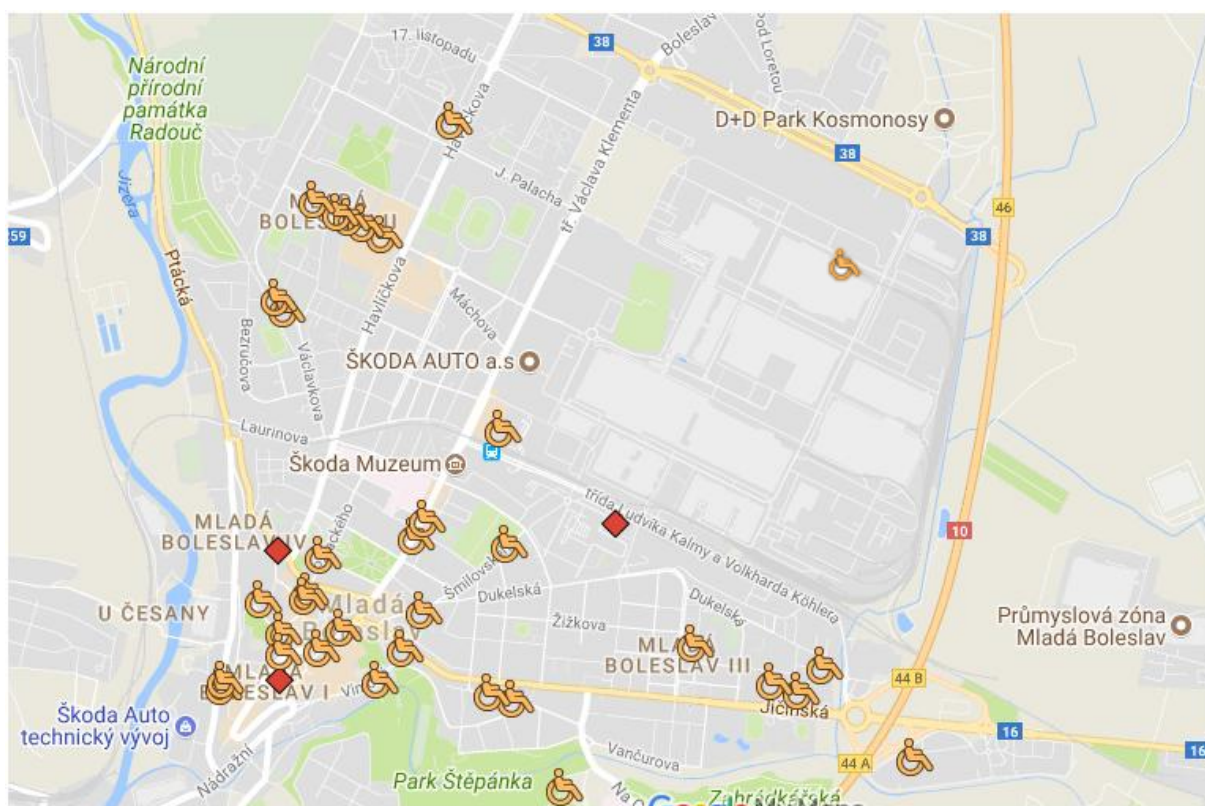
Ve městě je řada míst pro nákupy. Tyto prostory však budou v práci uvedeny ani zahrnuty do návrhové části. Existuje celá řada alternativ, jak uspokojit tyto potřeby (např. objednávkové e-shopy s potravinami, „TESCO on-line shop“ a jiné). Z obchodních budov zde budou uvedeny pošty. V MB se nachází celkem čtyři pobočky České pošty. Jelikož je Česká pošta (dále jen ČP) jediným poskytovatelem „základní služby,“ je nutno bezbariérově zpřístupnit i tyto objekty. Pobočkami jsou: ČP - Komenského náměstí, ČP - Náměstí Republiky, ČP – tř. Václava Klementa a ČP - ulice Havlíčkova. Nejvíce využívanou budovou ČP je pobočka na Komenského náměstí. Přístupnost budov bude popsána v kapitole 3.

Po konzultaci s pracovníky SONS byly přidány budovy bank. Dle získaných informací jsou pobočky bank jediným praktickým způsobem vyřizování finančních záležitostí pro osoby se zrakovým handicapem. V MB se nachází nespočet bankovních poboček. Bude vyjmenováno sedm největších: Česká spořitelna, Komerční banka, ČSOB, Equa bank, Fio banka, Moneta Money bank a Raiffeisenbank.

## 2.4 Veřejná prostranství

Veřejná prostranství jsou stejně jako úřady a orgány samosprávy veřejným zájmem obyvatel. I toto prostředí musí být bezbariérové. Mezi veřejná prostranství lze dle Liberdové (2016) zařadit parkoviště, náměstí, promenády, parky, nábřeží a podobné. Je tedy nutné tato místa nově budovat jako kompletně bezbariérová s ohledem na provázanost základních pilířů. A je nutné je jako bezbariérová uchovávat. To je v režii města.

V MB se nachází mnoho parkovacích ploch: podzemní parkoviště a veřejná parkoviště. Mezi veřejná parkoviště s alespoň 20 parkovacími místy a minimálně jedním vyhrazeným stáním patří dle (Mladá Boleslav, 2018a) tyto park. plochy (viz obr. 18).



**Obrázek 18** Mapa parkovacích ploch s vyhrazeným stáním v MB (Mladá Boleslav, 2018a)

Symbolem vozíčkáře jsou na mapě zobrazeny parkovací plochy, které obsahují alespoň jedno vyhrazené parkovací stání. Rudou značkou jsou vyznačeny parkovací domy. Seznam těchto ploch společně s jejich lokací je uveden v tabulce 1.

Veřejná prostranství jsou popisována také na webových stránkách projektu Metalová cesta, naučná stezka Mladou Boleslaví. Jedná se o turistickou trasu vedoucí po různých bodech zájmu napříč celým městem (Metalová cesta, 2018). Na stránkách lze najít důležité informace o MB, informace o bezbariérových přístupech památek a další.

V tabulce 1 jsou uvedeny jen parkovací plochy s více jak 20 parkovacími místy a minimálně jedním vyhrazeným stáním. Lokalita byla stanovena dle Mapy.cz (2018).

**Tabulka 1** Parkovací plochy v MB

	Parkoviště	Lokalita
1.	Pivovarská	- ulice 9. května a Pivovarská - GPS: N 50°24.71767', E 14°54.27518'
2.	Pezinská	- ulice tř. V. Klementa a Pezinská - GPS: N 50°25.00218', E 14°54.71408'
3.	Komenského náměstí	- ulice 9. května - GPS: N 50°24.73638', E 14°54.25268'
4.	Náměstí Míru	- ulice 9. května, náměstí Míru - GPS: N 50°24.77412', E 14°54.43067'
5.	U knihovny	- ulice Husova a tř. V. Klementa - GPS: N 50°24.95010', E 14°54.67013'
6.	Českoobratrské náměstí	- ulice Jaselská a Palackého - GPS: N 50°24.85760', E 14°54.34023'
7.	Dům kultury	- ulice Dukelská - GPS: N 50°24.81370', E 14°54.68785'
8.	Klaudiánova nemocnice	- areál nemocnice - GPS: N 50°25.12318', E 14°54.56972'
9.	Náměstí Republiky	- ulice T. G. Masaryka a náměstí Republiky - GPS: N 50°24.65228', E 14°54.89030'
10.	Plavecký bazén	- ulice Na celně - GPS: N 50°24.47115', E 14°55.20668'
11.	U Centrothermu	- ulice Havlíčkova a Jana Palacha - GPS: N 50°25.74323', E 14°54.84558'
12.	Havlíčková 1144	- ulice Havlíčkova - GPS: N 50°25.83837', E 14°54.82692'
13.	Havlíčková, Foky	- ulice Havlíčkova - GPS: N 50°25.90603', E 14°54.87680'
14.	Poliklinika Modrá hvězda	- ulice Jiráskova - GPS: N 50°25.77440', E 14°55.19030'
15.	Ptácká	- ulice Ptácká - GPS: N 50°24.64258', E 14°54.05122'
16.	Zimní stadion	- ulice Viničná - GPS: N 50°24.66780', E 14°54.55397'
17.	Parkovací dům Staroměstské náměstí	- ulice Železná a K. Militké - GPS: N 50°24.67802', E 14°54.23017'
18.	Parkovací dům Jaselská	- ulice Jaselská - GPS: N 50°24.93887', E 14°54.23420'

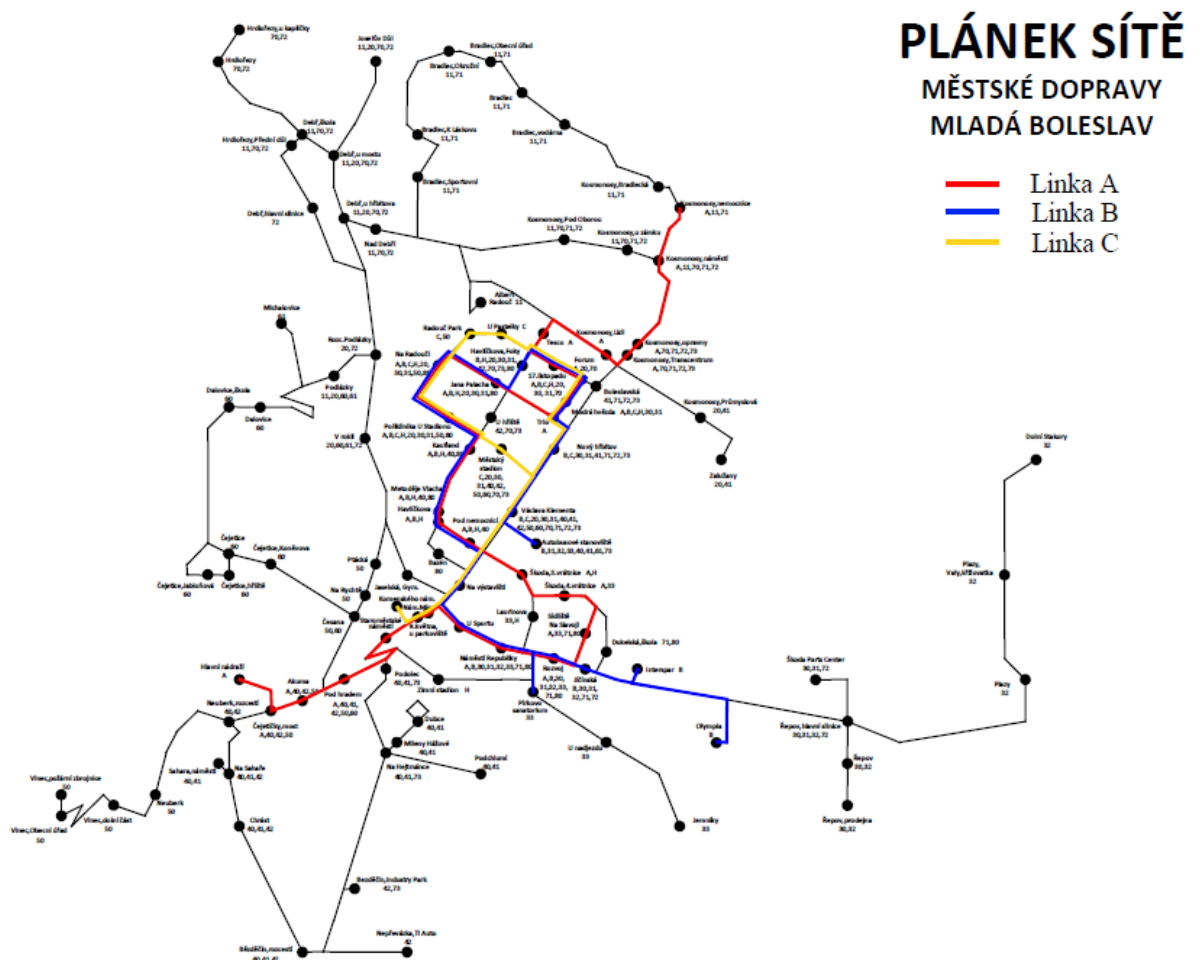
Zdroj: autor dle Mapy.cz (2018)

**Náměstí a parky** navazují v MB volně na obytnou zástavbu. Jsou rovnoměrně rozesety. Mezi největší a nejvíce využívaná veřejná prostranství patří Výstaviště, náměstí 9. května navazující na Komenského náměstí, Staroměstské náměstí a náměstí Republiky. Dále lesopark Štěpánka. Bezbariérové prostředí je nutno zachovat (mimo lesopark) i v těchto místech, neboť jsou vyhledávána pro rekreaci a jako místa pro sdružování.

## 2.5 Charakteristika MHD

Pro zajištění městské hromadné dopravy a příměstské dopravy byl dle DPMLB (2018) v roce 1997 založen Dopravní podnik Mladá Boleslav s.r.o. Má za úkol poskytovat městskou dopravu na celkové rozloze kolem 3 000 hektarů. Uvádí, že už od svého založení se dopravní podnik snažil poskytovat kvalitní dopravní služby, zajímal se o bezbariérovou dopravu. Důkazem může být důraz na bezbariérovost vozového parku. Dopravní podnik uvádí, že vozový park byl tvořen 25 nízkopodlažními autobusy a třemi vysokopodlažními. Podnik nyní obsluhuje stále větší území a už s kompletně bezbariérovým vozovým parkem. Ten nyní čítá 30 nízkopodlažních vozů (DPMLB, 2018).

Mladou Boleslav obsluhují tři základní páteřní linky MHD: Linka A, B, C. Linky obsluhující město jsou zobrazeny na obr. 19. Páteřní linky jsou barevně odlišeny.



Obrázek 19 Plánek sítě MHD v Mladé Boleslavi (autor, na základě DPMLB, 2018)

### **Linka A** *Kosmonosy, nemocnice – Hlavní nádraží*

Páteřní linka A je nejdůležitější linkou. Propojuje MB z východu na západ a spojuje většinu důležitých míst. Je vedena jako diagonální linka. Začíná v okrajové části Kosmonosy (není vedena jako městská část MB), pokračuje přes centrum města a končí v okrajové městské části Čejetičky. Na linku navazují další tangenciální a radiální vazby. Zde je právě její důležitost. Trasa linky je dlouhá zhruba 10 km a jízda trvá orientačně 25 min. První spoj vyjíždí z výchozí stanice dle DPMLB (2018) ve 04:00, poslední poté ve 22:00. Linka jezdí ve denně, nehledě na svátky. Interval v pracovních dnech je 15-20 minut. O víkendech a ve svátcích se interval liší v dopoledních hodinách a odpoledních, v průměru je ale 1 h. Na lince se nachází 27 zastávek. Nejdůležitějšími zastávkami jsou žel. stanice MB - hlavní nádraží, Akuma, Staroměstské náměstí, U sportu (přestup na dálkovou dopravu), Pod nemocnicí.

### **Linka B** *Autobusové stanoviště – Elektroworld - Autobusové stanoviště*

Jedná se o další páteřní linku radiálního charakteru. Linka spojuje druhý pomyslný střed města Autobusové stanoviště s východem města. Obsluhuje místa jako polikliniky, obchodní centrum Bondi, Olympia a Kaufland, veřejná prostranství Na Výstavišti a Radouč, bazén a další. Linka jezdí v pracovní dny, o svátcích a víkendech. První spoj vyjíždí z výchozí stanice dle DPMLB (2018) ve 04:53, poslední spoj jede ve 22:18. Interval spojů na lince je 15-20 minut, o svátcích a víkendech je interval 45 minut. Délka trasy je okolo 9 km a jízda trvá orientačně 20 minut.

### **Linka C** *Komenského náměstí – Na Radouči*

Poslední páteřní linkou je linka C, spojující sídlištní oblast Radouč a centrum města okolo Komenského náměstí. Linka má spíše radiální charakter – začíná v okrajové části a končí v centru města. Spoj na lince zastavují na 15 zastávkách a vyjíždí z počáteční stanice dle DPMLB (2018) v 05:25, poslední spoj vyráží v 18:25. Interval spojů je na lince v pracovní den 20 minut. Délka trasy je 4 km. Na trase linky se nachází tato důležitá místa: městský všesportovní stadion, Poliklinika, zdravotnické zařízení Modrá hvězda, obchodní centrum Bondi a Kaufland, Výstaviště, základní a mateřské školy v centru, centrála České pošty na Komenského náměstí.

Komplexnost mladoboleslavské MHD je dotvořena dalšími linkami, které pokrývají zbylé oblasti a vytváří pevné dopravní vazby. Většina z nich jsou linky diagonálního a radiálního charakteru. Pro ucelený přehled bude v tomto oddíle uvedena jedna vedlejší linka MHD.

Zbylé linky budou charakterizovány v příloze C. Vedlejšími linkami jsou dle DPMLB (2018):

- linka 11
- linka 20
- linka 30
- linka 31
- linka 32
- linka 33
- linka 40
- linka 41
- linka 42
- linka 50
- linka 60
- linka 61
- linka 70
- linka 71
- linka 72
- linka 73
- linka 80

### **Linka 11** *Podlázky – Albert, Radouč*

Je typickou linkou tangenciálního charakteru. Obsluhuje Podlázky společně s Debrí, což jsou obě přilehlé městské části. Linka nezajíždí do centra a spojuje jen tyto okrajové části. Na lince se nachází 19 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 09:48 z výchozí stanice. Během dne je provozován jeden spoj každým směrem. Další zvláštností této linky je, že spoj je provozován pouze ve středu a jen v pracovní dny. Z hlediska obslužnosti území je takový jízdní řád linky nedostačující, ale bylo zjištěno, že linka slouží pouze k možnosti nákupů.

Síť městské hromadné dopravy v Mladé Boleslavi obsahuje v současnosti dle dat z DPMLB (2018) 114 zastávek. V porovnání s celkovou rozlohou města jde o velice hustou síť zastávek, pokrývající kompletně celé město. Zastávky budou více charakterizovány v analytické části práce. Budou analyzovány zastávky pouze na katastrálním území MB.

## **2.6 Přístupnost informací**

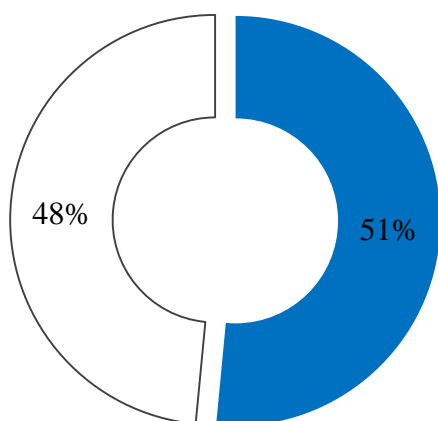
V Mladé Boleslavi se občané nejjednodušeji dostanou k informacím prostřednictvím webových stránek institucí. Například oficiální stránky města: [www.mb-net.cz](http://www.mb-net.cz), kde naleznou veškeré potřebné odkazy. Jsou zde uvedeny modelové situace pro vyřízení požadavku. Modelové situace doprovází souhrn praktických návodů pro řešení životních situací. Z návodu je snadno patrné, jak co zařídit a na koho se obrátit. Životní situace jsou rozděleny přehledně do tematických oblastí. Dle informací dostupných na MB (2017) navštíví webové stránky denně v průměru přes 4 000 návštěvníků. Jsou přeloženy do mnoha cizích jazyků.

Dalším internetovým zdrojem jsou například stránky Dopravního podniku: [www.dpmlb.cz](http://www.dpmlb.cz). Zde občané naleznou potřebné informace k mladoboleslavské MHD. Stránky podniku nejsou provázány s výše uvedenými stránkami města. Informovanost cestujících je

realizována pomocí části Aktuality, které se automaticky otevřou se spuštěním stránek. Stránky nejsou intuitivní, zde je určitě prostor pro zlepšení.

Dalším zdrojem informací jsou webové prezentace ostatních institucí. Zbytek webových prezentací bude popsán v analytické části.

Ne všichni občané však disponují počítačem a přístupem k internetu, nebo nejsou v jeho ovládání zdatní a dávají přednost osobním dotazům. Pro ně existují v MB dvě informační místa: infostředisko náměstí Míru a infostředisko Autobusové stanoviště. Infostředisko náměstí Míru se nachází na rozmezí ulic Železná a 9. května. Má otevřeno v pracovní dny od 08-17 h. V sobotu od 09-12 h. Další infocentrum je v čekárně terminálu Autobusového stanoviště. Na požadované informace se občané mohou dotázat v pracovní dny od 06-17 h a v sobotu od 07-12 h. Obě infocentra jsou jednoduše přístupná, zastávky MHD se nacházejí v jejich těsné blízkosti. Dopravní podnik provedl v roce 2010 anketu, kde se dotazoval: „Které naše Infocentrum využíváte pro dopravní informace nebo dobíjení čipových karet nejčastěji?“ V anketě hlasovalo celkem 216 respondentů. Výsledek byl dle DPMLB (2010) následující, jak ukazuje obr. 20.



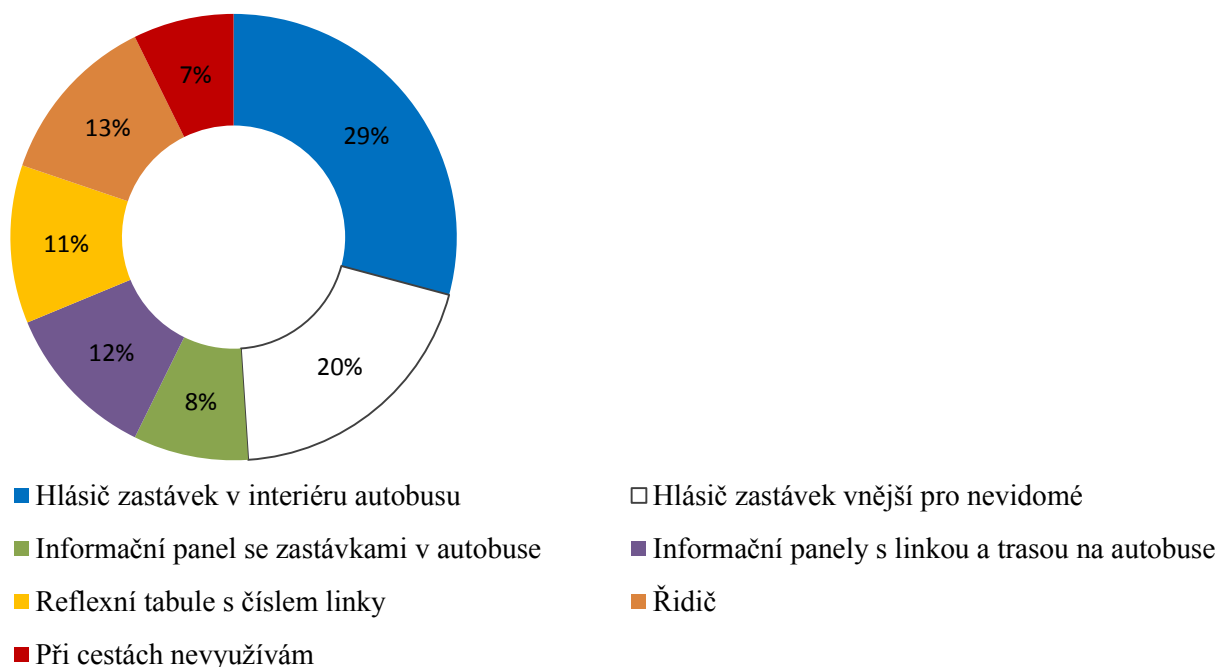
■ Infocentrum na Autobusovém stanovišti □ Infocentrum v Železné ulici

**Obrázek 20** Využití infocenter v MB (autor, na základě DPMLB, 2010)

Mezi další způsoby získávání informací lze zařadit i informační systém dopravy. MHD informuje cestující na hlavní informační tabuli v hale terminálu na Autobusovém stanovišti. Dále informovanost doplňuje vnitřní informační systém ve všech vozidlech MHD. Cestující jsou informováni o lince, příští a současné stanici. Akustické informace jsou doplněny vizuální formou na LCD monitorech umístěných za kabinou řidiče. Následující obr. 21 vychází z průzkumu DPMLB (2010). Bylo dotazováno celkem 230 respondentů. Dopravní podnik si průzkumem ověřoval, jakým způsobem působí informační systém ve vozidlech na



cestující a jakým způsobem lidé přijímají informace ve vozidlech. Dopravní podnik se dotazoval: „*Jaké informační systémy při cestování v autobusech nejvíce využíváte, podle kterých se nejlépe v městské dopravě orientujete?*“ Výsledek ankety charakterizuje následující obr. 21.



**Obrázek 21** Způsob získávání informací ve vozidlech MHD (DPMLB, 2010)

Železniční dopravce České dráhy informuje cestující obdobným systémem. Akustické informace jsou doplněny digitální informační tabulí. Na stanici MB - hlavní nádraží se nachází jediná velká odjezdová tabule. Na stanici MB - město jsou umístěny dva malé digitální displeje, vždy nad hranou nástupiště. Obdobně tomu je tak i na stanici MB - Debř.

## 2.7 Tvorba bezbariérového prostředí

MB nevěnovala v posledních pěti letech tvorbě bezbariérového prostředí příliš mnoho pozornosti. Dle informací dostupných z rozvojového plánu města (Mladá Boleslav, 2018b) vyplývá, že největší projekt na odstraňování bariér byl plánován na léta 2009-2011. Tímto projektem byla **Bezbariérová trasa Mladá Boleslav 2009** (Statutární město MB, 2008). Projekt měl řešit rekonstr. přechodů pro chodce a bezbariérové úpravy budov. Z plánovaných akcí byla zrealizována jen část. Na zmíněný projekt navazuje zbytek této diplomové práce.

Dalším ze zrealizovaných projektů týkající se bezbariérového přístupu MB byl nákup nízkopodlažních autobusů. Projekt zrealizoval Dopravní podnik města ve spolupráci s Evropskou unií. Cílem projektu je nákup vozidel, která měla přispět ke zvýšení kvality poskytovaných služeb a k naplnění trvale udržitelného rozvoje města.



### 3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPNOSTI MLADÉ BOLESLAVI

V této kapitole budou na základě charakteristik města analyzovány nedostatky bezbariérové přístupnosti Mladé Boleslavi. Seznam těchto míst a zařízení vznikl na základě vlastního šetření a je výstupem předešlé kapitoly. Veškerá data byla zaznamenána a poté zanesena do tabulek v této kapitole. Hlavním nástrojem bylo měření a pozorování prvků. Bylo použito svinovacího metru, pro měření sklonů sklonoměru (laserový měřič). Pozorování provázela důkladná fotodokumentace. Pro účely samotné práce byly vybrány jen některé pasáže analýzy částí bezbariérového prostředí, ostatní budou uvedeny v přílohách. Pro úplnost bezbariérové přístupnosti je nutno analyzovat všechny dříve stanovené prvky prostředí, a to: budovy, veřejná prostranství, MHD a informovanost.

#### 3.1 Přístupnost MHD

Z hlediska městské hromadné dopravy budou analyzovány tři základní části (dle stanovených pilířů), a to: zastávky, vozidlový park a způsob informování cestujících. Tyto části budou vyhodnoceny z hlediska bezbariérového přístupu v následujících tabulkách.

Pro zhodnocení bezbariérové přístupnosti bude využita část metody funkce užitku (viz oddíl 1.5 Metodická část). Zjištěné hodnoty kritérií budou zaneseny do tabulky a následně provedeno vyhodnocení dat. Výstupem z tabulky bude hodnota „**obecná míra bezbariérovosti.**” Ta udává procentní bezbariérovou přístupnost prvku.

##### 3.1.1 Zastávky

Pro účely práce a vzhledem k rozsahu zastávek, nebudou jednotlivé zastávky slovně popisovány, ale jejich charakteristiku lze vyčíst z příložených tabulek. V tomto pododdíle budou uvedeny čtyři zastávky (viz obr. 22–25), pro prezentaci různorodosti hodnocení (4 stupně hodnocení: bezbariérový/á, téměř bezbariérový/á, přístupný/á s výhradami, nepřístupný/á). Tabulka hodnocení zastávek obsahuje 24 hodnotících kritérií, které vznikly po schůzce s pracovníky SONS. Pracovníci SONS seřadili kritéria dle důležitosti (i) a přiřadili kritériím hodnotu užitku (ui). Charakteristika kritéria vychází z informací daných vyhláškou č. 398/2009 Sb. Kritérium návaznost na bezbariérové trasy udává, zda se lze od zastávky napojit na bezbariérově upravenou komunikaci nebo bezbariérově upravený přechod. Čitelností informací je myšleno, zda je umožněn přístup k označníku s JŘ a zda jsou informace dobře čitelné. Výškou označníku je myšlena výška informační tabule s JŘ.

## Česana



Zastávka	Linky	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení	
Česana	50, 60	24	Zastávkový přístřešek	1	1	0,0800	0,0800	83%	
		23	Bezbariérový obrubník	1	0	0,0767	0,0000		
			Výška nástupní hrany				0,0000		0,0000
		22	< 20 cm	0	0	0,0733	0,0000		
		21	≥ 20 cm	1	1	0,0700	0,0700		
			Výška označnicku				0,0000		0,0000
		20	≤ 120 cm	1	0	0,0667	0,0000		
		19	> 120 cm	0	1	0,0633	0,0000		
		18	Lavička	1	1	0,0600	0,0600		
		17	Signální pás	1	1	0,0567	0,0567		
		16	Varovný pás	1	1	0,0533	0,0533		
		15	Plán sítě MHD	0,5	1	0,0500	0,0250		
		14	Jízdní řád/y	1	1	0,0467	0,0467		
		13	Tarifní podmínky	0,5	1	0,0433	0,0217		
		12	Informace o výlukách, aktuality	0,5	1	0,0400	0,0200		
		11	Čitelnost informací	1	1	0,0367	0,0367		
		10	Osvětlení zastávky	1	1	0,0333	0,0333		
		9	Návaznost na bezbariérové trasy	1	1	0,0300	0,0300		
			Komunikace				0,0000		0,0000
		8	dlažba	1	1	0,0267	0,0267		
		7	asfalto-beton	0,5	0	0,0233	0,0000		
		6	živичný materiál	1	1	0,0200	0,0200		
		5	Barevný kontrast použitých materiálů	0,5	1	0,0167	0,0083		
		4	Průchozí šířka, manévrovací prostor	0,5	1	0,0133	0,0067		
3	Výškové rozdíly [max. 2cm]	1	1	0,0100	0,0100				
2	Příčný sklon [max. 2%]	0,5	1	0,0067	0,0033				
1	Podélný sklon [max. 4%]	0,5	1	0,0033	0,0017				
							<b>0,6100</b>		

100% 0,7333

1% 0,0073

x% 0,6100

Σ **83 %**

Obrázek 22 Zastávka Česana (autor)

### ŠKODA, 3. vrátnice



Zastávka	Linky	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení
Škoda,3.vrátnice - směr centrum	A	24	Zastávkový přístřešek	1	0	0,0800	0,0000	65%
		23	Bezbariérový obrubník	1	0	0,0767	0,0000	
			Výška nástupní hrany			0,0000	0,0000	
		22	< 20 cm	0	0	0,0733	0,0000	
		21	≥ 20 cm	1	1	0,0700	0,0700	
			Výška označnicku			0,0000	0,0000	
		20	≤ 120 cm	1	0	0,0667	0,0000	
		19	> 120 cm	0	1	0,0633	0,0000	
		18	Lavička	1	1	0,0600	0,0600	
		17	Signální pás	1	1	0,0567	0,0567	
		16	Varovný pás	1	1	0,0533	0,0533	
		15	Plán sítě MHD	0,5	1	0,0500	0,0250	
		14	Jízdní řád/y	1	1	0,0467	0,0467	
		13	Tarifní podmínky	0,5	1	0,0433	0,0217	
		12	Informace o výlukách, aktuality	0,5	1	0,0400	0,0200	
		11	Čitelnost informací	1	1	0,0367	0,0367	
		10	Osvětlení zastávky	1	0	0,0333	0,0000	
		9	Návaznost na bezbariérové trasy	1	1	0,0300	0,0300	
			Komunikace			0,0000	0,0000	
		8	dlažba	1	1	0,0267	0,0267	
		7	asfalta-beton	0,5	0	0,0233	0,0000	
		6	živичný materiál	1	0	0,0200	0,0000	
		5	Barevný kontrast použitých materiálů	0,5	1	0,0167	0,0083	
		4	Průchozí šířka, manévrovací prostor	0,5	1	0,0133	0,0067	
3	Výškové rozdíly [max. 2cm]	1	1	0,0100	0,0100			
2	Příčný sklon [max. 2%]	0,5	1	0,0067	0,0033			
1	Podélný sklon [max. 4%]	0,5	1	0,0033	0,0017			
							<b>0,4767</b>	

Obrázek 23 Zastávka ŠKODA, 3.vrátnice (autor)



## Havlíčková



Zastávka	Linky	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení
Havlíčková	A, B	24	Zastávkový přístřešek	1	1	0,0800	0,0800	53%
		23	Bezbariérový obrubník	1	0	0,0767	0,0000	
			Výška nástupní hrany			0,0000	0,0000	
		22	< 20 cm	0	1	0,0733	0,0000	
		21	≥ 20 cm	1	0	0,0700	0,0000	
			Výška označnicku			0,0000	0,0000	
		20	≤ 120 cm	1	0	0,0667	0,0000	
		19	> 120 cm	0	1	0,0633	0,0000	
		18	Lavička	1	1	0,0600	0,0600	
		17	Signální pás	1	0	0,0567	0,0000	
		16	Varovný pás	1	0	0,0533	0,0000	
		15	Plán sítě MHD	0,5	1	0,0500	0,0250	
		14	Jízdní řád/y	1	1	0,0467	0,0467	
		13	Tarifní podmínky	0,5	1	0,0433	0,0217	
		12	Informace o výlukách, aktuality	0,5	1	0,0400	0,0200	
		11	Čitelnost informací	1	1	0,0367	0,0367	
		10	Osvětlení zastávky	1	1	0,0333	0,0333	
		9	Návaznost na bezbariérové trasy	1	1	0,0300	0,0300	
			Komunikace			0,0000	0,0000	
		8	dlažba	1	0	0,0267	0,0000	
		7	asfalto-beton	0,5	1	0,0233	0,0117	
		6	živičný materiál	1	0	0,0200	0,0000	
		5	Barevný kontrast použitých materiálů	0,5	0	0,0167	0,0000	
		4	Průchozí šířka, manévrovací prostor	0,5	1	0,0133	0,0067	
3	Výškové rozdíly [max. 2cm]	1	1	0,0100	0,0100			
2	Příčný sklon [max. 2%]	0,5	1	0,0067	0,0033			
1	Podélný sklon [max. 4%]	0,5	1	0,0033	0,0017			
							<b>0,3867</b>	

Obrázek 24 Zastávka Havlíčkova (autor)

## Akuma – směr hlavní nádraží



Zastávka	Linky	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení	
Akuma - směr hl. nádraží	A, 40, 42, 50	24	Zastávkový přístřešek	1	0	0,0800	0,0000	38%	
		23	Bezbariérový obrubník	1	0	0,0767	0,0000		
			Výška nástupní hrany				0,0000		0,0000
		22	< 20 cm	0	1	0,0733	0,0000		
		21	≥ 20 cm	1	0	0,0700	0,0000		
			Výška označnicku				0,0000		0,0000
		20	≤ 120 cm	1	0	0,0667	0,0000		
		19	> 120 cm	0	1	0,0633	0,0000		
		18	Lavička	1	0	0,0600	0,0000		
		17	Signální pás	1	0	0,0567	0,0000		
		16	Varovný pás	1	0	0,0533	0,0000		
		15	Plán sítě MHD	0,5	1	0,0500	0,0250		
		14	Jízdní řád/y	1	1	0,0467	0,0467		
		13	Tarifní podmínky	0,5	1	0,0433	0,0217		
		12	Informace o výlukách, aktuality	0,5	1	0,0400	0,0200		
		11	Čitelnost informací	1	1	0,0367	0,0367		
		10	Osvětlení zastávky	1	0	0,0333	0,0000		
		9	Návaznost na bezbariérové trasy	1	0	0,0300	0,0000		
			Komunikace				0,0000		0,0000
		8	dlažba	1	0	0,0267	0,0000		
		7	asfalo-beton	0,5	1	0,0233	0,0117		
		6	živичný materiál	1	0	0,0200	0,0000		
		5	Barevný kontrast použitých materiálů	0,5	0	0,0167	0,0000		
		4	Průchozí šířka, manévrovací prostor	0,5	1	0,0133	0,0067		
3	Výškové rozdíly [max. 2cm]	1	0	0,0100	0,0000				
2	Příčný sklon [max. 2%]	0,5	1	0,0067	0,0033				
1	Podélný sklon [max. 4%]	0,5	1	0,0033	0,0017				
							<b>0,2783</b>		

Obrázek 25 Zastávka Akuma (autor)

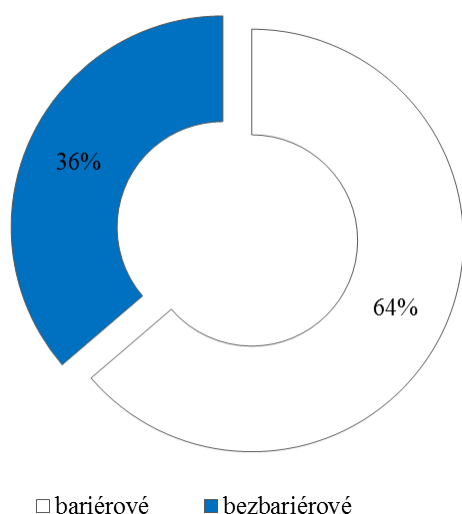
Zbytek zastávek bude uveden v příloze A pouze s hodnocením.

### Zhodnocení:

Na základě dat získaných z kapitoly 2. Charakteristika města, byla provedena analýza 114 zastávek, tvořících síť MHD v Mladé Boleslavi. Z celkového počtu bylo nutno vyřadit celkem čtyři zastávky, které se nacházely v rekonstrukci. Zbýlých 110 zastávek bylo analyzováno dle stanovených kritérií. Každá zastávka byla prověřena a do tabulky byly zaznamenány hodnotící prvky.

Z hodnotících tabulek vzešlo, že **36 %** zastávek je bezbariérově přístupných (viz obr. 26). Nástupní hrana je u nich v požadované úrovni, obsahují lavičku a všechny věcné informace potřebné k cestování MHD (JŘ, mapa linek, tarifní a přepravní podmínky, výluky). Tyto zastávky mají též návaznost na bezbariérové trasy. Vytváří komplexní okolní bezbariérové prostředí. Těchto 36 % tvoří celkem 42 zastávek, z toho bylo 17 zastávek ohodnoceno nejlepším statutem (85-100 %, bezbariérová). Zbýlých 25 zastávek získalo ohodnocení: téměř bezbariérová (60-84 %). U všech těchto zastávek nejsou navrhovány žádné větší změny a není nutno je bezbariérově upravovat. U některých však chybí zastávkový přístřešek. Ten by měl být tzv. „standardem.“

U zbylých **64 %** byly spatřeny bariéry a nejsou tudíž bezbariérově přístupné. Tyto zastávky tvoří nadpoloviční většinu, což není potěšující stav. Jde celkem o 68 zastávek. Vždy chybí požadovaná výška nástupní hrany, chybí signální pás na zastávce a nemají návaznost na bezbariérové trasy. Je navrhováno u těchto 64 % zastávek začít co nejrychleji se systematickou rekonstrukcí. Ve většině případů se bude jednat o rekonstrukci nástupní hrany (použít zastávkový obrubník), zbudování přístřešku společně s lavičkou a **vždy** snížení výšky tabule s JŘ. Tento hodnotící prvek chyběl u drtivé většiny zastávek. Více v návrhové části.



**Obrázek 26** Stav přístupnosti zastávek MHD (autor)

### 3.1.2 Vozidlový park

Tento pododdíl vznikl po konzultaci s provozním referentem a projektovým manažerem dopravního podniku MB panem Kašíkem. Veškeré informace v tomto pododdílu (mimo tabulku 2) byly zjištěny na základě rozhovoru s výše zmíněným pracovníkem.

Rozsáhlé území města v současnosti obsluhuje celkem 30 vozů MHD, které se točí v 26 turnusech. Vozidlový park je kompletně bezbariérový. Skládá se z původních autobusů značky Mercedes Citaro, TEDOM C12D a nyní nových vozidel značky Iveco Urbanway CNG. Tyto poslední modely Iveco začaly novou obměnu vozového parku (spolufinancováno z evropských fondů v rámci Integrovaného plánu rozvoje území). Cílem této obměny je do roku 2021 obnovit vozový park 21 novými autobusy Iveco. Tímto rokem by měl dopravní podnik disponovat vozovým parkem ne starším 10 let. Součástí dodávky nových autobusů je jejich servis po dobu deseti let. V tabulce 2 budou analyzovány jednotlivé modely autobusů.

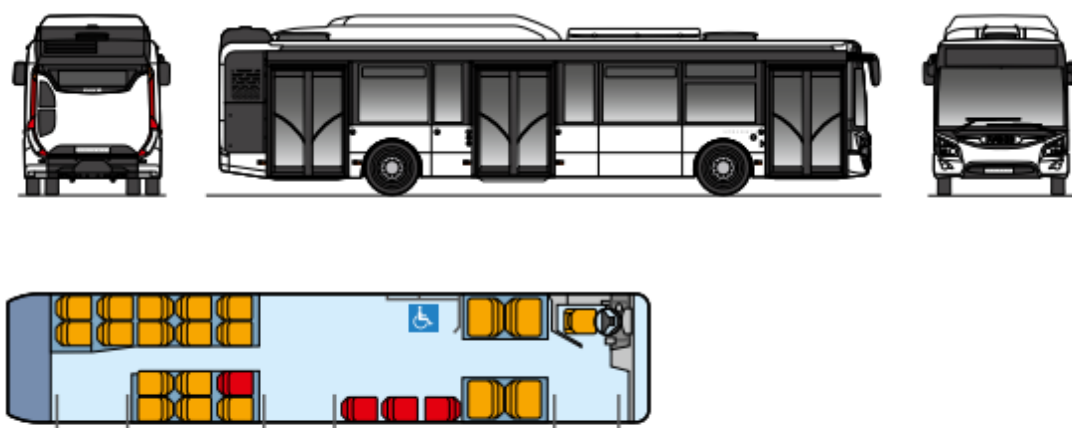
**Tabulka 2** Vozidlový park

Typ autobusu	Nízkopodlažní	Specifikace	
Mercedes Citaro	ANO	Délka: 11,9 m Šířka: 2,55 m Výška: 3 m Výška podlahy nad vozovkou: 0,370 m Kapacita: 100 cestujících (79 stání, 20 sezení + 1) Hmotnost: 18 tun	<b>Bezbariérové prvky:</b> Hlásicí a informační systém Nájezdová rampa Prostor pro vozík Pásky pro vozík Madlo AOM „kneeling”
TEDOM C12D	ANO	Délka: 12 m Šířka: 2,55 m Výška: 3 m Výška podlahy nad vozovkou: 0,370 m Kapacita: 101 cestujících (79 stání, 21 sezení + 1) Hmotnost: 18 tun	<b>Bezbariérové prvky:</b> Hlásicí a informační systém Nájezdová rampa Prostor pro vozík Pásky pro vozík Madlo AOM „kneeling”
Iveco Urbanway CNG	ANO	Délka: 12 m Šířka: 2,5 m Výška: 3,3 m Výška podlahy nad vozovkou: 0,320 m Kapacita: 82 cestujících (50 stání, 31 sezení + 1) Hmotnost: 18 tun	<b>Bezbariérové prvky:</b> Hlásicí a informační systém Nájezdová rampa Prostor pro vozík Pásky pro vozík Madlo AOM „kneeling” Moderní odbavovací systém Wi-Fi

Zdroj: autor, na základě DPMLB (2018)



Po konzultaci s organizací SONS, která vznesla připomínku na zlepšení hlásiče zastávek, byla připomínka prověřena. A bylo dáno za pravdu SONS. Hlásič oznámí příští zastávku až po uzavření dveří. Lepší variantou by byl systém hlášení, který je použit např. u MHD v Praze. Hlásič v pražské MHD oznámí současnou stanici a hned následně ohlásí další zastavení. Byly začaty akce k uskutečnění změny systému hlášení v MB, ale stav je nyní na mrtvém bodě. Bylo zjištěno, že změna hlášení měla být provedena. Avšak ve skutečnosti nebyla dle vlastního průzkumu zrealizována. Nejnovější vozy, které by měly být tímto systémem vybaveny, jsou zobrazeny na obr. 27. Na obrázku je vidět i vnitřní obsaditelnost.



Verze 12 m, 3dveřový:  
23 míst a 1 místo pro vozíčkáře

**Obrázek 27** Vůz IVECO Urban way 12, CNG (IVECO, [b.r.] )

#### **Zhodnocení:**

Bezbariérový stav vozidlového parku je na výborné úrovni. Dopravní podnik v tomto směru důrazně pečuje o kontinuální obnovu vozového parku a zachovává si vysoký standard v podobě flotily kompletně nízkopodlažních vozidel. Takto tvořený vozidlový park je dobrým základem bezbariérového prostředí města. Nebyly spatřeny jediné známky bariér a nejsou tedy žádná doporučení pro zlepšení.



### 3.1.3 Informovanost cestujících

Cestující městské hromadné dopravy v Mladé Boleslavi získávají informace z těchto míst: informační systém ve vozidlech MHD, informační tabule na zastávkách, webové stránky dopravního podniku a informační centra.

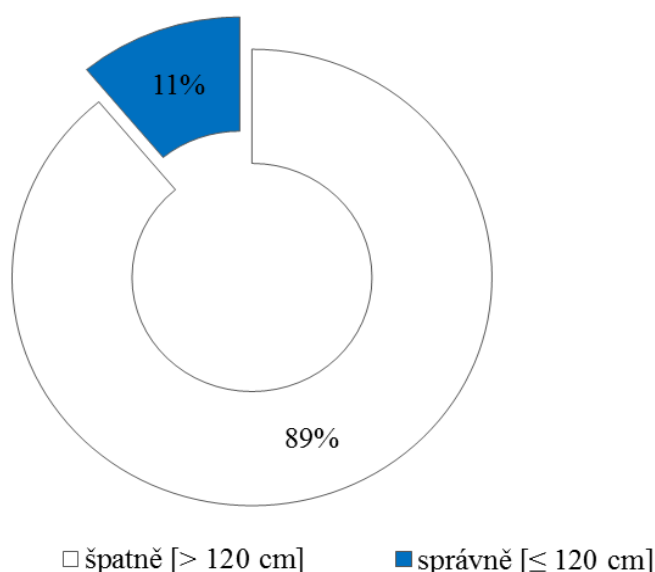
Informační systém vozidel MHD informuje cestující o lince, cílové zastávce, příští a současné stanici. Akustické informace jsou doplněny vizuální formou na LCD monitorech umístěných za kabinou řidiče. Pro příjem akustického hlášení pro nevidomé a slabozraké je instalován hlásič zastávek (vnitřní a vnější). Informační systém je doplněn moderním odbavovacím zařízením (platba v hotovosti nebo kartou). Odbavovací systém nemá jazykovou mutaci. Dle informací od pana Kašíka (referent dopravního podniku) nejsou řidiči DP nijak odborně proškolení pro jednání s handicapovanými občany ani pro jednání s cizinci.

Z analýzy zastávek vyplynulo (viz obr. 28), že celkem **11 %** splňuje podmínku správné výšky tabule s jízdním řádem. Zbýlých **89 %** tabulí s jízdním řádem je nepřístupných a pro osoby na vozíčku jsou nečitelné.

Webové stránky dopravního podniku a informační centra budou analyzovány v oddíle 3.4 Přístupnost informací.

#### Zhodnocení:

Přístupnost informací ze zastávkových informačních tabulí je bariérová. Z analýzy zastávek z oddílu 3.1 vyplynulo, že pouze 11 % splňuje podmínku správné výšky tabule s jízdním řádem. Zde jsou prostory pro zlepšení. Informační systém vozidel je bezbariérový. Organizace SONS vyjádřila námitku proti akustickému hlášení (bude řešeno v kapitole 4.1.2)



**Obrázek 28** Stav umístění informačních tabulí (autor)

### 3.2 Přístupnost budov občanské vybavenosti

Z hlediska infrastruktury města byly analyzovány budovy veřejného zájmu. Budovy byly analyzovány postupně dle kategorií svého účelu. V tomto oddílu bude plně uvedena jedna budova, pro prezentaci hodnocení (4 stupně hodnocení: bezbariérový/á, téměř bezbariérový/á, přístupný/á s výhradami, nepřístupný/á). Zbytek budov bude uveden v příloze B s příslušným hodnocením „obecné míry bezbariérovosti.“

Tabulka hodnocení budov obsahuje 24 hodnotících kritérií. Po schůzce s pracovníky Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých vznikla tato následující kritéria (uvedeno v obr. 29). Pracovníci SONS seřadili kritéria dle důležitosti (i) a přiřadili kritériím hodnotu užítka (ui). Charakteristika kritéria vychází z informací daných dle Česko (2009). Nejdůležitějším kritériem je bezbariérový vstup do budovy, který je uveden v tabulce dvakrát. Poprvé jako kritérium bezbariérový vstup (ano/ne), podruhé je více specifikován a uvádí, jaký je vstup do budovy (rampa, výtah, plošina).

24	Bezbariérový vstup
23	rampa
22	výtah
21	plošina
20	Výškové rozdíly [max. 2cm]
19	Výtah
18	Manipulační plocha
17	Návaznost na bezbariérové trasy
16	Vyhrazené parkovací stání
15	Docházková vzdálenost [max. 200 m]
14	Akustické prvky
13	Madla
12	Vstupní dveře [min. 90 cm]
11	Ovládací prvky [výška max. 1,2 m]
10	Protiskluzný povrch
9	Zádveří
8	Vnitřní dveře [min. 90 cm]
7	Výška přepážky [max. 80 cm]
6	Rošt [mezery max. 1,5 cm]
5	Vizuální kontrast
4	Bezbariérové WC
3	Hmatné prvky
2	Informační a orientační značení
1	Kontaktní informace

**Obrázek 29** Hodnotící kritéria budov (autor)

Pro prezentaci hodnocení bude uvedena budova úřadu práce, jedna z nejlépe hodnocených budov (obr. 30).



Budova	Zastávka	Linka	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení
Úřad práce	Jaselská, Gymnázium	20, 50, 60, 61, 72	24	Bezbariérový vstup	1	1	0,0800	0,0800	91%
			23	rampa	1	1	0,0767	0,0767	
			22	výtah	1	0	0,0733	0,0000	
			21	plošina	1	0	0,0700	0,0000	
			20	Výškové rozdíly [max. 2cm]	1	1	0,0667	0,0667	
			19	Výtah	1	1	0,0633	0,0633	
			18	Manipulační plocha	0,5	1	0,0600	0,0300	
			17	Návaznost na bezbariérové trasy	1	1	0,0567	0,0567	
			16	Vyhrazené parkovací stání	1	1	0,0533	0,0533	
			15	Docházková vzdálenost [max. 200 m]	0,5	0	0,0500	0,0000	
			14	Akustické prvky	1	1	0,0467	0,0467	
			13	Madla	1	0	0,0433	0,0000	
			12	Vstupní dveře [min. 90 cm]	1	1	0,0400	0,0400	
			11	Ovládací prvky [výška max. 1,2 m]	1	1	0,0367	0,0367	
			10	Protiskluzný povrch	1	1	0,0333	0,0333	
			9	Zá dveří	1	1	0,0300	0,0300	
			8	Vnitřní dveře [min. 90 cm]	0,5	1	0,0267	0,0133	
			7	Výška přepážky [max. 80 cm]	0,5	1	0,0233	0,0117	
			6	Rošt [mezery max. 1,5 cm]	1	1	0,0200	0,0200	
			5	Vizuální kontrast	1	0	0,0167	0,0000	
			4	Bezbariérové WC	0,5	1	0,0133	0,0067	
			3	Hmatné prvky	1	1	0,0100	0,0100	
			2	Informační a orientační značení	0,5	1	0,0067	0,0033	
			1	Kontaktní informace	0,5	1	0,0033	0,0017	
								0,6800	

n= 24

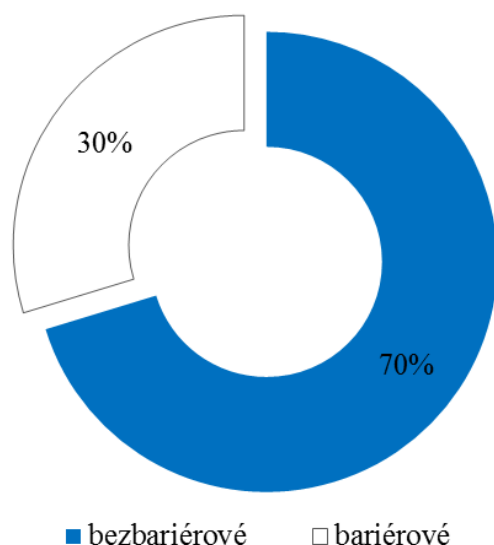
Obrázek 30 Ukázka hodnocení budovy úřadu práce (autor)

Zbytek budov občanské vybavenosti bude uveden v příloze B s hodnocením.

### **Zhodnocení:**

Na základě dat získaných z předchozí kapitoly byla provedena analýza 40 budov. Z celkového počtu budov bylo nutno vyřadit tři budovy, nebyl do nich umožněn přístup. Z hodnotících tabulek vzešlo, že 70 % budov je bezbariérově přístupných. Tyto budovy jsou plně přístupné. Nachází se zde bezbariérový vstup, uvnitř budovy nejsou výškové rozdíly, vnitřní orientační systém je srozumitelný a čitelný. OSSPO si v těchto místech mohou vyřešit svou agendu bez cizí pomoci. Jedná se o 26 budov, které jsou bezbariérové. U zbylých 30 % byly spatřeny bariéry (tyto budovy jsou převážně hodnoceny v rozmezí 50-59 %). Budovy jsou částečně přístupné. Jejich bezbariérové úpravy však nebudou náročné a rozsáhlé. Většinou se jedná o výškové rozdíly větší než 2 cm, bezbariérovou úpravu vstupu do budovy nebo návaznost na bezbariérové trasy. U velké části budov bude nutno instalovat akustické prvky (30 ze 40 budov).

Je tedy nutno konstatovat, že přístupnost budov občanského vybavení je ve větší míře bezbariérová. U budov hodnocených nad 60 % se lze zamyslet nad použitím akustického hlásiče pro osoby se zrakovým handicapem. Budovy s hodnocením pod 60 % je nutno systematicky bezbariérově upravovat. Možnosti návrhů budou uvedeny v návrhové části. Bližší představu o přístupnosti budov umožňuje obr. 31.



**Obrázek 31** Stav přístupnosti budov občanské vybavenosti (autor)

### 3.3 Přístupnost veřejných prostranství

Další infrastrukturu města tvoří veřejná prostranství jako parkoviště (parkovací domy), náměstí a parky. I tyto části městského prostředí musejí být pro úplnost analýzy bezbariérové přístupnosti prověřeny.

#### 3.3.1 Parkovací plochy

Dle mapy (obr. 18) z oddílu 2.4 Veřejná prostranství, kterou vytvořila Městská policie MB, lze najít potřebná parkoviště pro OSSPO. V tomto pododdíle budou analyzována parkoviště, která obsahují vyhrazená stání pro OSSPO. Budou analyzovány parkovací plochy s více jak 20 parkovacími místy. V tomto pododdílu bude plně uvedena jedna parkovací plocha, pro prezentaci hodnocení (4 stupně hodnocení: bezbariérový/á, téměř bezbariérový/á, přístupný/á s výhradami, nepřístupný/á). Zbytek parkovacích ploch bude uveden pouze v tabulce v příloze D.

Tabulka hodnocení parkovacích ploch obsahuje 24 hodnotících kritérií. Po schůzce s tělesně handicapovaným občanem panem Stříbrným, vznikla následující kritéria (uvedeno v obr. 32). Pan Stříbrný seřadil kritéria dle své důležitosti a přiřadil kritériím hodnotu užitku. Charakteristika kritéria vychází z informací daných dle Česko (2009). Nejdůležitějším kritériem pro parkoviště je existence vyhrazeného stání, bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce z plochy parkoviště a poté samotné umístění vyhrazeného stání (musí být situováno poblíž bodu zájmu nebo východu z parkoviště). Kritérium vyhrazené stání bylo splněno v případě, že se na parkovací ploše nachází odpovídající počet vyhrazených stání.

Dalším kritériem, které si žádá vysvětlení, je přístupnost vyhrazeného stání. Tímto kritériem je myšleno, zda je vyhrazené stání volně přístupné k využití pro svůj účel. Při místním pozorování bylo zjištěno, že jsou vyhrazená parkovací místa využívána pro umístění popelnic.

Návazností na bezbariérové trasy je myšleno, zda se v okolí parkovací plochy nachází bezbariérově upravený chodník a bezbariérově upravený přechod pro chodce. Je myšleno velmi úzké okolí parkovacích ploch.

Celkem bylo hodnoceno 18 parkovacích ploch, z toho jsou dva parkovací domy. Všechna parkoviště byla přístupná a většinou se jedná o placené parkovací plochy. Výjimku tvoří jen tři parkoviště, a to: parkoviště Havlíčkova, parkoviště Plavecký bazén a parkoviště Poliklinika Modrá hvězda.

Na obr. 32 je znázorněna parkovací plocha s nehorším hodnocením (nepřístupná).



Název	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení	
Pivovarská	24	Vyhrazené stání	1	0	0,0800	0,0000	44%	
	23	1 - 2 stání	0,5	1	0,0767	0,0383		
	22	> 2 stání	1	0	0,0733	0,0000		
	21	Bezbariérový přístup na komunikaci	1	1	0,0700	0,0700		
	20	Vhodné situování vyhrazeného stání	1	0	0,0667	0,0000		
	19	Přístupnost vyhrazeného stání	1	0	0,0633	0,0000		
	18	Výškové rozdíly [max. 2 cm]	1	0	0,0600	0,0000		
	17	Návaznost na bezbariérové trasy	1	0	0,0567	0,0000		
	16	Šířka stání [min. 3,5 m]	1	1	0,0533	0,0533		
			Materiál povrchu parkoviště			0,0000		0,0000
	15		dlažba	1	0	0,0500		0,0000
	14		asfalto-beton	0,5	1	0,0467		0,0233
	13		živичný materiál	1	0	0,0433		0,0000
	12		Protiskluzný povrch parkoviště	1	1	0,0400		0,0400
	11		Svislé značení	0,5	1	0,0367		0,0183
	10		Vodorovné značení	0,5	1	0,0333		0,0167
	9		Přístupný platební automat	0,5	0	0,0300		0,0000
	8		Osvětlení	1	1	0,0267		0,0267
			Počet parkovacích míst			0,0000		0,0000
	7		21 - 40 míst	0,5	0	0,0233		0,0000
	6		41 - 60	0,5	0	0,0200		0,0000
	5		61 - 80	0,5	1	0,0167		0,0083
	4		> 80	0,5	0	0,0133		0,0000
	3		Délka stání [min. 5 m]	1	1	0,0100		0,0100
2		Příčný sklon [max. 2 %]	0,5	1	0,0067	0,0033		
1		Podélný sklon [max. 2,5 %]	0,5	1	0,0033	0,0017		
						0,3100		

Obrázek 32 Ukázka hodnocení parkoviště Pivovarská (autor)



### 3.3.2 Náměstí a parky

#### Výstaviště

Městský park Výstaviště je snadno přístupný ze zastávky MHD Na výstavišti. Park je bezbariérově upraven, nachází se zde signální a varovné pásy. Park je celý osvětlený a je bez výškových rozdílů. Výstaviště navazuje na bezbariérové trasy.

#### Staroměstské náměstí

Prostor náměstí je přístupný ze zastávky Staroměstské náměstí. Od zastávky vede signální pás. Náměstí je bez výškových rozdílů, povrch je z mozaikové dlažby. Náměstí navazuje na další bezbariérové trasy, je bezbariérové.

#### Náměstí Republiky

Náměstí je přístupné z přilehlé zastávky. Skládá se ze dvou částí. V horní části není chodník oddělen od komunikace a nachází se zde špatný povrch. Dolní část je bezbariérově přístupná, povrch je ze zámkové dlažby. Náměstí je přístupné s výhradami.

#### Park Komenského náměstí

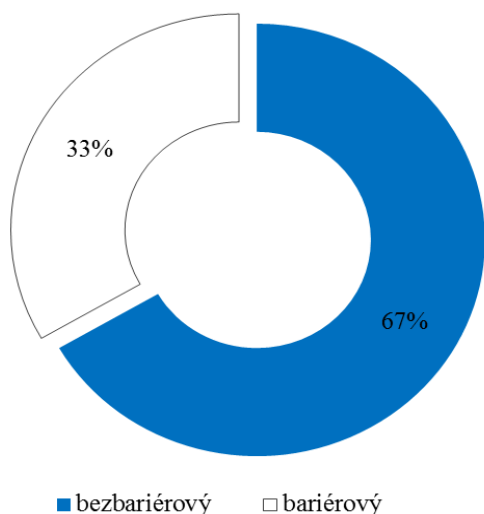
Park na Komenského náměstí je přístupný z přilehlé zastávky. Od zastávky vede signální pás, povrch z mozaikové dlažby bez výškových rozdílů. Park je bezbariérový.

#### Lesopark Štěpánka

Lesopark je přístupný ze zastávky MHD Bazén a není bariérový.

#### Zhodnocení:

Z analýzy přístupnosti veřejných prostranství vzešlo, že **67 %** parkovacích ploch je bezbariérově přístupných (viz obr. 33). U zbylých **33 %** byly spatřeny bariéry v přístupnosti. Nejčastější chybou je nepřístupné vyhrazené stání, malý počet stání, nenávaznost na bezbariérové trasy a výškové rozdílly. Parky a náměstí jsou bezbariérové.



**Obrázek 33** Stav přístupnosti parkovacích ploch (autor)

### 3.4 Přístupnost informací

V tomto oddíle budou analyzovány přístupy k informacím. Jak vyplynulo z 2. kapitoly (oddíl 2.6 Charakteristika přístupnosti informací), snadno přístupné informace jsou ty, které lze nalézt na webové prezentaci subjektu. Je nutné zajistit pro všechny body zájmu (budovy, některá veřejná prostranství, MHD) přístup k informacím na internetových stránkách. Dalším zdrojem informací, které budou popsány v tomto oddíle, jsou informační tabule a informační centra.

#### 3.4.1 Přístupnost informací z webových stránek

Přístupnost webových stránek vyplývá ze zákonné povinnosti zpracovat web státní správy dle vytvořených pravidel přístupnosti. V tomto pododdílu bude plně uvedena jedna webová stránka pro prezentaci hodnocení (4 stupně hodnocení: bezbariérový/á, téměř bezbariérový/á, přístupný/á s výhradami, nepřístupný/á). Zbytek webových stránek bude uveden pouze v tabulkách v příloze E.

Tabulka hodnocení webových stránek obsahuje 24 hodnotících kritérií. Po schůzce s pracovníky Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých vznikla tato hodnotící kritéria. Pracovníci SONS seřadili kritéria dle důležitosti a přiřadili kritériím hodnotu užítka. Charakteristika kritéria vychází z informací daných vyhláškou č. 64/2008 Sb. (Česko, 2008).

Nejdůležitějším kritériem jsou: barevný kontrast pozadí a písma, ovládání stránky pomocí klávesnice (stiskem klávesy „TAB” přecházení mezi částmi stránky) a vhodně použitý flash modul. Tento modul zajišťuje dynamickou změnu obrázků na webu, nesmí být ale použit v příliš měnící formě.

Dalším kritériem jsou textové alternativy grafických prvků. Toto kritérium říká, zda jsou grafické prvky na webové stránce doplněny textem (tzv. „alt text”). V praxi to znamená, že po najetí myši na grafický prvek se znázorní text popisující grafický prvek. Textové alternativy by měly být užity z důvodů: přístupnost zrakově handicapovaných občanů a při chybném načtení webové stránky, kdy se grafický prvek nezobrazí.

Kritérium písmo v absolutní velikosti říká, zda se velikost textu nemění svépomocí nebo u změny zařízení, ze kterého je prohlíženo. Manuální volba velikosti písma je výhodou.

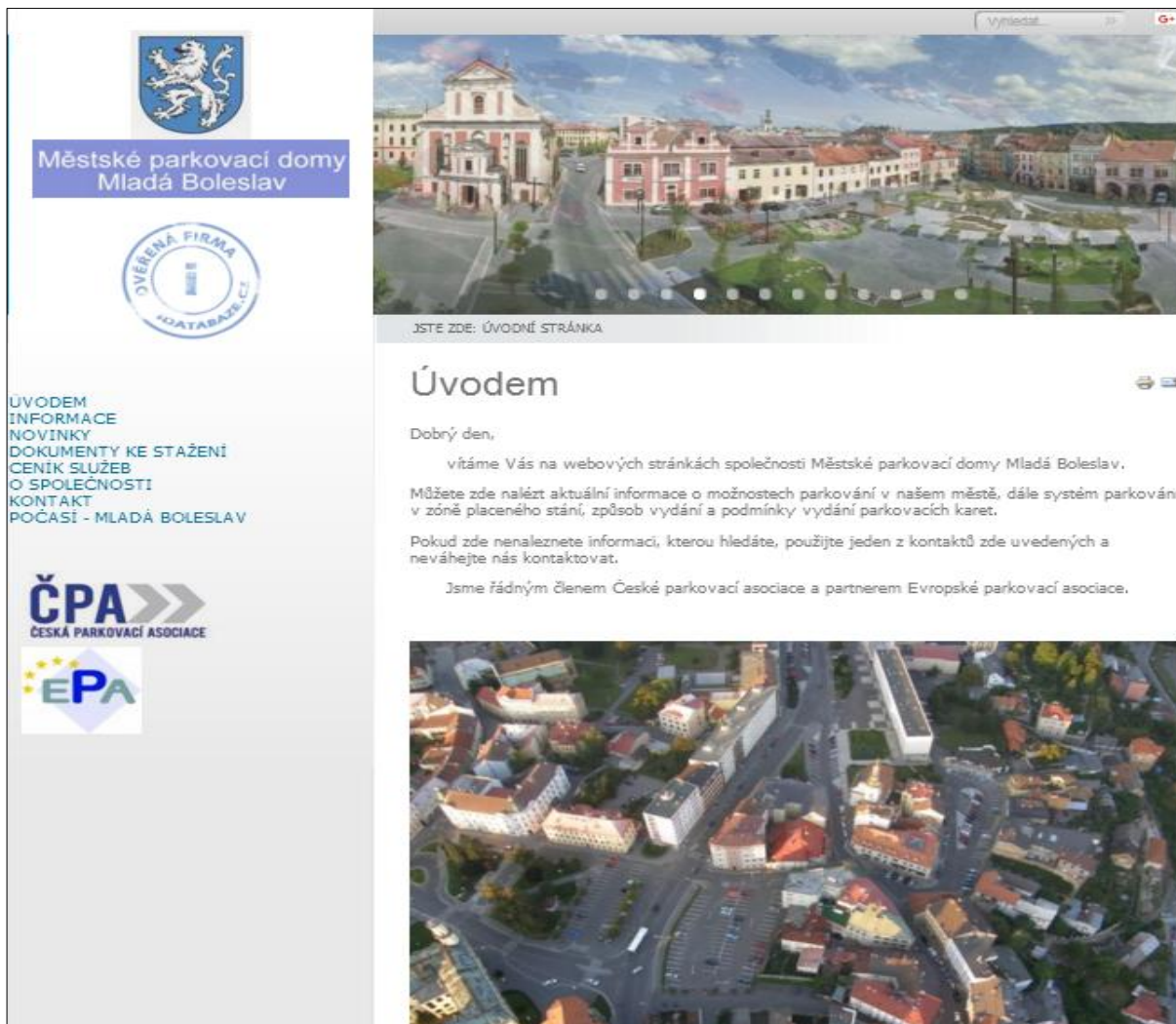
Responzivní verze webu znamená, zda se webová stránka přizpůsobí aktuálnímu zařízení, ze kterého je prohlížena (mobilní telefon, tablet a jiné).

Jazyková mutace vypovídá o přítomnosti překladu do cizího jazyka.

V případě, že obsahová kritéria jako formulář, kontakty, otevírací doba a další nebyla dohledatelná do jedné minuty, bylo jim uděleno hodnocení 0 = kritérium nebylo splněno.



Na obr. 34 je znázorněna stránka s nejhorsím hodnocením (nepřístupná).



Název	i	Bezbariérové prvky	ui	xi	wi	Ui	Hodnocení
Městské parkovací domy	24	Kontrast (písmo a pozadí)	1	0	0,0800	0,0000	35%
	23	Oddíly ovládané z klávesnice	1	0	0,0767	0,0000	
	22	Vhodně použitý Flash	1	0	0,0733	0,0000	
	21	Textové alternativy grafických prvků	0,5	0	0,0700	0,0000	
	20	Srozumitelné informace	1	0	0,0667	0,0000	
	19	Existence struktury (osnovy)	1	1	0,0633	0,0633	
	18	Popis postupů / návody řešení životních situací	1	0	0,0600	0,0000	
	17	Kontaktní formulář	1	0	0,0567	0,0000	
	16	Otevírací doba	1	1	0,0533	0,0533	
	15	Telefonní čísla	1	1	0,0500	0,0500	
	14	Písmo v absolutní velikosti	0,5	1	0,0467	0,0233	
	13	Responzivní verze webu	1	0	0,0433	0,0000	
	12	Jazyková mutace	0,5	0	0,0400	0,0000	
	11	Dokumenty	0,5	1	0,0367	0,0183	
	10	Aktuality	0,5	1	0,0333	0,0167	
	9	Formuláře	1	0	0,0300	0,0000	
	8	E-mail	1	1	0,0267	0,0267	
	7	Oficiální název	0,5	1	0,0233	0,0117	
	6	Kontaktní poštovní adresa	1	1	0,0200	0,0200	
	5	Podmínky a principy	0,5	1	0,0167	0,0083	
4	Bankovní spojení	0,5	0	0,0133	0,0000		
3	Fotogalerie	0,5	0	0,0100	0,0000		
2	IČ / DIČ	0,5	1	0,0067	0,0033		
1	Organizační struktura	0,5	1	0,0033	0,0017		
						0,2967	

Obrázek 34 Hodnocení webové stránky městských parkovacích domů

### 3.4.2 Přístupnost informací z informačních tabulí

Dalším způsobem získávání informací jsou informační tabule na autobusovém stanovišti a železničních zastávkách. Bezbariérový přístup k informacím na těchto místech vyplývá z podstaty jejich bezbariérových úprav. Bezbariérový přístup k informacím je takový, jak bezbariérově přístupná jsou tato místa.

Cestující na autobusovém stanovišti jsou informováni digitální informační tabulí umístěnou uvnitř terminálu a venkovní vývěskou jízdních řádů (výška 1 600 mm). Přístup do haly terminálu není zcela bezbariérový. Jednokřídlé dveře šířky 900 mm mají madla ve výšce 1 200 mm. U vstupu se nachází indukční smyčka pro nevidomé. Vizuální informace získané z tabule nejsou doplněny akustickým výstupem. Informační tabule je snadno čitelná s dostatečným kontrastem (černé pozadí, bílé písmo). Nachází se zde i informační tabule ČD, která poskytuje údaje o odjezdech z přílehlé zastávky Mladá Boleslav – město. Dle místního šetření není hlásič spojení u této přepážky aktivován. Výška přepážky je 900 mm.

Informační tabule Českých drah mají všechny stejné parametry (digitální tabule, šedé pozadí a zelený text). Cestující na železniční stanici Mladá Boleslav – Hlavní nádraží, získávají informace u přepážky, z informační tabule na nástupišti a z akustického hlásiče. Výška přepážky je 700 mm. Manipulační prostor v okolí je dostačující. Informační tabule má dostatečný kontrast. Na stanici Mladá Boleslav – město jsou cestující informováni skrze dvě informační tabule, vždy po jedné v jednom směru jízdy. Vizuální informace nejsou doplněny akustickým hlásičem. Stejně tomu tak je i na stanici Mladá Boleslav – Debř. Zajímavou alternativou přístupu k informacím je vzdálený přístup ke všem informačním tabulím pod správou SŽDC, dostupný na: [provoz.szdc.cz/tabule](http://provoz.szdc.cz/tabule) (viz obr. 35).

12.04.2018		ODJEZDY			10:53:01	
Druh	Číslo	Cílová stanice	Směr	Čas	Kolej	Zpoždění
Os	L4	SVOR	Bakov n.Jizerou	11:23		
Os	S33	LOMNICE N.POPELKOU	Sobotka	11:24		
Os	S31	MLADÁ BOLESLAV M.		11:43		
Os	S30	TURNOV	Mnich.Hradiště	11:44		
Os	L4	ŠLUKNOV	Rumburk	12:37		
Os	S3	PRAHA-VRŠOVICE	Neratovice	12:37		
Os	L4	MLADÁ BOLESLAV M.		12:40		
Os	S30	DOLNÍ BOUSOV	Bakov n.Jizerou	12:43		
Os	S31	MLADÁ BOLESLAV M.		13:14		
R	R22	KOLÍN	Poděbrady	13:22		

Obrázek 35 Vzdálený přístup k odjezdovým / příjezdovým tabulím (SŽDC, 2018)

### 3.4.3 Informační centra

V MB se nacházejí dvě infocentra. Zde si mohou občané vyžádat potřebné informace. Hlavním infocentrem je Infocentrum na Náměstí, druhým infocentrem je Infocentrum na Autobusovém stanovišti.

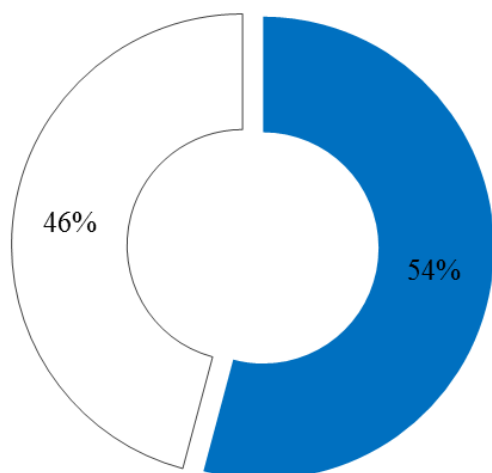
Přístupnost infocentra na Autobusovém stanovišti je ze zastávky MHD, na stanovišti číslo 3 a 4, vzdálené 20 metrů. Přístupnost k budově infocentra, která je umístěna v čekárně terminálu, je bezbariérová. Od zastávky vede bezbariérová trasa ke vstupním dveřím (šířka 900 mm), madla ve výšce 1 200 mm. Vnitřní prostory jsou bezbariérové.

Dalším zdrojem pro získání informací je Infocentrum na Náměstí Míru (Železná 107). Přístupnost infocentra je bezbariérová. Podrobnější popis přístupnosti lze nalézt na stránkách Metalové cesty (Metalová cesta, 2018).

#### Zhodnocení:

Z analýzy přístupnosti webových stránek vzešel následující výsledek. Z celkem 25 hodnocených webových stránek nebyla jedna webová stránka funkční (Centrum pro zdravotně postižené a seniory). Z hodnotících tabulek vzešlo, že **54 %** webových stránek je přístupných (viz obr. 36). U těchto stránek nejsou třeba zásadní změny, většinou se jedná o doplnění alternativ. textu a vhodněji přizpůsobit flash modul. U zbylých **46 %** byly spatřeny bariéry v přístupnosti. Nejčastější chybou je špatný kontrast, nemožnost ovládat stránky z klávesnice, absence obsahových informací, absence jazykové mutace a špatná osnova webu.

Přístupnost informačních tabulí a infocenter je bezbariérová. Nebyly spatřeny bariéry přístupu k informacím.



■ bezbariérový □ bariérový

**Obrázek 36** Stav přístupnosti webových stránek institucí (autor)

### 3.5 Celkové zhodnocení

V analytické části bylo analyzováno celkem 201 částí městského prostředí. Jednalo se o 114 zastávek MHD, 40 budov občanské vybavenosti, 23 veřejných prostranství a 24 webových stránek. Z těchto 201 prvků, které dohromady vytváří městské prostředí, bylo 96 prvků bariérových a 98 bezbariérových. Celkem sedm prvků nebylo hodnoceno. Je nutno podotknout, že si úprav žádají i žel. stanice MB – hl. nádraží a MB – město. Na obě žel. stanice už existuje projekt a plánuje se v dohledné době jejich rekonstrukce.

Z těchto 114 zastávek bylo 68 zastávek hodnoceno jako nepřístupné, tyto zastávky si žádají bezbariérových úprav. Zbývajících 42 zastávek bylo hodnoceno jako bezbariérově přístupné. Čtyři zastávky nebyly hodnoceny, probíhala jejich rekonstrukce. Lze konstatovat, že zastávky MHD v Mladé Boleslavi nejsou bezbariérově přístupné.

Ze 40 budov občanské vybavenosti bylo 11 budov hodnoceno jako nepřístupné, tyto budovy si žádají bezbariérových úprav. Zbývajících 26 budov bylo hodnoceno jako bezbariérově přístupné. Tři budovy nebyly hodnoceny, nebyl do nich umožněn přístup (jednalo se o tyto budovy: DMO pobyty, Městské koupaliště a Městský stadion). Lze konstatovat, že budovy občanské vybavenosti jsou bezbariérově přístupné.

Z veřejných prostranství bylo analyzováno 18 parkovacích ploch, tři náměstí a dva parky. Všechny parkovací plochy byly hodnoceny a z analýzy vzešlo, že šest parkovacích ploch bylo hodnoceno jako nepřístupné. Těchto šest parkovišť si žádá bezbariérových úprav. Zbylých 12 parkovacích ploch bylo hodnoceno jako bezbariérově přístupné. Náměstí a parky byly hodnoceny jako bezbariérově přístupné. Lze konstatovat, že veřejná prostranství jsou bezbariérově přístupná.

Z analýzy přístupnosti informací vyplývá, že z celkem 24 webových stránek bylo 11 nepřístupných. Tyto webové stránky si žádají úprav v přístupnosti zejména pro zrakově postižené a cizince. Webové stránky bank nebyly hodnoceny. Zbylých 13 webových stránek bylo hodnoceno jako přístupné. Lze konstatovat, že webové stránky jsou přístupné. Mnoho z nich si žádá ale bezbariérových úprav. Z analýzy dále vyplývá, že přístupnost informací skrze informační tabule je bezbariérová. Přístupnost informací z informačních center je bezbariérová. Lze konstatovat, že celková přístupnost informací je bezbariérová.

Z analytické části vyplývá, že v MB převládají bezbariérové prvky. Přesto na základě těchto skutečností nelze prohlásit prostředí města za plně přístupné. I přes velký počet bezbariérových přístupů, existuje v Mladé Boleslavi částečně nepřístupná infrastruktura. Dle zjištěných skutečností lze konstatovat, že městské prostředí je **bezbariérové**. Existuje však řada částí tohoto městského prostředí, které si žádají úprav.

## 4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPNOSTI MLADÉ BOLESLAVI

V této kapitole budou, na základě analýzy, uvedeny návrhy pro odstranění zjištěných bariér. Primárním cílem této kapitoly je vytvořit návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti města MB. Pro úplnost návrhů je nutno vycházet z dříve stanovených prvků bezbariérového prostředí a to: MHD, budovy občanské vybavenosti, veřejná prostranství a informovanost.

Návrhy budou doplněny finančním ohodnocením. Pokud není uvedeno jinak, finanční náklady navrhovaných změn byly kalkulovány v rozpočtovém programu BUILDpower S, za pomoci cenové soustavy stavebních prací RTS data (RTS cloud, 2018). Hodnoty do výkazů výměr byly získány vlastním pozorováním a z webu Nahlížení do katastru nemovitostí (2018). Je stanoveno, že budou uvedeny pouze návrhy pro prvky s hodnocením pod **60 %**. Z metodické části práce vyplývá, že takto hodnocené prvky jsou přístupné s výhradami nebo nepřístupné. Návrhy se budou zabývat tedy pouze bariérovými částmi městského prostředí.

### 4.1 Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti MHD

Základním pilířem pro zlepšení bezbariérové přístupnosti MHD budou zastávky. Nebudou však jediným pilířem. Z analýzy vyplynulo, že si návrhy na zlepšení vyžádal i přístup k získávání informací. Bude třeba obměna webových stránek DP, zlepšení informačního systému ve vozidlech (na požadavek SONS) a informovanosti skrze inf. tabule.

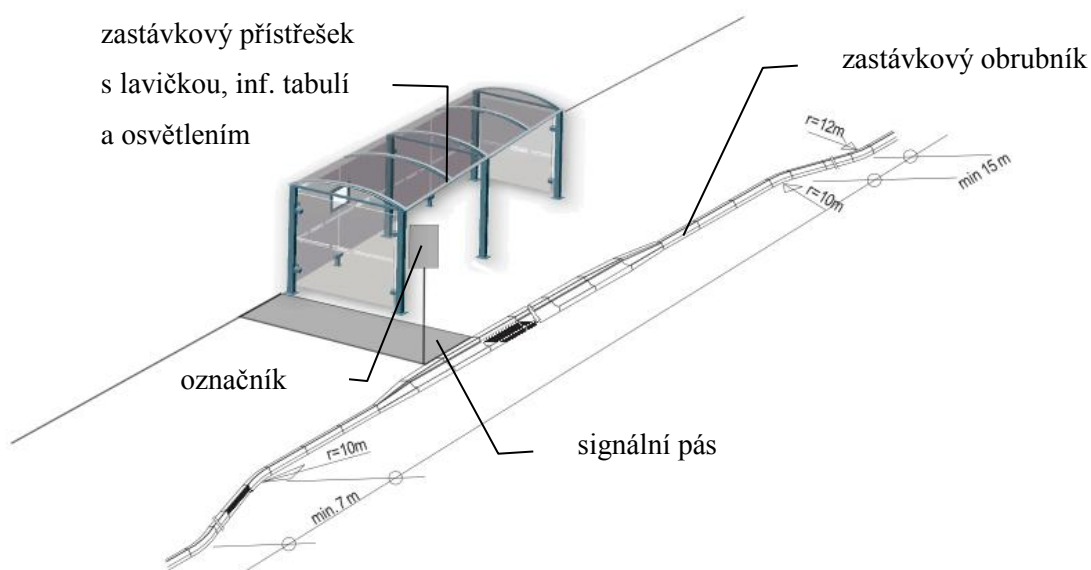
#### 4.1.1 Zastávky

Pro návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti zastávek byla, vzhledem k rozsahu, vytvořena vzorová zastávka. Takováto zastávka, při dodržení navrhovaných parametrů, zásadnělepší bezbariérovou přístupnost řešené zastávky. Naváže na jednotný koncept zastávek MHD v Mladé Boleslavi. Je navrhováno tuto zastávku použít jako vzor pro rekonstrukci zmíněných 64 % zastávek, které nejsou bezbariérové. Jedná se o 68 zastávek (hodnocení 0-59 %), které vyžadují bezbariérově upravit. Úpravy budou navrhovány tak, že chybějící bezbariérové prvky budou doplněny dle vzoru a současné bezbariérové prvky nebudou nijak upravovány. Vzorová zastávka se bude skládat z těchto částí (BEST, [b.r.]; MDSFCO, 2018):

- **zastávkový přístřešek Skandum 2/3 M** - dvou nebo třimodulová čekárna z ocelových profilů s výplní z bezpečnostního skla, součástí čekárny bude lavička, informační tabule s JŘ (výška 1,2 m od spodní hrany) a LED osvětlení,

- **zastávkový obrubník BEST BZO** - speciálně profilovaný obrubník určený ke snadnějšímu nájezdu dopravních prostředků k nástupištím, protiskluzový profilovaný povrch s barevným kontrastem,
- **silniční obrubník BEST MONO** - obrubník pro vytvoření plynulého příjezdu a odjezdu,
- **obrubník BEST LINEA** - univerzální parkový obrubník, určený také k vytvoření vodící linie,
- **zámková dlažba pro nevidomé BEST a BEATON** – zámková dlažba a dlažba s reliéfním povrchem pro nevidomé a slabozraké, určená k vytvoření varovných a signálních pásů,
- **Braillové štítky a QR kódy** - štítek s bodovým písmem pro nevidomé sloužící k označení zastávky a QR kód pro doplnění informací čitelných z mobilního telefonu, budou součástí zastávek.

Vzorová zastávka je zobrazena na obr. 37.



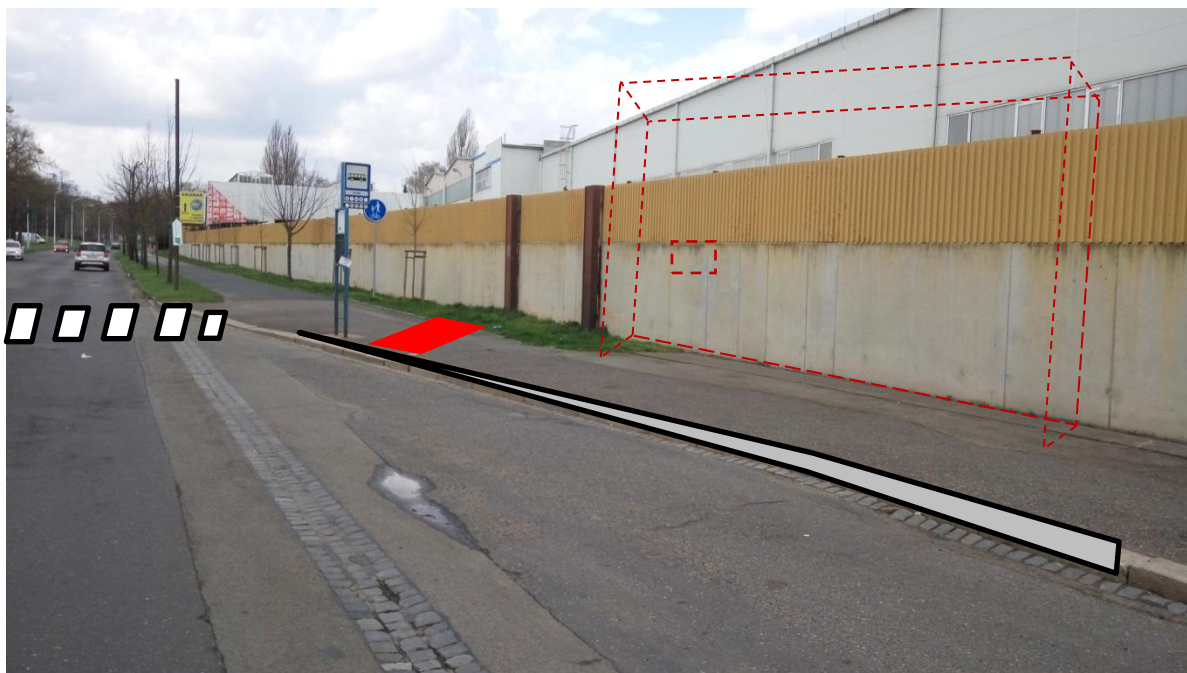
**Obrázek 37** Vzorová zastávka (autor)

Pro přiblížení budou v tomto oddíle uvedeny dva návrhy na zlepšení (viz obr. 38-39). Zbytek bude uveden pouze v tabulkách s odhadovanými finančními náklady (vypočítanými dle následujícího návrhu) v příloze F. Rozsah úprav zastávek vychází z hodnotících tabulek (viz kapitola 3), ze kterých je patrné, jaké části zastávky je nutno zrekonstruovat nebo nově přidat.



## Akuma – směr hlavní nádraží

Je navrhována rekonstrukce nástupní hrany zastávky, použití zastávkového obrubníku BEST BZO. Dále zbudování zastávkového přístřešku s příslušenstvím. Důležitou úpravou bude nová informační tabule s JŘ, nejlépe umístěná v přístřešku (výška max. 1,2 m). Dále je navrhována bezbar. úprava přilehlého přechodu. Na zastávce je nutno vytvořit signální pás.



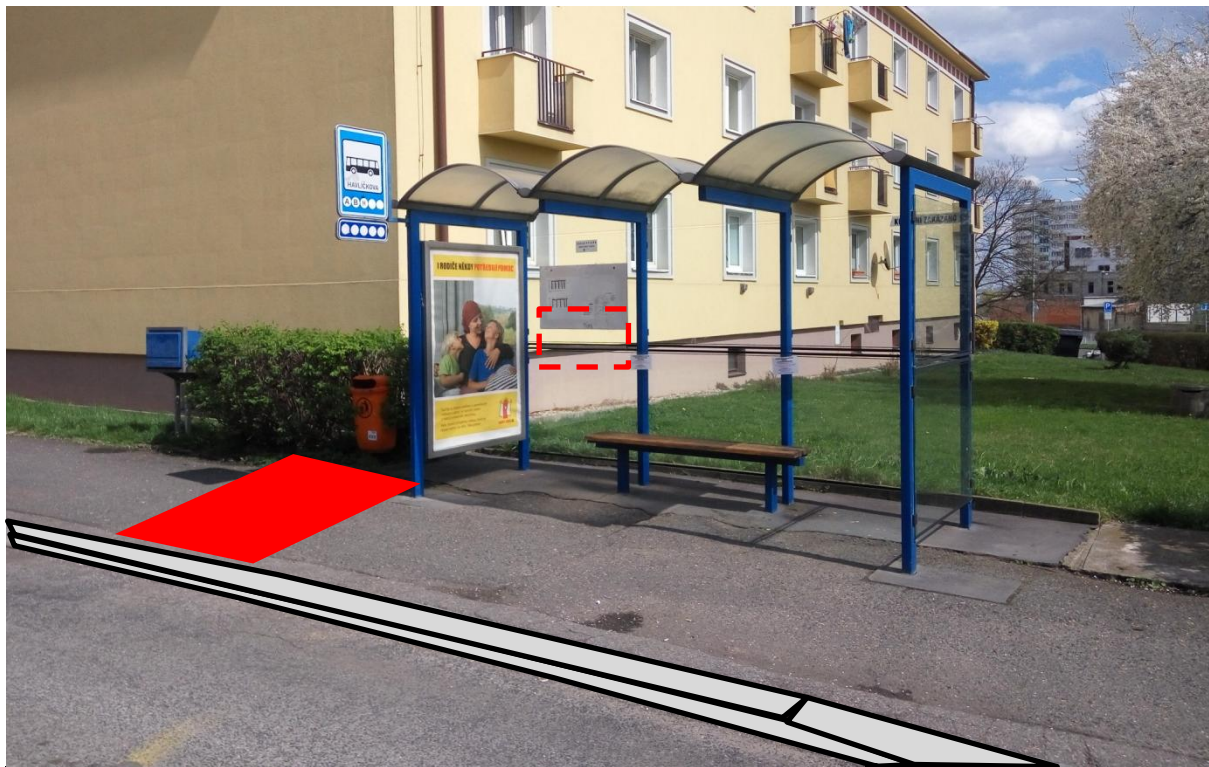
Stavba :	<b>Rekonstrukce zastávky Akuma - hl. nádraží</b>	Rozpočet: 1			
Objekt :	místní komunikace	Propočet nákladů			
P.č.	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
<b>Díl:</b>	<b>Zemní práce</b>				
1	Rozebrání dlažeb z betonových dlaždic na sucho	m2	20,00	29,70	594,00
2	Vytrhání obrub z krajků nebo obrubníků stojatých	m	23,00	45,70	1 051,10
	<b>Přesuny sutí a vybouraných hmot</b>				
4	Vodorovné přemístění výkopku z hor.1-4 do 10000 m kapacita 8 t	m3	2,00	150,00	300,00
5	Úprava pláně v záfezech v hor. 1-4, se zhutněním	m2	20,00	44,00	880,00
6	Přisypání obrub a podél vozovky - sklářský písek	m3	4,50	81,00	364,50
	<b>Celkem za: Zemní práce</b>				<b>3 189,60</b>
<b>Díl:</b>	<b>Komunikace</b>				
7	Podklad ze štěrkodrti po zhutnění tloušťky 5 cm	m2	20,00	59,50	1 190,00
8	Přisypání zámkové dlažby - sklářský písek	m2	20,00	81,00	1 620,00
9	Betonová zámková dlažba BEST BEATON, 60 mm, přírodní, protiskluzová	m2	5,00	326,04	1 630,20
10	Osazení ležat. zastávkového obrub. bet. s opěrou, lože z C 12/15 včetně obrubníku 310 L 1000x400x310 reliéfní	m2	20,00	1 959,00	39 180,00
	<b>Celkem za: Komunikace</b>				<b>43 620,20</b>
<b>Díl:</b>	<b>Doplňující práce na komunikaci</b>				
12	Vodorovné značení stop.čar, zeber atd. plastem, nehlučně+reflexní úprava	m2	5,00	400,00	2 000,00
13	Modulový zastávkový přístřešek TUBO 2M, kompletní	komp.	1,00	42 850,00	42 850,00
	<b>Celkem za: Doplnující práce na komunikaci</b>				<b>44 850,00</b>
<b>Celkem:</b>					<b>91 660 Kč</b>

Obrázek 38 Navrhované změny na zastávce Akuma s položkovým rozpočtem (autor)



## Havlíčková

Je navrhována rekonstrukce nástupní hrany zastávky, použití zastávkového obrubníku BEST BZO. Důležitou úpravou bude snížení informační tabule s JŘ, umístění ve výšce max. 1,2 m. Na zastávce je nutno vytvořit signální pás navazující na vodící linii obrubníku.



Stavba :	<b>Rekonstrukce zastávky Havlíčkova</b>	Rozpočet:			
Objekt :	místní komunikace				
P.č.	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
<b>Díl: Zemní práce</b>					
1	Rozebrání dlažeb z betonových dlaždic na sucho	m2	20,00	29,70	594,00
2	Vytrhání obrub z krajků nebo obrubníků stojatých	m	23,00	45,70	1 051,10
<b>Přesuny suti a vybouraných hmot</b>					
4	Vodorovné přemístění výkopku z hor. 1-4 do 10000 m kapacita 8 t	m3	2,00	150,00	300,00
5	Úprava pláně v zářezech v hor. 1-4, se zhutněním	m2	20,00	44,00	880,00
6	Přisypání obrub a podél vozovky - sklářský písek	m3	4,50	81,00	364,50
<b>Celkem za: Zemní práce</b>					<b>3 189,60</b>
<b>Díl: Komunikace</b>					
7	Podklad ze štěrkodrti po zhutnění tloušťky 5 cm	m2	20,00	59,50	1 190,00
8	Přisypání zámkové dlažby - sklářský písek	m2	20,00	81,00	1 620,00
9	Betonová zámková dlažba BEST BEATON, 60 mm, přírodní, protiskluzová	m2	5,00	326,04	1 630,20
10	Osazení ležat. zastávkového obrub. bet. s opěrou, lože z C 12/15 včetně obrubníku 310 L 1000x400x310 reliéfní	m2	20,00	1 959,00	39 180,00
<b>Celkem za: Komunikace</b>					<b>43 620,20</b>
<b>Díl: Doplnující práce na komunikaci</b>					
12	Vodorovné značení stop. čar, zeber atd. plastem, nehlukně+reflexní úprava	m2	5,00	400,00	2 000,00
<b>Celkem za: Doplnující práce na komunikaci</b>					<b>2 000,00</b>
<b>Celkem:</b>					<b>48 810 Kč</b>

Obrázek 39 Navrhované změny na zastávce Havlíčkova s položkovým rozpočtem (autor)

U všech zastávek by měl být řešen prostor pro nájezd a odjezd autobusu. Tento prostor vychází ze vztahu pro minimální délku nástupiště. V případě užití zastávkového obrubníku je třeba zohlednit i požadavky výrobce. Častým problémem je neukázněné parkování aut v prostorách nájezdových a odjezdových hran zastávek. Je třeba ošetřit, aby v těchto místech auta neparkovala. Auta brání možnosti autobusu najet plně k obrubníku a minimalizovat tak prostor mezi nástupištěm a podlahou vozu. Možným řešením by bylo zrušení parkovacích míst na obou stranách začátku zastávky nebo důslednější kontrola ze strany policie. Mnohdy totiž automobily parkují částečně v prostorách vyhrazeného stání pro autobusy nebo na okraji (mimo parkovací místa).

#### **4.1.2 Informovanost cestujících**

Dle informací získaných ze schůzky s pracovníkem DP, bylo zjištěno, že webové stránky DP čeká v blízké době rekonstrukce. Obnova stránek by měla přinést lepší přístupnost a čitelnost. Není třeba tedy jakýkoliv návrh. Z analýzy však vyplývá, že jsou nepřístupné a je třeba jejich úprava. Zjištěné bariéry byly poskytnuty jako podklad pro případnou změnu.

Vnitřní informační systém vozidel si žádá úpravu. Jak vyplynulo z předchozí kapitoly, SONS si vyžádala změnu systému hlášení. Úprava by měla být následující: *změnit systém hlášení další zastávky tak, aby osoba cestující v dopravním prostředku byla upozorněna na následující zastávku před vystoupením z vozidla*. Této úpravy lze docílit použitím systému hlášení, který využívá například pražský dopravní podnik. Hlásič v pražské MHD oznámí současnou stanicí a hned poté oznámí stanicí následující. Je navrhováno tedy obnovit jednání s dodavatelem softwaru hlášení stanic a předložit znovu tento požadavek. Na základě nové komunikace vyplynou další kroky. Úprava systému hlášení by měla být součástí servisu vozidlového parku, který je podepsán na určité období. Finanční náklady nelze vyčíslit.

Návrhy na změnu informovanosti prostřednictvím informačních tabulí byly promítnuty do ceny rekonstrukce dané zastávky. Úpravou bude jejich umístění do výšky **max. 1,2 m** od spodního okraje. Ve většině případů nejsou tabule pevně připevněné a lze jimi pohybovat. Dále se doporučuje všechny informační tabule umístit pod zastávkové přístřešky. Takto lze zabránit jejich znehodnocování povětrnostními vlivy. Tento krok by měl být učiněn jako první. Není časově ani úkonově náročný a zlepšuje přístupnost k informacím.

## 4.2 Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti budov

Z analýzy vyplynulo, že si návrhy na zlepšení vyžádalo celkem 11 budov občanské vybavenosti. Pro přiblížení budou v tomto oddíle uvedeny dva návrhy na zlepšení (viz obr. 40-41). Zbytek bude uveden pouze v tabulkách v příloze G. Rozsah úprav budov vychází z hodnotících tabulek (viz kapitola 3), ze kterých je patrné, jaké části budov je nutno zrekonstruovat nebo nově přidat.

### Městské divadlo

Je navrhováno zbudovat šikmou schodišťovou plošinu délky cca 6 m (viz obr. 40). Plošina zajistí plně bezbariérový přístup do divadla. Dále použití hmatných štítků v interiéru divadla pro snazší orientaci zrakově handicapovaných. Použití štítků vždy nad klikou dveří.



Objekt :	Městské divadlo	Rozpočet:			
Stavba:	rekonstrukce budovy občanské vybavenosti				
P.č.	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
<b>Díl:</b>	<b>Doplňující práce</b>				
13	Hmatný štítek velikosti 10 x 3 cm	ks	10,00	500,00	5 000,00
14	D+M šikmé plošiny délky 6 m	ks	1,00	295 000,00	295 000,00
<b>Celkem za: Doplnující práce na komunikaci</b>					<b>300 000,00</b>
<b>Celkem:</b>					<b>300 000 Kč</b>

Obrázek 40 Navrhované změny městského divadla s položkovým rozpočtem (autor)

### Pojišťovna Ministerstva vnitra

Je navrhováno použití nájezdových obrubníků BEST MONO, a tím vytvořit bezbariérový přístup. Dále je navrhována rekonstrukce přístupové trasy od zastávky Boleslavská. U vstupu je nutno osadit akustický hlásič a dveře kontrastně vyznačit. (viz obr.



41). Uvnitř budovy je nutno zbudovat bezbariérové WC a použít hmatných štítků k označení dveří.



Objekt :		Pojišťovna Ministerstva vnitra				Rozpočet:	
Stavba:		rekonstrukce budovy občanské vybavenosti					
P.č.	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)		
<b>Díl: Zemní práce</b>							
1	Rozebrání dlažeb z betonových dlaždic na sucho	m2	20,00	29,70	594,00		
2	Vytrhání obrub z krajinů nebo obrubníků stojatých	m	23,00	45,70	1 051,10		
<b>Přesuny suti a vybouraných hmot</b>							
3	Vodorovné přemístění výkopku z hor.1-4 do 10000 m kapacita 8 t	m3	2,00	150,00	300,00		
4	Úprava pláně v zářezech v hor. 1-4, se zhutněním	m2	20,00	44,00	880,00		
5	Přisypání obrub a podél vozovky - sklářský písek	m3	4,50	81,00	364,50		
<b>Celkem za: Zemní práce</b>					<b>3 189,60</b>		
<b>Díl: Komunikace</b>							
6	Podklad ze štěrkodrti po zhutnění tloušťky 5 cm	m2	20,00	59,50	1 190,00		
7	Přisypání zámkové dlažby - sklářský písek	m2	20,00	81,00	1 620,00		
8	Betonová zámková dlažba BEST BEATON, 60 mm, přírodní, protiskluzová	m2	25,00	326,04	8 151,00		
9	Osazení ležat. obrub. bet. s opěrou, lože z C 12/15 včetně obrubníku ABO 1 - 15 100/15/30	m	5,00	261,00	1 305,00		
<b>Celkem za: Komunikace</b>					<b>12 266,00</b>		
<b>Díl: Doplnující práce</b>							
11	Madla ocelových jeklů vč. nátěru	m	5,00	3 600,00	18 000,00		
12	D+M bezbariérové úpravy WC - kompletní	ks	1,00	95 000,00	95 000,00		
13	Hmatný štítek velikosti 10 x 3 cm	ks	5,00	474,00	2 370,00		
14	Kontrastní značení vstupních dveří	m2	2,00	220,00	440,00		
15	Snížení ovládacích prvků, přemostění kabelů, zkrácení vč. Materiálu	ks	2,00	500,00	1 000,00		
16	Orientační hlasový majáček OHM/C s obvody externího řízení	ks	1,00	11 260,00	11 260,00		
17	Značka dopravní vyhrazené stání včetně montáže	ks	2,00	1 250,00	2 500,00		
18	Vodorovné značení stop.čar, zeber atd. plastem, nehlučně+reflexní úprava	m2	9,00	400,00	3 600,00		
19	Vodorovné značení - nalepovací signální či varovný pás pomocí lepidla	m2	5,00	140,00	700,00		
<b>Celkem za: Doplnující práce na komunikaci</b>					<b>134 870,00</b>		
<b>Celkem:</b>					<b>150 326 Kč</b>		

Obrázek 41 Navrhované změny pojišťovny MV s položkovým rozpočtem (autor)

Obecným problémem budov v MB je jejich nepřístupnost pro osoby se zrakovým handicapem. Jen velmi málo budov má akustické orientační prvky. Mnoho budov má také celoprosklené vstupní dveře, které však nejsou kontrastně označené. To je obecně problém, na který by se měly osoby zodpovědné za přístupnost budovy zaměřit. Návrhem na zlepšení těchto bariér by bylo tedy instalování akustického orientačního majáčku ke vstupním dveřím budov. Dále kontrastní zvýraznění vstupních dveří a obecně prosklených ploch za pomoci reflexní nalepovací pásky. Dále vnitřní značení hmatnými štítky s Braillovým písmem. Tyto změny se týkají jak budov s hodnocením pod 60 %, tak i budov s hodnocením přístupné. Obecně lze stanovit cenu AOM společně s jeho instalací na 11 260 Kč (RTS cloud, 2018). Kontrastní značení reflexními páskami lze stanovit na 220 Kč/m<sup>2</sup> (RTS cloud, 2018). Hmatný štítek s Braillovým písmem lze pořídit za 474 Kč (rozměr 10x3 cm), dle RTS cloud (2018). Celkově lze tedy stanovit orientační cenu za úpravu budovy pro zrakově handicapované občany na částku minimálně 15 000 Kč.

Dalším návrhem na zlepšení bezbariérové přístupnosti budov je změna legislativy. Jak uvádí Liberdová (2016), budovy nemají povinnost vlastnit posudek o funkčním užívání stavby. Návrh by spočíval v zavedení povinnosti vlastnit dokument prokazující bezbariérovou přístupnost budovy. Povinný dokument by mohl fungovat, na podobném principu, jakým je nyní průkaz energetické náročnosti budovy (tzv. PENB). Legislativa by tedy zavedla povinnost pro budovy občanského vybavení vlastnit jakýsi „bezbariérový průkaz.“ Ten by určoval, zda je budova bezbariérová. Toto opatření by samozřejmě přineslo plošné zlepšení bezbariérových přístupů veřejně využívaných budov. Opatření by přineslo ale i řadu komplikací. Musel by být určen orgán, který by kontroloval existenci těchto průkazů. Dále by musela být vyjasněna pravidla, kdo může tento „bezbariérový průkaz“ zhotovovat. Nyní můžou PENB zhotovovat jen energetičtí specialisté. Obdobně by tomu mohlo být i u povinných průkazů, které charakterizují přístup do budov. Navrhovaná změna je velmi rozsáhlého a komplikovaného charakteru, nelze stanovit finanční náklady.

### 4.3 Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti veřejných prostranství

Z analýzy vyplynulo, že si návrhy na zlepšení vyžádaly pouze parkovací plochy. Pro přiblížení budou v tomto oddíle uvedeny dva návrhy na zlepšení (obr. 42-43). Zbytek bude uveden pouze v tabulkách v příloze H. Rozsah úprav parkovacích ploch vychází z hodnotících tabulek, ze kterých je patrné, jaké části parkovišť je nutno zrekonstruovat nebo nově přidat.

#### Parkoviště Klaudiánova nemocnice

Je navrhováno zrekonstruovat povrch parkoviště a přidat pět dalších vyhrazených stání. Dále obnovit vodorovné značení a zbudovat osvětlení (alespoň u vyhrazených stání).



Objekt :		Parkoviště Klaudiánova nemocnice		Rozpočet:		
Stavba:		rekonstrukce parkovacích ploch		0		
P.č.	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)	
<b>Díl: Zemní práce</b>						
1	Vytrhání obruh z krajků nebo obrubníků stojatých	m	63,00	45,70	2 879,10	
3	Odstranění podkladu - 400 m <sup>2</sup> tl 10cm	m <sup>2</sup>	250,00	42,00	10 500,00	
4	Odkopávky nezapažené v hor.3 do 100m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	55,00	117,00	6 435,00	
<b>Přesuny suti a vybouraných hmot</b>						
5	Vodorovné přemístění výkopku z hor.1-4 do 500 m	m <sup>3</sup>	55,00	115,00	6 325,00	
6	Úprava pláňe v zářezech v hor. 1-4, se zhutněním	m <sup>2</sup>	250,00	44,00	11 000,00	
7	Přisypání obrub a podél vozovky - sklářský písek	m <sup>3</sup>	55,00	81,00	4 455,00	
<b>Celkem za: Zemní práce</b>					<b>41 594,10</b>	
<b>Díl: Komunikace</b>						
8	Podklad ze štěrkodrti po zhutnění tloušťky 5 cm	m <sup>2</sup>	250,00	59,50	14 875,00	
9	Odbourání stávajícího povrchu chodníku živice	m <sup>3</sup>	100,00	131,00	13 100,00	
10	Vytrhání stávajících kamenných obrubníků	m	25,00	83,90	2 097,50	
11	Natěžení zeminy, tř 3. odvoz do 1km	m <sup>3</sup>	55,00	86,20	4 741,00	
12	Úprava výkopu a hutnění tělesa chodníku	m <sup>2</sup>	250,00	11,90	2 975,00	
13	Přisypání zámkové dlažby - sklářský písek	m <sup>2</sup>	250,00	81,00	20 250,00	
14	Betonová zámková dlažba BEST-BEATON, 60 mm, přírodní, protiskluzová	m <sup>2</sup>	250,00	169,00	42 250,00	
15	Osazení ležat. obrub. bet. s opěrou, lože z C 12/15 včetně obrubníku ABO 1 - 15 100/15/30	m	23,00	261,00	6 003,00	
16	Osazení obruby z kostek drobných, bez boční opěry	m	23,00	74,00	1 702,00	
<b>Celkem za: Komunikace</b>					<b>107 993,50</b>	

Obrázek 42 Navrhované změny parkoviště Kl. nemocnice s položkovým rozpočtem (autor)



## Parkoviště Pivovarská

Je navrhováno kompletně zrekonstruovat povrch parkoviště. Dále přidat šest vyhrazených parkovacích stání a obnovit vodorovné značení. Důležitou úpravou bude snížení obruby chodníku pro snadný nájezd. Výškové rozdíly větší než 2 cm jsou nepřijatelné.



Objekt :	<b>Parkoviště Pivovarská</b>	Rozpočet:			
Stavba:	rekonstrukce parkovacích ploch	Propočet nákladů			
P.č.	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
<b>Díl:</b>	<b>Zemní práce</b>				
1	Vytrhání obrub z krajiníků nebo obrubníků stojatých	m	170,00	45,70	7 769,00
3	Odstranění podkladu - 400 m <sup>2</sup> tl 10cm	m <sup>2</sup>	1 690,00	42,00	70 980,00
4	Odkopávky nezapažené v hor.3 do 100m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	100,00	117,00	11 700,00
	<b>Přesuny sutí a vybouraných hmot</b>				
5	Vodorovné přemístění výkopku z hor.1-4 do 500 m	m <sup>3</sup>	100,00	115,00	11 500,00
6	Úprava pláně v zářezech v hor. 1-4, se zhutněním	m <sup>2</sup>	1 690,00	44,00	74 360,00
7	Přisypání obrub a podél vozovky - sklářský písek	m <sup>3</sup>	100,00	81,00	8 100,00
	<b>Celkem za: Zemní práce</b>				<b>184 409,00</b>
<b>Díl:</b>	<b>Komunikace</b>				
8	Podklad ze štěrkodrti po zhutnění tloušťky 5 cm	m <sup>2</sup>	1 690,00	59,50	100 555,00
9	Odbourání stávajícího povrchu chodníku živice	m <sup>3</sup>	607,00	131,00	79 517,00
10	Vytrhání stávajících kamenných obrubníků	m	170,00	83,90	14 263,00
11	Natěžení zeminy, tř 3. odvoz do 1km	m <sup>3</sup>	607,00	86,20	52 323,40
12	Úprava výkopu a hutnění tělesa chodníku	m <sup>2</sup>	1 690,00	11,90	20 111,00
13	Přisypání zámkové dlažby - sklářský písek	m <sup>2</sup>	1 690,00	81,00	136 890,00
14	Betonová zámková dlažba BEST-BEATON, 60 mm, přírodní, protiskluzová	m <sup>2</sup>	1 690,00	169,00	285 610,00
15	Osazení ležat. obrub. bet. s opěrou, lože z C 12/15 včetně obrubníku ABO 1 - 15 100/15/30	m	170,00	261,00	44 370,00
16	Osazení obruby z kostek drobných, bez boční opěry	m	170,00	74,00	12 580,00
	<b>Celkem za: Komunikace</b>				<b>746 219,40</b>
<b>Díl:</b>	<b>Doplňující práce</b>				
17	Vodorovné značení stop.čar, zeber atd. plastem, nehlukně+reflexní úprava	m <sup>2</sup>	100,00	400,00	40 000,00
18	Značka dopravní vyhrazené stání včetně montáže	ks	2,00	1 250,00	2 500,00
19	Vodorovné značení - nalepovací signální či varovný pás pomocí lepidla	m <sup>2</sup>	5,00	140,00	700,00
	<b>Celkem za: Stavbu zastávky Centrum</b>				<b>973 828 Kč</b>

Obrázek 43 Navrhované změny parkoviště Pivovarská s položkovým rozpočtem (autor)



#### 4.4 Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti informací

Z analýzy vyplynulo, že si návrhy na zlepšení vyžádaly pouze webové stránky. Pro přiblížení bude v tomto oddíle uveden návrh na obměnu webových stránek společně s odhadovanými náklady. Rozsah úprav webových stránek vychází z hodnotících tabulek (viz kapitola 3) ze kterých je patrné, jaké části webu je nutno zrekonstruovat nebo nově přidat.

Pro návrh na odstranění bariér webových stránek byl požádán o pomoc soukromý programátor webových aplikací pan Ing. Vítězslav Stříbrný. Ten na základě sdělených požadavků (viz kapitola 3) sestavil předběžný časový a finanční návrh náročnosti rekonstrukce webové stránky.

Na základě obdržených informací byl vytvořen rozpočet. Celková časová náročnost prací na webové stránce činí 28 hodin. Jde pouze o odhad, další započatá hodina bude účtována hodinovou mzdou 600 Kč/hod. Rozpočet nákladů je zobrazen v tabulce 3.

Dalším návrhem na zlepšení bezbariérové přístupnosti je vytvoření informačního modulu v Google Maps nebo Mapy.cz. Informační modul by byl implementován do panelu informací o daném místě. V informačním modulu by byly informace o bezbariérové přístupnosti místa, například: sklon povrchu, materiál povrchu, bezbariérový vstup, AOM, bezbariérové WC. Nelze stanovit finanční náklady.

**Tabulka 3** Finanční náklady na úpravu přístupnosti webové stránky

	Název položky	Časová náročnost (hod.)	Cena / MJ (Kč)	Celkem (Kč)
1	struktura stránek (zdrojový kód)	4	<b>600</b>	2 400
2	grafický návrh	5		3 000
3	přístupnost webu	4		2 400
4	dynamické prvky	2		1 200
5	jazykové mutace	4		2 400
6	textový editoring	6		3 600
7	souborový depozitář	2		1 200
8	testování	1		600
<b>Celkem za: Rekonstrukce webu</b>				<b>16 800 Kč</b>

Zdroj: autor, na základě konzultací s Ing. Stříbrným

Z tabulky 5 vyplývá, že celková částka za úpravu přístupnosti jedné webové stránky činí 16 800 Kč. Tato úprava bude, pro výpočet finančních nákladů na zlepšení přístupnosti informací, použita na všechny nepřístupné webové stránky. Jedná se celkem o 11 webových stránek. Celková suma za návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti webových stránek je orientačně **184 800 Kč**. Náklady na jednotlivé rekonstrukce webů jsou v režii příslušného subjektu. Například městské weby jako knihovna, divadlo, zimní stadion, plavecký bazén, dopravní podnik spadají pod kompetenci města Mladá Boleslav.

## 5 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ

V návrhové části byly postupně procházeny a řešeny zjištěné bariéry, které vzešly z analytické části. Návrhy se zabývaly městským prostředím a obsahovaly tyto prvky: MHD, budovy občanské vybavenosti, veřejná prostranství a informovanost.

Z návrhů pro MHD byly zmíněny změny týkající se zastávek, informačního systému vozidel a způsobu informování cestujících na zastávkách. Náklady na rekonstrukci 68 zastávek činí 5 163 282 Kč bez DPH. Náklady na obměnu informačního systému vozidel nelze vyčíslit, měly by být součástí smluvního servisu vozidel. Náklady na změnu výšky informačních tabulí byly promítnuty do nákladů na rekonstrukci zastávek. Celková suma za návrhy pro zlepšení bezbariérové přístupnosti MHD činí 5 163 282 Kč.

Zlepšení bezbariérové přístupnosti budov občanského vybavení spočívalo v rekonstrukci přístupu k budově, úzkého okolí budovy a vnitřních prostor. Celková suma za návrhy pro zlepšení bezbariérové přístupnosti budov činí 3 806 209 Kč bez DPH.

Z veřejných prostranství byly navrženy změny pouze pro zlepšení přístupnosti parkovacích ploch. Jedná se o šest návrhů. Celková suma za návrhy pro zlepšení bezbariérové přístupnosti veřejných prostranství činí 1 925 928 Kč bez DPH.

Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti informací obsahovaly pouze zlepšení přístupnosti webových stránek. Jelikož webové stránky spravuje pokaždé jiný správce a každá webová stránka je unikátní, byl stanoven orientační rozpočet rekonstrukce webů. Tento rozpočet byl použit na celkem 11 bariérových web. stránek. Celková suma za návrhy pro zlepšení bezbariérové přístupnosti informací činí 184 800 Kč. Celková částka za návrhy pro zlepšení bezbariérové přístupnosti města činí 11 080 219 Kč bez DPH (viz tabulka 4).

**Tabulka 4** Finanční náklady na úpravu bezbariérového prostředí MB

Položka	Cena bez DPH (Kč)	Cena s DPH (Kč)
<b>MHD</b>		
zastávky	5 163 282	6 247 571
vozidlový park	–	–
informovanost cestujících	nelze vyčíslit	nelze vyčíslit
<b>Budovy občanského vybavení</b>	<b>3 806 209</b>	<b>4 605 513</b>
<b>Veřejná prostranství</b>	<b>1 925 928</b>	<b>2 330 373</b>
<b>Přístupnost informací</b>		
úprava webových stránek	184 800	223 608
<b>Celkem</b>	<b>11 080 219</b>	<b>13 407 065</b>

Zdroj: autor

Nebylo však možné určit finanční náklady všech návrhů. Některé náklady byly tak rozsáhlého charakteru, že by nebylo adekvátní určovat částku. Mezi tyto návrhy patřily: legislativní změny v přístupnosti bezbariérových úprav budov občanského vybavení, změny v hlásicím systému vozidel MHD a vytvoření informačního modulu o bezbariérové přístupnosti na mapách.

Zásadního zlepšení bezbariérového prostředí se docílí systematickou rekonstrukcí zastávek MHD. Je doporučeno začít nejdříve od páteřních linek (A, B, C) a poté přejít na linky zbývající. Rekonstrukce zastávek bude nejvíce finančně náročná, ale přinese největší užitek ve smyslu zlepšení bezbariérové přístupnosti města. Vytvoří další bezbariérové trasy a propojí stávající trasy. Další úpravou, která může doprovázet rekonstrukci zastávek, je zlepšení informovanosti cestujících. Toho se docílí snížením umístění informačních tabulí do výšky 1,2 m od spodního okraje. Informační tabule tak budou přístupné všem občanům.

Dalším krokem pro zlepšení přístupnosti je bezbariérová úprava budov, a to zejména úprava pro zrakově handicapované občany. Z celkem 37 hodnocených budov má AOM nainstalováno 10 budov. Byla stanovena orientační částka 15 000 Kč bez DPH za zbudování AOM a umístění hmatných štítků uvnitř budovy. Tyto návrhy lze v budoucnu aplikovat i na budovy s hodnocením nad 60 %, jelikož většina hodnocených budov nemá instalován AOM ani hmatné štítky pro označení místností. Nejedná se o velkou investici. Umístěním těchto prvků se zvýší přístupnost budov velké skupině handicapovaných občanů.

V návrhové části (popřípadě v přílohách) bylo uvedeno celkem 96 návrhů na zlepšení bezbariérové přístupnosti města. Byly navrženy úpravy pro: 68 zastávek MHD, 11 budov občanské vybavenosti, 6 parkovacích ploch a 11 webových stránek.

Všechny zmíněné návrhy přinesou zlepšení bezbariérové přístupnosti městského prostředí Mladé Boleslavi. Návrhy by měly vytvořit komplexní bezbariérové prostředí. Výsledný efekt bezbariérového prostředí je čistě společenského charakteru a má pouze společenský přínos. Jak zmiňuje Matuška (2009), přínosy bezbariérového prostředí jsou společenského rázu a nelze přínosy měřit z pohledu návratnosti investic. U rekonstrukcí dopravní infrastruktury nelze obecně určit přesné ekonomické přínosy ani návratnost investic, jelikož se jedná o stavby, které užívají všichni občané a přináší prospěch všem. Hlavním přínosem vytvoření bezbariérového prostředí je zlepšení kvality života, zpřístupnění městského prostředí všem občanům, a tedy plné zapojení osob s handicapem do společenského života. Přístupné prostředí například snižuje úrazovost a následně náklady na léčbu. Dále zvyšuje počet práce schopných lidí ve městě a snižuje potřebu lidské pomoci. Zvyšuje tedy atraktivitu města.

Lze vyhodnotit, o kolik se může zlepšit bezbariérové prostředí například zastávek. V práci byly použity pro vyhodnocení bezbariérové přístupnosti tabulky s hodnotícími kritérii. Tyto tabulky dokáží na základě uvedených vzorců (viz 1.5 Metodická část) určit, o kolik se zlepší „obecná míra bezbariérovosti.“ Bude uvedeno na příkladu zastávky Havlíčkova. Zastávka obdržela hodnocení 53 % (přístupná s výhradami). Aplikováním návrhů na zlepšení bezbariérové přístupnosti se zlepší „obecná míra bezbariérovosti“ na hodnotu 85 %. Nárůst bezbariérové přístupnosti zastávky je o 32 % za finančních nákladů ve výši 48 810 Kč. Zastávka se stane bezbariérovou. V těchto případech lze tedy porovnávat finanční náklady dle toho, jak bude stanovena úroveň rekonstrukce (co vše se bude rekonstruovat). V práci byly navrženy změny pouze u částí městského prostředí s hodnocením pod 60 %. Změny znamenají náklady v celkové sumě přes 11 miliónů korun. Pokud by se město však rozhodlo zrekonstruovat i prvky s hodnocením nad 60 %, výsledná cena by se orientačně zdvojnásobila. Celkový přínos a užitek by už nebyl tak výrazný a s největší pravděpodobností by přínos nebyl poplatný investované částce.

Dle informací, které se podařilo v průběhu zpracování práce nasbírat a dle výsledků analytické části, lze říct, že město MB neřeší od roku 2011 problematiku bezbariérovosti jmenovitě a cíleně. Problematika se řeší jako nutná součást rekonstrukce infrastruktury (dle platné vyhlášky musí být u změn dokončených staveb zajištěna bezbariérová přístupnost). Je k zamyšlení, proč příslušné odbory magistrátu města nepracují systematicky na tvorbě bezbariérového prostředí. Je doporučeno zaměřit se na komplexní systematickou práci v oblasti bezbariérové přístupnosti města. Například navázat na projekt Bezbariérová trasa MB 2009 a dokončit plánované akce. Dále také začít další obnovou městského prostředí dle výsledků této diplomové práce. Stanovit si roční plán na bezbariérové úpravy prostředí a dle plánu je plnit. Plán musí být ale dlouhodobý.

Rekonstrukce zastávek MHD by měla být prvním krokem pro zlepšení bezbariérové přístupnosti Mladé Boleslavi. Jako podklad může posloužit výsledek analýzy a návrhy na zlepšení. O výsledky analytické a návrhové části projeví zájem SONS.

## ZÁVĚR

Bezbariérové prostředí je jednou z podstat moderní společnosti, s cílem začlenit handicapované občany plně do společenského a ekonomického života. Všechny prvky bezbariérového prostředí, navržené pro osoby s handicapem, usnadní užívání městského prostředí i zbývajícím obyvatelstvu. V žádném případě nevytvoří bariéry pro občany bez handicapu. Je nutno brát v úvahu, že každý člověk bude během svého života patřit do skupiny handicapovaných občanů. Mnohdy i dvakrát, poprvé jako malé dítě a podruhé jako senior. Bezbariérové prostředí by tedy mělo být vizí každého města.

V práci bylo analyzováno celkem 201 prvků. Jednalo se o 114 zastávek MHD, 40 budov občanské vybavenosti, 18 parkovacích ploch, tři náměstí, dva parky a 24 webových stránek. Z těchto 201 prvků, které dohromady vytváří městské prostředí, bylo 96 prvků bariérových a 98 bezbariérových. Převládají tedy bezbariérové prvky. Tento drobný rozdíl ovlivňují zejména bariérové zastávky MHD. Sít' zastávek v Mladé Boleslavi obsahuje 70 % zastávek, které nejsou plně přístupné. Městské prostředí však nelze prohlásit jednoznačně za bezbariérové. I přes velký počet bezbariérových přístupů existuje v Mladé Boleslavi bariérová infrastruktura. Dle zjištěných skutečností lze konstatovat, že městské prostředí je bezbariérové. Existuje však řada částí tohoto městského prostředí, které si žádají úprav.

Na začátku práce byly stanoveny části městského prostředí, které bylo nejprve nutno charakterizovat, poté provést jejich analýzu a na základě analýzy navrhnout opatření pro zlepšení. Těmito částmi města jsou: MHD (zastávky, vozidlový park, informování cestujících), budovy občanské vybavenosti, veřejná prostranství a způsob přístupu k informacím. Jednotlivé části byly za pomoci pozorovací metody charakterizovány. Byl proveden terénní průzkum v období od 12. 2 - 12. 4. 2018, při kterém byla pořízena fotodokumentace.

Výstupy z charakteristiky města byly použity pro analytickou část. Z toho vyplynulo, co přesně bude analyzováno. Analytická část posloužila jako podklad pro návrhovou část. V analytické části byly použity metody, stanovené v oddíle 1.5. Pro hodnocení a kvalitní analýzu byl vytvořen systém hodnotících tabulek, které obsahují 24 kritérií. Zmíněné prvky městského prostředí byly na základě těchto kritérií vyhodnoceny. Výstupem analýzy byl seznam prvků, které byly ohodnoceny čtyřmi stupni hodnocení (bezbariérový/á, téměř bezbariérový/á, přístupný/á s výhradami, nepřístupný/á). Bylo stanoveno, že do návrhové části budou uvažovány pouze prvky s hodnocením pod 60 %. Dílčím cílem analýzy byl tak seznam prvků, u kterých budou provedeny návrhy pro zlepšení bezbariérové přístupnosti.

V návrhové části nebo přílohách bylo zmíněno celkem 96 opatření pro zlepšení. Celkové finanční náklady na zlepšení bezbariérové přístupnosti Mladé Boleslavi činí **11 080 219 Kč** bez DPH.

V návrhové části byly uvedeny také návrhy pro zlepšení přístupnosti, které však nelze finančně ohodnotit. Mezi tyto návrhy patřily změny v legislativě a zavedení povinnosti vlastnit průkaz o bezbariérové přístupnosti budovy. Dále k těmto návrhům patřila změna systému hlášení ve vozidlech MHD. Jelikož se jedná o součást vozidel, tuto změnu by měl provést na své náklady provozovatel servisu vozidel MHD. Dalším návrhem bylo přidání modulu bezbariérových informací do prohlížeče Google Maps nebo Mapy.cz. Jelikož se jedná o velmi rozsáhlý projekt, nelze stanovit finanční náklady na implementaci tohoto modulu do webového prohlížeče map (případně mobilních aplikací).

Veškeré zmíněné návrhy a systém hodnocení prvků městského prostředí lze aplikovat na jakékoliv město. Poznatky zjištěné v této práci lze tedy použít na libovolné městské prostředí. Systém hodnotících tabulek, které na základě vstupních dat vyhodnotí bezbariérovou přístupnost prvku, mohou města použít pro analýzu a jako podklad pro návrhy na zlepšení svého bezbariérového prostředí. O výsledky této práce projevil zájem Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS). Práce tak poslouží k dokončení mapování bezbariérových tras a dalšímu jednání SONS s dopravním podnikem.

Práce měla podat ucelený přehled o tvorbě bezbariérového prostředí v Mladé Boleslavi. Na základě analýzy byly zjištěny možné problémy a navrhuta opatření pro jejich částečné nebo úplné odstranění. Návrhy byly finančně ohodnoceny a porovnány. **Cílem práce bylo na základě analýzy současného stavu bezbariérového prostředí Mladé Boleslavi navrhnout a vyhodnotit řešení pro odstranění bariér společně s jejich finanční náročností.** Cíl práce byl splněn.



## POUŽITÁ LITERATURA

BEST, [b.r.]. Náš sortiment. *BEST, a.s.* [online]. [cit. 2018-04-27]. Dostupné z: <https://www.best.info/>

ČESKO, 2009. *Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj (ČR) č. 398/2009 Sb. ze dne 18. listopadu 2009 o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. (MMR/2009/11)* [online]. [cit. 2018-01-05]. Dostupné z: [http://mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Pravo-a-legislativa-\(1\)/Archiv-sekce-Pravo-a-legislativa/Vyhlaska-c-398-2009-Sb-o-obecnych-technickyh-po](http://mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Pravo-a-legislativa-(1)/Archiv-sekce-Pravo-a-legislativa/Vyhlaska-c-398-2009-Sb-o-obecnych-technickyh-po)

ČESKO, 2000. *Zákon č. 218/2000 Sb. ze dne 27. června 2000 o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla)* [online]. [cit. 2018-01-05]. Dostupné z: <http://www.sagit.cz/info/sb00218>

ČESKO, 2008. *Vyhláška č.64/2008 o formě uveřejňování informací souvisejících s výkonem veřejné správy prostřednictvím webových stránek pro osoby se zdravotním postižením (vyhláška o přístupnosti) (ČR) ze dne 7. února 2008* [online]. [cit. 2018-05-02]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/vyhlaska-c-64-2008-sb-o-forme-uvarejnovani-informaci-souvisejicich-s-vykonem-verejne-spravy-prostrednictvim-webovych-stranek-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-vyhlaska-o-pristupnosti-10.aspx>

ČSÚ, 2014. *Osoby se zdravotním postižením: tisková konference Českého statistického úřadu (ČSÚ) ze dne 16. dubna 2014* [online]. [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/documents/10180/23205346/csu\\_tk\\_zdravi\\_prezentace.pdf/d9f2bf1d-30e5-4d0c-87e5-b75230475b4f?version=1.0](https://www.czso.cz/documents/10180/23205346/csu_tk_zdravi_prezentace.pdf/d9f2bf1d-30e5-4d0c-87e5-b75230475b4f?version=1.0)

DPMLB, 2010. Ankety. *Dopravní podnik Mladá Boleslav* [online]. [cit. 2018-04-22]. Dostupné z: <http://www.dpmlb.cz/archiv-anket/d-1076/p1=1084>

DPMLB, 2018. Dopravní podnik Mladá Boleslav. *Dopravní podnik Mladá Boleslav* [online]. [cit. 2018-04-22]. Dostupné z: <http://www.dpmlb.cz/>

DRDLA, Pavel, 2014. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7395-787-2.

HANDI FRIENDLY, 2018. Štítky s Braillovým písmem. *Handi Friendly* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.handi-friendly.com/braillovo-pismo/>

CHLAŇ, Alexander a Monika EISENHAMMEROVÁ, 2014. *Tarify a ceny v dopravě: studijní opora*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-812-1.

IROP, 2018. Představujeme IROP. *Integrovaný regionální operační program* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.irop.mmr.cz/cs/Pro-media/Predstavujeme-IROP>

IVECO, [b.r.]. URBANWAY CNG, technické listy. *Iveco* [online]. [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: [https://www.iveco.com/ivecobus/cz-cz/collections/technical\\_sheets/Documents/Iveco\\_Bus\\_Update/Urbanway/CNG/Urbanway\\_12\\_m\\_Cursor\\_8\\_CNG\\_E6.pdf](https://www.iveco.com/ivecobus/cz-cz/collections/technical_sheets/Documents/Iveco_Bus_Update/Urbanway/CNG/Urbanway_12_m_Cursor_8_CNG_E6.pdf)

- MAPY.CZ, 2018. Mladá Boleslav. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2018-04-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.9046513&y=50.4199486&z=13&source=muni&id=3919>
- MATUŠKA, Jaroslav, 2009. *Bezbariérová doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-62-8.
- MDSFCO, 2018. Bus stop shelter, skandum. *Modern design & site furnishings* [online]. [cit. 2018-04-28]. Dostupné z: <http://www.mdsfco.com/products#!bus-shelters/skandum/sk110b>
- METALOVÁ CESTA, 2018. Metalová cesta, naučná stezka Mladou Boleslaví. *Metalová cesta* [online]. [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: <http://www.metalovacesta.cz/>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, 2015. Podpora pro odstraňování bariér v budovách pro rok 2015. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/cs/Narodni-dotace/Podpora-a-rozvoj-regionu/Archiv/Podpora-pro-odstranovani-barier-v-budovach-pro-\(1\)](http://www.mmr.cz/cs/Narodni-dotace/Podpora-a-rozvoj-regionu/Archiv/Podpora-pro-odstranovani-barier-v-budovach-pro-(1))
- MLADÁ BOLESLAV, 2017. Základní údaje a symboly. *Mladá Boleslav* [online]. [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/dejiny-mesta-automobilu/ms-724/p1=724>
- MLADÁ BOLESLAV, 2018. Dějiny města automobilů. *Mladá Boleslav* [online]. [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/dejiny-mesta-automobilu/ms-724/p1=724>
- MLADÁ BOLESLAV, 2018a. Parkování. *Mladá Boleslav* [online]. [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/parkovani-mest-park-domy/d-851/p1=731>
- MLADÁ BOLESLAV, 2018b. Strategický plán rozvoje. *Mladá Boleslav* [online]. [cit. 2018-04-22]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/strategicky-plan-rozvoje/ms-922/p1=922>
- NAHLÍŽENÍ DO KATASTRU NEMOVITOSTÍ, 2018. Mladá Boleslav. *Marushka* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=696293&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>
- OLIVKOVÁ, Ivana, 2011. Aplikace metod vícekritériálního rozhodování při hodnocení kvality veřejné dopravy. *Perner's Contacts* [online]. Roč. VI, č. 4, s. 295-298 [cit. 2018-04-18]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: [http://pernerscontacts.upce.cz/23\\_2011/Olivkova.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/23_2011/Olivkova.pdf)
- OPPIK, 2018. Jak probíhá proces získání dotace na váš projekt. *Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.oppik.cz/cesta-k-dotaci>
- OSFER, 2018. Vodící pás pro nevidomé. *Osfer* [online]. [cit. 2018-05-13]. Dostupné z: <http://www.osfer.cz/vodici-pas-pro-nevidome.html>
- RTS CLOUD, 2018. Cenová soustava RTS DATA. *RTS, a.s.* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.rtscloud.cz/App/SCSP/scsp/>
- SONS, 2018. O nás. *Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých České republiky* [online]. [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: <https://www.sons.cz/>
- STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV, 2008. *Bezbariérová trasa Mladá Boleslav 2009*. Interní materiál.

- SYNEK, Miloslav, 2007. *Manažerská ekonomika*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. Expert (Grada). ISBN 9788024719924.
- SŽDC, 2018. Mladá Boleslav hlavní nádraží, odjezdy. *SZDC* [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/tabule/StationDetail.aspx?lang=cs&id=5454451&t=2>
- ŠESTÁKOVÁ, Irena a Pavel LUPAČ, 2010. *Budovy bez bariér: návrhy a realizace*. Praha: Grada, Stavitel. ISBN 978-80-247-3225-1.
- ŠNAJDAROVÁ, Helena, 2007. *Bezbariérové stavby: právní a normové prostředí, úpravy staveb pro pohybově postižené*. Brno: ERA group. Technická knihovna (ERA). ISBN 80-736-6084-9.
- ŠUBRT, Tomáš, 2011. *Ekonomicko-matematické metody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 9788073803452.
- VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. Program mobility Vládního výboru pro zdravotně postižené občany. *Vláda České republiky* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/program-mobility-79350/>
- WALKER, Ian, 2013. *Výzkumné metody a statistika*. Praha: Grada. Z pohledu psychologie. ISBN 978-80-247-3920-5.
- ZDAŘILOVÁ, Renata, 2011. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Praha: ČKAIT. ISBN 978-80-87438-17-6.

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b> Parkovací plochy v MB .....	35
<b>Tabulka 2</b> Vozidlový park .....	50
<b>Tabulka 3</b> Finanční náklady na úpravu přístupnosti webové stránky .....	76
<b>Tabulka 4</b> Finanční náklady na úpravu bezbariérového prostředí MB .....	77

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Podíl druhu zdravotního postižení .....	10
<b>Obrázek 2</b> Základní pilíře bezbariérového prostředí .....	11
<b>Obrázek 3</b> Vodící linie.....	16
<b>Obrázek 4</b> Signální pás .....	16
<b>Obrázek 5</b> Vodící pás přechodu .....	17
<b>Obrázek 6</b> Varovný pás .....	18
<b>Obrázek 7</b> Řešení přechodu.....	19
<b>Obrázek 8</b> Nástupiště veřejné dopravy.....	19
<b>Obrázek 9</b> Bezbariérové schodiště .....	20
<b>Obrázek 10</b> Bezbariérová rampa .....	21
<b>Obrázek 11</b> Štítek s Braillovým písmem.....	21
<b>Obrázek 12</b> Využití AOM .....	22
<b>Obrázek 13</b> Dosahové vzdálenosti .....	23
<b>Obrázek 14</b> Manipulační prostor .....	23
<b>Obrázek 15</b> Vyhrazené stání a návaznost na chodník .....	24
<b>Obrázek 16</b> Stupnice hodnocení přístupu.....	27
<b>Obrázek 17</b> Proces získávání dotací .....	29
<b>Obrázek 18</b> Mapa parkovacích ploch s vyhrazeným stáním v MB.....	34
<b>Obrázek 19</b> Plánek sítě MHD v Mladé Boleslavi .....	36
<b>Obrázek 20</b> Využití infocenter v MB .....	39
<b>Obrázek 21</b> Způsob získávání informací ve vozidlech MHD .....	40
<b>Obrázek 22</b> Zastávka Česana.....	42
<b>Obrázek 23</b> Zastávka ŠKODA, 3.vrátnice .....	43
<b>Obrázek 24</b> Zastávka Havlíčkova.....	44
<b>Obrázek 25</b> Zastávka Akuma .....	45
<b>Obrázek 26</b> Stav přístupnosti zastávek MHD .....	46
<b>Obrázek 27</b> Vůz IVECO Urban way 12, CNG.....	48
<b>Obrázek 28</b> Stav umístění informačních tabulí .....	49
<b>Obrázek 29</b> Hodnotící kritéria budov .....	50
<b>Obrázek 30</b> Ukázka hodnocení budovy úřadu práce .....	51

<b>Obrázek 31</b> Stav přístupnosti budov občanské vybavenosti .....	52
<b>Obrázek 32</b> Ukázka hodnocení parkoviště Pivovarská .....	54
<b>Obrázek 33</b> Stav přístupnosti parkovacích ploch .....	55
<b>Obrázek 34</b> Hodnocení webové stránky městských parkovacích domů .....	57
<b>Obrázek 35</b> Vzdálený přístup k odjezdovým / příjezdovým tabulím.....	58
<b>Obrázek 36</b> Stav přístupnosti webových stránek institucí.....	59
<b>Obrázek 37</b> Vzorová zastávka .....	62
<b>Obrázek 38</b> Navrhované změny na zastávce Akuma s položkovým rozpočtem.....	63
<b>Obrázek 39</b> Navrhované změny na zastávce Havlíčkova s položkovým rozpočtem .....	64
<b>Obrázek 40</b> Navrhované změny městského divadla s položkovým rozpočtem .....	66
<b>Obrázek 41</b> Navrhované změny pojišťovny MV s položkovým rozpočtem.....	67
<b>Obrázek 42</b> Navrhované změny parkoviště Kl. nemocnice s položkovým rozpočtem.....	69
<b>Obrázek 43</b> Navrhované změny parkoviště Pivovarská s položkovým rozpočtem .....	70

## SEZNAM ZKRATEK

AOM	Akustický orientační majáček
ČD	České dráhy
ČP	Česká pošta
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
D+M	Dodávka a montáž
FO	Fyzická osoba
IROP	Integrovaný regionální operační program
JŘ	Jízdní řád
MB	Mladá Boleslav
MHD	Městská hromadná doprava
MV	Ministerstvo vnitra
OSSPO	Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace
OSSZ	Okresní správa sociálního zabezpečení
PENB	Průkaz energetické náročnosti budovy
PO	Právnícká osoba
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty



## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Výsledky analýzy zastávek MHD

**Příloha B** Výsledky analýzy budov občanské vybavenosti

**Příloha C** Vedlejší linky MHD

**Příloha D** Výsledky analýzy budov občanské vybavenosti

**Příloha E** Výsledky analýzy webových stránek

**Příloha F** Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti zastávek s jejich finančními náklady

**Příloha G** Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti budov s jejich finančními náklady

**Příloha H** Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti parkovišť s jejich finančními náklady



**Příloha A Výsledky analýzy zastávek MHD**





















Zastávka	Linka	Hodnocení
Hlavní nádraží	A	38%
Čejetický,most	A, 40, 42, 50	56%
Čejetický,most -směr centrum	A, 40, 42, 50	56%
Akuma - směr centrum	A, 40, 42, 50	53%
Pod hradem - směr centrum	A, 40, 41, 42, 50, 60	44%
Pod hradem - směr hl. nádraží	A, 40, 41, 42, 50, 60	39%
Staroměstské náměstí - směr centrum	A, 40, 41, 42, 50, 60,73	83%
Staroměstské náměstí - směr hl. nádraží	A, 40, 41, 42, 50, 60,73	83%
Náměstí Míru	A, C, 40, 41, 42, 50, 60, 70, 73	61%
U Sportu - směr centrum	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	75%
U Sportu	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	75%
Náměstí Republiky - směr Olympia	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	56%
Náměstí Republiky - směr centrum	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	50%
Rozvoj - směr Olympia	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	42%
Rozvoj - směr centrum	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	61%
Sídliště Na Slavoji	A, 33, 60, 71, 80	50%
Sídliště Na Slavoji - směr centrum	A, 33, 60, 71, 80	39%
Škoda,3.vrátnice	A	69%
Škoda,4.vrátnice	A, 33	nehodnoceno
Pod nemocnicí	A, B, 40	58%
Pod nemocnicí - směr centrum	A, B, 40	75%
Metoděje Vlacha	A, B, H, 40, 80	61%
Kaufland	A, B, H, 40, 80	92%
Kaufland - směr centrum	A, B, H, 40, 80	92%
Poliklinika U Stadionu	A, B, C, H, 20, 30, 31, 50, 80	89%
Poliklinika U Stadionu	A, B, C, H, 20, 30, 31, 50, 80	83%
Na Radouči	A, B, C, 10, 20, 30, 31, 50, 80	92%
Na Radouči - směr centrum	A, B, C, 10, 20, 30, 31, 50, 80	92%
Jana Palacha	A, B, 20, 30, 31, 80	36%
Jana Palacha - směr centrum	A, B, 20, 30, 31, 80	86%
Modrá hvězda	A, B, 20, 30, 31, 80	44%
Modrá hvězda - směr centrum	A, B, 20, 30, 31, 80	44%

Zastávka	Linka	Hodnocení
Forum	A, 20, 70	33%
Forum - směr centrum	A, 20, 70	33%
17.listopadu	A, B, C, 20, 30, 31, 70	44%
17.listopadu - směr centrum	A, B, C, 20, 30, 31, 70	58%
Tesco	A	69%
Tesco - směr centrum	A	89%
Autobusové stanoviště	B, 31, 40, 32, 33, 41, 61, 73	92%
Na výstavišti - směr centrum	B, C, 20, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 50, 60, 61, 70, 71, 72, 80	72%
Na výstavišti	B, C, 20, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 50, 60, 61, 70, 71, 72, 80	58%
Václava Klementa	B, C, 20, 30, 31, 41, 42, 50, 60, 70, 71, 72, 73	92%
Václava Klementa - směr centrum	B, C, 20, 30, 31, 41, 42, 50, 60, 70, 71, 72, 73	53%
Nový hřbitov	B, C, 30, 31, 41, 71, 72, 73	39%
Nový hřbitov - směr centrum	B, C, 30, 31, 41, 71, 72, 73	56%
Havlíčková,Foky	B, 20, 30, 31, 42, 70, 73, 80	92%
Havlíčková,Foky - směr centrum	B, 20, 30, 31, 42, 70, 73, 80	47%
Bazén, Štěpánka	B, 33	81%
Jičínská	B, 30, 31, 32, 33, 71, 72	56%
Jičínská - směr centrum	B, 30, 31, 32, 33, 71, 72	53%
Olympia	B	36%
Electro World	B	58%
Albert, Jičínská	B	33%
WDP Breno	B	33%
Komenského náměstí	C, 70	58%
Městský stadion	C, 20, 30, 31, 40, 42, 50, 60, 70, 73	92%
Městský stadion - směr centrum	C, 20, 30, 31, 40, 42, 50, 60, 70, 73	33%
Radouč Park	C, 50	39%
Radouč Park - směr centrum	C, 50	42%
U Pastelky	C	81%
Trio	A	42%
Albert Radouč	11	69%
Bazén	80	33%
Bezděčín,Industry Park	42, 73	58%
Bezděčín,rozcestí	40, 41, 42	50%
Boleslavská	41, 71, 72, 73	42%
Boleslavská - směr centrum	41, 71, 72, 73	42%
CTP, Bezděčín	40, 41, 42	61%

Zastávka	Linka	Hodnocení
Čejetice	60	✓ 64%
Čejetice, hřiště	60	✓ 81%
Čejetice, Jabloňová	60	✓ 69%
Čejetice, Koněvova	60	⚠ 56%
Česana - směr centrum	50, 60	✓ 83%
Česana, průmyslová	60	✓ 86%
Debř, hlavní silnice	72	✗ 42%
Debř, škola	11, 70, 72	✗ 39%
Debř, u hřbitova	11, 20, 70, 72	✓ 86%
Debř, u mostu	11, 20, 70, 72	✓ 78%
Dubce	40, 41	✗ 42%
Dukelská, škola	33, 71, 82	✗ 33%
Havličkova, škola	20, 61	✓ 72%
Havličkova, škola - směr centrum	20, 61	✓ 72%
Chrást	40, 41, 42	⚠ 53%
Jaselská, Gymnázium	20, 50, 60, 61, 72	✓ 69%
Jemníky	33	✗ 44%
Laurinova	33	⚠ 58%
Letecké muzeum	60	✓ 78%
Michalovice	61	⚠ 56%
Mileny Hážové	40, 41	✗ 22%
Na Hejtmánce	40, 41, 73	✗ 36%
Na Rychtě	50	nehodnoceno
Na Sahaře	40, 41, 42	⚠ 50%
Nad Debří	11, 70, 72	⚠ 58%
Neuberk	50	✗ 33%
Neuberk - směr centrum	50	⚠ 56%
Neuberk, rozcestí	40, 42	✗ 25%
Pírkovo sanatorium	33	✗ 44%
Podchlumí	40, 41	⚠ 50%
Podlázky	11, 20, 60, 61	⚠ 47%
Podolec	40, 41, 73	⚠ 58%
Podolec - směr centrum	40, 41, 73	⚠ 47%
Ptácká	50	nehodnoceno
Rozcestí Podlázky	20, 72	✗ 25%
Sahara, náměstí	40, 41	✗ 31%
U hřiště	42, 70, 73	✓ 92%
U hřiště - směr centrum	42, 70, 73	✓ 75%
U nadjezdu	33	nehodnoceno
V rokli	20, 60, 61, 72	✗ 25%
V rokli - směr centrum	20, 60, 61, 72	✗ 25%
Zimní stadion	H	✗ 36%

Zdroj: autor

**Příloha B** Výsledky analýzy budov občanské vybavenosti

Budova	Zastávka	Linka	Hodnocení
Magistrát města	Komenského náměstí 9.května, parkoviště	A, 40, 41, 42, 50, 60, 73, C, 70	 83%
Magistrát města- odbor soc.věcí	Staroměstské náměstí	A, 40, 41, 42, 50, 60, 73	 87%
Magistrát města- odbor dopravy	J.Palacha	A, B, 20, 30, 31, 80	 79%
Úřad práce	Jaselská , Gymnázium	20, 50, 60, 61, 72	 90%
OSSZ	Jaselská , Gymnázium	20, 50, 60, 61, 72	 90%
Finanční úřad	Rozvoj	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	 72%
Katastrální úřad	Náměstí Míru	A, C, 40, 41, 42, 50, 60, 70, 73	 87%
Okresní soud	Náměstí Republiky	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80,	 82%
Zaměstnanecká pojišťovna Škoda	Havlíčková, škola	20, 61	 71%
VZP	Jaselská, Gymnázium	20, 50, 60, 61, 72	 81%
Zdravotní pojišťovna ministerstva vnitřní ČR	Boleslavská	41, 71, 72, 73	 27%
Klaudiánova nemocnice	Pod nemocnicí	A, B, 40	 94%
Poliklinika U Stadionu	Poliklinika U Stadionu	A, B, C, 20, 30, 31, 50, 80	 49%
Poliklinika ŠKODA	Škoda,3. vrátnice	A, 33	 76%
Poliklinika Modrá hvězda	Modrá hvězda	A, B, C, 10, 30, 31	 68%
Klinika Dr. Pírka	Pírkovo sanatorium	33	 86%
Městské divadlo	Jaselská, Gymnázium Na výstavišti	20, 50, 60, 61, 72	 50%
Dům kultury	Na výstavišti	A, B, 40, 80, 60, 61, 70, 71, 72, 80	 58%
Knihovna	Na výstavišti	A, B, 40, 80, 60, 61, 70, 71, 72, 80	 92%
Muzeum ŠKODA	Autobusové stanoviště	B, 31, 40, 32, 33, 41, 61, 73	 97%

Budova	Zastávka	Linka	Hodnocení
Galerie Pod Věží	Staroměstské náměstí	A, 40, 41, 42, 50, 60, 73	✖ 28%
Centrum pro zdravotně postižené a seniory	Metoděje Vlacha	A, B, 40, 80	✔ 61%
SONS	Trio	A	✔ 67%
DMO pobyty	U sportu	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	N / A
Bazén	Bazén, Štěpánka	B, 33	✔ 87%
Zimní stadion	Zimní stadion	H	✖ 25%
Městské koupaliště	Jičínská	B, 30, 31, 33, 71, 72	N / A
Městský stadion	Městský stadion	C, 20, 30, 31, 40, 42, 50, 60, 70, 73	N / A
Sportovní hala	Městský stadion	C, 20, 30, 31, 40, 42, 50, 60, 70, 73	✖ 34%
Pošta	Komenského náměstí	C, 70	✔ 89%
Pošta-Nám.Republiky	Náměstí Republiky	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	✖ 26%
Komerční banka	Jaselská, Gymnázium	20, 50, 60, 61, 72	✔ 73%
ČSOB	9. května, u parkoviště	A, 40, 41, 42, 50, 60, 73	✔ 78%
Equa bank	Autobusové stanoviště	B, 31, 40, 32, 33, 41, 61, 73	✔ 84%
Fio banka	U sportu	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	✖ 33%
Česká spořitelna	Náměstí Míru	A, C, 40, 41, 42, 50, 60, 70, 73	✔ 93%
MONETA Money Bank	Náměstí Republiky	A, B, 30, 31, 32, 33, 71, 80	⚠ 52%
Raiffeisenbank Bondy centrum	Václava Klementa	B, C, 20, 30, 31, 41, 42, 50, 60, 70, 71, 72, 73	✔ 83%
Pošta - V. Klementa	Václava Klementa	B, C, 20, 30, 31, 41, 42, 50, 60, 70, 71, 72, 73	✔ 83%
Pošta - Havlíčkova	Jana Palacha	A, B, 20, 30, 31, 80	⚠ 59%

Zdroj: autor



## **Příloha C** Vedlejší linky MHD

### **Linka 20** *Zalužany – Josefův Důl*

Je typickou linkou diagonálního charakteru. Obsluhuje Zalužany společně s Josefovým Dolem, který už ale nepatří do katastr. území MB. Linka zajíždí téměř do centra. Na lince se nachází 20 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 04:30 ze stanice Městský stadion a poté v 06:15 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 22:15. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 30 minut. Během dne je provozováno 14 spojů každým směrem.

### **Linka 30** *Kolomuty – Řepov - Kolomuty*

Jedná se o linku radiálně-okružního charakteru. Linka spojuje východní části Kolomuty a Řepov, které nejsou v katastr. území MB. Linka zajíždí do sídliště a poté zpět. Na lince se nachází 18 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 04:20 ze stanice Václava Klementa a poté v 05:02 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 22:14. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 50 minut. Během dne je provozováno 18 spojů.

### **Linka 31** *Autobusové stanoviště – SAS Autosystem*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a Řepov, který není v katastr. území MB. Na lince se nachází 20 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 04:52 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 21:09. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 35 minut. Během dne je provozováno 7 spojů zmíněným směrem, druhým směrem je provozováno 6 spojů.

### **Linka 32** *Autobusové stanoviště – Dolní Stakory*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a Dolní Stakory, které nejsou v katastr. území MB. Na lince se nachází 12 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 06:02 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 22:27. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 20 minut. Během dne je provozováno 8 spojů.

### **Linka 33** *Autobusové stanoviště – Jemníky*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a Jemníky, které leží v katastr. území MB. Na lince se nachází 13 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 07:18 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí v 19:28. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 20 minut. Během dne je provozováno 6 spojů.

### **Linka 40** *Autobusové stanoviště – Na Sahaře – Autobusové stanoviště*

Jedná se o linku radiálně-okružního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a část zvanou Sahara, která leží v katastr. území MB. Na lince se nachází 25 zastávek. Spoj vyrazí

dle DPMLB (2018) v 08:30 z výchozí stanice, poslední spoj vyráží ve 21:30. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 50 minut. Během dne je provozováno 11 spojů.

**Linka 41** *Zalužany – Autobusové stanoviště – Sahara, náměstí*

Jedná se o linku diagonálního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a Jemníky, které leží v katastr. území MB. Na lince se nachází 19 zastávek. Spoj vyráží dle DPMLB (2018) v 05:30 ze stanice Autobusové stanoviště a v 06:25 z výchozí stanice, poslední spoj vyráží ve 22:15. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 30 minut. Během dne je provozováno 9 spojů.

**Linka 42** *Havlíčková, Foky – Nepřevázka, TI Auto*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje střed města a jižní část Nepřevázka, která neleží v katastr. území MB. Na lince se nachází 19 zastávek. Spoj vyráží dle DPMLB (2018) v 05:00 z výchozí stanice, poslední spoj vyráží ve 21:00. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 30 minut. Během dne je provozováno 8 spojů.

**Linka 50** *Radouč Park – Vinec, požární zbrojnice*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje střed města a Jemníky, které leží v katastr. území MB. Na lince se nachází 19 zastávek. Spoj vyráží dle DPMLB (2018) v 04:28 z výchozí stanice, poslední spoj vyráží ve 22:25. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 20 minut. Během dne je provozováno 13 spojů.

**Linka 60** *Městský stadion – Čejetice – Městský stadion*

Jedná se o linku spíše radiálně-okružního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a západní část Čejetice, která leží v katastr. území MB. Na lince se nachází 20 zastávek. Spoj vyráží dle DPMLB (2018) v 06:57 z výchozí stanice, poslední spoj vyráží ve 22:27. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 45 minut. Během dne je provozováno 14 spojů ve zmíněném směru.

**Linka 61** *Autobusové stanoviště – Michalovice*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje druhý střed města a Michalovice, které leží v katastr. území MB. Na lince se nachází 7 zastávek. Spoj vyráží dle DPMLB (2018) v 05:00 z výchozí stanice, poslední spoj vyráží ve 17:25. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 15 minut. Během dne je provozováno 7 spojů.

**Linka 70** *Komenského náměstí – Hrdlořezy, u kapličky*

Jedná se o linku radiálního charakteru. Linka spojuje střed města a severní část Hrdlořezy a Kosmonosy, které neleží v katastr. území MB. Na lince se nachází 21 zastávek.

Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 06:30 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 20:05. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 35 minut. Během dne je provozováno 13 spojů.

**Linka 71** *Sídliště Na Slavoji – Bradlec – Sídliště Na Slavoji*

Jedná se o linku tangenciálního charakteru. Linka spojuje okrajové části a nezajíždí do středu města. Bradlec neleží v katastr. území MB. Na lince se nachází 23 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) ve 04:39 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 19:04. Interval linky je pravidelný a je 30-60 minut. Trasa trvá cca 52 minut. Během dne je provozováno 21 spojů.

**Linka 72** *ŠKODA PC – Václava Klementa – Hrdlořezy, u kapličky*

Jedná se o linku tangenciálního charakteru. Linka spojuje okrajové části a nezajíždí do středu města. ŠKODA PC a Hrdlořezy neleží v katastr. území MB. Na lince se nachází 19 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 04:38 z Václava Klementa a poté z výchozí stanice v 06:08, poslední spoj vyrazí ve 22:08. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 30 minut. Během dne je provozováno 6 spojů.

**Linka 73** *Bezděčín, Industry Park – Kosmonosy, Horní Stakory*

Jedná se o linku diagonálního charakteru. Linka spojuje okrajové části města a centrum. Kosmonosy neleží v katastr. území MB. Na lince se nachází 15 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) ve 14:13 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 22:10. Interval linky je nepravidelný. Trasa trvá cca 30 minut. Během dne jsou provozovány 2 spoje.

**Linka 80** *Havlíčková, Foky – Dukelská, škola*

Jedná se o linku tangenciálního charakteru. Linka spojuje okrajové části a nezajíždí do středu města. Na lince se nachází 13 zastávek. Spoj vyrazí dle DPMLB (2018) v 07:16 z výchozí stanice, poslední spoj vyrazí ve 07:26. Interval linky je 10 minut. Trasa trvá cca 33 minut. Během dne jsou provozovány 2 spoje.

Zdroj: autor, na základě DPMLB (2018)

## Příloha D Výsledky analýzy parkovacích ploch

	Parkoviště	Lokalita	Hodnocení
1.	Pivovarská	- ulice 9. května a Pivovarská - GPS: N 50°24.71767', E 14°54.27518'	✘ 44%
2.	Pezinská	- ulice tř. V. Klementa a Pezinská - GPS: N 50°25.00218', E 14°54.71408'	✔ 94%
3.	Komenského náměstí	- ulice 9. května - GPS: N 50°24.73638', E 14°54.25268'	✔ 63%
4.	Náměstí Míru	- ulice 9. května, náměstí Míru - GPS: N 50°24.77412', E 14°54.43067'	⚠ 52%
5.	U knihovny	- ulice Husova a tř. V. Klementa - GPS: N 50°24.95010', E 14°54.67013'	✔ 75%
6.	Československé náměstí	- ulice Jaselská a Palackého - GPS: N 50°24.85760', E 14°54.34023'	✔ 86%
7.	Dům kultury	- ulice Dukelská - GPS: N 50°24.81370', E 14°54.68785'	✔ 62%
8.	Klaudiánova nemocnice	- areál nemocnice - GPS: N 50°25.12318', E 14°54.56972'	⚠ 58%
9.	Náměstí Republiky	- ulice T. G. Masaryka a náměstí Republiky - GPS: N 50°24.65228', E 14°54.89030'	⚠ 55%
10.	Plavecký bazén	- ulice Na celně - GPS: N 50°24.47115', E 14°55.20668'	✔ 97%
11.	U Centrothermu	- ulice Havlíčkova a Jana Palacha - GPS: N 50°25.74323', E 14°54.84558'	✔ 80%
12.	Havlíčková 1144	- ulice Havlíčkova - GPS: N 50°25.83837', E 14°54.82692'	⚠ 57%
13.	Havlíčková, Foky	- ulice Havlíčkova - GPS: N 50°25.90603', E 14°54.87680'	✔ 63%
14.	Poliklinika Modrá hvězda	- ulice Jiráskova - GPS: N 50°25.77440', E 14°55.19030'	✔ 64%
15.	Ptácká	- ulice Ptácká - GPS: N 50°24.64258', E 14°54.05122'	✔ 95%
16.	Zimní stadion	- ulice Viničná - GPS: N 50°24.66780', E 14°54.55397'	⚠ 46%
17.	Parkovací dům Staroměstské náměstí	- ulice Železná a K. Militké - GPS: N 50°24.67802', E 14°54.23017'	✔ 84%
18.	Parkovací dům Jaselská	- ulice Jaselská - GPS: N 50°24.93887', E 14°54.23420'	✔ 78%

Zdroj: autor

## Příloha E Výsledky analýzy webových stránek

	Webová stránka	Odkaz	Hodnocení
1.	Mladá Boleslav - oficiální web statutárního města	<a href="http://www.mb-net.cz/">http://www.mb-net.cz/</a>	✔ 77%
2.	Městské parkovací domy	<a href="http://www.mpdmb.cz/">http://www.mpdmb.cz/</a>	✘ 35%
3.	Úřad práce	<a href="https://portal.mpsv.cz/upcr">https://portal.mpsv.cz/upcr</a>	✔ 63%
4.	OSSZ	<a href="http://www.cssz.cz/cz/kontakty/krajska-a-okresni-pracoviste/stredocesky-kraj/ossz-">http://www.cssz.cz/cz/kontakty/krajska-a-okresni-pracoviste/stredocesky-kraj/ossz-</a>	✔ 79%
5.	Městský bazén	<a href="http://www.bazenmb.cz/">http://www.bazenmb.cz/</a>	✘ 38%
6.	Česká pošta	<a href="https://www.ceskaposta.cz/index">https://www.ceskaposta.cz/index</a>	✔ 84%
7.	Dopravní podnik MB	<a href="http://www.dpmlb.cz/">http://www.dpmlb.cz/</a>	⚠ 51%
8.	České dráhy	<a href="https://www.cd.cz/default.htm">https://www.cd.cz/default.htm</a>	✔ 69%
9.	SONS	<a href="https://www.sons.cz/">https://www.sons.cz/</a>	✔ 75%
10.	ZPŠ	<a href="https://www.zpskoda.cz/">https://www.zpskoda.cz/</a>	✔ 69%
11.	VZP	<a href="https://www.vzp.cz/">https://www.vzp.cz/</a>	✔ 65%
12.	Pojišťovna MV	<a href="https://www.zpmvcr.cz/">https://www.zpmvcr.cz/</a>	⚠ 53%
13.	Klaudíánova nemocnice	<a href="http://www.klaudianovanemocnice.cz/">http://www.klaudianovanemocnice.cz/</a>	✔ 83%
14.	Soukr.klinika Dr. Pírka	<a href="http://www.drpirek.cz/">http://www.drpirek.cz/</a>	⚠ 53%
15.	Poliklinka ŠKODA	<a href="http://poliklinika.skoda-auto.cz/">http://poliklinika.skoda-auto.cz/</a>	⚠ 52%
16.	Finanční úřad	<a href="http://www.financnisprava.cz/">http://www.financnisprava.cz/</a>	✔ 90%
17.	Katastrální úřad	<a href="https://www.cuzk.cz/">https://www.cuzk.cz/</a>	✔ 76%
18.	Okresní soud - Justice.cz	<a href="http://portal.justice.cz/Justice2/soud/soud.aspx?o=150&amp;j=160&amp;k=1547&amp;d=99696">http://portal.justice.cz/Justice2/soud/soud.aspx?o=150&amp;j=160&amp;k=1547&amp;d=99696</a>	⚠ 50%
19.	Centrum pro zdrav. postižené	webová stránka nefunguje	N / A
20.	DMO Pobyty	<a href="http://www.dmopobyty.cz/">http://www.dmopobyty.cz/</a>	⚠ 52%
21.	Městský stadion	<a href="http://www.fkmb.cz/">http://www.fkmb.cz/</a>	⚠ 57%

	Webová stránka	Odkaz	Hodnocení
22.	Muzeum Škoda	<a href="http://museum.skoda-auto.cz/">http://museum.skoda-auto.cz/</a>	✔ 64%
23.	Komerční banka	webové stránky bank nehodnoceny	N / A
24.	Metalová cesta	<a href="http://www.metalovacesta.cz/">http://www.metalovacesta.cz/</a>	✔ 67%
25.	Městské divadlo	<a href="http://www.mdmb.cz/">http://www.mdmb.cz/</a>	⚠ 55%
26.	Knihovna	<a href="http://www.kmmb.cz/">http://www.kmmb.cz/</a>	✔ 85%
27.	Kultura města MB - Dům kultury	<a href="http://www.kulturamb.cz/">http://www.kulturamb.cz/</a>	✘ 39%

Zdroj: autor

**Příloha F** Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti zastávek s jejich finančními náklady

1. Hlavní nádraží	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérový přístup</li> <li>- snížit příčný sklon</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

2. Čejtičky, most	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

3. Čejtičky, most – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku informační tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

4. Akuma – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku informační tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

5. Pod hradem – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- odstranit schod u zastávkového přístřešku</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>48 755 Kč bez DPH</b>

6. Pod hradem	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>91 660 Kč bez DPH</b>

7. Náměstí Republiky	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku informační tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

8. Náměstí Republiky – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku informační tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>91 660 Kč bez DPH</b>



9. Rozvoj – směr Olympia	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

10. Sídliště Na Slavoji	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>85 363 Kč bez DPH</b>

11. Sídliště Na Slavoji – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

12. Pod nemocnicí	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>21 373 Kč bez DPH</b>

13. Jana Palacha – směr Kosmonosy	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

14. Modrá hvězda	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

15. Modrá hvězda – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

16. Forum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

17. Forum – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

18. 17.listopadu	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- zvětšit průchodnou šířku</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

19. 17. Listopadu – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- signální pás</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- zvětšit průchodnou šířku</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>11 032 Kč bez DPH</b>

20. Na výstavišti – směr Kosmonosy	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- signální pás</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>91 960 Kč bez DPH</b>

21. Václava Klementa – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- signální pás</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>11 032 Kč bez DPH</b>

22. Nový hřbitov	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

23. Nový hřbitov – směr centru,	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

24. Havlíčkova, Foky – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

25. Jičínská	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

26. Jičínská – směr centrum	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

27. Olympia	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky BEST BEATON - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>85 363 Kč bez DPH</b>

28. Electro World	
Navrhované úpravy	- signální pás - snížit výšku inf. tabule - přidat zábradlí na konec zastávky
Odhadované náklady	<b>11 032 Kč bez DPH</b>

29. Albert, Jičínská	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - snížení obrubníku - signální pás - zastávkový přístřešek - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

30. WDP Breno	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - zvýšení nástupní hrany - signální pás - zastávkový přístřešek - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

31. Komenského náměstí	
Navrhované úpravy	- zastávkový přístřešek - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

32. Městský stadion – směr centrum	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky BEST BEATON - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>85 363 Kč bez DPH</b>

33. Radouč Park	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- signální pás</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>91 960 Kč bez DPH</b>

34. Radouč park – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- signální pás</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>91 960 Kč bez DPH</b>

35. TRIO	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- zvýšení nástupní hrany</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

36. Bazén	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

37. Bezděčín, Industry Park	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

38. Bezděčín, rozcestí	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>-</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

39. Boleslavská	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

40. Boleslavská – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

41. Čejetice, Koněvova	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

42. Debř, hlavní silnice	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky <b>BEST BEATON</b> - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

43. Debř, škola	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky <b>BEST BEATON</b> - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule - zvětšit průchodnou šířku
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

44. Dubce	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky <b>BEST BEATON</b> - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule - zvětšit průchodnou šířku
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

45. Dukelská, škola	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - zastávkový přístřešek - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - rekonstrukce přechodu - snížit výšku informační tabule
Odhadované náklady	<b>91 960 Kč bez DPH</b>

46. Chrást	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

47. Jemníky	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

48. Laurinova	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - zastávkový přístřešek - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - rekonstrukce přechodu - snížit výšku informační tabule
Odhadované náklady	<b>91 960 Kč bez DPH</b>

49. Michalovice	
Navrhované úpravy	- zastávkový přístřešek - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

50. Mileny Házové	
Navrhované úpravy	- zastávku zrušit, poblíž se nachází lepší alternativa
Odhadované náklady	-

51. Na Hejtmánce	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - rekonstrukce přechodu - snížit výšku informační tabule
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

51. Na Rychtě	
Navrhované úpravy	- zastávka v rekonstrukci
Odhadované náklady	-

53. Na Sahaře	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

54. Na Sahaře – směr centrum	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

55. Nad Debří	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - zastávkový přístřešek - signální pás - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku informační tabule
Odhadované náklady	<b>91 960 Kč bez DPH</b>

56. Neuberk	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky BEST BEATON - signální pás - zastávkový přístřešek - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

57. Neuberk – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku informační tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

58. Neuberk, rozcestí	
Navrhované úpravy	- kompletní rekonstrukce
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

59. Pírkovo sanatorium	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- zastávkový přístřešek</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

60. Podchlumí	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- zvětšit průchodnou šířku</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

61. Podlázky	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- návaznost na bezbariérové trasy</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

62. Podlázky – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- nový povrch zastávky BEST BEATON</li> <li>- signální pás</li> <li>- rekonstrukce přechodu</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- návaznost na bezbariérové trasy</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

63. Podolec	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- zvětšit průchodnou šířku</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>

64. Podolec – směr centrum	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastávkový obrubník</li> <li>- signální pás</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- snížit výšku inf. tabule</li> <li>- zvětšit průchodnou šířku</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>43 755 Kč bez DPH</b>



65. Ptácká	
Navrhované úpravy	- zastávka v rekonstrukci
Odhadované náklady	-

66. Rozcestí Podlázky	
Navrhované úpravy	- kompletní rekonstrukce
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

67. Sahara, náměstí	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky BEST BEATON - signální pás - zastávkový přístřešek - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

68. U nadjezdu	
Navrhované úpravy	- zastávka neleží v zastavěné oblasti  - nehodnoceno
Odhadované náklady	-

69. V rokli	
Navrhované úpravy	- kompletní rekonstrukce
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

70. V rokli – směr centrum	
Navrhované úpravy	- kompletní rekonstrukce
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

71. Zimní stadion	
Navrhované úpravy	- zastávkový obrubník - nový povrch zastávky BEST BEATON - signální pás - zastávkový přístřešek - navázat na bezbariérové trasy - snížit výšku inf. tabule
Odhadované náklady	<b>127 713 Kč bez DPH</b>

Zdroj: autor

**Příloha G** Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti budov s jejich finančními náklady

1. Pojišťovna Ministerstva vnitra	
Navrhované úpravy	- bezbariérový vstup - snížení obrubníku - navázat na bezbariérové trasy - vyhrazené park. stání - akustické prvky - hmatné prvky - bezbariérové WC
Odhadované náklady	<b>150 326 Kč bez DPH</b>

2. Poliklinika U stadionu	
Navrhované úpravy	- viz dokument Bezbariérová trasa MB 2009
Odhadované náklady	<b>2 500 000 Kč bez DPH</b>

3. Dům kultury	
Navrhované úpravy	- vstupní dveře - snížení vstupu - navázat na bezbariérové trasy - akustické prvky - hmatné prvky
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

4. Městské divadlo	
Navrhované úpravy	- šikmá schodišťová plošina délky cca 6 m - hmatné prvky
Odhadované náklady	<b>300 000 Kč bez DPH</b>

5. Galerie Pod Věží	
Navrhované úpravy	- bezbariérový vstup - madla - hmatné prvky - akustické prvky
Odhadované náklady	<b>32 675 Kč bez DPH</b>

6. Zimní stadion	
Navrhované úpravy	- bezbariérový vstup - snížení obrubníku - navázat na bezbariérové trasy - akustické prvky - hmatné prvky - bezbariérové WC
Odhadované náklady	<b>180 326 Kč bez DPH</b>

7. Sportovní hala	
Navrhované úpravy	- bezbariérový vstup - snížení obrubníku - navázat na bezbariérové trasy - akustické prvky - hmatné prvky - bezbariérové WC
Odhadované náklady	<b>180 326 Kč bez DPH</b>

8. Pošta – Nám.Republiky	
Navrhované úpravy	- viz dokument Bezbariérová trasa MB 2009
Odhadované náklady	<b>200 000 Kč bez DPH</b>

9. Fio banka	
Navrhované úpravy	- bezbariérový vstup - madla dveří - akustické prvky
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

10. MONETA Money Bank	
Navrhované úpravy	- manipulační plocha - vyhrazené park. stání - madla dveří - navázat na bezbariérové trasy - akustické prvky
Odhadované náklady	<b>58 139 Kč bez DPH</b>

11. Pošta - Havlíčkova	
Navrhované úpravy	- bezbariérový přístup k budově - odstranit výškové rozdíly - navázat na bezbariérové trasy
Odhadované náklady	<b>88 139 Kč bez DPH</b>

Zdroj: autor

**Příloha H** Návrhy na zlepšení bezbariérové přístupnosti parkovišť s jejich finančními náklady

1. parkoviště Pivovarská	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nový povrch parkoviště</li> <li>zámková dlažba BEST</li> <li>- snížení obrubníku</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- vyhrazené park. stání</li> <li>- úprava obruby</li> <li>- vodorovné značení</li> <li>- zpřístupnit automat</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>973 828 Kč bez DPH</b>

2. parkoviště Nám. Míru	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vyspravení výtluků</li> <li>- snížení obrubníku</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- úprava obruby</li> <li>- vodorovné značení</li> <li>- zpřístupnit automat</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>40 740 Kč bez DPH</b>

3. parkoviště Klaudiánova nemocnice	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nový povrch parkoviště</li> <li>zámková dlažba BEST</li> <li>- rozšíření vyhrazených stání</li> <li>- úprava obruby</li> <li>- vodorovné značení</li> <li>- osvětlení</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>193 678 Kč bez DPH</b>

4. parkoviště Nám. Republiky	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- snížení obrubníku</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> <li>- vyhrazené park. stání</li> <li>- úprava obruby</li> <li>- vodorovné značení</li> <li>- zpřístupnit automat</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>293 678 Kč bez DPH</b>

5. parkoviště Havlíčkova 1144	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zpřístupnit automat</li> <li>- rozšíření vyhrazených stání</li> <li>- úprava obruby</li> <li>- vodorovné značení</li> <li>- osvětlení</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>193 678 Kč bez DPH</b>

6. parkoviště Zimní stadion	
Navrhované úpravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zpřístupnit automat</li> <li>- rozšíření vyhrazených stání</li> <li>- úprava obruby</li> <li>- vodorovné značení</li> <li>- osvětlení</li> <li>- navázat na bezbariérové trasy</li> </ul>
Odhadované náklady	<b>230 326 Kč bez DPH</b>

Zdroj: autor