

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti zpřístupnění Křivoklátska handicapovaným turistům

Bc. Petr Koucký

Diplomová práce

2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petr Koucký**  
Osobní číslo: **D10682**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Možnosti zpřístupnění Křivoklátska handicapovaným turistům**  
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. Charakteristika bezbariérové přístupnosti
2. Charakteristika Křivoklátska
3. Analýza současného stavu bezbariérové přístupnosti Křivoklátska
4. Návrh opatření pro zpřístupnění Křivoklátska handicapovaným turistům
5. Ekonomické zhodnocení návrhu

Závěr


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

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

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2011**  
Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2012**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2011

Prohlašuji:

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

Byl jsem seznámen s tím, že se na mou práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a 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 vynaložil, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 22. 5. 2012

Petr Koucký

## Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Heleně Beckové, Ph.D. za věcné připomínky k úpravě i obsahu práce.

## **Anotace**

Diplomová práce se zaměřuje na zpřístupnění Křivoklátska handicapovaným turistům. V práci uvádím teoretická východiska související se zpřístupňování turistické destinace osobám se zdravotním postižením a charakterizuji zkoumanou oblast. V praktické části práce analyzuji současný stav bezbariérové přístupnosti Křivoklátska. Výsledkem je návrh bezbariérových tras na území Křivoklátska včetně ekonomického zhodnocení navržených řešení.

## **Klíčová slova**

přístupný cestovní ruch, handicapovaní turisté, Křivoklátsko, bezbariérové trasy

## **Title**

Possibilities of access Křivoklátsko for handicapped tourists

## **Annotation**

The thesis aims to provide the information about possible ways of making Křivoklátsko region accessible for handicapped tourists. In the first part I am describing certain region and dealing with theoretical possibilities of making touristic destinations accesible for handicapped people. In following practical part of the thesis I am analyzing current state of barrier free accesibility of Křivoklátsko. The resolution of this analysis is the proposal of barrier free routes in Křivoklátsko region as well as economic evaluation of proposed solutions.

## **Keywords**

accessible tourism, handicaped tourists, Křivoklátsko, barrier free routes

# Obsah

Úvod .....	9
1 Charakteristika bezbariérové přístupnosti .....	10
1.1 Základní pojmy .....	10
1.2 Legislativa .....	12
1.2.1 Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu .....	12
1.2.2 Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích umožňující bezbariérové používání staveb .....	13
1.2.3 Další normy .....	13
1.3 Řešení bezbariérové přístupnosti .....	15
1.3.1 Kritická místa a bariéry .....	15
1.3.2 Stavební opatření při tvorbě bezbariérového prostředí .....	16
1.3.3 Pomůcky a zařízení .....	16
1.3.4 Informační systémy .....	17
1.3.5 Personál .....	18
1.3.6 Specifika zpřístupňování destinace pro handicapované .....	19
1.4 Současný stav v oblasti bezbariérového turismu .....	21
1.4.1 Bezbariérové trasy v České republice .....	21
1.4.2 Národní program podpory cestovního ruchu .....	22
1.4.3 Organizace v bezbariérovém cestovním ruchu .....	23
2 Charakteristika Křivoklátska .....	25
2.1 Turistické atraktivity .....	26
2.1.1 Přírodní zajímavosti .....	26
2.1.2 Kulturněhistorické památky .....	27
2.1.3 Kulturní zařízení .....	29
2.1.4 Kulturní akce .....	30
2.2 Dopravní dostupnost .....	31
2.2.1 Silniční síť .....	31
2.2.2 Železniční síť .....	32
2.2.3 Letecká doprava .....	32
2.2.4 Ostatní druhy dopravy .....	32
2.3. Turistická vybavenost .....	33
2.3.1 Turistická informační centra .....	33
2.3.2 Ubytovací zařízení .....	33
2.3.3 Stravovací zařízení .....	33
2.3.4 Zařízení pro sport a volný čas .....	33
3 Analýza současného stavu bezbariérové přístupnosti Křivoklátska .....	34
3.1 Použitá technika sběru dat .....	34
3.2 Přístupnost turistických atraktivit .....	35
3.3 Stav infrastruktury .....	38
3.3.1 Chodníky .....	38
3.3.2 Silniční komunikace .....	39
3.3.3 Přechody pro chodce .....	40
3.3.4 Parkoviště .....	40
3.3.5 Zastávky veřejné hromadné dopravy .....	41
3.4 Přístupnost turistické vybavenosti .....	43
3.4.1 Stravovací služby .....	43
3.4.2 Ubytovací služby .....	44
3.4.3 Turistická informační centra .....	44

3.4.4	Přístupnost obchodů .....	45
3.4.5	Přístupnost peněžních služeb.....	45
3.5	Dopravní prostředky ve veřejné hromadné dopravě osob .....	45
3.5.1	Silniční dopravní prostředky .....	45
3.5.2	Železniční dopravní prostředky .....	46
4	Návrh opatření pro zpřístupnění Křivoklátska handicapovaným turistům.....	47
4.1	Bezbariérové trasy .....	47
4.1.1	Trasa T. G. Masaryka .....	47
4.1.2	Stezka Keltů Nižbor.....	49
4.2	Zpřístupnění objektů.....	51
4.3	Informační systémy .....	52
4.3	Bezbariérová doprava.....	53
4.4	Aktivity pro handicapované turisty .....	54
4.4.1	Půjčovna handbiků .....	54
4.4.2	Půjčovna terénních vozíků.....	54
4.4.3	Rybaření .....	55
4.4.4	Zapojení do činností na Hamousově statku.....	55
4.4.5	Jízda koňským kočárem .....	55
4.4.6	Výlety s průvodcem.....	55
5	Ekonomické zhodnocení návrhu .....	56
5.1	Náklady na výstavbu a úpravy infrastruktury.....	56
5.1.1	Trasa TGM .....	56
5.1.2	Stezka Keltů.....	57
5.2	Náklady na úpravu objektů.....	57
5.3	Náklady informačních systémů .....	58
5.2.1	Trasa T.G.Masaryka .....	58
5.2.2	Stezka Keltů.....	59
5.3	Náklady bezbariérové dopravy.....	59
5.4	Náklady aktivit pro handicapované turisty .....	59
5.5	Možnosti financování .....	60
5.5.1	Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny .....	60
5.5.2	Ministerstvo pro místní rozvoj – Cestování dostupné všem .....	61
5.5.3	Státní fond dopravní infrastruktury – Programy zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.....	62
5.5.4	Strukturální fondy.....	62
5.6	Přínosy zpřístupnění oblasti .....	63
Závěr	.....	64
Použitá literatura	.....	65
Seznam tabulek	.....	68
Seznam obrázků	.....	69
Seznam zkratk	.....	70
Seznam příloh	.....	71



# Úvod

Diplomová práce je zaměřena na možnosti zpřístupnění turistické destinace Křivoklátsko handicapovaným turistům. Nezaměřuje se pouze na stavební úpravy objektů a infrastruktury, ale také na vytvoření odpovídajícího informačního systému a dílčí opatření, která usnadní přístupnost a pohyb handicapovaných osob po turistické oblasti.

V každé společnosti se vedle zdravých občanů nachází i část populace se zdravotním postižením. Tito lidé jsou ve větší míře závislí na pomoci ostatních. Zdravý člověk, který v životě neprodělal žádnou nemoc či úraz, si neuvědomuje, co vše pro člověka se špatnou pohyblivostí nebo orientací může představovat problémy a potíže.

Pro pochopení situace osob se zdravotním postižením je důležité si uvědomit, že tělesná postižení jsou odlišná a tudíž vznikají i odlišné nároky na přístupnost turistické oblasti a její vybavenost. Jistou pomůckou může být kategorizace podle míry postižení, kterou je ovšem třeba chápat pouze jako obecný ukazatel. Provést kategorizaci není totiž vůbec jednoduché vzhledem k obrovskému množství druhů nemocí, úrazů, jejich následků a mnoha dalším vlivům.

V posledních letech se postoj společnosti k lidem s handicapem výrazně mění, ale zpřístupňování turistických oblastí pro osoby s postižením není na rozdíl od úřadů, zdravotnických zařízení apod. věnována taková pozornost. Význam této problematiky nelze podceňovat. V případě, že kterákoliv část služeb cestovního ruchu není lehce dostupná, účastník s handicapem musí přijímat kompromisy. Lidé se zdravotním postižením by neměli být odsouzeni k tomu, aby stáli na pokraji společnosti, protože i oni touží žít normálním životem, jehož součástí je také provozování turistické činnosti. Právě rozvoj přístupného cestovního ruchu představuje jednu z možností, jak lze lidem s různými druhy handicapů usnadnit cestování a tím přispět ke zlepšení kvality jejich života.

Cílem práce je vytvořit použitelné trasy pro handicapované turisty na území Křivoklátska při dodržení postupů a metod používaných v České republice a zahraničí.

# 1 Charakteristika bezbariérové přístupnosti

Pro úvod do problematiky bezbariérové přístupnosti je nutné zmínit používané pojmy, principy, postupy a normy, které tuto oblast upravují.

## 1.1 Základní pojmy

Tato část definuje základní pojmy, spojené s problematikou cestování handicapovaných osob.

### **Bariéra**

Pojem bariéra lze definovat jako překážku či jinou okolnost, která omezuje přístup a pohyb handicapovaných osob. Taková překážka může být tvořena fyzickou bariérou (např. schody) nebo psychickou (komunikace s personálem).

### **Bezbariérovost**

Odstranění překážek nebo použití takových zařízení či opatření, které umožní bezpečný pohyb, přístup a užívání objektů osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

### **Handicapovaná osoba**

Nejčastěji je tímto termínem označována osoba s pohybovým, zrakovým nebo sluchovým postižením. Postižení může být dočasné nebo trvalé a viditelné nebo skryté. Světová zdravotnická organizace schválila dokument Mezinárodní klasifikace poruch, postižení a handicapů, ve kterém vymezila tři základní pojmy:

- vada (impairment) je definována jako abnormálnost psychologické, fyziologické nebo anatomické struktury nebo funkce,
- postižení (disability) představuje ztrátu schopnosti člověka jednat a provádět činnosti způsobem nebo v mezích, které se pro lidskou bytost považují za normální,
- znevýhodnění (handicap) je pak omezení sociálního charakteru, vyplývající z vady nebo postižení, která člověka omezuje nebo mu znemožňuje, aby naplnil roli, která je pro něho normální. [1]

V České republice žije v současné době přibližně 660 000 občanů se sníženou schopností pohybu a orientace. Z toho:

- 300 000 lidí s vadami pohybového ústrojí,
- 300 000 sluchově postižených (z nich 15 000 zcela hluchých),
- 60 000 zrakově postižených (z nich 17 000 velmi těžce). [2]

### **Kritické místo**

Pojem kritické místo je nadřazený pojmu bariéra. Termín označuje každé místo nebo situaci, kde může dojít u osoby se sníženou schopností pohybu a orientace k ohrožení její bezpečnosti nebo ke ztrátě orientace.

### **Osoba s postižením pohybového ústrojí**

Pod pojmem tělesné postižení rozumíme vady pohybového a nosného ústrojí, tj. kostí, kloubů, svalů a poruchy či poškození nervového ústrojí, jestliže se projevují porušenou hybností. Jedná se zejména osoby na vozíku, s berlemi a jinými pomůckami.

### **Osoba s postižením sluchu**

Především osoby s lehkým postižením sluchu jsou schopny se do společnosti poměrně dobře integrovat a jejich orientace v prostoru není výrazně omezena. Možné je i využití tzv. sluchadel, které zesilují okolní zvuky na sílu registrovatelnou postiženým. Sluchové vady podle Pípekové [3] dělíme na:

#### **Nedoslýchavost**

lehká – člověk nevnímá zvuky do 40 dB, neslyší tedy šepot nebo tichý hovor,

střední – postižený není schopen zaregistrovat ani zvuk v rozsahu 40 – 70 dB,

nevnímá tedy běžný hovor či pouliční ruch,

těžká – osoba je schopna vnímat zvuky až od síly 90 dB, slyší tedy například klakson.

**Hluchota** – je vadou vrozenou, může být buď totální, tedy s naprostou ztrátou sluchu nebo praktická, kdy se vyskytují pouze tzv. zbytky sluchu. Jedná se o nejtěžší sluchovou vadu, kdy je vnímání prostoru výrazně pozměněno a zpomaleno.

**Ohluchlost** – je stav, kdy ke ztrátě sluchu dochází až v průběhu života. Pokud ke ztrátě sluchu dojde až po ukončení 7. roku života, nedochází již ke ztrátě řeči a komunikace s okolím není tedy tak výrazně omezena.

## **Osoba se zrakovým postižením**

Tímto termínem označujeme osoby s různými druhy a stupni snížených zrakových schopností. Podle výsledků vyšetření je možné zrakově postiženého člověka zařadit do některé z pěti kategorií zrakového postižení: [4]

- kategorie 1: střední slabozrakost,
- kategorie 2: silná slabozrakost,
- kategorie 3: těžce slabý zrak,
- kategorie 4: praktická nevidomost,
- kategorie 5: úplná nevidomost.

## **Přístupný cestovní ruch**

Přístupný cestovní ruch zahrnuje iniciativy, které zvyšují přístupnost turistických destinací, zařízení a služeb, a jejich pohodlné a bezpečné využívání. Umožňuje tak všeobecný přístup handicapovaným turistům k účasti na cestovním ruchu s respektováním jejich možností. [5]

## **1.2 Legislativa**

Problematika bezbariérového prostředí je v legislativě upravena následujícími právními normami a předpisy. Tyto právní předpisy upravují především podmínky pro výstavbu objektů, infrastruktury a jejich bezbariérové užívání.

### **1.2.1 Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu**

Zákon č. 183/2006 Sb. upravuje cíle a úkoly územního plánování, orgány a nástroje územního plánování, podmínky pro výstavbu, rozvoj území a pro přípravu veřejné infrastruktury. Dále zákon upravuje povolování staveb a jejich změn, terénních úprav, užívání a odstraňování staveb, dohled a pravomoci stavebních úřadů, povinnosti a odpovědnost osob při přípravě a provádění staveb, obecné požadavky na výstavbu, vstupy na pozemky a do staveb a ochranu veřejných zájmů.

Nejdůležitější částí tohoto zákona pro oblast bezbariérové přístupnosti je § 2 odst. 2 písm. e), kde jsou definovány požadavky na bezbariérové užívání staveb jako: *“obecné požadavky na výstavbu, obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a dále obecné technické požadavky*

*zabezpečující užívání staveb osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku, dítě do tří let, popřípadě osobami s mentálním postižením nebo osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace stanovené prováděcím právním předpisem.“ [6]*

Významný je také § 169 tohoto zákona, který umožňuje v odůvodněných případech povolit výjimku z technických požadavků na bezbariérové užívání stavby.

## 1.2.2 Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích umožňující bezbariérové používání staveb

Vyhláška č. 398/2009 upravuje technické požadavky pro bezbariérové používání staveb a odkazuje na ní § 194 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb. Týká se staveb občanské vybavenosti, bytových domů, staveb pro výkon práce, pozemních komunikací a veřejného prostranství. Zásadní je její přílohová část, která je složena z následujících čtyř příloh. [7]

Příloha č. 1: Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb

Příloha č. 2: Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství

Příloha č. 3: Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce

Příloha č. 4: Symboly

## 1.2.3 Další normy

### **Zákon č. 155/1998 Sb., o komunikačních systémech neslyšících a hluchoslepých osob**

Tento zákon upravuje používání komunikačních systémů neslyšících a hluchoslepých osob jako jejich dorozumívacích prostředků. Neslyšící a hluchoslepe osoby mají právo svobodně si zvolit z komunikačních systémů uvedených v tomto zákoně ten, který odpovídá jejich potřebám a umožňující jim účinné zapojení do všech oblastí života společnosti i při uplatňování jejich zákonných práv. [8]

### **Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy**

Zákon řeší povinnost orgánů státní správy a samosprávy udržovat své webové prezentace ve stavu přístupném pro zdravotně postižené občany. Povinná přístupnost stránek se netýká soukromých webů, kde forma jejich obsahu záleží na jejich tvůrci. [9]

### **Rozhodnutí komise č. 2008/164/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob se sníženou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému**

Cílem TSI je harmonizovat ustanovení, která se mají přijmout pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v konvenčním a vysokorychlostním železničním systému. Vlaky, stanice a součásti infrastruktury, které jsou v souladu s opatřeními popsány v TSI, umožní poskytnout podobnou úroveň dostupnosti osobám s omezenou schopností pohybu a orientace po celé transevropské síti. TSI nebrání členským státům v zavádění doplňujících opatření pro zlepšení dostupnosti, pokud to neztěžuje interoperabilitu a neuvaluje nepřiměřené náklady na železniční podniky. [10]

### **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě**

Nařízení stanovuje pravidla pro ochranu a poskytování pomoci osobám se zdravotním postižením v letecké dopravě s cílem zabránit jejich diskriminaci v přístupu k letecké dopravě a zajistit na letištích a na palubách letadel pomoc, která odpovídá jejich zvláštním potřebám. Pomoc je poskytována bez dodatečných poplatků ze strany osob se zdravotním postižením. Článek 4 stanovuje podmínky, kdy lze ze strany leteckého dopravce odmítnout přepravu dané osoby. [11]

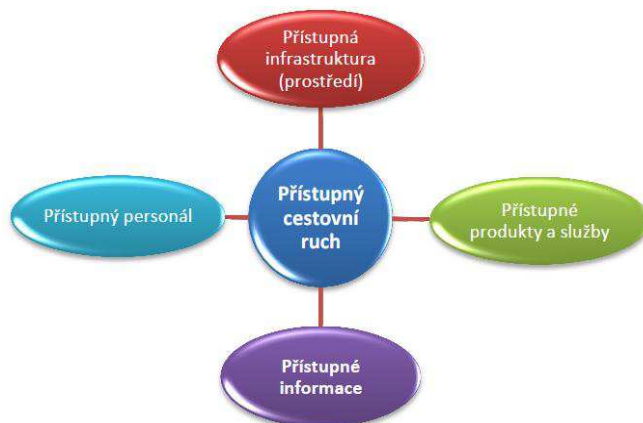
### **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES, o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče**

Ačkoli hlavním cílem této směrnice je záruka bezpečnosti cestujících, zabývá se také technickými požadavky umožňujícími osobám se sníženou pohyblivostí přístup do vozidel. Přístupnost je podle této směrnice zajištěna technickým řešením použitým na vozidle nebo v kombinaci technických řešení s vhodnou místní infrastrukturou. [12]

## 1.3 Řešení bezbariérové přístupnosti

Osoby se sníženou mobilitou jsou při svém pohybu limitovány velkým množstvím bariér, které mnohdy představují nepřekonatelné překážky. Při řešení bezbariérové přístupnosti objektu, respektive území, je nutné identifikovat kritická místa a realizovat příslušná opatření. Kromě bezbariérové dostupnosti destinací a lokalit je potřeba věnovat pozornost i spolehlivosti informací, protože u osob s postižením stačí malý detail k tomu, aby pro ně byla trasa neprůchodná. Z pohledu handicapovaných osob jsou proto důležité informace o tom, kde se nacházejí překážky, aby si mohly naplánovat bezpečnou a pohodlnou trasu. Obrázek č. 1 uvádí základní pilíře, kterým je třeba věnovat pozornost při řešení bezbariérové přístupnosti turistické destinace.

**Obrázek 1: Základní pilíře přístupného cestovního ruchu**



Zdroj:[5]

### 1.3.1 Kritická místa a bariéry

Kritické místo lze definovat jako každé místo nebo situaci, kde může dojít u osoby se sníženou schopností pohybu a orientace k ohrožení její bezpečnosti nebo ke ztrátě orientace. Jako příklad lze uvést přechod pro chodce. Kritická místa se v prostředí budou vyskytovat vždy, zatímco bariéry lze vhodnými úpravami odstranit. [13]

Při tvorbě bezbariérového prostředí je proto vhodné použít následující postup:

- 1) sběr dat a identifikace kritických míst a bariér,
- 2) návrh opatření k odstranění bariér či úpravám kritického místa,
- 3) realizace navrhnutého řešení,
- 4) kontrola účinnosti zvoleného řešení.

Dle vyhlášky č. 389/2009 Sb. lze základní prvky a vlastnosti pro bezbariérové prostředí rozdělit na:

- průchozí šířka – min. 1,5 m, ve výjimečných případech 0,9 m,
- pochozí výška – min 2,1 m v interiérech, respektive 2,2 m v exteriérech,
- manévrovací plocha – min. rozměry 1,2 x 1,5 m nebo kruh o průměru min. 1,5 m,
- výškový rozdíl – max. 0,02 m,
- podélný sklon – max. 1:12, rampy kratší než 3 m 1:8,
- příčný sklon – max. 1:50,
- protiskluznost – součinitel smykového tření min. 0,5,
- hmatový kontrast,
- barevný kontrast.

### 1.3.2 Stavební opatření při tvorbě bezbariérového prostředí

#### **Stavební opatření objektů**

Mezi nejpoužívanější stavební úpravy patří výstavba bezbariérových ramp, úprava vstupních a komunikačních prostor na požadované rozměry, instalace madel a vhodných klik u dveří a oken. V dopravě se jedná především o železniční stanice, autobusová nádraží a zastávky, letištní terminály, stanice metra atd. Při řešení bezbariérové přístupnosti je nutné věnovat pozornost vstupním prostorům, odbavovacím halám, komunikačním cestám, přepážkám, toaletám, čekárnám atd.

#### **Stavební opatření infrastruktury**

Tato opatření jsou zaměřena na chodníky, místa pro přecházení, cyklostezky, nástupiště, atd. Stavební opatření zde představují signální, vodící a varovné pásy, zarážky pro slepeckou hůl, snížené obrubníky, dělicí ostrůvky, vyhrazená parkovací stání, zábradlí.

### 1.3.3 Pomůcky a zařízení

Pro usnadnění pohybu a orientace se používají speciální pomůcky a zařízení, která osobám se zdravotním postižením značně usnadňují pohyb a orientaci. Jedná se především o následující prostředky:



- zdvihací plošiny a zařízení, pohyblivé chodníky a výtahy,
- akustické informační a orientační majáky, akustická signalizace na přechodech a železničních přejezdech,
- světelná signalizační zařízení.

### 1.3.4 Informační systémy

Potenciální i reální turisté mohou čerpat informace z různých zdrojů. Ty bývají souhrnně označovány jako turistický informační systém, který zahrnuje tištěné informační a propagační materiály, informační tabule, webové stránky, značení tras, směrovky apod. Turisté s handicapem však musí snášet nerovný přístup k informacím, jehož hlavní příčiny jsou následující: [11]

- nedostupnost informací – souvisí s jejich specifickými potřebami. Standardní informace o zařízeních a službách v cestovním ruchu slouží dobře většinové populaci. Osoby se specifickými potřebami však trpí nedostatkem informací pro volbu dovolené (informace o bezbariérovosti prostředí a službách),
- nepřístupnost obsahu – informace nejsou zpřístupněny formou, způsoby a prostředky, které mohou pro příjem a zpracování informací využívat lidé se specifickými potřebami,
- nepřístupnost prostředí – informace (poskytovatelé informací) se nacházejí v architektonicky bariérových prostorách nebo prostorách, ve kterých se špatně orientuje. Zájemce o informace se k nim nedostane, není schopen je získat bez pomoci druhých.

Cílem by proto mělo být eliminovat tyto příčiny a zajistit všem přístup k potřebným informacím. Pro získání lepšího přístupu k informacím se nejčastěji používají informační štítky v Braillově písmu, optické kontrastní informační systémy, mapy a orientační plány pro handicapované či optimalizované internetové stránky (viz příloha č.3). Informační systémy, prostory a přístupové cesty přizpůsobené pro osoby s omezenou schopností a orientace je vždy nutné náležitě označit piktogramy.

**Obrázek 2: Piktogramy pro označení přístupnosti prostor a zařízení**



Zdroj: [7]

### 1.3.5 Personál

Důležitou a často opomíjenou skutečností je při řešení bezbariérové přístupnosti dostatečná kvalifikace lidských zdrojů, které přicházejí do kontaktu s handicapovanými osobami. Kromě obsluhujícího personálu je vhodná určitá znalost této problematiky i mezi managementem dané organizace. Jedná se především o znalosti zásad správné komunikace s těmito osobami, základní principy doprovodu a překonávání překážek, včetně zásad manipulace s jejich pomůckami. Každý uživatel je individuální a je třeba se vždy zeptat, zda a s čím potřebuje pomoci. Neméně významná je nabídka průvodcovských služeb se zaměřením na handicapované turisty. Následující zásady je vhodné dodržet při kontaktu s handicapovanými osobami.

#### **Osoby s pohybovým postižením**

Při rozhovoru s hostem na vozíku je vhodné si podřepnout a hovořit z očí do očí. Vozíčkář má jiný zorný úhel pohledu a často nevidí, co mu stojící osoba ukazuje. Pokud jsou v objektu k dispozici kompenzační pomůcky, personál poskytne informace o možnosti jejich využití. Při překonávání překážek, otevírání dveří či nástupu do dopravního prostředku zaměstnanci poskytují klientům výpomoc. Při pomoci s pohybem tlačí vozík plynule přiměřenou rychlostí, při přenášení vozíku jej zvedají jen za pevné rámy a z prudšího svahu sjíždí pozpátku, kdy lze vozík snadněji brzdit. [14]

#### **Osoby s postižením zraku**

Personál zdraví jako první, včetně svého představení, a informuje návštěvníka, kde se nachází. Při rozhovoru se snaží především komunikovat s nevidomým a ne s jeho průvodcem. Pokud jsou důležité informace zveřejněny pouze v písemné podobě, sdělí je nevidomému včas. Zaměstnanci nabídnou také pomoc při pohybu v místnosti a popíší vybavení prostor a jeho umístění. Také se ujistí, zda vodící pes nevidomého nepotřebuje vodu apod. Bez vědomí majitele na vodícího psa nehvízdají, nehladí ho ani nekrmí. [14]

### **Osoby se sluchovým postižením**

Při komunikaci s neslyšícími není vhodné zvyšovat hlas, což je obvyklá reakce slyšících. Neslyší totiž ani při zvýšení hlasu. Je nutné mluvit zřetelně a pomalu, bez slabikování, protože neslyšící odezírají celá slova. Věty by měly být jednoduché a konkrétní. Při rozhovoru není vhodné jíst, žvýkat a zakrývat si ústa, aby neslyšící mohl odezírat. Pro rozhovor je příhodné klidné prostředí a bez hluku. V případě potřeby je možné použít i písemnou formu sdělení. [14]

## **1.3.6 Specifika zpřístupňování destinace pro handicapované**

### **Cesty a pěšiny**

Pěšiny v turistických oblastech je vhodné projektovat s ohledem na všechny, jak pro občany hledající fyzické vyžití, tak pro staré lidi s holemi, či pro vozíčkáře. Optimální šířka cesty se pohybuje v rozmezí 1,6 až 1,8 m a příčný sklon do 1 %. Elektricky poháněný invalidní vozík potřebuje na otočení cestu širokou 2 m. S ohledem na otáčení by měly být projektovány i křižovatky cest. Cesta musí být bez výstupků a nesmí klouzat. Na všech místech, kde se cesta nachází výše než okolní terén, je nutné instalovat nějaký druh hrazení či zábradlí, které poskytuje podporu. Mělo by být vysoké 90 cm, s pomocným držadlem umístěným ve výšce 75 cm. [15]

S ohledem na osoby se zhoršeným zrakem není vhodné instalovat v bezprostředním okolí stezky odpadkové koše, informační panely a další objekty, které těmto lidem znesnadňují pohyb. Cesta by měla být také barevně odlišná od okolního prostředí. V tomto případě lze použít na okraje odlišnou barvu šterku nebo použít klády jako vodící linie. Změna povrchu, hrazení nebo zábradlí umístěné kousek před dosažením nějakého důležitého místa informuje zrakově postižené například o nedalekých lavičkách, informačním panelu nebo místu k odpočinku. [15]

### **Orientační prvky**

Informační tabule by měly být čitelné z výšky sedící i stojící postavy, proto by jejich střed neměl být výše než 120 cm nad zemí. Tabule by měly být umístěny na světlých místech, a aby se zabránilo odleskům, měl by být jejich sklon 5 – 10°. Díky zkosení bude tabule snáze čitelná z invalidního vozíku i pro děti. Čitelnost také můžeme zvýšit zajištěním přístupu do jejich bezprostřední blízkosti, použitím vhodného písma a matným povrchem, který neodráží

světlo. Nevidomí a osoby se zbytky zraku používají Braillovo písmo nebo zvukové informace. Protože ne každý umí číst Braillovo písmo, je třeba informace podávat i jinými způsoby. Jednotlivá písmena a číslice mohou například vystupovat z povrchu, být plastická. Dotekové mapy (mapy s vyvýšeným značením či plastické mapy) pomohou lidem se zrakovou vadou s orientací. Dalším možným řešením jsou zvukové nahrávky, které popisují, kudy vede cesta a jak vypadá její okolí. [15]

### **Parkoviště pro automobily**

Parkovací místa pro invalidy je vhodné umístit co nejbližší k objektům či přístupovým cestám. Pro vozidla vybavená rampou nebo výtahem pro vozíčkáře je dobré vyhradit podélná parkovací místa, aby se zjednodušil výstup nebo nástup vozíčkáře do tohoto automobilu. V okolí parkovacího místa by neměly být hrany chodníků či jiné překážky.

### **Svahy**

Příkré svahy velmi komplikují pohyb osob, které mají obtíže s chůzí, nebo musí používat podpěrná zařízení. Sklon takové delší cesty by se měl pohybovat v rozmezí 1:50 až 1:40. Pokud není jiná možnost než zachovat sklon okolo 1:20 nebo příkřejší, měly by být na cestě odpočívací plochy na každých 5 metrech. Výskyt schodišť je nutné omezit na minimum. V případě jejich výskytu musí zábradlí začínat a končit nejméně 30 cm před začátkem nebo koncem schodiště a být ve výšce 90 cm po obou stranách. Zároveň má mít takové provedení, aby se osoba dokázala přidržovat jednou rukou. Všechny schody na schodišti musí mít stejnou hloubku. Ideální jsou rozměry 15 cm na výšku a 30 cm na hloubku. Pro osoby se zhoršeným zrakem je nutné výrazně označit začátek a konec schodiště například kontrastní barvou. [15]

### **Odpočinková místa**

Odpočinková místa, zejména lavičky, by měly být umístěny podél cest v pravidelných vzdálenostech od sebe. Měly by být v místech, která se budou návštěvníkovi líbit a poskytnou mu očekávaný odpočinek. Některé lavičky je vhodné instalovat na slunná místa, jiné zase do stínu. Měly by však být ve stejné úrovni, jako je cesta, a nesmí také bránit průchodu nebo jinak překážet. Vedle lavičky je vhodné upravit asi 1 m široké místo pro zaparkování invalidního vozíku. Některé lavičky by měly být i nižší, aby si i lidé s růstovou vadou mohli pohodlně sednout. Otevřená prostranství by měla poskytovat svým návštěvníkům možnost

ukrýt se před nepřízní počasí, např. při náhlé průtrži mračen, když lidé čekají na svůj odvoz. Rozměry takového přístřešku by měly být okolo 2 m na délku a šířku. [15]

## Osvětlení

V místech, která jsou přístupná i ve večerních a nočních hodinách, je nutné mít dostatečné osvětlení. Osvětlovací lampy musí být v přiměřené vzdálenosti od cesty, aby netvořily překážku pro zrakově postižené, ale nesmí být příliš daleko od sebe, aby nevznikala temná neosvětlená místa. Osvětlovací zařízení by měla také svítit v blízkosti informačních panelů a na nebezpečných či jinak rizikových místech. [15]

## 1.4 Současný stav v oblasti bezbariérového turismu

### 1.4.1 Bezbariérové trasy v České republice

Rozvoj bezbariérového turismu postupně probíhá i v České republice. Bezbariérové trasy jsou postupně budovány v turisticky nejvyhledávanějších oblastech. Většinou se však jedná pouze o městské trasy, které byly vytvořeny v Praze, Českém Krumlově, Plzni, Olomouci a postupně přibývají další města. Trasy mimo městskou zástavbu jsou u nás teprve v počátcích rozvoje a dosud byly realizovány pouze projekty KČT v Lutové na Třeboňsku nazvaná Krajem Emy Destinové, trasa na okraji Plzně – Olympijský okruh a v Brně, Kromě toho jsou postupně rozvíjeny bezbariérové trasy v Krkonoších, Českosaském Švýcarsku, Jizerských horách, Beskydech a Šumavě.

Obrázek 3: Směrový ukazatel pro osoby se sníženou schopností pohybu



Zdroj:[16]

## **Projekt ATHENA na cestách**

Projekt je realizován za podpory Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost. Zaměřuje se na oblast turismu, konkrétně na rozvoj bezbariérového cestování v České republice. Tato specifická oblast zahrnuje cestování, turistická místa, produkty a informace pro turisty se zvláštními potřebami, zejména pro osoby se zdravotním postižením. Cílem projektu Athena na cestách je podpořit rozvoj lidských zdrojů v oblasti bezbariérového cestování v České republice s využitím zkušeností ze zemí Evropské unie. Výstupy projektu by měly zahrnovat vytvoření příručky o bezbariérovém cestování a nastavení pravidel pro tvorbu informačních systémů v bezbariérovém cestování. [17]

### **1.4.2 Národní program podpory cestovního ruchu**

Národní program podpory cestovního ruchu je jedním z nástrojů implementace Koncepce státní politiky cestovního ruchu ČR na léta 2007 – 2013. Cílem tohoto programu je vytvoření podmínek k podpoře aktivit, které budou řešit situaci v cestovním ruchu, zachování zaměstnanosti v oblasti cestovního ruchu a uvolnění nevyužitého potenciálu cestovního ruchu. Součástí programu je podprogram Cestování dostupné všem. Účelem tohoto podprogramu je začlenění nových cílových skupin, pro které je účast na cestovním ruchu obtížná, prostřednictvím zpřístupnění atraktivit a zlepšením potřebné infrastruktury. Podprogram je zaměřen na následující 3 oblasti: [18]

**Rekonstrukci/vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty** – cílem je vytvoření odpovídajícího zázemí podél pěších tras, naučných stezek a cyklotras pro zvýšení návštěvnosti včetně marketingu vytvořených produktů cestovního ruchu.

**Zpřístupnění atraktivit cestovního ruchu** – musí se jednat o atraktivitu nadregionálního a regionálního významu, případně atraktivitu ležící v blízkosti pěších tras, naučných stezek, cyklotras a dálkových mezinárodních cyklotras. Projekty vztahující se k dopravě musí být zaměřené na ochranu životního prostředí a podporu ekologicky šetrných forem cestovního ruchu včetně marketingu vytvořených produktů cestovního ruchu.

**Vytvoření navigačních a informačních systémů pro sluchově a zrakově postižené účastníky cestovního ruchu a návštěvníky atraktivit cestovního ruchu včetně marketingu vytvořených produktů cestovního ruchu.**

### 1.4.3 Organizace v bezbariérovém cestovním ruchu

Kromě podpory níže uvedených subjektů cestovního ruchu se na spolupráci v této oblasti podílejí organizace sdružující osoby se zdravotním postižením, jako je např. Liga vozíčkářů, Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých, Klub přátel červenobílé hole a další.

#### **ENAT – European Network for Accessible Tourism**

Evropská organizace sdružující soukromé, veřejné, neziskové akademické a další subjekty zaměřující se na zpřístupnění cestování pro všechny, tedy i osoby s omezenými možnostmi z důvodu zdravotního postižení, věku, chronického onemocnění, dočasných úrazů apod. Organizace vznikla v roce 2006 vytvořením sítě více než 450 členů z 57 zemí včetně členských zemí Evropské unie. V projektu Athena na cestách je partnerskou organizací. [17]

#### **Klub českých turistů – KČT**

Klub českých turistů spustil projekt „Turistika pro všechny“, který má za cíl podporu turistiky zdravotně handicapovaných spoluobčanů. V roce 2008 založil KČT veřejnou sbírku na podporu značení turistických tras pro vozíčkáře. [19]

**Obrázek 4: Logo projektu turistika pro všechny**



Zdroj:[19]

## **Kazuist**

Společnost poskytuje komplexní poradenské služby pro malé a střední podnikatele a v posledních letech realizuje různá školení a kurzy v oblasti rozvoje lidských zdrojů. Věnuje se také zpřístupňování turistických destinací. Realizovala například projekt Beskydy pro všechny. [17]

## **Občanské sdružení TRIANON**

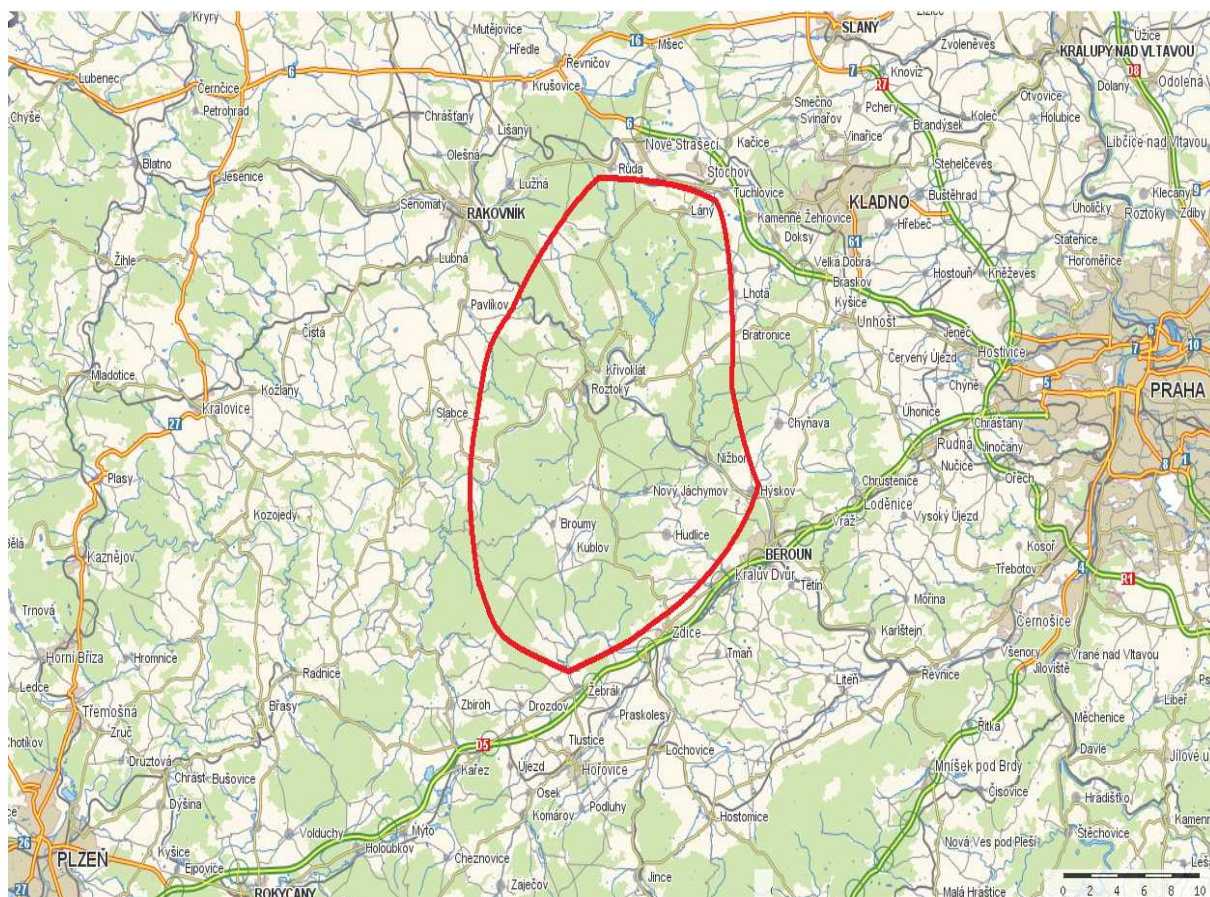
Sdružení je součástí evropského i světového hnutí osob se zdravotním postižením. Dlouhodobě se zabývá zpřístupňováním životního prostředí osobám se zdravotním postižením. [17]



## 2 Charakteristika Křivoklátska

Území označované jako Křivoklátsko se nachází v západní části Středočeského kraje a je součástí turistické oblasti Střední Čechy – západ. Střed regionu představuje okolí obce Křivoklátu. Oblast kopíruje hranice CHKO Křivoklátsko, a je přibližně vymezena sídly Rakovník, Nové Strašecí, Bratronice, Beroun, Žebrák a Slabce. Křivoklátsko se vyznačuje pestrrou nabídkou památek, přírodních zajímavostí, muzeí a expozic. Specifickou vlastností destinace je malá hustota osídlení a velká rozloha lesních porostů. Tyto skutečnosti spolu s ideální polohou v blízkosti hlavního města tvoří z Křivoklátska přitažlivou rekreační a turistickou oblast.

Obrázek 5: Mapa Křivoklátska



Zdroj:[20], upraveno autorem

## 2.1 Turistické atraktivity

Na území Křivoklátska se nachází celá řada turistických cílů. Jedná se především o přírodní zajímavosti, architektonické památky, muzea, expozice, památná místa a kulturní akce.

### 2.1.1 Přírodní zajímavosti

#### **Lokalizace a charakteristika**

Oblast zabírá téměř celou Křivoklátskou vrchovinu a severní cíp Plaské pahorkatiny. Pro své vysoké přírodní hodnoty bylo toto území uznáno 1. března 1977 organizací UNESCO jako biosférická rezervace a 24. listopadu 1978 byla výnosem Ministerstva kultury zřízena chráněná krajinná oblast Křivoklátsko. [21]

Lesní porosty pokrývají 62 % plochy, což vysoko překračuje celostátní průměr lesnatosti v pahorkatině a vrchovině. Velký vliv na utváření a zchovalost celého území má řeka Berounka. Za dlouhá tisíciletí se říční tok zařídil do hlubokého údolí, jehož strmé stráně jsou kryty přirozenou vegetací rozmanitých společenstev, místy prostoupených skalními výchozy se suchomilnou faunou a flórou. [21]

Přírodu Křivoklátska určují dva základní geoeologické fenomény:

- říční fenomén, který se projevuje v kaňonovitém údolí řeky a v postranních údolích přítoků s dosud zchovalými meandry a údolní nivou,
- vrcholový fenomén, který se projevuje otevřeným bezlesím na jihozápadních temenech některých vrcholů se suchomilnými trávničky a keřovými lemy, označovanými termínem „pleše“. [21]

Na území bylo vymezeno celkem 24 maloplošně chráněných území o celkové rozloze 1202 ha, z nichž jsou 4 zařazeny v kategorii „národní přírodní rezervace“ (NPR), 15 „přírodní rezervace“ (PR) a 5 „přírodních památek“ (PP). [22] Přehled chráněných území je uveden v příloze č. 4.

## **Flóra a fauna**

Střední tok řeky Berounky reprezentovaný Královským hvozdem vytváří krajinu, která je ve srovnání s podobnými středoevropskými krajinami zvláštností. Zachovalo se v ní dosud velké množství přirozených typů vegetace, které v kombinaci s rostlinnými společenstvy vytvářejí velký soubor nejrozmanitějších vegetačních jednotek. [21]

Fauna Křivoklátska je typická pro teplé lesní oblasti. Vysoká druhová pestrost zařadila region mezi význačná ptačí území Evropy. Bylo zde zjištěno 120 druhů hnízdících a 35 druhů ptáků na průtahu. Dále zde bylo zjištěno 110 druhů měkkýšů, 28 druhů vážek, 750 druhů motýlů, 53 druhů mravenců, 60 druhů savců, 8 druhů plazů, 12 druhů obojživelníků, 1500 druhů brouků a 30 druhů ryb. Na území se vyskytuje 20 kriticky ohrožených, 37 silně ohrožených a 44 ohrožených druhů živočichů. Vzhledem k historickému vývoji je Křivoklátsko tradičně oblastí lovné zvěře, především jelení. Vysoké jsou i stavy prasete divokého, srnce obecného a uměle vysazeného muflona. [21]

## **Národní park Křivoklátsko**

Vzhledem k výskytu vzácné a přísně chráněné fauny a flory Ministerstvo životního prostředí navrhuje, aby nejcennější část území byla vyhlášena národním parkem. Území, které má být zahrnuto do národního parku, představuje pouze 16 % současné rozlohy CHKO Křivoklátsko, a leží v něm pouze jedna obec – Karlova Ves. [21] Ke zřízení NP Křivoklátsko by mělo dojít v roce 2012, avšak kvůli nedostatku financí může být projekt odložen. Vyhlášení národního parku zajistí efektivnější ochranu přírody, na druhou stranu může přinést problémy související s rozvojem cestovního ruchu.

## **2.1.2 Kulturněhistorické památky**

### **Církevní památky**

Na území Křivoklátska se nachází velké množství církevních památek, které jsou zastoupeny především vesnickými kostely, kaplemi, křížky a zvonnicemi. Mezi nejvýznamnější patří kostel sv. Mikuláše ve Slabcích, kostel sv. Vavřince v Nezabudicích a kostel sv. Barbory v Lánech.

## **Lidová architektura**

Dodnes se v oblasti dochovalo přes sedmdesát roubených chalup a přes čtyři desítky roubených stodol, špýcharů a chlévů. Architektonicky hodnotný je hospodářský dvůr v Hřebečnickách a Hamousův statek ve Zbečně, představující selskou usedlost s roubeným obytným domem, zděnými chlévy, stájemi se sýpkou, stodolou, černou kuchyní a výměnkem. Návštěvník zde pozná, jak se kdysi bydlelo, hospodařilo a jaké měli lidé zvyky. [8]

## **Hrady a zámky**

**Hrad Křivoklát** – hrad Křivoklát byl vyhlášen národní kulturní památkou a je jednou z nejcennějších gotických staveb. Královský sál je po Vladislavském sále na Pražském hradě druhý největší gotický sál v Česku. [7]

**Hrad Krakovec** – hrad Krakovec představuje vrchol hradní architektury 14. století. Před odjezdem na kostnický koncil tu působil Jan Hus. Za pozornost stojí tesaný most doplňující působivost historické architektury. [8]

**Hrad Točnick** – Točnick je znamenitou ukázkou vyspělého středověkého stavitelského umění, prolutého prvky pozdějších stavebních úprav, např. sgrafitovou výzdobou purkrabského paláce. K pozoruhodným detailům patří kamenná erbovní galerie tvořící titulaturu Václava IV. [8]

**Zámek Lány** – barokní zámek v obci Lány uprostřed křivoklátských lesů je oficiálním letním sídlem prezidentů České republiky. Zámek není veřejnosti přístupný. Zpřístupněn je pouze zámecký park. [22]

**Zámek Nižbor** – původně středověký hrad prošel v 18. století přestavbou na barokní zámecké sídlo. Prostory zámku využívá Informační centrum keltské kultury, které nabízí zajímavou a unikátně pojatou expozici. [22]

**Zřícenina hradu Žebráka** – hrad Žebrák byl od poloviny 13. století využíván šlechtou i českými králi. Po požáru roku 1395 jej nechal Václav IV. přestavět. [22]

V oblasti lze nalézt také řadu zřícenin hrádků, např. Jivno, Jenčov, Týřov, lovecký zámček Dřevíč a letohrádek Leontýn.

## **Technické památky**

Mezi významné technické památky lze zařadit pozůstatky koněspřežní železnice, které jsou dosud patrné v okolí Lánské obory. Další technickou památkou je observatoř v Nižboru z roku 1910, která leží v přesném průsečíku 14. poledníku a 50. rovnoběžky. K technickým památkám dále řadíme mnohé mlýny na řece Berounce a vodní nádrž Klíčavu, vybudovanou na stejnojmenné říčce s 50 metrů vysokou hrází. [22]

### **2.1.3 Kulturní zařízení**

Mezi tato zařízení řadíme muzea, galerie, divadla, skanzeny, hvězdárny atd. Na území oblasti působí celá řada menších muzeí. Větší kulturní zařízení pro pořádání koncertů, představení či výstav se nachází ve městech Rakovníku – Tylovo divadlo, Kulturní centrum Rakovník, Novém Strašecí – Městské kulturní centrum, Berouně – Kino Mír.

#### **Expozice Lesy kolem nás – Křivoklát**

Celá výstava je věnována přírodě na území Křivoklátska. Součástí je přehledová mapa, která znázorňuje chráněná území a hrubé rozčlenění křivoklátských lesů. Expozice je vytvořena tak, aby se zde návštěvník cítil jako v lese – podlaha pokrytá lesní hrabankou, prezentace živé přírody, zvuková kulisa potůčku a ptačího zpěvu.

#### **Městské muzeum – Nové Strašecí**

V muzeu mohou návštěvníci shlédnout expozici Keltové na Rakovnicku (slavná hlava Kelta, keltská vesnice, výroba švartnových náramků) a stálou výstavu zaměřenou na zemědělské usedlosti na Novostrašecku.

#### **Muzeum sportovních vozů – Lány**

Ve výstavních prostorech je ke zhlédnutí kolem 100 exponátů. Sbírkou tvoří závodní a sportovní vozy od 20. let minulého století až po současnost. Kromě historických vozidel jsou zde k vidění také modernější soutěžní speciály F1.

#### **Muzeum T. G. Masaryka – Lány**

Expozice Muzea T. G. Masaryka v Lánech prezentuje osobnost prvního československého prezidenta a historické události spojené s jeho osobou.

### **Muzeum T. G. Masaryka – Rakovník**

Muzejní expozice přibližují dějiny města a regionu, přírodu Rakovnicka, geologii a hornictví (hornická štola).

### **Muzeum motocyklů – Křivoklát**

Muzeum motocyklů Křivoklát vystavuje kompletní řadu sériově vyráběných motocyklů Jawa a ČZ od roku 1932 do roku 1953. Mezi další exponáty patří ukázky motocyklů těchto značek vyráběných později, skútry ČZ, motocykly Praga, mopedy Stadion, motocykly Pionýr a další.

### **Památník J. Jungmanna – Hudlice**

Expozice je umístěna v rodném domě J. Jungmanna. Kromě ukázek z jeho díla je součástí expozice historické vybavení – světnice s černou pecí.

### **Rabasova galerie – Rakovník**

Prostory galerie se nacházejí v bývalé synagoze, ve výstavních síních pod Vysokou branou a na radnici. Galerie představuje díla malíře Václava Rabase a také sbírky moderního a současného umění s regionální vazbou k Rakovnicku a Středočeskému kraji.

### **Železniční muzeum ČD – Lužná**

Největší železniční muzeum v České republice vlastní rozsáhlou sbírku parních lokomotiv a předmětů z historie železnice. Součástí prohlídky je exkurze do opravárenské haly, projížďka úzkokolejkou a unikátním parním motorovým vozem Komarek včetně možnosti občerstvení v dobovém jídelním voze.

## **2.1.4 Kulturní akce**

Společenské akce zahrnují kromě kulturních a sportovních akcí i kongresové a veletržní akce. Důležitou součástí jsou také události spojené s lidovými tradicemi. Křivoklátsko se vyznačuje pestrou nabídkou těchto akcí. Nejvíce událostí se odehrává na hradě Křivoklátě – Knížecí velikonoce a advent, Léto na Křivoklátě, veletrh pivovarnictví. Mezi tradiční akce pořádané Muzeem T. G. M. patří Muzejní maškarní ples, Novostrašecká kraslice, Vysoká brána, Pochod za Joachimem Barrandem, Masarykova vatra. Mnoho akcí věnovaných historii železniční dopravy pořádá železniční muzeum v Lužné. Jedná se o akce



jak v areálu muzea, tak i o jízdy nostalgických vlaků po tratích v okolí. Akce se zaměřením na místní lidové se zvyky se konají na Hamousově statku ve Zbečně. O sobotách bývá součástí prohlídka pečení chleba tradičním způsobem a každoročně se na statku koná červencový Šafářův dvoreček a Malý advent. Informační centrum keltské kultury v Nižboře pravidelně pořádá keltské slavnosti. [22]

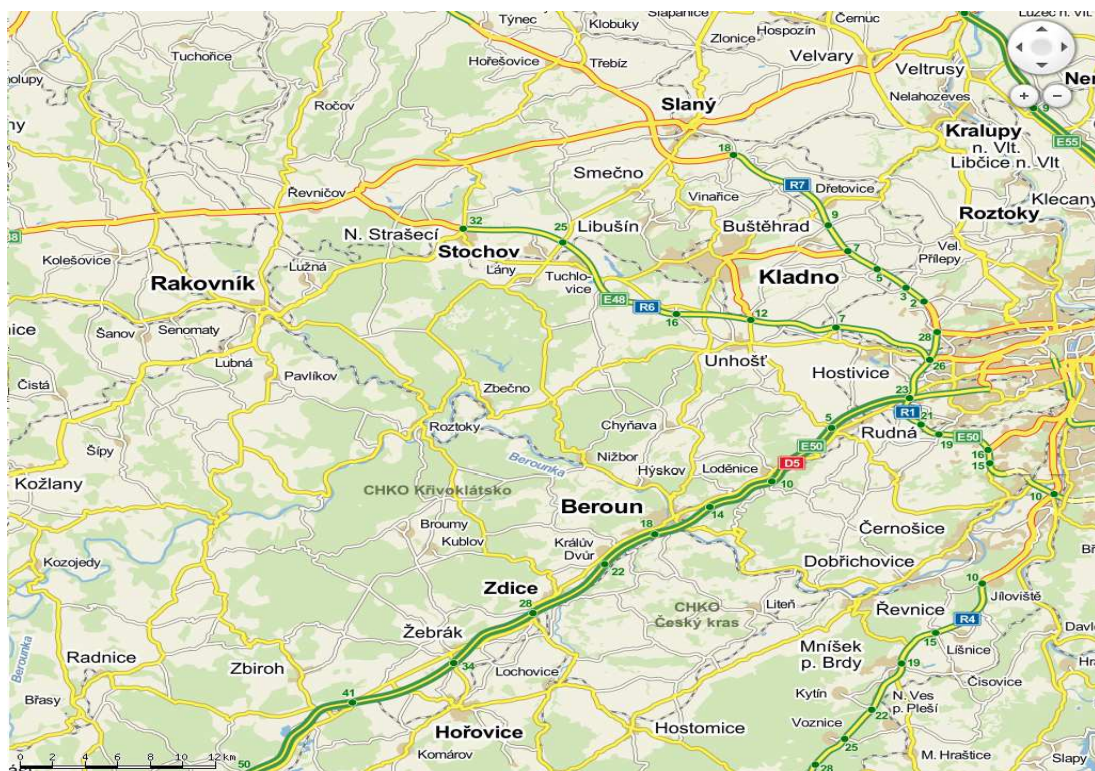
## 2.2 Dopravní dostupnost

Díky své poloze je oblast snadno dostupná nejen z hlavního města Prahy, ale i z okolních krajů.

### 2.2.1 Silniční síť

Předností území je kvalitní silniční síť s velmi dobrým napojením na komunikace národního i evropského významu. Jižní část území je dostupná dálnicí D5 (E50) spojující Prahu, Plzeň a SRN. Severní část je dostupná rychlostní R6 (E48), spojující Prahu, Karlovy Vary a SRN. Pro dostupnost jednotlivých turistických cílů v oblasti jsou významné silnice II. třídy č. 116, 201, 227, 236 a silnice III. třídy. Ostatní komunikace podléhají omezením s ohledem na ochranu přírody.

Obrázek 6: Mapa silniční sítě

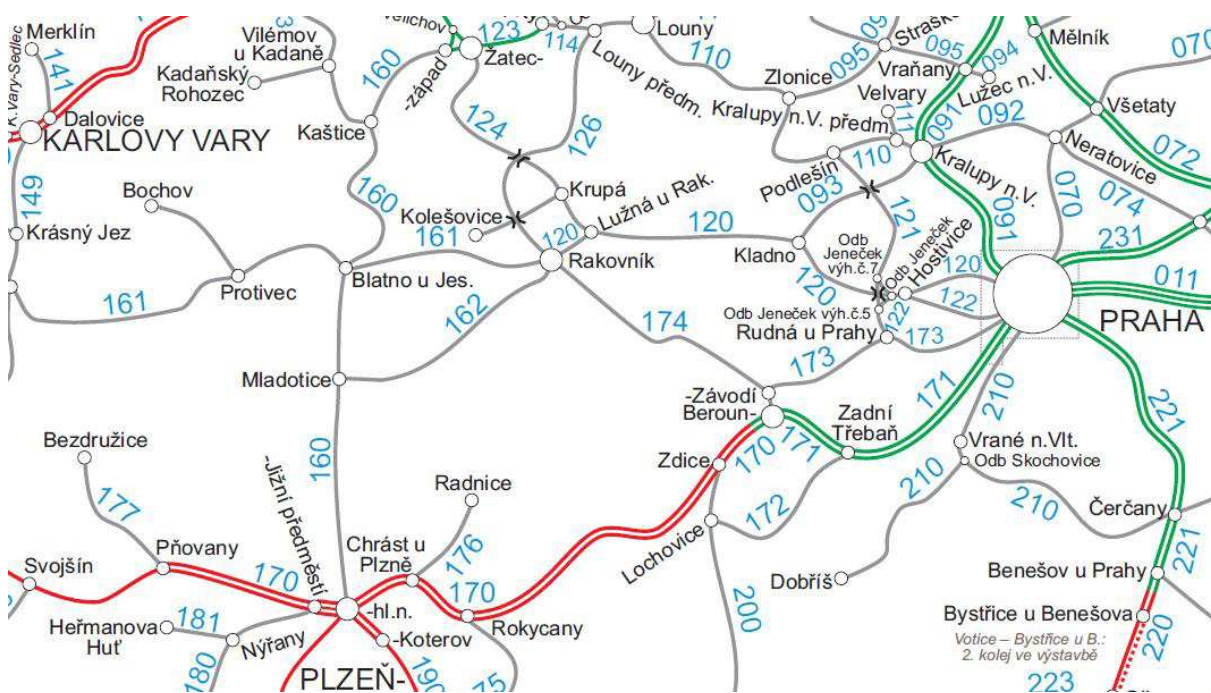


Zdroj:[24]

## 2.2.2 Železniční síť

Z pohledu využití železniční dopravy po oblasti je významná trať č. 174 spojující města Rakovník a Beroun. V Berouně se tato trať napojuje na 3. tranzitní koridor (trať č. 170), spojující Prahu s Plzní a SRN. I Rakovník představuje významný železniční uzel, ve kterém se sbíhají tratě č. 120, 126, 161, 162 a 174. Právě trať číslo 120 spojuje Rakovník s Prahou a představuje jednu z možností, jak se dostat do severní části turistické oblasti. Území Křivoklátska se také zapsalo do počátků železniční dopravy. Přes jeho území byla plánovaná první koněspřežná dráha z Prahy do Plzně.

Obrázek 7: Mapa železniční sítě



Zdroj:[25]

## 2.2.3 Letecká doprava

V blízkosti oblasti se nachází mezinárodní letiště v Praze Ruzyni (LKPR). Dále se na území oblasti nacházejí veřejná regionální letiště s travnatým povrchem v Rakovníku (LKRK), Kladně (LKKL) a Bubovicích (LKBU).

## 2.2.4 Ostatní druhy dopravy

Pro vodní turistiku je oblíbená řeka Berounka, především pro své přírodní scenérie. Z dalších druhů dopravy nedosahuje žádný významných výkonů nebo na zkoumaném území není daný systém vybudován.



## 2.3. Turistická vybavenost

### 2.3.1 Turistická informační centra

V turistických informačních centrech získají návštěvníci téměř veškeré informace o Křivoklátsku, které jim pomohou naplánovat cestování po oblasti. Střediska nabízí informační letáky, mapy, pohlednice, knihy a mnoho turistických suvenýrů. Informační centra v oblasti sídlí v Křivoklátě, Nižboru, Berouně, Rakovníku a Novém Strašecí.

### 2.3.2 Ubytovací zařízení

Ubytovací zařízení jsou soustředěna především do blízkosti okolí hradu Křivoklát. Nejčastěji se jedná o menší penziony. Celková kapacita je přibližně 300 lůžek. Ve městech Rakovník a Beroun lze využít zařízení s větší kapacitou a vyšší úrovní služeb. V blízkosti řeky Berounky se nachází také několik kempů.

### 2.3.3 Stravovací zařízení

Vzhledem k nízké hustotě zalidnění a ochraně přírody se stravovací zařízení nachází především v centru oblasti, tzn. v Křivoklátě a okolí (restaurace Nad Hradem, restaurace U Jelena, hotel Sýkora, hotel Roztoky, Hradní restaurace). Možnost stravování je v ostatních sídlech omezená s výjimkou větších měst na okraji oblasti. Nabídku regionálních produktů zajišťuje šenk a občůdek s označením Křivoklátská koštovna na hradě Křivoklátě.

### 2.3.4 Zařízení pro sport a volný čas

Větší sportovní areály se nachází pouze ve městech Rakovníku – Centrum Cafex, plavecký bazén, zimní stadion, Berouně – aquapark, zimní stadion a Novém Strašecí – sportoviště Kocourek, hala Bios. V sídlech uvnitř oblasti lze využít koupaliště v Městečku, Karlově Vsi, případně vhodná místa ke koupání v řece Berounce.

# 3 Analýza současného stavu bezbariérové přístupnosti Křivoklátska

Účelem provedené analýzy je především sběr dostatečného množství údajů, na jejichž základě lze navrhnout bezbariérové trasy na stávající infrastruktuře. Tato data poslouží také k volbě případných stavebních úprav či jiných opatření, aby mohly být trasy dále rozvíjeny. Jednotlivé objekty budou zkoumány podle níže popsané metodiky. U nejvýznamnějších turistických atraktivit je uveden také slovní popis.

## 3.1 Použitá technika sběru dat

Pro sběr dat byly vytvořeny formuláře obsahující všechny důležité údaje. Každý objekt či komunikace má přiděleno identifikační číslo, následně v terénu zaznamenané do mapových podkladů. Hodnoceny jsou následující objekty a vlastnosti.

**Tabulka 1: Přehled ID objektů a hodnocených vlastností**

Entita	ID	Hodnocené atributy
chodník	1xxx	průjezdnost, stav, povrch
silnice	2xxx	průjezdnost, stav, povrch
přechod	3xxx	průjezdnost, vybavenost
parkoviště	4xxx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístup, povrch
zastávka bus	5xxx	nástupiště bus, přístřešek
zastávka vlak	6xxx	přístup, nástupiště vlak, odbavovací prostory, přístřešek
turistické atraktivita	7xxx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, vnitřní prostory, bezbariérové WC
stravovací zařízení	91xx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, vnitřní prostory, bezbariérové WC
ubytovací zařízení	92xx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, bezbariérové pokoje
informační centra	93xx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, vnitřní prostory
banky, pošty	94xx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, vnitřní prostory
obchody	95xx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, vnitřní prostory
čerpací stanice	96xx	kapacita parkoviště, vyhrazená stání, přístupová komunikace, vstup, vnitřní prostory, bezbariérové WC

Zdroj: autor

## 3.2 Přístupnost turistických atraktivit

V této části jsou blíže zkoumány jednotlivé turistické atraktivity z hlediska jejich bezbariérové přístupnosti. Historické památky v oblasti téměř neumožňují bezbariérový přístup, u muzeí a galerií je míra přístupnosti na vyšší úrovni. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v příloze č. 5. Při zjišťování bezbariérovosti objektů byly hodnoceny:

- možnosti parkování – počet parkovacích míst, vyhrazená místa,
- přístupnost objektu – přístupová komunikace, vstup do objektu,
- bezbariérovost vnitřních prostor – komunikační prostory, sociální zařízení.

### **Hrad Křivoklát**

Hrad Křivoklát je z větší části bezbariérově nedostupný. Přístup k hradu je z centra Křivoklátu problematický i pro návštěvníky bez handicapu a použití parkoviště v blízkosti hradu také není možné. Po předchozí domluvě je možný vjezd k hradní bráně případně až na dolní hradní nádvoří, kde se konají kulturní akce. Na nádvoří však schází přístřešek pro případ nepříznivého počasí. Prohlídkové trasy hradu zůstávají pro vozíčkáře nedostupné kvůli rozměrově nevyhovujícím chodbám a množství schodišť. Pro návštěvníky s poruchami zraku je však připraven speciální prohlídkový okruh. Pokladna a prodejna suvenýrů je přístupná přes zvýšený práh. V prodejně medoviny, hraček a uměleckých svící jsou hlavními bariérami úzké vstupy a početné schody. Bezbariérová toaleta pro vozíčkáře se nachází na dolním nádvoří pod věží Huderkou.

### **Zámek Lány**

Budova zámku v Lánech není veřejnosti zpřístupněna. Přilehlý zámecký park však navštívit lze. Cesty v parku nejsou sklonově náročné. Jako materiál je použit sice jemný štěrkopísek, ale díky kvalitnímu provedení stezek nezpůsobuje výraznější pohybové obtíže osobám na vozíku. Předností tohoto materiálu je barevný kontrast a netvoří se na něm vodní plochy. Vyhrazené parkoviště se nachází 150 metrů od vstupní brány.

### **Hrad Točnick**

Hrad Točnick je zčásti bezbariérovou památkou, zejména pro vozíčkáře s dobrou fyzickou kondicí a zkušenostmi s pohybem v přírodě. Návštěva prostor hradu však vyžaduje asistenci, která pomůže při zdolávání překážek. Osoby s handicapem mohou využít příjezdovou cestu až do těsné blízkosti vstupu do areálu. Do hradu se vzhází po dřevěném

mostě překlenujícím příkop s medvědy. Z místa s pokladnou a WC se terén k vnějšímu nádvoří zvedá. Dále na vnitřní nádvoří vede upravená cesta. S pomocí lze navštívit suterén Královského a Purkrabského paláce. Bezbariérově pak objekt strážnice a hospodářských místností vnitřního nádvoří. Ostatní prostory jsou již přístupné velmi obtížně. Na hradě není zřízena bezbariérová toaleta.

### **Zřícenina hradu Žebráka**

Zřícenina hradu Žebráka, která leží nedaleko hradu Točníka, je pro osoby s pohybovým a zrakovým postižením zcela nepřístupnou památkou. Důvodem nepřístupnosti je strmé stoupání úzkými pěšinami a značně nerovný terén s častými skalními výstupky a kořeny stromů.

### **Zámek Nižbor**

Objekt zámku se nachází na skalním ostrohu nad obcí, a z centra Nižboru je velmi obtížně přístupný. Použití turistické stezky ani silniční komunikace nepřipadá pro handicapované turisty v úvahu. Parkoviště se nachází v těsné blízkosti objektu, ale nedisponuje vyhrazeným stáním. Zámek Nižbor je po nedávné rekonstrukci bezbariérově přístupnou památkou. Pokladna a prodejna upomínkových předmětů jsou umístěny v přízemí s bezbariérovým vstupem přímo z nádvoří. Bezbariérová toaleta a část expozice jsou situovány také v přízemí, ale k bezbariérovému přístupu je nutné použít druhý vchod. Expozice umístěná v 1. patře je dostupná výtahem.

### **Hamousův statek Zbečno**

Hamousův statek, stojící ve Zbečně na cestě ke hradu Křivoklátu, je pouze zčásti bezbariérová památka. Pohyb po dvoře je bezbariérový. Prohlídka interiéru statku vyžaduje pomoc asistenta. Vozíčkář vjíždí do budovy z návsi přes zvýšené zápraží. Do některých místností lze pouze nahlédnout vzhledem k úzkým dveřním otvorům. Podlahu místností tvoří pouze udusaná hlína se značnými nerovnostmi. Přístup do malé světnice sloužící v současné době k pořádání sezónních výstav je bezbariérový. Sýpka v horní části objektu a sklepní prostory zůstávají pro vozíčkáře nedostupné. Statek je vybaven pouze historickou latrínou. K parkování slouží prostor na návsi v těsné blízkosti statku.

### **Expozice Lesy kolem nás – Křivoklát**

Při návštěvě expozice je nutné překonat 1 schod u vstupních dveří a 4 schody v zádveřním prostoru. Výstavní prostory se nachází v přízemí budovy Informačního střediska Lesů ČR. Pohyb mezi jednotlivými místnostmi nečiní handicapovaným turistům potíže. Bezbariérové WC v objektu není. Míst k parkování je v okolí dostatek.

### **Muzeum sportovních vozů – Lány**

Objekt muzea situovaný v centru obce Lány umožňuje bezproblémový přístup. Muzeum využívá objekt bývalého nákupního střediska a přístup do zvýšeného přízemí zajišťuje rampa pro vozíčkáře. Při prohlídkách expozic umístěných v přízemí a 1. patře se nevyskytují žádné překážky. Část výstavy umístěná v 1. patře je dostupná výtahem. Pro parkování lze využít blízké parkoviště s vyhrazeným místem. Bezbariérové toalety se nachází u vstupu do objektu.

### **Muzeum T. G. Masaryka – Lány**

Nedávno otevřené muzeum lze označit za objekt s nejlepší bezbariérovou přístupností v oblasti. Přestože se jedná o historický objekt sýpky, jsou veškeré prostory přístupné. Do jednotlivých pater zaveze handicapované turisty výtah. Součástí objektu je bezbariérové WC a parkoviště s vyhrazeným stáním.

### **Muzeum T. G. Masaryka – Rakovník**

Po překonání několika nízkých schůdků na přístupovém chodníku, je handicapovaným návštěvníkům přístupné celé přízemí objektu muzea. Do zbylých dvou podlaží je nutné zdolat celkem 24 schodů.

### **Muzeum motocyklů – Křivoklát**

Muzeum se nachází v podhradí naproti parkovišti. Před vstupními dveřmi musí návštěvník překonat 2 schody. Expozice je umístěna v přízemí a 1. patře, do kterého vede nepřítliš široké schodiště. V objektu se nenachází žádné další bariéry. Toalety jsou zřízeny u vstupních prostor, nikoliv však v bezbariérové úpravě.

## Památník J. Jungmanna – Hudlice

Památník byl zřízen na návsi v obci Hudlice, která leží ve strmém svahu s nedostatkem parkovacích stání. Pro návštěvu je nutná předchozí objednávka. Od vstupu do areálu k rodnému domu J. Jungmanna nevede cesta ani pěšina.

### 3.3 Stav infrastruktury

Předmětem hodnocení byly především chodníky a komunikace nacházející se v oblasti s vyšším výskytem turistických atraktivit. Cílem bylo zjistit míru jejich použitelnosti pro vytvoření bezbariérových tras. Hodnoceny jsou také přechody, které se významně podílejí na volném a samostatném pohybu osob se zdravotním postižením. V místech, kde chodník není vybudován, je hodnocena daná komunikace s ohledem na místní poměry a intenzitu provozu. Do této části jsou také zahrnuty parkoviště a zastávky veřejné hromadné dopravy. U jednotlivých částí infrastruktury jsou hodnoceny vlastnosti uvedené v tabulce číslo 2.

**Tabulka 2:Vlastností a hodnotící stupnice pro infrastrukturu**

Vlastnost	Hodnotící stupnice
průjezdnost	0 = nevyhovující, 0,5 = s výpomocí, 1 = vyhovující
stav	0 = velmi špatný, 0,5 = dobrý, 1 = výborný
povrch	A = asfalt, D = dlažba, K = žulové kostky, S = štěrk, B = beton, P = betonové panely, N = nezpevněný
kapacita parkoviště	hodnota
vyhrazená stání	hodnota
vybavenost	SP = signální pásy, VP = vodící linie
nástupiště bus	0 = ne, 0,5 = ano, nezpevněná plocha 1 = ano
nástupiště vlak	0 = štěrk sypané, 0,5 = štěrk s pevnou hranou, 1 = beton. panel
přístřešek	0 = ne, 0,5 = ano, nepřístupný, 1 = ano
přístup	0 = nemožný, 0,5 = s výpomocí, 1 = bez bariér
odbavovací hala	0 = nepřístupná, 0,5 = s výpomocí, 1 = bez bariér

Zdroj: autor

#### 3.3.1 Chodníky

Na základě provedeného průzkumu v terénu je většina stávající infrastruktury pro pohyb handicapovaných turistů nevhodná a nepoužitelná. Nejvíce limitující skutečnost vychází z výškové členitosti reliéfu. Příliš velké výškové rozdíly nevhodné pro vedení bezbariérových tras se nachází právě v turisticky nejvíce atraktivních místech.

Další problém současného stavu místní infrastruktury je neexistence souvislých chodníků nejen podél většiny místních komunikací, ale i podél silnic II. a III. třídy. Rovněž jejich stavebně technický stav neodpovídá významnosti turistické destinace. Z celkových 20 270 metrů chodníků bylo 24 % v havarijním stavu.

**Tabulka 3: Průjezdnost chodníků**

Sídlo	Délka (m)	Průjezdnost (%)		
		Vyhovující	S výpomocí	Nevyhovující
Nižbor	4 519	67,71	15,81	16,48
Roztoky	1 309	27,12	24,75	48,13
Křivoklát	3 055	8,02	14,57	77,41
Lány	11 504	80,67	9,72	9,61
Zbečno	384	0	15,62	84,38
Hudlice	810	25,92	23,46	50,62

Zdroj: autor

### 3.3.2 Silniční komunikace

V místech, kde není chodník vybudován, je hodnocena příslušná komunikace. Některé místní komunikace lze použít k vedení bezbariérových tras vzhledem k jejich šířce, rozhledovým podmínkám a intenzitě provozu. Většinu silnic II. a III. třídy nelze využít s ohledem na zajištění bezpečnosti handicapovaných turistů. Na zkoumaném území je však použití těchto komunikací nezbytné k vedení části plánovaných bezbariérových tras. Komunikace jsou na rozdíl od chodníků v mnohem lepším technickém stavu a délka silnic v nevyhovujícím stavu nepřesahuje 11 %.

**Tabulka 4: Průjezdnost silničních komunikací**

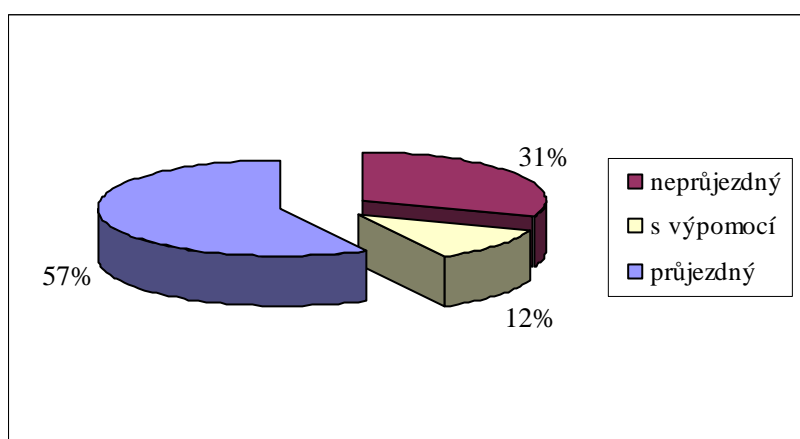
Sídlo	Délka (m)	Průjezdnost (%)		
		Vyhovující	S výpomocí	Nevyhovující
Nižbor	9 707	61,42	5,05	33,53
Roztoky	6 082	18,04	19,75	62,22
Křivoklát	6 015	17,29	36,66	46,05
Lány	7 350	87,52	8,59	3,89
Zbečno	10 097	49,78	20,2	30,02
Hudlice	7 723	27,71	24,86	47,43
Kublov	7 963	21,91	44,56	33,53

Zdroj: autor

### 3.3.3 Přechody pro chodce

Na rozdíl od velkých sídel se na zkoumaném území přechody pro chodce nacházejí pouze v minimálním rozsahu. Jejich průjezdnost pro vozíčkáře je většinou vyhovující, avšak vybavenost přechodů pro osoby se zrakovým postižením není v žádném případě dostačující. Akustickou signalizací není vybaven žádný přechod a vodící linie jsou instalovány pouze na nedávno opravených přechodech v obcích Nižboru a Lánech. V mnoha případech však přechody pro chodce nenavazují na souvislý chodník či jinou komunikaci vhodnou pro bezpečný pohyb nejen handicapovaných osob. Následující graf zobrazuje průjezdnost přechodů pro vozíčkáře.

Obrázek 8: Průjezdnost přechodů



Zdroj: autor

### 3.3.4 Parkoviště

Přístupnost parkovišť pro osoby s omezením pohybu a orientace lze označit ve většině případů jako vyhovující. Povrch parkovišť v zástavbě tvoří nejčastěji zámková dlažba či asfalt, mimo obydlené území je použita šterková drť. Součástí parkovišť tvoří často odpočívky s lavičkami. Závažný problém způsobuje nedostatek vyhrazených stání pro tyto osoby. V okolí turistických atraktivit se nachází parkoviště s přibližnou kapacitou 600 parkovacích míst. Parkovacích stání vyhrazených pro vozidlo přepravující osobu těžce tělesně postiženou je však v celé oblasti pouze šest. Nejvíce zarážející je tato skutečnost u hlavního parkoviště hradu Křivoklátu, které s kapacitou 140 vozidel nedisponuje ani jedním vyhrazeným místem.

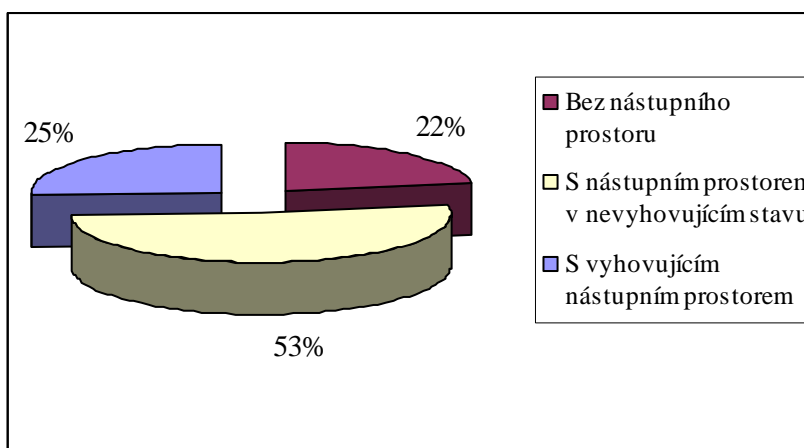


### 3.3.5 Zastávky veřejné hromadné dopravy

#### Autobusové zastávky

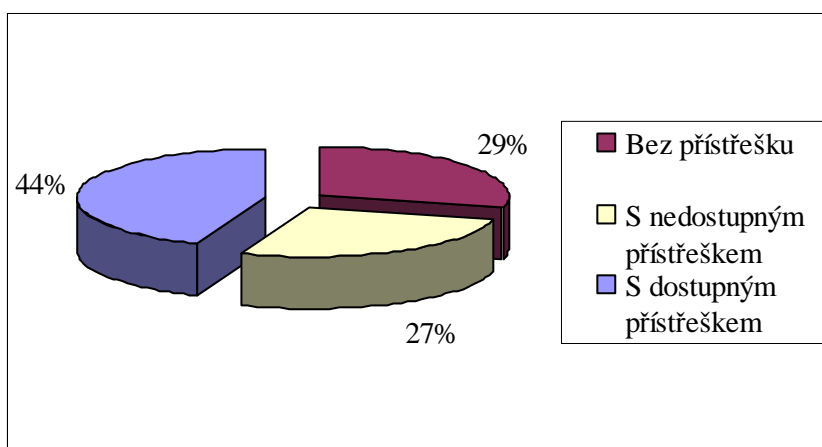
Většina autobusových zastávek v extravilánu není vybavena zpevněným nástupištěm či jinou plochou, která by umožnila bezpečně vyčkat handicapovanému cestujícímu na spoj. V mnoha případech tyto zastávky představuje pouze označník bez dalšího příslušenství. Přístřešky pro přečkání nepřízně počasí zvláště v otevřené krajině nejsou zbudovány nebo nejsou bezbariérově dostupné. Varovné pásy jsou součástí zanedbatelné části zastávek. V intravilánu je situace přijatelná u zastávek, které využívá větší množství cestujících. Tyto zastávky byly rekonstruovány a splňují požadované normy. Méně využívané zastávky však vykazují množství nedostatků. Následující obrázky č. 9 a 10 zobrazují situaci v oblasti bezbariérovosti autobusových zastávek.

**Obrázek 9: Nástupní prostory zastávek**



Zdroj:autor

**Obrázek 10: Vybavenost přístřeškem**



Zdroj:autor

## Železniční stanice a zastávky

Stav železničních stanic a zastávek na Křivoklátsku není vyhovující a zkoumané objekty jsou za hranicí technické i morální životnosti. Většina nástupišť je sypaných šterkovou drtí. Zvýšená nástupiště se zpevněnou hranou jsou zbudována pouze v některých stanicích, ale jejich výška nedosahuje úrovně 550 mm nad TK. Bezbariérové WC není součástí ani jedné stanice a přístup do odbavovací haly se v mnoha případech neobejde bez cizí pomoci. Součástí stanic není ani vizuální informační systém či jiná opatření pro usnadnění orientace osobám s postižením sluchu. Akustickými informačními systémy nejsou vybaveny všechny zastávky, respektive nejsou používány. Jediným uspokojivým zjištěním je skutečnost, že stanice nejvíce využívané turisty dopadly v hodnocení nejlépe. Následující tabulky č. 6 a 7 uvádí nejlépe a nejhůře hodnocené železniční stanice a zastávky.

**Tabulka 5: Zastávky s nejlepší přístupností**

Název zastávky	ID	Přístup	Nástupiště vlak	Odb. hala	Přístřešek
Křivoklát	6001	1	1	1	1
Beroun	6012	1	1	1	1
Stochov	6014	1	0,5	1	1

Zdroj:autor

**Tabulka 6: Zastávky s nejhorší přístupností**

Název zastávky	ID	Přístup	Nástupiště vlak	Odb. hala	Přístřešek
Hýskov	6007	0	1	0	0
Nové Strašecí	6015	1	0	0	0
Roztoky u Křivoklátku	6018	1	0	0	0

Zdroj:autor

## 3.4 Přístupnost turistické vybavenosti

Předmětem hodnocení byly objekty zajišťující ubytovací, stravovací, informační a prodejní služby. U jednotlivých objektů jsou hodnoceny následující vlastnosti:

**Tabulka 7: Hodnotící stupnice turistické vybavenosti**

Vlastnost	Hodnotící stupnice
kapacita parkoviště	0 = míst, 0,5 = 1 až 10 míst, 1 = 11 a více míst
vyhrazená stání	0 = ne, 1 = ano
přístupová komunikace	0 = nevyhovující, 0,5 = s výhradami, 1 = bez bariér
vstup	0 = nevyhovující, 0,5 = s výpomocí, 1 = bez bariér
vnitřní prostory	0 = nevyhovující, 0,5 = částečně vyhovující, 1 = bez bariér
bezbariérové WC	0 = ne, 1 = ano
bezbariérové pokoje	0 = ne, 1 = ano

Zdroj: autor

### 3.4.1 Stravovací služby

Současný stav přístupnosti stravovacích služeb není vyhovující. V oblasti se nachází pouze několik objektů, u kterých je zajištěn bezproblémový pohyb handicapovaných turistů. Nejčastější překážku často tvoří samotný vstup do zařízení, kde se vyskytují pro vozíčkáře nepřekonatelné bariéry – především schody. V zanedbatelném množství stravovacích zařízení se nachází bezbariérové WC. Současný nevyhovující stav mají za následek tyto faktory:

- zařízení se nachází v záplavovém území nebo členitém terénu,
- historický původ stavby a vliv vesnické architektury,
- minimální investice do objektu,
- zájem zachovat tradiční atmosféru.

**Tabulka 8: Stravovací zařízení s nejlepší přístupností**

Název	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory	Bezbariér. WC
Restaurant Classic	9215	1	1	1	1	1	1
Hotel Diana	9223	1	0	1	1	1	1
Hospoda Narpa	9214	0,5	1	1	1	1	0

Zdroj: autor

### 3.4.2 Ubytovací služby

Předmětem průzkumu bylo zhodnotit nabídku ubytovacích služeb pro handicapované turisty s cílem najít odpovídající ubytovací objekty. Pro detailní hodnocení, respektive certifikaci, je nutný přístup do všech prostor objektů, což nebylo v rámci průzkumu možné. Šetření bylo proto zaměřeno pouze na přístupnost ubytovacích zařízení a počet bezbariérových pokojů.

Bohužel na zkoumaném území se nachází pouze několik zařízení vhodných pro ubytování handicapovaných turistů. S výjimkou zotavovny ve Šlovicích a kempu Hájek ve Višňové provozovatelé nedisponují větším množstvím ubytovacích kapacit, což stěžuje pořádání zájezdů pro více osob. Seznam zařízení s možností ubytování handicapovaných turistů zahrnuje hotel Classic – Lány, hotel Kolonie, penzion Dvůr Míče, penzion Diana a rekreační středisko Nad Starým mlýnem.

### 3.4.3 Turistická informační centra

Na území Křivoklátska se nachází celkem 5 turistických informačních center: v Křivoklátě, Nížboru, Rakovníku, Berouně a Novém Strašecí.

**Informační centrum v Novém Strašecí** je dobře přístupné díky svému umístění v přízemí budovy s vchodem přímo na ulici a rampě pro vozíčkáře. V centru je možnost využití výpočetní techniky a internetu.

**Informační centrum v Křivoklátě** sídlí v přízemí historické budovy v podhradí. Pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace není jeho návštěva příjemná, protože se nachází v tmavých stísněných prostorech. Osoby s pohybovým a zrakovým postižením nemohou služeb centra prakticky využívat, protože za zvýšeným vstupem následují 3 vysoké schody. Centrum disponuje plastickou mapou s audiovizuálním výstupem, která však byla nevhodně instalována uprostřed místnosti a značně ztěžuje pohyb po prostoru.

**Informační centrum v Nížboru** bylo zřízeno v objektu zámku. Prostory infocentra jsou bezbariérově přístupné, ale objekt zámku je z centra obce špatně přístupný.

**Informační centrum v Berouně** sídlí v přízemních prostorech historického domu na náměstí. Pro překonání několika schodů byla vybudována šikmá rampa pro vozíčkáře. Samotné prostory infocentra jsou dostatečně rozsáhlé a umožňují bezproblémový pohyb.

**Informační centrum v Rakovníku** se nachází na Husově náměstí. Vnitřní prostory umožňují osobám s handicapem bezproblémový pohyb, ale při vstupu je nutné překonat jeden schod.

#### 3.4.4 Přístupnost obchodů

Počet a úroveň přístupnosti obchodů dosahuje velmi dobrých hodnot. V každém zkoumaném sídle je provozován minimálně jeden bezbariérově přístupný obchod se základním sortimentem. Velkou zásluhu na této skutečnosti má provozovatel části obchodů družstva Jednoty.

#### 3.4.5 Přístupnost peněžních služeb

Na území Křivoklátska se nachází banky a bankomaty pouze ve větších městech Rakovníku, Berouně, Novém Strašecí a Stochově. V blízkém okolí Křivoklátska lze využít pouze služeb České pošty. Pokud není zajištěn bezbariérový vstup do objektu, lze na všech poštách využít tlačítko s modrým logem vozíčkáře pro přivolání zaměstnance.

### 3.5 Dopravní prostředky ve veřejné hromadné dopravě osob

#### 3.5.1 Silniční dopravní prostředky

V poslední době dochází k stále většímu uplatňování nízkopodlažních vozidel i v meziměstské linkové autobusové dopravě. Bohužel ve zkoumané oblasti k následování tohoto trendu nedochází. Část oblasti v okolí města Rakovníka je obsluhována dopravcem Anexia, s.r.o. Společnost však vlastní minimum nízkopodlažních dopravních prostředků. Tato vozidla jsou přednostně provozována na městských linkách v Rakovníku. Linky provozované tímto dopravcem proto nejsou vhodné pro přepravu turistů na vozíku. Audiovizuální informační systém není ve vozidlech instalován. Severní část oblasti je obsluhována dopravcem ČSAD MHD Kladno a.s. Na jím provozovaných linkách A35 a A39 je část spojů zajišťována nízkopodlažními vozidly. Dopravce však nasazení těchto vozidel negarantuje.

Všechna vozidla dopravce mají instalován audiovizuální informační systém. V okolí Berouna působí dopravce PROBO BUS a.s, který vlastní 6 nízkopodlažních vozidel nasazovaných především na městské linky v Berouně. Díky prodloužení linky B MHD Beroun přes Nižbor až do Žloutkovic má tato oblast zajištěnu dopravu především nízkopodlažními vozidly.

Lze konstatovat, že s výjimkou okolí Berouna je linková autobusová doprava především pro osoby na vozíku nepoužitelná. Nutno však podotknout, že tento stav má za následek nejen absence vhodných vozidel. Mnohem větší obtíže způsobuje skutečnost, že se oblast rozkládá na území tří bývalých okresů a z toho vyplývající nevhodné směrové vedení linek pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy po celé turistické destinaci. Autobusová doprava proto může být využita turisty pouze na kratší vzdálenosti a nikoliv k delším přesunům po oblasti.

### 3.5.2 Železniční dopravní prostředky

Na nejvýznamnější železniční trať sloužící pro dopravu po oblasti, která spojuje města Rakovník a Beroun, nejsou nasazována vozidla uzpůsobená pro přepravu handicapovaných cestujících. Většinu spojů zajišťují motorové vozy řady 810 s přípojnými vozy 010. Některé spoje jsou sice vedeny prototypovou jednotkou ř. 812-912 s nízkopodlažní částí, ale vzhledem k její časté poruchovosti nelze garantovat její nasazení. Na trati č. 120, která zajišťuje obsluhu severní část oblasti, jsou na většině vlakových spojů nasazena vozidla vhodná pro přepravu cestujících na vozíku. Kategorie vlaků R jsou vedeny motorovou soupravou 854-054-954. V řídicím voze řady 954 byla instalována zvedací plošina a také WC upravené pro osoby na vozíku. Celá jednotka disponuje také audiovizuálním informačním systémem. Na osobní vlaky jsou nasazovány motorové jednotky ř. 814-914. Řídicí vůz je částečně nízkopodlažní s bezbariérovým WC. Nedisponuje však zvedací plošinou ani nájezdovou rampou. Vzhledem ke skutečnosti, že se hrana nástupního prostoru nachází ve výšce 570 mm nad TK, je nutná pomoc další osoby při nástupu a výstupu i na nástupištích vybudovaných podle platných norem. Z tohoto důvodu byly soupravy dovybaveny o přenosné rampy umožňující snazší nájezd vozíčkářů. Nasazení těchto vozidel na trati č. 120 garantuje jízdní řád.

## 4 Návrh opatření pro zpřístupnění Křivoklátska handicapovaným turistům

S ohledem na cíl práce bude tato část věnována především návrhu bezbariérových tras, pokud možno s využitím stávající infrastruktury. Zmíněny však budou také další možnosti zvyšující atraktivitu Křivoklátska pro handicapované turisty.

### 4.1 Bezbariérové trasy

Vytvoření bezbariérových tras v této turistické oblasti je velmi problematické z důvodu členitosti terénu a velkých výškových převýšení. V některých turisticky vyhledávaných místech je vedení těchto tras na stávající infrastruktuře nemožné, např. na Křivoklátě. Velmi omezující faktor představuje také existence Lánské obory, ve které se nacházejí komunikace vhodné pro pohyb vozíčkářů, ale vstup do těchto prostor není povolen. Při návrhu bezbariérových tras budu vycházet ze získaných poznatků v teoretické části, z provedené analýzy v předešlé kapitole a z konzultací s osobami se zdravotním postižením. Na zkoumaném území navrhuji realizovat následující bezbariérové trasy.

#### 4.1.1 Trasa T. G. Masaryka

Obrázek 11: Trasa T. G. Masaryka



Legenda:

- Navrhovaná trasa s využitím stávající infrastruktury
- Výhledově možná trasa s nutností rozsáhlejších stavebních opatření

Zdroj:[24], upraveno autorem

**Významné body:** Zámek Lány, Muzeum T. G. Masaryka, Muzeum sportovních vozů, budova Lesní správy, Lánská obora, hrob T. G. Masaryka.

**Popis trasy:** Trasa začíná u Muzea T. G. Masaryka v Lánech, kde lze využít parkoviště s vyhrazeným místem pro vozíčkáře. Muzeum je bezbariérově přístupné. Odtud pokračuje Zámeckou ulicí k letnímu sídlu prezidentů, Lánskému zámku. Budova zámku není veřejnosti přístupná, ale zámecký park je návštěvníkům zpřístupněn. Parkové cesty umožňují pohyb osobám na vozíku. Od zámku trasa pokračuje na Masarykovo náměstí, kde se nachází Muzeum sportovních vozů a nabízí se zde i možnost občerstvení v restauraci Classic nebo hostinci Narpa. Odtud může návštěvník pokračovat k budově Lesní správy, u které lze využít turistickou odpočívku. Posléze pokračuje po lesní cestě k ukázkové části Lánské obory, kde byla vybudována vyhlídková terasa s bezbariérovým přístupem. Trasa následně směřuje zpět přes obec Lány na místní hřbitov s hrobem T. G. Masaryka.

**Informace o bezbariérovosti:** Trasa je v zástavbě vedena odděleně od silničních komunikací po chodnících se zámkovou dlažbou. Chodníky a přechody jsou v obci ve velmi dobrém stavu vzhledem k jejich nedávné rekonstrukci s dodržением podmínek vyhlášky. Úsek od Lesní správy k ukázkové části obory využívá lesní asfaltovou cestu. Obcí Lány prochází dvě silnice II. třídy, ale díky nedávno vybudovanému obchvatu není provoz v obci silný. Ubytování lze zajistit v hotelu Classic v bezbariérovém pokoji. V obci se nachází pošta a několik obchodů se smíšeným zbožím, ale u několika objektů není zajištěna bezbariérová přístupnost. Trasa je určena spíše zdatnějším turistům, protože nevede pouze rovinným terénem. Vhodná je jak pro osoby s pohybovým postižením, tak s postižením zraku.

**Stavební úpravy:** Na trase se nevyskytují nepřekonatelné bariéry, ale v zájmu větší bezpečnosti doporučuji následující úpravy. Vyznačení přechodů v místech, kde dochází ke křížení s obchvatem obce Lány (K1, K2 – vyznačeno v mapě, příloha č. 14), včetně výstavby chybějícího chodníku v délce 150 metrů k budově Lesní správy (K3). Pro usnadnění pohybu navrhuji úpravu lesních cest podél Lánské obory (K4, K5) a rekonstrukci povrchu vozovky v Lesní ulici (K6, K7). Nutná je také dostavba části chybějícího chodníku v Křivoklátské ulici (K8). Vyznačení vyhrazených stání navrhuji na parkovištích u Lesní správy (P1) a u hřbitova (P2).

**Informační systémy:** Celkem navrhuji umístit 19 směrových tabulí a turistické informační panely s úpravou pro handicapované turisty v následujících lokalitách: hřbitov, Muzeum TGM, zámek, zámecký park, náměstí, budova Lesní správy, odbočka Pánova louka, vstup do Lánské obory, křižovatka lesních cest, též znázorněno v mapě. V lesní části trasy



budou instalovány sloupky v blízkosti rostlin nebo stromů, takže si nevidomý může exponát také osahat. Reliéfní mapy pro nevidomé doporučuji instalovat ke vstupu do zámeckého parku, u budovy Lesní správy a na počátku trasy u muzea.

**Možnost rozvoje:** Trasu lze v případě rozšíření vést od hřbitova v Lánech po tělese bývalé koněspřežní železnice do obce Rynholce k místní autobusové a vlakové zastávce. Odtud dále pokračovat polní cestou, na které se plánuje výstavba cyklostezky, do města Stochova k památnému Svatováclavskému dubu. Z tohoto místa lze využít stávající infrastrukturu k návratu do obce Lány s možnou odbočkou k žst. Stochov. Nutná je však úprava povrchu polních cest (v mapě označených I1, I2) a výstavba chodníků v Rynholci (I3), v místní části Slovance (I4) a na okraji obce Lány (I5).

**Souhrn:** délka trasy: 7,8 km

povrch: zámková dlažba 40 %, asphalt 46 %, štěrk 14 %

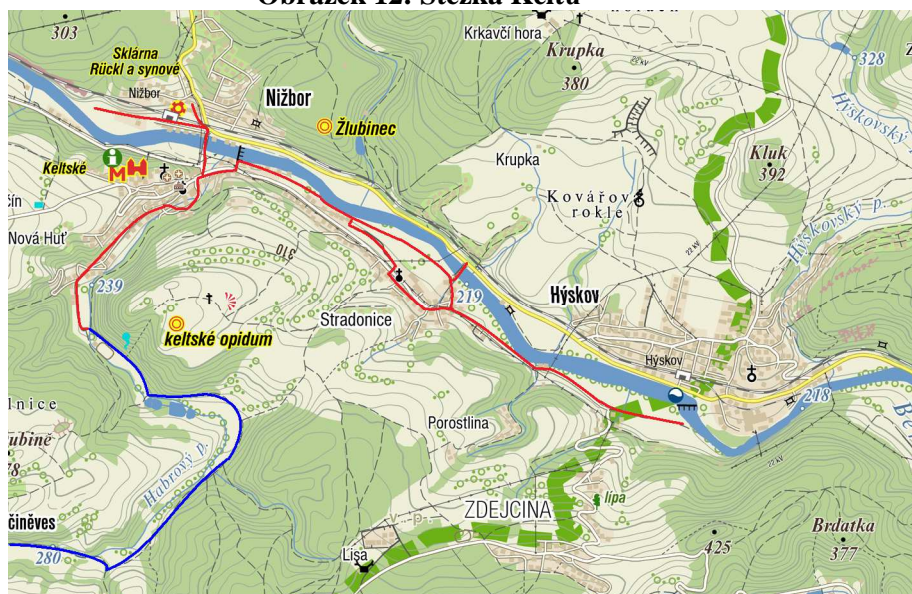
počet bezbariérových WC: 2

přístupná stravovací zařízení: 2

počet vyhrazených parkovacích míst: 5 (2 plánováno)

## 4.1.2 Stezka Keltů Nižbor

Obrázek 12: Stezka Keltů



**Legenda:**

- Navrhovaná trasa s využitím stávající infrastruktury
- Výchledově možná trasa s nutností rozsáhlejších stavebních opatření

Zdroj:[24], upraveno autorem

**Významné body:** centrum obce Nižbor, obec Stradonice, Hýskov – jez, žst. Nižbor, sklárna Rückl, údolí Habrového potoka.

**Popis trasy:** Trasa začíná v centru obce Nižbora, kde se nachází kapacitní parkoviště u břehu řeky Berounky. V blízkosti parkoviště se nachází přístupná prodejna potravin s vyhrazeným stáním, čerpací stanice vybavená bezbariérovým WC a zastávka obsluhovaná z části nízkopodlažními vozidly. Odtud se trasa mírným klesáním přiblíží k řece Berounce. S využitím cyklostezky s kvalitním šterkovým povrchem pokračuje podél řeky až do místní části Stradonice. Ve Stradonicích může turista po překonání lávky dosáhnout protějšího břehu, kde se nachází autobusová zastávka. Poté lze ze Stradonic pokračovat dále po místní komunikaci směrem k obci Zdejcíně až do míst, kde se silnice vzdaluje od řeky a přechází do výrazného stoupání, případně až k jezu v Hýskově. Zpáteční cestu je možné absolvovat opět s využitím cyklostezky nebo zvolit místní komunikaci s asfaltovým povrchem a minimálním provozem. Po návratu do centra lze po překonání mostu navštívit druhý břeh, kde se nachází sklárna Rückl s podnikovou prodejnou a nádraží. Možná je také vycházka malebným údolím Habrového potoka.

**Informace o bezbariérovosti:** Z důvodu výrazné členitosti terénu v údolí Berounky nelze trasu vést jako okružní. S ohledem na blízkost řeky není vhodná ani pro nevidomé osoby. Nutné je pouze označení trasy a vybudování turistických informačních panelů pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Nevýhodou trasy představuje nedostupnost stravovacích zařízení. Vzhledem k probíhající rekonstrukci těchto dvou zařízení lze očekávat zlepšení situace.

**Stavební opatření:** Tuto trasu lze vést po stávající infrastruktuře bez stavebních úprav. Nutná je pouze úprava krátkého úseku komunikace v Nižboru (K9) a místní komunikace (K11), vyznačeno v mapě – příloha č. 15. Stavební úpravy se týkají především turistické vybavenosti zahrnující zpřístupnění stravovacích zařízení Keltovna v Nižboru, restaurace U Kelta ve Stradonicích. Nutné je také zřízení více vyhrazených stání (P3, P4) a úprava autobusové zastávky Stradonice, lávka (K10).

**Informační systémy:** Nutné je osazení stezky směrovými tabulemi v počtu 14 kusů včetně umístění reliéfní mapy trasy v centru obce, u lávky ve Stradonicích a v žst. Nižbor. Infopanely budou instalovány na 8 místech.

**Možnosti dalšího rozvoje:** Další rozvoj je velmi problematický, protože se vytyčená trasa nachází v hlubokém údolí řeky Berounky, kde skalní masivy strmě klesají až k vodní hladině na obou březích. Vedení po levém břehu k Hýskovu představuje stavebně velmi náročný úkol z důvodu nedostatku prostoru a souběžné frekventované komunikace č. 116.

Jediné realizovatelné řešení nabízí údolí Habrového potoka směrem do obce Otročiněves. Nutná je však oprava lesní cesty (I6) a výstavba dvou mostků namísto stávajícího brodu (I7, I8).

**Souhrn:** délka trasy: 7,9 km,

povrch: asfalt 65 %, štěrk 29 %, zámková dlažba 6 %,

počet bezbariérových WC: 1 (plánováno 1),

přístupná stravovací zařízení: 0 (2),

počet vyhrazených parkovacích míst: 1 (5).

## 4.2 Zpřístupnění objektů

Na základě provedené analýzy přístupnosti objektů a použitelnosti infrastruktury se největší množství překážek vyskytuje v historických objektech. Bohužel možnosti výraznějších stavebních úprav, které zpřístupní prostory památek, nejsou realizovatelné z důvodu jejich památkové ochrany. U objektů mimo památkovou ochranu lze po zvážení místních podmínek umožnit jejich zpřístupnění nejčastěji rampou pro vozíčkáře.

Nedostatek bezbariérových sociálních zařízení v oblasti je nutné řešit jejich výstavbou alespoň v nejatraktivnějších částech oblasti a nespolehat se pouze na vlastní iniciativu majitelů stravovacích zařízení.

Smyslová postižení, tedy postižení zraku a sluchu, nejsou z hlediska architektonického návrhu tak komplikovaná, přesto je nutné se jim také věnovat, tzn. odstraňovat především překážky a předměty, které by mohly ohrozit bezpečnost návštěvníků. To se týká jak vnitřních prostor, tak vnějšího prostředí, kde je nutné odstranit nebo správně označit překážky ohrožující jejich bezpečnost.

Pro zajištění přístupnosti turistických atraktivit doporučuji úpravy v následujících objektech.

**Hrad Křivoklát:** úprava vstupu do hradní restaurace včetně vytvoření venkovního posezení s bezbariérovou úpravou, úprava 250 metrů stezky k Fürstenberské vyhlídce, odstranění nerovností v části nádvoří pod věží Huderkou, vyznačení vyhrazených stání.

**Muzeum motocyklů Křivoklát:** pořízení nájezdové rampy pro překonání schodů u vstupu, vyznačení vyhrazeného stání.

**Rabasova galerie:** výstavba přístupového chodníku ke vchodu galerie (objekt bývalé synagogy) v délce 15 metrů.

**Expozice Lesů ČR:** pořízení nájezdové plošiny pro překonání schodů, vyznačení vyhrazeného státní

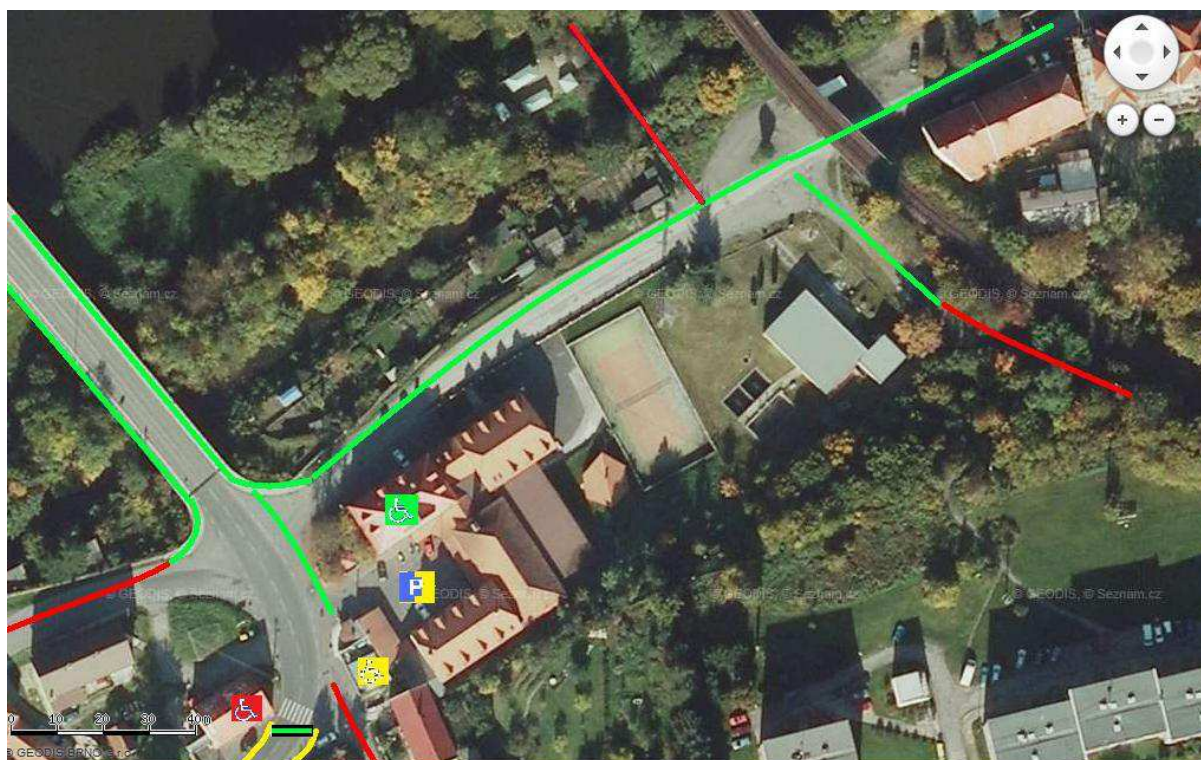
**Muzeum TGM Rakovník** – úprava přístupového chodníku

## 4.3 Informační systémy

Navrhované trasy je nutné označit směrovkami, aby návštěvníci v neznámém prostředí neztratili orientaci. U osob se zdravotním postižením má tento prvek velmi důležitý význam. Tyto značky budou stejného vzhledu jako v ostatních turistických destinacích (viz obr. 3), aby byla zachována jednotnost informačních systémů. Minimálně na navržených trasách budou informační tabule s údaji v Braillově písmu. U exponátů v muzeích a galeriích by také bylo vhodné použít popisky v černotisku nebo Braillovu písmu. Speciální reliéfní mapy pro nevidomé je potřebné umístit do rozsáhlejších turistických objektů například hrad Křivoklát, zámecký park v Lánech a u začátku navržených bezbariérových tras. Aby si návštěvník s postižením zraku udělal lepší představu o historické stavbě, navrhuji umístění maket znázorňující daný objekt. Plánovanou bezbariérovou trasu v Lánech navrhuji osadit sloupky s Braillovým písmem s příslušnými informacemi. Sloupky budou umístěny v blízkosti rostlin nebo stromů, takže si nevidomý může exponát také osahat.

Další úkol představuje nezbytná úprava webových stránek podle standardů, které umožní lepší čitelnost nevidomým. Na webových stránkách turistické destinace také navrhuji umístit interaktivní mapu, na základě které si potenciální návštěvník bude moci naplánovat trasu a ověřit její bezbariérovost. Pro vytvoření této aplikace lze využít data získaná při analýze v předchozí kapitole.

Obrázek 13: Výstup z interaktivní mapy (obec Roztoky)



Zdroj:[24], upraveno autorem

- Legenda**
- průjezdná komunikace
  - průjezdná s výpomocí
  - neprůjezdná komunikace
  -  přístupný objekt
  -  přístupný s výpomocí
  -  nepřístupný objekt
  -  přístupné parkoviště s vyhrazeným stáním
  -  přístupné parkoviště bez vyhrazeného stání
  -  nepřístupné parkoviště
  -  průchodný přechod
  -  průchodný s výpomocí
  -  neprůchodný přechod

## 4.3 Bezbariérová doprava

Současný nevyhovující stav v linkové autobusové dopravě navrhuji řešit zřízením zvláštní linky pro přepravu handicapovaných turistů. Vedení linky navrhuji do oblastí s plánovanými bezbariérovými stezkami v trase Stochov – Lány – Křivoklát – Zbečno – Nižbor. Linka bude provozována z počátku pouze o sobotách a nedělích, a v případě dostatečného zájmu i mimo tyto dny. Plánuji nasazení speciálně upraveného nízkopodlažního autobusu Iveco Crossway LE s kapacitou 7 míst pro vozíčkáře. Tuto linku budou moci využít i ostatní turisté včetně cyklistů, ale přednostně budou přepravovány osoby se zdravotním

postižením. Ve vozidle bude přítomen kromě řidiče i průvodce, který bude v zastávkách pomáhat s nástupem a poskytovat informace o bezbariérovém pohybu po oblasti a přístupnosti objektů. Jako záložní nebo v období se zvýšenou poptávkou bude nasazen minibus Mercedes Sprinter Maxi s nájezdovou rampou pro vozíčkáře.

Na rozdíl od silniční dopravy nelze současný stav v železniční dopravě v nejbližším období zlepšit. Finanční náklady na úpravu stanic a pořízení vyhovujících vozidel jsou příliš vysoké. Potenciál železniční dopravy v členitém území jako Křivoklátsko je však nesporný, zvláště pro přepravu handicapovaných návštěvníků.

## 4.4 Aktivity pro handicapované turisty

Vzhledem k omezeným možnostem pohybu jsou pro handicapované osoby vhodné rukodělné činnosti, např. tradiční řemesla, keramika, modelářství, které nekladou přílišné nároky na pohyb. Kromě těchto činností lze s použitím vhodných pomůcek a instruktorů nabídnout aktivity a zpřístupnit místa, na která by se bez cizí pomoci nedostali. Průvodci však musí být proškoleni pro práci se zdravotně postiženými osobami. Pro provozování následujících činností jsou sice vhodnější turistické destinace s rozvinutější infrastrukturou, ale i na Křivoklátsku lze nabídnout rozmanité aktivity pro handicapované turisty.

### 4.4.1 Půjčovna handbiků

Handbike nachází využití pro nezávislý pohyb osob, majících pohybový handicap. Zprostředkovává plnohodnotnou mobilitu v přírodě, totožnou s cyklistikou. Je použitelný pro nezávislý pohyb v bariérovém a členitém prostředí městských center a také pro jízdu v členitém a nebezpečném terénu. Při zřízení půjčovny dojde k dalšímu zvýšení atraktivity pro handicapované návštěvníky.

### 4.4.2 Půjčovna terénních vozíků

Tyto vozíky jsou díky své konstrukci s vynikajícími jízdními vlastnostmi určeny pro jízdu i v dosti náročných podmínkách mimo asfaltové či betonové cesty. Zpočátku navrhuji jen jedno výpůjční místo v obci Křivoklátě a na základě poptávky a přání uživatelů rozšířit síť půjčoven na další místa.



**Obrázek 14: Terénní invalidní vozík**



Zdroj:[26]

### 4.4.3 Rybaření

Řeka Berounka poskytuje kromě možnosti provozování vodních sportů vhodné místo pro provozování rybolovu. Nejdostupnější místo pro handicapované turisty se nachází přímo v Nižboru, kde je na pravém břehu nad jezem vymezeno tabulemi místo pro zdravotně postižené.

### 4.4.4 Zapojení do činností na Hamousově statku

Tato aktivita je významná především pro nevidomé turisty, které lze díky vhodné nabídce činností a akcí zapojit do procesů cestovního ruchu. Na Hamousově statku se konají akce zaměřené na tradiční lidové zvyky. Jedná se o ukázky řemesel a historických dovedností. Do těchto akcí, jako je například pečení chleba a koláčů, výroba keramiky, košíkářství apod. lze zapojit i handicapované turisty.

### 4.4.5 Jízda koňským kočárem

Představuje další možnost, jak zpřístupnit místa, která by byla jinak pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace obtížně dostupná. Koňský kočár bude uzpůsobený pro osoby s pohybovým postižením, včetně nájezdové plošiny.

### 4.4.6 Výlety s průvodcem

Zřízení specializované turistické průvodcovské služby umožní návštěvníkům s handicapem bezpečnou prohlídku objektů a přírody Křivoklátska. Vyškolení průvodci budou zajišťovat asistenční a servisní služby jednotlivcům i několika členným skupinám turistů s ohledem na jejich specifické potřeby. Nabídka těchto průvodcovských služeb bude adresována všem osobám se zdravotním postižením.

## 5 Ekonomické zhodnocení návrhu

V kapitole budou vyčísleny náklady, které vzniknou při realizaci navržených opatření. Jedná se o náklady související s výstavbou a úpravou infrastruktury, zpřístupněním objektů, vytvořením informačních systémů a realizací aktivit pro handicapované turisty. Zmíněny budou také možnosti financování navržených opatření.

### 5.1 Náklady na výstavbu a úpravy infrastruktury

Do této oblasti patří náklady týkající se především stavebních úprav chodníků, stezek, lesních a polních cest, parkovišť a silničních komunikací. Níže uvedené ceny stavebních prací byly vyčísleny ve spolupráci s projekční kanceláří Anny Husníkové.

#### 5.1.1 Trasa TGM

Trasa se nachází v obci Lány a jejím okolí. Přestože je místní infrastruktura v dobrém stavu, pro zajištění snazšího pohybu a větší bezpečnosti navrhuji realizovat následující stavební úpravy.

Vyznačení přechodu pro chodce (2x)	31 420 Kč
Výstavba chodníku – Lesní správa (220 m)	356 401 Kč
Úprava povrchu lesní cesty – hranice Lánské obory (1 160 m)	765 600 Kč
Oprava lokálních výtluků lesní cesty	55 000 Kč
Rekonstrukce povrchu vozovky – Lesní ul. (300 m)	648 000 Kč
Výstavba chodníku – ul. Křivoklátská (85 m)	153 000 Kč
Vyznačení vyhrazených stání (2x)	7 800 Kč

Při rozšíření trasy přes Rynholec a Stochov jsou nutná následující stavební opatření:

Oprava povrchu lesní cesty (1 275 m)	1 224 000 Kč
Oprava povrchu polní cesty (2 140 m)	2 247 000 Kč
Vybudování chodníku a úprava stávajícího –Rynholec (325 m)	526 500 Kč
Vybudování chodníku – křižovatka Slovanka (375 m)	607 500 Kč
Vybudování chodníku – Lány (135 m)	218 700 Kč



## 5.1.2 Stezka Keltů

V případě této trasy situované v okolí obce Nižbora bude především využita nedávno vybudovaná a rekonstruovaná infrastruktura. Objem nutných stavebních prací proto nedosahuje takového rozsahu jako u první trasy. Nezbytná je pouze oprava krátkého úseku s nevyhovujícím povrchem u budovy rybářského svazu v Nižboru a místní komunikace směrem k jezu v Hýskově.

Úprava povrchu komunikace – Nižbor (50 m)	32 500 Kč
Úprava povrchu komunikace – Stradonice (1 120 m)	739 200 Kč
Vyznačení vyhrazených stání (5x)	19 500 Kč

V případě rozšíření trasy údolím Habrového potoka jsou nutná následující stavební opatření:

Oprava povrchu lesní cesty (3860 m)	4 632 000 Kč
Výstavba mostů přes Habrový potok	218 000 Kč

## 5.2 Náklady na úpravu objektů

U turisticky nejvíce atraktivních objektů navrhuji provést následující stavební úpravy, které zajistí úplnou, nebo alespoň částečnou přístupnost těchto budov. Objekty jsem vybíral s ohledem na proveditelnost úprav a přiměřenost vynaložených nákladů.

### **Hrad Křivoklát**

Úprava vstupu do Hradní restaurace	23 000 Kč
Vytvoření venkovního posezení s bezbariérovou úpravou	42 000 Kč
Úprava 250 metrů stezky k Fürstenberské vyhlídce	263 000 Kč
Odstranění nerovností v části nádvoří pod věží Huderkou	48 000 Kč
Vyznačení vyhrazeného stání (2x)	7 800 Kč

### **Muzeum motocyklů Křivoklát**

Pořízení nájezdové rampy	6 900 Kč
Vyznačení vyhrazeného stání	3 900 Kč

### **Rabasova galerie**

Výstavba přístupového chodníku – synagoga (15 m)	8 400 Kč
--	----------

### **Expozice Lesů ČR**

Pořízení nájezdové plošiny	6 900 Kč
Vyznačení vyhrazeného státní	3 900 Kč

### **Muzeum TGM Rakovník**

Úprava přístupového chodníku	7 800 Kč
------------------------------	----------

### **Stravovací zařízení v Nižboru**

Zpřístupnění restaurace Keltovna	28 000 Kč
Zpřístupnění restaurace U Kelta	85 000 Kč

## **5.3 Náklady informačních systémů**

Náklady týkající se informačních systémů zahrnují položky související s výrobou a instalací turistického informačního systému tzn. především směrovek a infopanelů. Uvedené částky zahrnují výrobu dřevěného nosiče, návrh a grafické zpracování směrovky či infopanelu, barevný tisk a laminaci, cestovné a dopravné na lokalitu a cenu práce za kompletaci a instalaci. Předpokládané náklady související s úpravou webových stránek a vytvořením interaktivní mapy oblasti s informacemi o přístupnosti objektů 120 000 Kč. Náklady na vytvoření letáků s informacemi pro handicapované turisty odpovídají částce 11 000 Kč. Ceny instalace směrovek a infopanelů byly vyčísleny ve spolupráci Mgr. Karlem Markvartem z Klubu českých turistů.

### **5.2.1 Trasa T.G.Masaryka**

Celkové množství instalovaných směrovek dosahuje počtu 19 kusů. Přesné umístění směrovek lze vidět v příloze č. 14. Náklady související s výrobou a instalací směrovek činí celkem 17 100 Kč. Infopanely budou podél trasy TGM instalovány v množství 9 kusů. Umístěny budou v odpovídající výšce a přizpůsobené pro osoby s postižením zraku. Celkové náklady dosáhnou částky 126 000 Kč. Výroba a instalace reliéfních map odpovídá částce 27 000 Kč. Umístění informačních sloupků pro nevidomé v počtu 12 ks představuje náklady ve výši 28 800 Kč.

## 5.2.2 Stezka Keltů

Na stezce bude umístěno celkem 14 směrovek. Náklady na instalaci odpovídají částce 12 600 Kč. Pořízení a instalace 8 informačních panelů představují náklady ve výši 112 000 Kč. Náklady na výrobu a instalaci reliéfních map dosahují výše 27 000 Kč.

## 5.3 Náklady bezbariérové dopravy

Zkušební provoz linky bude probíhat od května do září pouze v sobotu a neděli s celkovým počtem 6 spojů za den. Při očekávané ceně 32 Kč/km budou celkové náklady činit 346 368 Kč za sezonu. Vyšší cena je způsobena použitím specifického vozidla. Pokud bude ve vozidle přítomen i průvodce, činí celkové náklady 390 368 Kč. Cena za 1 ujetý kilometr minibusu činí 19 Kč.

## 5.4 Náklady aktivit pro handicapované turisty

### **Půjčovna terénních vozíků**

Cena jednoho vozíků odpovídá částce 45 000 Kč. Vzhledem k úspěšnosti těchto vozíků i v jiných oblastech a možnosti jejich využití i pro ostatní turisty doporučuji zakoupení 7 kusů. Náklady spojené s pronájmem prostor a personálními náklady lze vyřešit dohodou se stávajícími půjčovnami jízdních kol v oblasti. Celkové náklady tak činí 315 000 Kč.

### **Půjčovna handbike**

V případě zřízení půjčovny představují největší položku náklady spojené s pořízením těchto pomůcek. Cena jednoho handbike se pohybuje kolem částky 70 000 Kč. Zpočátku navrhuji zakoupení 3 kusů. Náklady spojené s pronájmem prostor a personálními náklady lze opět vyřešit dohodou se stávajícími půjčovnami jízdních kol v oblasti. Celkové náklady na tuto aktivitu představují přibližně 210 000 Kč.

### **Rybaření**

Tato aktivita nevyžaduje žádné další náklady. Důležité je pouze informovat turisty o možnosti provozování této aktivity. Ceny rybářských lístků se pohybují v rozmezí od 250 Kč do 800 Kč.

### **Výlety s průvodcem**

Náklady související s touto službou se týkají především zaškolení stávajících průvodců. V období hlavní turistické sezony lze využít služeb dobrovolníků nebo studentů vykonávajících odbornou praxi. Náklady související s proškolením průvodců činí přibližně 25 000 Kč.

### **Jízda koňským kočárem**

Jedná se především o náklady související s úpravou kočáru pro vozíčkáře. Předpokládaná cena úpravy činí 60 000 Kč.

### **Aktivity na Hamousově statku**

Tyto aktivity je možné pořádat na dvoře statku, který je přístupný a nevyžaduje žádné stavební úpravy. Potřebné je však vybudování bezbariérového sociálního zařízení s odhadovanými náklady 102 000 Kč.

## **5.5 Možnosti financování**

Na méně nákladné úpravy (označení tras, odstranění místních bariér) lze použít finanční prostředky z rozpočtů obcí v oblasti. Využít lze také nadační fondy společností a sponzoringu firem, například nadace společností ČEZ, OKD, RWE, Lesů ČR apod. Dále lze získat finanční prostředky z veřejných sbírek typu Konto Bariéry, Světluška apod. Pro nákladnější projekty je nutné použít zdrojů a dotačních titulů Středočeského kraje. Významnou část finančních prostředků lze také zajistit z níže uvedených zdrojů.

### **5.5.1 Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny**

Cílem vládního plánu je zajištění podpory záměrů bezbariérových tras ve městech a obcích. Prostředky jsou uvolňovány převážně na realizaci ucelených bezbariérových tras. Předkladatelem záměru bezbariérové trasy je zpravidla město či obec. Základními dvěma okruhy financování je odstraňování bariér v budovách a zpřístupňování dopravy. [27]

Do kategorie odstraňování bariér v budovách jsou zařazeny:

- budovy státních a veřejných institucí a služeb,
- budovy zajišťující dopravní služby,
- budovy vzdělávacích a kulturních zařízení ,
- budovy zařízení poskytujících zdravotní péči a sociální služby,
- domy zvláštního určení.

Z programu jsou u těchto budov financované vstupy do budov a odstraňování bariér uvnitř budov (výstavba výtahů či alespoň plošin a hygienických zařízení). Prostředky na úpravy objektů jsou zahrnuty v rozpočtových kapitolách jednotlivých ministerstev, do jejichž působnosti budova spadá. [27]

Do kategorie zpřístupňování dopravy patří:

- zpřístupňování pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy,
- odstraňování bariér stavebního charakteru v MHD,
- vybavení dopravních prostředků MHD informačními a signalizačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace,
- obnova vozidel veřejné autobusové dopravy,
- instalace informačních a odbavovacích systémů pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

Financování je podílové a příslušnými zdroji jsou rozpočet vlastníka (zřizovatele, provozovatele), Státního fondu dopravní infrastruktury a Ministerstva dopravy.

## 5.5.2 Ministerstvo pro místní rozvoj – Cestování dostupné všem

Program je zaměřen na podporu rekonstrukce a vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty, zpřístupnění atraktivit cestovního ruchu a vytvoření informačních systémů pro sluchově a zrakově postižené účastníky cestovního ruchu.

V rámci Národního programu podpory cestovního ruchu je poskytována podpora formou dotace, jejíž výše tvoří maximálně 50 % výdajů z celkového rozpočtu akce, a zbylých 50 % rozpočtu tvoří vlastní zdroje žadatele. Rozpočet v 1. výzvě Národního programu podpory cestovního ruchu na rok 2012 je 60 mil. Kč. [29]

### 5.5.3 Státní fond dopravní infrastruktury – Programy zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

Státní fond dopravní infrastruktury poskytuje finanční příspěvek pro akce zaměřené na úpravy infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace na realizaci akcí v konkrétním prostředí, které jsou investičního charakteru. Z rozpočtu SFDI pro 2012 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 70 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části akce realizované v roce 2012. Příspěvek může být výjimečně poskytnut až do výše 100 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části akce realizované v roce 2012 organizacím a institucím zřízeným státem, jejichž rozpočet je vázán na příjmy ze státního rozpočtu nebo z rozpočtu SFDI. Naplňování programů určených ke zvýšení bezpečnosti uvádí příloha č. 16. [29]

### 5.5.4 Strukturální fondy

**Evropským fondem pro regionální rozvoj** jsou podporovány infrastrukturní projekty, jako např. výstavba silnic a železnic, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, rozvoj a obnova sportovních areálů využitelných pro cestovní ruch, rekonstrukce kulturních památek, apod. **Evropský sociální fond** podporuje neinfrastrukturní projekty jako například vzdělávací programy pro zaměstnance a speciální programy pro osoby se zdravotním postižením a další znevýhodněné skupiny obyvatel. Prostředky z těchto fondů lze čerpat především prostřednictvím Regionálního operačního programu Střední Čechy. Následující prioritní osy a oblasti podpory lze využít pro získání části finančních prostředků na navržené investiční akce. [30]

#### **Prioritní osa č. 1: Doprava**

Oblast podpory **Regionální dopravní infrastruktura** je zaměřena na zkapacitnění a zkvalitnění silnic II. a III. třídy a místních komunikací.

V oblasti podpory **Udržitelné formy veřejné dopravy** jsou podporovány projekty zaměřené na vytvoření podmínek pro intenzivnější rozvoj veřejné dopravy prostřednictvím zvýšení komfortu pro zákazníky veřejné dopravy a dále projekty zaměřené na posílení ekologických forem dopravy včetně dopravy cyklistické. [30]

## **Prioritní osa č. 2: Cestovní ruch**

Oblast podpory **Podnikatelská infrastruktura a služby cestovního ruchu** je zaměřena na budování, rozšíření nebo modernizaci ubytovacích zařízení malých a středních podnikatelů a rozšíření nabídky doplňkových služeb ve vazbě na ubytovací zařízení.

Z oblasti podpory **Veřejná infrastruktura a služby cestovního ruchu** jsou podpořeny projekty zaměřené na zlepšení podmínek zejména v oblasti sportovněrekreačního turismu, kulturněpoznávacího turismu a vodácké turistiky. Vedle podpory vybraných forem bude podpora směřovat také na vytvoření jednotného informačního systému a doplňkově také na budování ubytovacích zařízení ve vazbě na specifické formy turismu.

Oblast podpory **Propagace a řízení turistických destinací Středočeského kraje** je zaměřena na široké spektrum marketingových aktivit od tvorby propagačních materiálů přes organizaci konferencí a seminářů až po zajištění realizace pravidelných kulturních akcí. [30]

## **Prioritní osa č. 3: Integrovaný rozvoj území**

Oblast podpory **Rozvoj venkova** bude územně zaměřena na obce a města s počtem obyvatel vyšším než 500. Podpora bude směřovat na revitalizaci částí obcí a měst a na zvýšení dostupnosti a kvality veřejných služeb a infrastruktury pro volnočasové aktivity. [30]

## **5.6 Přínosy zpřístupnění oblasti**

V souvislosti s přínosy plynoucími ze zpřístupnění oblasti lze hovořit o čistě ekonomických přínosech týkající se rozvoje podnikatelské činnosti, jejímž prostřednictvím jsou zajišťovány služby přístupného cestovního ruchu. Druhou skupinu tvoří společenské přínosy související s možností cestování handicapovaných a jejich zapojení běžného života, vytvoření nových pracovních míst, pokles úrazovosti a usnadnění pohybu i ostatním skupinám obyvatelstva. Společnost tím pak jako celek získává nemalý užitek.

Přínosy ze zpřístupnění oblasti se týkají především těchto oblastí a subjektů:

- pro místní podnikatele v cestovním ruchu – růst poptávky,
- pro podnikatele mimo cestovní ruch – multiplikační efekt,
- pro místní obyvatele – investice do infrastruktury, zařízení, opravy památek,
- zlepšení image destinace – získání nových návštěvníků,
- posílení konkurenceschopnosti – lepší vybavenost,
- integrace znevýhodněných osob – pozitivní dopad na pracovní integraci,
- rozvoj lidských zdrojů – zvýšení vzdělanosti.

## Závěr

Lidé se zdravotním postižením jsou nedílnou součástí naší společnosti a je třeba jim vytvářet podmínky a příležitosti pro běžný způsob života. Jedním ze způsobů je zapojit tyto osoby do procesů cestovního ruchu. Právě bezbariérovost objektů, infrastruktury a dopravních prostředků představuje významný faktor při zpřístupňování turistické destinace osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Při budování přístupného prostředí je nezbytné komplexní chápání bezbariérovosti jako celku a koordinace akcí vedoucí k odstranění bariér. Nerespektování tohoto pravidla zbytečně snižuje užitek provedených úprav. Velmi důležitou součástí přístupného cestovního ruchu a nezbytným prvkem pro orientaci, ale i pro učinění kompetentního rozhodnutí, je možnost dosáhnout na informace, respektive je dostat ve srozumitelné podobě. Zlepšení přístupu k informacím musí být proto součástí projektů zaměřených na zpřístupňování turistických destinací. Toho jsem se snažil dosáhnout návrhem turistického informačního systému pro handicapované, zahrnujícího internetovou aplikaci informující o přístupnosti objektů a infrastruktury.

Vytváření bezbariérových tras na území Křivoklátska není snadné. Přílišná členitost terénu nedovoluje vést tyto trasy do některých atraktivních částí území. Ani rozsah turistické vybavenosti uzpůsobené pro handicapované turisty nedosahuje uspokojivých hodnot. Tuto skutečnost dokládá provedená analýza bezbariérové přístupnosti území. V práci jsem se přesto snažil navrhnout trasy tak, aby návštěvník mohl zhlédnout alespoň část místních zajímavostí. I když jsem se v práci především zaměřil na tvorbu bezbariérových tras prostřednictvím volby vhodných nebo úpravou nevyhovujících pozemních komunikací, snažil jsem se najít i jiné možnosti, které by ulehčily pohyb a orientaci handicapovaným turistům v oblasti. Tyto navrhované aktivity jsou uvedené ve čtvrté části práce. V páté části jsou vyčíslené potřebné finanční náklady na realizaci navržených opatření. Tyto nemalé náklady nelze financovat pouze z rozpočtů obcí, a proto zmiňuji také možnosti získání dotací na potřebné investiční akce.

Přístupnost by měla být přirozeným kritériem služeb cestovního ruchu, protože z přístupnosti mohou mít užitek všichni zákazníci. Není to jen z toho důvodu, že každý z nás měl někdy dočasné problémy s bariérovým prostředím kolem sebe. Prospěch z přístupného prostředí mají totiž další skupiny návštěvníků jako senioři, malé děti, těhotné ženy, osoby po akutním úrazu či rodiče s kočárky. Doufám, že případné vyznačení tras zmíněných v předešlých kapitolách a provedení stavebních úprav objektů umožní lidem se zdravotním postižením prožít nevšední zážitky na území Křivoklátska.



## Použitá literatura

- [1] NÁRODNÍ RADA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ČR. *Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, disability a zdraví*. Praha: Grada, 2001. ISBN 978-80-247-1587-2.
- [2] *Integrace zdravotně postižených osob do společnosti* [online]. Olomouc: Vědecká knihovna v Olomouci, 8.1.2008 [cit. 2012-04-21]. Dostupné z: <http://www.vkol.cz/cs/dokumenty/referaty-a-soupisy--nejen--pracovniku-vkol/prehled-referatu/clanek/integrace-zdravotne-postizenych-osob-do-spolecnosti/>
- [3] PÍPEKOVÁ, Jarmila. *Kapitoly ze speciální pedagogiky*. Brno: Paido, 2010. ISBN 978-80-7315-198-0.
- [4] *SONS ČR - Kdo je zrakově postižený?* [online]. 2012 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.sons.cz/kdojezp.php>
- [5] KAZUIST. *Přístupný cestovní ruch & Informační systémy*. Třinec, 2011.
- [6] ČESKO. Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 63, s. 2226-2290.
- [7] ČESKO. Vyhláška č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 129, s. 6621-6647.
- [8] ČESKO. Zákon č. 155 ze dne 11. června 1998 o znakové řeči a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 54, s. 6707-6708.
- [9] ČESKO. Zákon č. 365 ze dne 14. září 2000 o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 99, s. 4666-4672.
- [10] EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ. Rozhodnutí komise č. 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob se sníženou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 7. 3. 2008, L 64, s. 72-207
- [11] EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě In: *Úřední věstník Evropské unie*. 26.7.2006, L 204, s. 1-9
- [12] EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče In: *Úřední věstník Evropské unie*. 13.2.2002, L 42, s. 1-102

- [13] MATUŠKA, Jaroslav. *Bezbariérová doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2009. ISBN 978-8086530-62-8.
- [14] NÁRODNÍ RADA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ČR. *Zásady komunikace s OZP v turistickém ruchu*. [online]. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/poradenstvi-služby/zasady-komunikace-s-ozp-v-turistickem-ruchu.html>
- [15] LOUČKOVÁ, Kateřina a Jitka FIALOVÁ. Zpřístupnění krajiny a rekreační aktivity pro seniory a handicapované osoby. In *Sborník z konference Rekreační a ochrana přírody*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta, 2010, s. 194-197. ISBN 978-80-7375-398-6.
- [16] *Turistika.cz* [online]. Praha: 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/vylety/krkonose-bez-barier>
- [17] *Projekt | Athena na cestách* [online]. Třinec, Kazuist, 2009 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.project-athena.cz>
- [18] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Cestování dostupné všem*. [online]. Praha: MMR, 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/Cestovni-ruch/Programy-Dotace/Narodni-program-cestovniho-ruchu/Rok-2012---Podprogram-Cestovani-dostupne-vsem>
- [19] Turistika pro všechny. *Klub českých turistů* [online]. Praha, 2005-2011 [cit. 2012-04-21]. Dostupné z: <http://www.kct.cz/program/turistika-pro-vsechny>
- [20] *Mapy Rakovnicko* [online]. Rakovník: HS-RS, 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.krivoklatsko.cz/cz/mapyfull.asp>
- [21] AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČESKÉ REPUBLIKY. *AOPK ČR* [online]. Praha, 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: [http://www.ochranaprirody.cz/wps/portal/cs/aopkcr/aopk-cr!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3h\\_n0BLUzdTEwP3EGNTA0\\_vUGNHp1BnIwMLA\\_1wkA7cKtyNCcgbQuQNcABHA30\\_j\\_zcVP2C7OwgC0dFRQC390jQ/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://www.ochranaprirody.cz/wps/portal/cs/aopkcr/aopk-cr!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3h_n0BLUzdTEwP3EGNTA0_vUGNHp1BnIwMLA_1wkA7cKtyNCcgbQuQNcABHA30_j_zcVP2C7OwgC0dFRQC390jQ/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/)
- [22] ZÍKOVÁ, Marcela. *Křivoklátsko*. Praha: Olympia, 2005. ISBN 80-7033-116-X.
- [23] *Oficiální stránky hradu Křivoklát* [online]. Křivoklát, ©2012 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.krivoklat.cz/>
- [24] *Mapy.cz* [online]. Praha: PLANstudio, [citováno 2012-03-27]. Dostupný z: <http://www.mapy.cz>.
- [25] *Správa železniční dopravní cesty* [online]. Praha: SŽDC, © 2009 - 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>

- [26] BOGO. *Půjčovna invalidních vozíků a elektrických skútrů* [online]. Železný Brod, © 2007 - 2010 [cit. 2012-05-20]. Dostupné z: <http://www.invalidni-voziky.cz/index.html>
- [27] ŠUGÁRKOVÁ, Markéta. *Národní rozvojový program mobility pro všechny*. Praha: Sekretariát Vládního výboru pro zdravotně postižené občany, 2008. ISBN 978-80-87041-53-6.
- [28] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Národní program podpory cestovního ruchu - zásady pro žadatele*. Praha, 2011.  
Dostupné také z: <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=345692ca-f61c-4f3d-814c-41464dd34fb0>
- [29] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Pravidla pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace pro rok 2012*. Praha: SFDI, 2011.
- [30] REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY. *ROP Střední Čechy - Základní informace - Prioritní osy* [online]. © 2008 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=0cb647fc-8831-102b-a7b4-00e0814daf34>
- [31] *Pravidla přístupnosti* [online]. Praha: H1.cz, 2012 [cit. 2012-05-20]. Dostupné z: <http://www.pravidla-pristupnosti.cz/>

# Seznam tabulek

	strana
Tabulka 1: Přehled ID objektů a hodnocených vlastností .....	34
Tabulka 2: Vlastnosti a hodnotící stupnice pro infrastrukturu .....	38
Tabulka 3: Průjezdnost chodníků .....	39
Tabulka 4: Průjezdnost silničních komunikací.....	39
Tabulka 5: Zastávky s nejlepší přístupností .....	42
Tabulka 6: Zastávky s nejhorší přístupností.....	42
Tabulka 7: Hodnotící stupnice turistické vybavenosti .....	43
Tabulka 8: Stravovací zařízení s nejlepší přístupností .....	43

## Seznam obrázků

	strana
Obrázek 1: Základní pilíře přístupného cestovního ruchu .....	15
Obrázek 2: Piktogramy pro označení přístupnosti prostor a zařízení.....	18
Obrázek 3: Směrový ukazatel pro osoby se sníženou schopností pohybu .....	21
Obrázek 4: Logo projektu turistika pro všechny .....	23
Obrázek 5: Mapa Křivoklátska.....	25
Obrázek 6: Mapa silniční sítě .....	31
Obrázek 7: Mapa železniční sítě.....	32
Obrázek 8: Průjezdnost přechodů.....	40
Obrázek 9: Nástupní prostory zastávek .....	41
Obrázek 10: Vybavenost přístřeškem.....	41
Obrázek 11: Trasa T. G. Masaryka.....	47
Obrázek 12: Stezka Keltů .....	49
Obrázek 13: Výstup z interaktivní mapy (obec Roztoky) .....	53
Obrázek 14: Terénní invalidní vozík .....	55

## Seznam zkratek

ENAT – European Network for Accessible Tourism

CHKO – chráněná krajinná oblast

ID – identifikační číslo

KČT – Klub českých turistů

MHD – městská hromadná doprava

n/a – not applicable (neaplikovatelné)

NP – národní park

NPR – národní přírodní rezervace

PR – přírodní rezervace

SRN – Spolková republika Německo

TK – temeno kolejnice

TSI – technická specifikace pro interoperabilitu

TGM – Tomáš Garrigue Masaryk

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

žst. – železniční stanice

# Seznam příloh

Příloha č. 1 – Vyhláška č. 398/2009

Příloha č. 2 – Předpisy související s tvorbou bezbariérového prostředí

Příloha č. 3 – Zásady přístupnosti obsahu webových stránek

Příloha č. 4 – Seznam chráněných území

Příloha č. 5 – Přístupnost turistických atraktivit

Příloha č. 6 – Průjezdnost přechodů

Příloha č. 7 – Přístupnost parkovišť

Příloha č. 8 – Přístupnost autobusových zastávek

Příloha č. 9 – Přístupnost železničních stanic a zastávek

Příloha č. 10 – Přístupnost stravovacích zařízení

Příloha č. 11 – Přístupnost informačních center

Příloha č. 12 – Přístupnost peněžních služeb, obchodů a čerpacích stanic

Příloha č. 13 – Traťové jízdní řády

Příloha č. 14 – Stavební úpravy Trasa T. G. M.

Příloha č. 15 – Stavební úpravy Stezka Keltů

Příloha č. 16 – Přehled nákladů navržených opatření

Příloha č. 17 – Naplňování programů určených ke zvýšení bezpečnosti





## VYHLÁŠKA

ze dne 5. listopadu 2009

## o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Ministerstvo pro místní rozvoj stanoví podle § 194 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon):

## Úvodní ustanovení

## § 1

## Předmět úpravy

(1) Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen „osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace“).

(2) Tato vyhláška byla oznámena v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti technických norem a předpisů a pravidel pro služby informační společnosti, ve znění směrnice 98/48/ES<sup>1)</sup>.

(3) Pro užívání staveb infrastruktury osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému platí jiný právní předpis<sup>2)</sup>.

## § 2

(1) Podle této vyhlášky se postupuje při zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, nebo při zpracování jednoduchého technického popisu záměru pro vydání územního souhlasu a při zpracování projektové dokumentace, při povolování nebo ohlašo-

vání a provádění staveb, při vydávání kolaudačního souhlasu, při užívání a odstraňování staveb nebo zařízení a při kontrolních prohlídkách staveb

- a) pozemních komunikací a veřejného prostranství<sup>3)</sup>,
- b) občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností,
- c) společných prostor a domovního vybavení bytového domu obsahujícího více než 3 byty (dále jen „bytový dům“), upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení<sup>4)</sup>,
- d) pro výkon práce celkově 25 a více osob, pokud provoz v těchto stavbách umožňuje zaměstnávat osoby se zdravotním postižením nebo stavby pro výkon práce osob s těžkým zdravotním postižením<sup>5)</sup> (dále jen „stavby pro výkon práce“).

(2) Ustanovení této vyhlášky se uplatní též u změn dokončených staveb a změn v užívání staveb, pokud to závažně územně technické nebo stavebně technické důvody nevyklučují.

(3) U staveb, které jsou kulturními památkami, se ustanovení této vyhlášky použijí s ohledem na zájmy státní památkové péče.

## § 3

Normovou hodnotou se rozumí konkrétní technický požadavek, zejména limitní hodnota, návrhová metoda, národně stanovené parametry, technické vlastnosti stavebních konstrukcí a technických zařízení, obsažený v příslušné české technické normě<sup>1)</sup>, jehož dodržení se považuje za splnění požadavků konkrétního ustanovení této vyhlášky.

<sup>1)</sup> Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>2)</sup> Rozhodnutí komise Evropských společenství o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému a sdělení Ministerstva dopravy č. 111/2004 Sb., o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

<sup>3)</sup> § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

<sup>4)</sup> § 9 odst. 1 zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje občanský zákoník.

<sup>5)</sup> § 75 a 76 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti.

## Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství

### § 4

(1) Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úroňové i mimoúroňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v přílohách č. 1 a 2 k této vyhlášce.

(2) Na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené<sup>6)</sup> nejméně v následujícím počtu vycházejícím z celkového počtu stání každé dílčí parkovací plochy:

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.

Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. a 1.1.5. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(3) U staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku v minimálním počtu 1 % stání z celkového počtu stání. Výsledný počet vyhrazených stání se zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru. Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. a 1.1.5. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(4) Prostory pro nejméně 20 % veřejných telefonních automatů, samoobslužných informací, obdobných zařízení, poštovních schránek, pokladen a přepážek musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. až 1.1.8. a 1.3. přílohy č. 1 k této vyhlášce. Tyto prostory a zařízení musí být označeny příslušnými symboly dle přílohy č. 4 k této vyhlášce.

(5) Umístění a zabezpečení městského mobiliáře, staveb pro reklamu, informačních a reklamních zařízení, předzahrádek restaurací, prodejních stánků, venkovních pultů a obdobných konstrukcí musí respektovat přirozený pohyb chodců a nesmí zasahovat do průchozího prostoru. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 1.2.10. přílohy č. 1 a bodech 1.2.1. až 1.2.3. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(6) Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

### § 5

#### Přístupy do staveb

(1) Přístupy do staveb uvedených v § 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů. Vstupy musí být v úrovni komunikace pro chodce. Brání-li tomuto řešení závažné územně technické nebo stavebně technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou rampou nebo v odůvodněných případech u změn dokončených staveb zdvihací plošinou. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.1., 3.1.4. až 3.1.8. a 3.2.4. přílohy č. 1 a v bodě 2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(2) Přístup ke stavbám se musí vytýčit přirozenými nebo umělými vodicími liniemi a přístup k budově se specializovanými službami pro osoby se zrakovým postižením, nemocnici, krajskému úřadu, výpravní budově, odbavovacímu terminálu veřejné dopravy a stanici metra také akusticky. Požadavky na technické řešení stanoví body 1.2.0., 1.2.1., 1.2.8. a 1.2.9. přílohy č. 1 k této vyhlášce.

#### Požadavky na stavby občanského vybavení

### § 6

(1) Stavbou občanského vybavení se rozumí:

- a) stavba pro veřejnou správu, soudy, státní zastupitelství, policii, obviněné a odsouzené,
- b) stavba pro sdělovací prostředky,
- c) stavba pro obchod a služby,
- d) stavba pro ochranu obyvatelstva,
- e) stavba pro sport,
- f) školy, předškolní a školská zařízení,

<sup>6)</sup> § 67 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 411/2005 Sb.

- g) stavba pro kulturu a duchovní osvětu,
- h) stavba pro zdravotnictví a sociální služby<sup>7)</sup>,
- i) budova pro veřejnou dopravu,
- j) stavba ubytovacího zařízení pro cestovní ruch s celoročním i sezónním provozem pro více než 20 osob.

(2) Přístup do všech prostorů určených pro užívání veřejností musí být zajištěn vodorovnými komunikacemi, schodišti a souběžně vedenými bezbariérovými rampami nebo výtahy. U změn dokončených staveb na přístupu pouze do vstupního podlaží lze v odůvodněných případech použít zdvihací plošinu. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.1. až 1.1.4., 1.2.0., 1.2.1., 1.2.10., 2. a 3. přílohy č. 1 a v bodě 2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(3) U změn dokončených staveb s nejméně dvěma podlažími, které nejsou vybaveny výtahem nebo bezbariérovou rampou a výtah ani bezbariérovou rampu nelze z technických důvodů dodatečně zřídit, musí být zajištěno bezbariérové užívání alespoň vstupního podlaží. U staveb veřejné správy musí být v tomto podlaží umožněno užití všech služeb poskytovaných v budově. U staveb s výtahem určeným pro dopravu osob nebo osob a nákladů musí být osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace umožněn přístup do všech podlaží určených pro užívání veřejností.

(4) Prostory stavby v částech určených pro užívání veřejností, včetně bezpečnostních prvků u vstupu a výstupu, odbavovacího nebo registračního a komunikačního systému mezi veřejností a personálem, nejméně 20 % veřejných telefonních automatů, samoobslužných informací, obdobných zařízení, pokladen a přepážek musí být řešeny tak, aby bylo zajištěno jejich užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Požadavky na technické řešení stanoví body 1.1.4. až 1.1.8., 1.2.0., 1.2.1., 1.2.8., 1.2.9., 1.2.11. a 1.3. přílohy č. 1 k této vyhlášce a body 1. až 6. přílohy č. 3 k této vyhlášce. Vyhrazené prostory musí být označeny příslušnými symboly podle přílohy č. 4 k této vyhlášce.

#### § 7

(1) Ve stavbě, ve které je záchod určen pro užívání veřejností, musí být v každém tomto zařízení nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro ženy a nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro muže řešena v souladu s požadavky uvedenými v bodech 5.1.1. až 5.1.7. přílohy č. 3 k této vyhlášce. Kabina nemusí mít předsínku v případech, kdy je přístupná z prostoru,

kteřý není pobytovou místností. Pokud je stavba vybavena maximálně dvěma záchodovými kabinami, lze jako bezbariérovou zřídit pouze jednu z nich, určenou pro obě pohlaví a přístupnou přímo z veřejného komunikačního prostoru. U změn dokončených staveb s více záchodovými kabinami lze též postupovat podle věty předchozí a v odůvodněných případech může být kabina zcela výjimečně přístupná z oddělení pro ženy. Ve stavbách, které jsou určeny pro osoby na vozíku s asistentem, musí být záchodová kabina řešena s ohledem na výpomoc asistenta.

(2) Stavby určené pro děti do tří let s hygienickým zařízením pro veřejnost musí mít nejméně jednu přebalovací kabinu v oddělení pro ženy a nejméně jednu přebalovací kabinu v oddělení pro muže, popřípadě nejméně jednu přebalovací kabinu přístupnou ze společného prostoru řešenou podle bodu 5.1.9. přílohy č. 3 k této vyhlášce nebo nejméně jeden přebalovací pult v oddělení pro ženy a nejméně jeden přebalovací pult v oddělení pro muže řešený podle bodu 5.1.8. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(3) Ve stavbě, ve které je sprcha nebo vana určena pro užívání veřejností, musí být nejméně jedna sprcha nebo vana v oddělení pro ženy a nejméně jedna sprcha nebo vana v oddělení pro muže řešena v souladu s požadavky uvedenými v bodech 5.1.1. a 5.1.10. až 5.1.13. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(4) Ve stavbě, ve které je šatna určena pro užívání veřejností, musí být nejméně část v oddělení pro ženy a část v oddělení pro muže řešena v souladu s požadavky uvedenými v bodech 5.1.1. a 5.1.7. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

#### § 8

(1) Prostory pro shromažďování musí mít z celkového počtu míst nejméně tento počet vyhrazených míst pro osoby na vozíku:

4 až 25 míst	1 místo
26 až 50 míst	2 místa
51 až 75 míst	3 místa
76 až 100 míst	4 místa
101 až 200 míst	5 míst
201 až 300 míst	6 míst
301 až 500 míst	7 míst
501 a více míst	7 a 1 místo na každých dalších 500 míst.

Požadavek na technické řešení je uveden v bodě 6.1.1. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

<sup>7)</sup> Zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů.

(2) Prostory pro shromažďování 50 a více osob nebo každé ozvučení či překladatelský servis kin, divadel a sálů musí umožňovat indukční poslech pro nedoslýchavé osoby.

(3) V ubytovacích zařízeních pro cestovní ruch a pobytových zařízeních musí nejméně 5 % pokojů splňovat požadavky uvedené v bodech 1.1.1. a 1.1.2. přílohy č. 1 k této vyhlášce a přiměřeně v bodě 8.1. přílohy č. 3 k této vyhlášce. Výsledný počet pokojů se zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru.

(4) Veřejně přístupné plavecké bazény, relaxační a rehabilitační vodní prostory musí mít zajištěný bezbariérový přístup do vody řešený prostřednictvím schodů a bazénového zvedáku nebo schodů a zvýšeného okraje. Technické požadavky stanoví bod 2. přílohy č. 1 k této vyhlášce a bod 6.1.3. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(5) U staveb pro sport musí být bezbariérově řešeno rovněž sportoviště a závodiště a jejich zázemí, zejména hygienické zařízení a šatny, při respektování zvýšených nároků na manipulační prostory pro používání sportovních vozíků. Požadavek na technické řešení stanoví bod 3.1.2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(6) Školy, předškolní a školská zařízení musí mít bezbariérově řešeny prostory rovněž pro děti, žáky a studenty. U staveb pro mimoškolní vzdělávání se postupuje obdobně.

## § 9

(1) Základní informace pro orientaci veřejnosti musí být jak vizuální, tak podle okolností i akustické a hmatné. Vizuální informace musí mít kontrastní a osvětlené nápisy a symboly. Informační a signalizační prvky musí být vnímatelné a srozumitelné pro všechny uživatele, je nutné brát v úvahu zejména zorné pole osoby na vozíku, velikost a vzdálenost písma. Dálkové ovládání akustických informací se řeší způsobem stanoveným v bodě 1.2.9. přílohy č. 1 k této vyhlášce.

(2) Vyhrazené prostory a zařízení uvedené v § 7 a 8 musí být označeny příslušným symbolem podle přílohy č. 4 k této vyhlášce a na viditelném místě musí být umístěna orientační tabule s označením o přístupu k nim. Pokud je u změn dokončených staveb užíván zvláštní bezbariérový vstup, musí být na vhodném místě umístěna informace včetně symbolu o jeho umístění a přístupové trase k němu. Dále každé hygienické zařízení a šatna, které jsou určeny pro užívání veřejností, musí být hmatově označena v souladu s požadavkem uvedeným v bodě 5.2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

## Požadavky na společné prostory a domovní vybavení bytového domu, na upravitelný byt a byt zvláštního určení

### § 10

(1) Pro přístup do prostor užívaných osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace platí obdobně § 6 odst. 2.

(2) Bytový dům s výtahem musí umožňovat užívání všech společných prostor osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Stavba bytového domu bez výtahu musí umožňovat užívání společných prostor nejméně v jednom podlaží, které slouží převážně pro bydlení.

### § 11

(1) Požadavky na technické řešení přístupu, společných prostor a dalšího domovního vybavení bytového domu obsahujícího byt zvláštního určení pro osoby s pohybovým postižením jsou uvedeny v bodě 7.1. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(2) Požadavky na technické řešení přístupu, společných prostor a dalšího domovního vybavení bytového domu obsahujícího byt zvláštního určení pro osoby se zrakovým postižením jsou uvedeny v bodě 7.2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(3) Požadavky na technické řešení upravitelného bytu jsou uvedeny v bodě 8. přílohy č. 3 k této vyhlášce. V jednom hygienickém prostoru musí být záchodová mísa, umyvadlo a vana nebo sprcha. Požadavky na jejich technické řešení stanoví body 5.1.1., 5.1.3. až 5.1.5., 5.1.10. a 5.1.12. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(4) Požadavky na technické řešení bytu zvláštního určení pro osoby s pohybovým postižením jsou uvedeny v bodě 8.1. přílohy č. 3 k této vyhlášce. V jednom hygienickém prostoru musí být záchodová mísa, umyvadlo a vana nebo sprcha. Požadavky na jejich technické řešení stanoví body 5.1.1., 5.1.3. až 5.1.7. a 5.1.10. až 5.1.13. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(5) Požadavky na technické řešení bytu zvláštního určení pro osoby se zrakovým postižením jsou uvedeny v bodě 8.2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

## Požadavky na stavby pro výkon práce

### § 12

(1) Pro přístup do prostor užívaných osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace platí obdobně § 6 odst. 2.

(2) Prostory staveb pro výkon práce, včetně bez-



pečnostních prvků a vybavení, musí splňovat požadavky uvedené v přílohách č. 1 a 3 k této vyhlášce tak, aby umožňovaly osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace vykonávat všechny činnosti, pro které jsou tyto prostory určeny.

### § 13

(1) Část každého hygienického zařízení a šaten v oddělení pro ženy a část každého hygienického zařízení a šaten v oddělení pro muže musí splňovat požadavky uvedené v bodech 5.1.1. až 5.1.7. a 5.1.10. až 5.1.13. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

(2) Pro prostory určené pro shromažďování platí přiměřeně § 8 odst. 1 a 2.

### Společná, závěrečná a zrušovací ustanovení

#### § 14

#### Výjimky

Za podmínek stanovených v § 169 stavebního zákona lze v odůvodněných případech povolit výjimku z ustanovení bodu 2.0.2. přílohy č. 1 k této vyhlášce, bodů 1.0.2., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.5., 1.2.1., 2.0.1., 2.0.2., 2.1.1., 3.1. přílohy č. 2 k této vyhlášce a bodů 1.1.2., 2.1.1. až 2.1.3. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

#### § 15

(1) Slouží-li části jedné stavby rozdílným účelům, posuzují se jednotlivé části samostatně podle příslušných ustanovení této vyhlášky a jejích příloh.

(2) Odchylky od norem jsou přípustné, pokud se

prokáže, že navržené řešení odpovídá nejméně požadavkům těchto norem.

(3) Bezbariérové užívání stavby musí být zajištěno po celou dobu její životnosti. Při odstranění stavby nebo změně dopravního značení musí být provedeny také příslušné změny pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, zejména musí být provedeny příslušné změny v hmatových prvcích a akustickém vedení a informacích pro osoby se zrakovým postižením.

#### § 16

#### Přechodné ustanovení

U staveb, pro které byla projektová dokumentace zpracována před účinností této vyhlášky, se postupuje podle dosavadní právní úpravy.

#### § 17

#### Zrušovací ustanovení

Zrušuje se:

1. Vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
2. Vyhláška č. 492/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

#### § 18

#### Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem jejího vyhlášení.

Ministr:

Vondruška v. r.

### **Předpisy související s tvorbou bezbariérového prostředí**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích v platném znění

Nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky

Nařízení vlády č. 176/2008 Sb. o technických požadavcích na strojní zařízení

Nařízení vlády č. 27/2003 Sb., v platném znění, kterým se stanoví technické požadavky na výtahy

Nařízení vlády č. 18/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska jejich elektromagnetické kompatibility

ČSN EN 81-1 Bezpečnostní předpisy pro konstrukci výtahů – Část 1: Elektrické výtahy

ČSN EN 81-2 Bezpečnostní předpisy pro konstrukci výtahů – Část 2: Hydraulické výtahy

ČSN EN 81-70 Bezpečnostní předpisy pro konstrukci výtahů – Část 70: Zvláštní úprava výtahů určených pro dopravu osob a osob a nákladů – Přístupnost výtahů včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace

ČSN ISO 9386-1 Poháněné zdvihací plošiny pro osoby s omezenou pohyblivostí – Bezpečnostní předpisy, rozměry a provoz – Část 1: Svislé zdvihací plošiny

ČSN ISO 9386-2 Poháněné zdvihací plošiny pro osoby s omezenou pohyblivostí – Bezpečnostní předpisy, rozměry a provoz – Část 2: Poháněné schodišťové výtahy pohybující se po šikmé dráze pro sedící nebo stojící osoby a uživatele na vozících pro invalidy

ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy

ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na místních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky

### **Zásady přístupnosti obsahu webových stránek**

Každý netextový prvek nesoucí významové sdělení má svou textovou alternativu.  
Multimediální prvky nesoucí významové sdělení jsou doplněny textovými titulky, pokud nejsou jen alternativou k existujícímu textovému obsahu.  
Informace sdělované prostřednictvím skriptů, objektů, appletů, kaskádových stylů, cookies a jiných doplňků na straně uživatele jsou dostupné i bez kteréhokoli z těchto doplňků.  
Informace sdělované barvou jsou dostupné i bez barevného rozlišení.  
Barvy popředí a pozadí textu (nebo textu v obrázku) jsou vůči sobě dostatečně kontrastní.  
Velikost textu je možné zvětšovat a zmenšovat pomocí standardních funkcí prohlížeče. Při změně velikosti nedochází ke ztrátě obsahu nebo funkcionality.  
Práci s webovou stránkou řídí uživatel.  
Obsah ani kód webové stránky nepředpokládá ani nevyžaduje konkrétní způsob použití ani konkrétní výstupní či ovládací zařízení.  
Obsah WWW stránky se mění, jen když uživatel aktivuje nějaký prvek, který k takové akci obvykle vede.  
Nová okna se otevírají jen v odůvodněných případech.  
Na webové stránce nic neblíká rychleji než třikrát za sekundu.  
Pokud na webové stránce hraje jakýkoliv zvuk více jak tři sekundy, je možné tento zvuk vypnout nebo upravit jeho hlasitost, a to nezávisle na nastavení ostatního zvuku v počítači uživatele.  
Pokud je obsah nebo funkčnost webové stránky závislá na nějakém časovém limitu, uživatelé mají pro použití stránky dostatek času.  
Informace jsou srozumitelné a přehledné.  
Webové stránky sdělují informace jednoduchým jazykem a srozumitelnou formou.  
Rozsáhlé obsahové bloky jsou rozděleny do menších, výstižně nadepsaných celků.  
Bloky obsahu, které se opakují na více WWW stránkách, je možné přeskočit.  
Ovládání webu je jasné a pochopitelné.  
Navigace je srozumitelná a konzistentní na všech webových stránkách. Od ostatního obsahu je zřetelně oddělena.  
Každá webová stránka (kromě úvodní webové stránky) obsahuje odkaz na vyšší úroveň v hierarchii webu a odkaz na úvodní WWW stránku.  
Na rozsáhlejším webu je kromě standardní navigace k dispozici rovněž mapa webu nebo vyhledávání. Odkaz na mapu nebo vyhledávací formulář je k dispozici na každé stránce webu.  
Každá webová stránka má smysluplný název vystihující její obsah.  
Každý formulářový prvek má přiřazen výstižný popis.  
Pokud uživatel učiní chybu při vyplňování webového formuláře, je k dispozici informace o tom, ve které položce je chyba. Pokud je to možné, je k dispozici rovněž informace, jak chybu opravit.  
Text odkazu nebo jeho přímý kontext výstižně popisují cíl odkazu.  
Každý rám má vhodné jméno či popis vyjadřující jeho smysl a funkčnost.  
Prvky tvořící nadpisy a seznamy jsou korektně vyznačeny ve zdrojovém kódu a jsou popisné.  
Všechny tabulky dávají smysl čtené po řádcích zleva doprava.

## Seznam chráněných území

Název	Typ	Katastrální území	Rozloha (ha)
Kohoutov	NPR	Ostrovec	30,1
Týřov	NPR	Karlova Ves, Skryje	420,56
Velká Pleš	NPR	Branov	95,66
Vůznice	NPR	Sýkořice, Nižbor, Běleč	231,22
Brdatka	PR	Křivoklát, Zbečno	33,89
Červený kříž	PR	Nový Jáchymov	12,56
Čertova skála	PR	Hracholusky	2,34
Dubensko	PR	Chříč	4,83
Jezírka	PR	Skryje	59,5
Jougllovka	PR	Broumy	3,41
Kabečnice	PR	Sýkořice	25,51
Lípa	PR	Podmokly	24,9
Na Babě	PR	Křivoklát	23,95
Nezabudické skály	PR	Velká Buková	22,94
Prameny Klíčavy	PR	Řevničov	47,86
Stříbrný luh	PR	Újezd nad Zbečnem	106,59
Svatá Alžběta	PR	Městečko	8,07
U Eremita	PR	Branov	7,8
Vysoký tok	PR	Branov	8,8
Stará ves	PP	Hudlice	1,94
Trubínský vrch	PP	Trubín	3,94
Valachov	PP	Hracholusky	2,99
Vraní skála	PP	Svatá	2,56
Zdícká skalka u Kublova	PP	Kublov	0,57

Zdroj: [22]



## Přístupnost turistických atraktivit

Objekt	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory	Bezbariér. WC
Hrad Křivoklát	7001	1	0	0	0,5	0	1
Muzeum motocyklů Křivoklát	7002	1	0	1	0,5	0,5	0
Expozice lesů ČR Křivoklát	7003	1	0	0,5	0	1	0
Zámek Nižbor	7004	1	0	1	1	1	1
Hvězdárna Nižbor	7005	0	0	0	n/a	n/a	0
Opidum Stradonice	7006	0	0	0	n/a	n/a	0
Hamousův statek Zbečno	7007	1	0	0,5	0,5	0,5	0
Městské muzeum N. Strašecí	7008	1	0	0,5	0	0,5	0
Muzeum sport. vozů Lány	7009	1	1	1	1	1	1
Muzeum T. G. M. Lány	7010	1	1	1	1	1	1
Muzeum T. G. M. Rakovník	7011	1	1	0,5	0,5	0,5	0
Zámecký park Lány	7012	1	0	1	n/a	n/a	0
Památník J. Jungmanna Hudlice	7013	0	0	0	0,5	0,5	0
Rabasova galerie (radnice)	7014	1	1	1	1	1	1
Rabasova galerie (synagoga)	7015	1	1	0	1	0,5	0
Rabasova galerie (nová síň)	7016	1	1	1	1	1	1
Železniční muzeum ČD Lužná	7017	1	0	0,5	0,5	0,5	0
Hrad Točnick	7018	1	0	0	1	0	0
Zřícenina hradu Žebráka	7019	0	0	0	0	0	0
Vodní nádrž Klíčava	7020	1	0	0,5	n/a	n/a	0

Zdroj: autor

**Průjezdnost přechodů**

Katastrální území	ID	Průjezdnost	Vybavenost
Zbečno	3001	0	
Sýkořice	3002	1	
Sýkořice	3003	1	
Sýkořice	3004	1	
Městečko	3005	0	
Hýskov	3006	0,5	
Nížbor	3007	0	
Nížbor	3008	1	SP, VL
Nížbor	3009	1	SP, VL
Nížbor	3010	1	SP, VL
Nížbor	3011	1	SP
Nížbor	3012	1	SP, VL
Nížbor	3013	0	
Nížbor	3014	1	
Nížbor	3015	0,5	
Lány	3016	1	
Lány	3017	1	SP
Lány	3018	1	SP
Lány	3019	1	SP
Lány	3020	0	
Lány	3021	1	SP
Lány	3022	0	
Lány	3023	1	
Hudlice	3024	0	
Hudlice	3025	0	
Roztoky	3026	0,5	

Zdroj: autor

**Přístupnost parkovišť**

Katastrální území	ID	Kapacita	Vyhr. stání	Přístup	Povrch
Nový Dům	4001	15	0	1	S
Nový Dům	4002	5	0	1	S
Nový Dům	4003	5	0	1	S
Pustověty	4004	5	0	1	S
Pustověty	4005	5	0	1	S
Zbečno	4006	16	0	1	A
Nížbor	4007	40	0	1	A
Nížbor	4008	15	0	1	S
Nížbor	4009	12	1	1	S
Křivoklát	4010	7	0	1	A
Křivoklát	4011	24	0	1	N
Křivoklát	4012	16	0	0,5	A
Křivoklát	4013	140	0	0	P
Křivoklát	4014	17	0	0	S
Křivoklát	4015	6	0	0	N
Točnick	4016	70	0	0,5	S
Hudlice	4017	9	0	0,5	S
Hudlice	4018	3	1	1	ZD
Lány	4019	32	0	1	ZD
Lány	4020	20	0	1	A
Lány	4021	52	1	1	A
Lány	4022	6	1	0,5	A
Lány	4023	11	1	1	A
Lány	4024	5	1	1	ZD
Lány	4025	12	0	1	ZD

Zdroj: autor

## Přístupnost autobusových zastávek

Název zastávky	ID	Nástupiště bus	Přístřešek
Ruda, rozc. Pařeziny	5001	0	0
Městečko, Požáry	5002	0	0,5
Křivoklát, Písky	5003	0,5	0
Zbečno, Novina	5004	0	0
Zbečno, u hřbitova	5005	0,5	0
Zbečno, u mostu	5006	0,5	1
Zbečno, žel. stanice	5007	0,5	0
Sýkořice	5008	0,5	0
Sýkořice, u křížku	5009	0	0
Sýkořice, Luby	5010	0	1
Nižbor, Šnárová	5011	0,5	0,5
Nižbor, odb. žel.st	5012	1	1
Nižbor, u Lípy	5013	1	1
Stradonice, lávka	5014	0,5	1
Žloukovice	5015	0,5	0,5
Otročiněves, I	5016	1	1
Otročiněves, II	5017	1	1
Roztoky, Karlov, Placanda	5018	0,5	0,5
Roztoky, záv.	5019	0	0
Roztoky, u mostu	5020	0,5	0
Křivoklát, škola	5021	0,5	1
Křivoklát	5022	1	1
Křivoklát, nad hradem	5023	0,5	1
Lány, nám.	5024	1	1
Lány, u hřbitova	5025	1	1
Lány, Lesní	5026	1	1
Lány, Vašírov	5027	1	0,5
Lány, Vašírovská lísa	5028	0	0
Lány, samota Píně	5029	0	0
Lány, osada Brejl	5030	0	0
Rynholec	5031	1	1
Rynholec, Důl ČSA	5032	0,5	0,5
Hýskov, u hřbitova	5033	0,5	1
Hýskov, Prefa	5034	0,5	0
Žebrák, Sokolská	5035	1	1
Žebrák, Intos	5036	0,5	1
Točník	5037	0,5	1
Březová, pod hrází	5038	0	0
Březová	5039	0,5	0,5
Březová, hájovna	5040	0	0
Kublov, Na hoře	5041	0,5	1
Kublov, Slovanka	5042	0,5	0,5
Kublov, na návsi	5043	0,5	0,5
Broumy, škola	5044	0,5	1
Broumy, radnice	5045	0,5	0,5
Broumy, Luh, rozc.	5046	0	0
Nový Jáchymov, hájovna	5047	0,5	0,5
Nový Jáchymov	5048	0,5	0,5
Nový Jáchymov, sídliště	5049	0,5	0,5

Otročiněves, Krušná hora	5050	0,5	0,5
Otročiněves, Na drahách	5051	0,5	1
Hudlice, dol.	5052	0,5	0,5
Hudlice, hor.	5053	0	0
Hudlice, U kříže	5054	0,5	1
Stochov, Slovanka I	5055	1	1
Stochov, Slovanka II	5056	1	1
Stochov, Honice	5057	1	1
Stochov, U dubu	5058	0,5	0,5
Stochov, náměstí	5059	1	1

Zdroj:autor

## Přístupnost železničních stanic a zastávek

Název zastávky	ID	Přístup	Nástup. vlak	Odb. hala	Přístřešek
Křivoklát	6001	1	1	1	1
Zbečno	6002	1	0,5	0	0
Městečko u Křivoklátu	6003	0	0,5	n/a	0,5
Rakovník	6004	1	0	1	1
Žloukovice	6005	0,5	0,5	n/a	0,5
Nižbor	6006	1	0	0	0
Hýskov	6007	0	1	0	0
Pustověty	6008	0,5	0,5	n/a	0,5
Lašovice	6009	0,5	0,5	n/a	0
Újezd nad Zbečnem	6010	0	1	n/a	0,5
Račice nad Berounekou	6011	1	1	n/a	0
Beroun	6012	1	1	1	1
Rynholec	6013	1	1	n/a	1
Stochov	6014	1	0,5	1	1
Nové Strašecí	6015	1	0	0	0
Řevničov	6016	1	0	0,5	0
Lužná u Rak.	6017	1	0	n/a	1
Roztoky u Křivoklátu	6018	1	0	0	0

Zdroj: autor

## Přístupnost stravovacích zařízení

Název	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory	Bezbariér. WC
Restaurace U Barranda	9201	1	0	0,5	0	0,5	0
Pohostinství U Mostu	9202	0	0	0,5	0,5	0	0
Hostinec U Blínů	9203	0	0	1	1	0,5	0
Hostinec Zbečno	9204	0	0	0,5	1	0	0
Sýkorák	9205	0,5	0	0,5	1	1	0
Hájenka	9206	0,5	0	1	0,5	0,5	0
Keltovna	9207	0,5	0	0,5	0	1	0
Hostinec U Lípy	9208	1	0	1	0	0,5	0
Hotel Roztoky	9209	1	0	1	1	0,5	0
Hospoda U Křížku	9210	0,5	0	0	1	1	0
Hotel Sýkora	9211	0	0	0,5	1	1	0
Restaurace U Sajdlů	9212	0,5	0	0,5	1	0,5	1
Fontána	9213	0,5	0	1	1	0,5	0
Hospoda Narpa	9214	0,5	1	1	1	1	0
Restaurant Classic	9215	1	1	1	1	1	1
U Krále Václava	9216	0	0	0,5	0	1	0
U Rytíře	9217	0,5	0	0,5	0,5	0,5	0
Breezeway	9218	1	0	1	1	0,5	0
Slovanka (Kublov)	9219	0,5	0	0,5	0	0,5	0
Na Vinohradech	9220	0	0	0,5	0,5	0,5	0
Na Návsi	9221	0,5	0	0,5	0	1	0
Pod Kaštanem	9222	0,5	0	0	0	0	0
Penzion Diana	9223	1	0	1	1	1	1
Vinárna U Cepu	9224	0	0	0,5	1	1	0
U Ondráčků	9225	0	0	0,5	0,5	0,5	0
Občerstvení (Křivoklát)	9226	0	0	0	1	1	0
U Kroba	9227	0	0	0,5	0,5	0,5	0
Hradní restaurace	9228	0	0	0,5	0	0,5	0
Nad Hradem	9229	1	0	0,5	0,5	1	0

Zdroj: autor

**Přístupnost informačních center**

Informační centrum	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory
Křivoklát	9301	0	0	0	0	0
Rakovník	9302	1	1	1	0,5	1
Nové Strašecí	9303	0,5	0	0,5	1	1
Nížbor	9304	1	0	1	1	1
Beroun	9305	1	1	1	1	1

Zdroj: autor



**Přístupnost peněžních služeb, obchodů a čerpacích stanic**

Banka	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory
ČS Nové Strašecí	9401	1	0	1	0,5	0,5
KB Nové Strašecí	9402	1	1	1	1	1
ČS Stochov	9403	1	1	1	1	1
ČSOB Beroun	9404	1	1	1	0,5	1
KB Beroun	9405	1	1	1	0	1
KB Rakovník	9406	1	1	1	0,5	1
ČSOB Rakovník	9407	1	1	1	0,5	1
<b>Pošta</b>						
Křivoklát	9409	0,5	0	0,5	0,5	0,5
Nižbor	9410	1	1	1	1	1
Kublov	9411	0	0	0,5	1	1
Broumy	9412	0,5	0	1	0	0,5
Lány	9413	1	1	1	0	1
Nové Strašecí	9414	1	0	0,5	0,5	1
Rakovník	9415	1	1	1	0	1
Zbečno	9416	1	0	1	0	1
Hudlice	9417	0,5	0	0,5	0	1
Rynholec	9418	0,5	0	1	0,5	1
Stochov	9419	1	1	1	1	1

Zdroj:autor

Obchod	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory
Jednota Zbečno	9501	1	0	0,5	0	1
MV Smíšené zboží Sýkořice	9502	0,5	0	1	1	1
Jednota Nižbor	9503	1	1	1	1	1
Tabák Nižbor	9504	1	0	1	0,5	1
Jednota Otročiněves	9505	0,5	0	1	1	1
Jednota Roztoky	9506	0	0	0,5	1	1
Jednota Křivoklát	9507	0,5	0	1	0,5	0,5
Unimo Žebrák	9508	0,5	0	0,5	1	1
Jednota Kublov	9509	0	0	0,5	1	1
Řeznictví Kublov	9510	1	0	0,5	1	1
Jednota Broumy	9511	0,5	0	0,5	0,5	1
Smíšené zboží N. Jáchymov	9512	0	0	0	0,5	1
Jednota I Hudlice	9513	0,5	0	0,5	0	1
Jednota II Hudlice	9514	0,5	0	0,5	1	1
Večerka Hudlice	9515	0	0	0	1	0
Jednota Lány (náměstí)	9516	0,5	1	1	1	1
Jednota Lány (Berounská)	9517	0,5	1	1	0	1

Zdroj:autor

Čerpací stanice	ID	Kapacita parkoviště	Vyhrazená stání	Přístupová komunikace	Vstup	Vnitřní prostory	Bezbariér. WC
Nižbor	9601	0,5	0	1	1	1	1
Křivoklát	9602	0,5	0	0	n/a	n/a	0

Zdroj:autor

**174 Beroun - Rakovník a zpět**

⇌ PID Beroun - Beroun-Závodí

km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	7711	7713	7715		7717	7719	7721		7723	7702/3	7727	7729		7731	7733	7735
	Ze stanice	<b>11</b>		dě1 <b>11</b>													
0	Beroun 170,171 ⇌4	4 03	5 21	6 22		7 50	9 48	10 19		12 22	14 35	15 51	16 50		18 24	20 17	22 45
2	Beroun-Závodí ⇌4	4 05	5 23	6 24		7 52	9 50	10 21		12 24	14 37	15 53	16 52		18 26	20 19	22 47
7	Beroun-Závodí ⇌4	4 06	5 24	6 25		7 53	9 54	10 22		12 25	14 38	15 56	16 53		18 27	20 20	22 48
11	Hýskov	4 11	5 29	6 31		7 58	10 00	10 27		12 30	14 50	16 01	17 03		18 32	20 25	22 53
15	Nižbor	4 15	5 34	6 36		8 03	10 05	10 32		12 35	14 55	16 06	17 08		18 37	20 30	22 57
18	Žloukovice	4 19	5 38	6 41		8 07	10 09	10 36		12 39	15 00	16 10	17 13		18 42	20 35	23 01
20	Račice nad Beroučkou	4 22	5 41	6 44		8 10	10 13	10 39		12 42	15 03	16 13	17 16		18 46	20 39	23 04
23	Zbečno	4 38	5 45	6 53		8 14	10 17	10 42		12 45	15 07	16 17	17 20		18 54	20 47	23 13
28	Újezd nad Zbečnem	4 42	5 49	6 56		8 18	10 20	10 46		12 49	15 11	16 20	17 24		18 57	20 50	23 16
30	Roztoky u Křivoklátu	4 47	5 55	7 03		8 24	10 27	10 51		12 55	15 26	16 36	17 30		19 04	20 57	23 22
32	Křivoklát	4 50	5 58	7 06		8 27	10 30	10 55		12 58	15 29	16 39	17 34		19 07	21 00	23 25
35	Městečko u Křivoklátu	4 53	6 00	7 09		8 30	10 33	10 57		13 01	15 32	16 42	17 37		19 11	21 04	23 27
38	Pustovětý	4 57	6 04	7 14		8 34	10 38	11 01		13 05	15 37	16 47	17 41		19 15	21 08	23 31
40	Lašovice	5 00	6 08	7 18		8 38	10 42	11 05		13 09	15 41	16 51	17 45		19 19	21 12	23 35
44	Chlum u Rakovníka	5 03	6 11	7 21		8 41	10 45	11 09		13 12	15 44	16 54	17 49		19 23	21 16	23 38
	Rakovník 120,126,161,162	5 08	6 16	7 27		8 46	10 51	11 14		13 17	15 50	17 00	17 55		19 29	21 22	23 43
	Do stanice									Rakovník západ	Blatno u Jesenice						

km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	7710	7712	7714	7716	7718		7720	7722	7724	7726	7728	7700/1	7730	7732
	Ze stanice	<b>11</b>			dě				dě		dě1	dě	dě1 <b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
0	Rakovník 120,126,161,162	3 59	5 12	6 20	7 40	8 59		11 17	12 30	13 59	14 59	16 11	18 20	20 16	22 41
4	Chlum u Rakovníka	4 03	5 16	6 24	7 44	9 03		11 21	12 34	14 03	15 03	16 15	18 24	20 20	22 45
6	Lašovice	4 07	5 20	6 28	7 48	9 07		11 25	12 38	14 07	15 07	16 19	18 28	20 24	22 49
9	Pustovětý	4 10	5 23	6 31	7 51	9 10		11 28	12 41	14 10	15 10	16 22	18 31	20 27	22 52
12	Městečko u Křivoklátu	4 14	5 27	6 35	7 56	9 14		11 32	12 46	14 14	15 15	16 27	18 36	20 31	22 56
14	Křivoklát	4 16	5 29	6 38	7 59	9 17		11 35	12 49	14 17	15 18	16 30	18 39	20 33	22 58
16	Roztoky u Křivoklátu	4 20	5 32	6 42	8 02	9 21		11 38	12 56	14 20	15 22	16 33	18 43	20 36	23 01
21	Újezd nad Zbečnem	4 25	5 38	6 47	8 08	9 26		11 43	13 02	14 26	15 27	16 39	18 48	20 42	23 07
24	Zbečno	4 29	5 46	6 51	8 16	9 30		11 47	13 06	14 30	15 31	16 43	18 53	20 46	23 11
26	Račice nad Beroučkou	4 32	5 49	6 55	8 19	9 33		11 50	13 09	14 33	15 35	16 47	18 56	20 49	23 15
29	Žloukovice	4 35	5 52	6 58	8 23	9 37		11 53	13 13	14 36	15 38	16 51	19 00	20 52	23 18
33	Nižbor	4 40	5 56	7 03	8 28	9 41		11 58	13 18	14 41	15 43	16 56	19 05	20 57	23 23
37	Hýskov	4 45	6 01	7 08	8 33	9 46		12 03	13 23	14 46	15 49	17 01	19 11	21 02	23 27
42	Beroun-Závodí ⇌4	4 49	6 05	7 12	8 38	9 51		12 07	13 28	14 51	15 54	17 06	19 16	21 06	23 31
44	Beroun-Závodí ⇌4	4 50	6 06	7 13	8 39	9 52		12 08	13 29	14 52	15 55	17 07	19 17	21 07	23 32
	Beroun 170,171 ⇌4	4 53	6 09	7 16	8 42	9 55		12 11	13 32	14 55	15 58	17 10	19 20	21 10	23 35
	Do stanice														

**10** nejede 24., 31.XII.      **48** jede v **6** a **†** od 24.III. do 28.X.      **dě1** v **†**  
**11** nejede 25.XII., 1.I.      **81** viz trať 173





# € 120 Rakovník - Kladno - Praha

## 5 Kladno - Praha R5 Rakovník - Kladno - Praha

## ↔ PID Kamenné Žehrovice - Praha

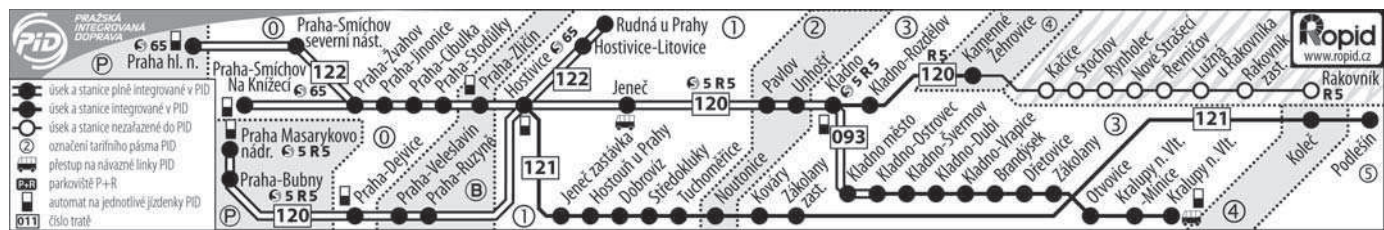
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9841 b. 66	19701 b. 66	9843 b. 66	9845 b. 66	9811 b. 66	19703 b. 66	Sp 1879	9847 b. 66	R 1285 R 66	9849 b. 66	19705 b. 66	Sp 1881	9851 b. 66
	Ze stanice	Kladno-Ostrovec		Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kralupy nad Vltavou		Kladno-Dubí	Kladno-Ostrovec		Kladno-Ostrovec		Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec
0	Rakovník 126,161,162,174		27 3 52							27 5 13			5 41	
3	Rakovník zastávka		× 3 56					4 39					5 45	
9	Lužná u Rakovníka 124	o	4 05					4 52		5 25			5 54	
17	Revníčov		4 07					4 52		5 26			5 54	
22	Nové Strašecí		4 16					5 01					6 03	
26	Rynholec		4 21					5 07		5 39			6 09	
29	Stocho		× 4 27					× 5 12					6 14	
32	Kačice		4 30					5 16		5 49			6 18	
36	Kamenné Žehrovice		× 4 34					× 5 20		5 53			6 22	
38	Kladno-Rozdělův		4 39					5 24					6 29	
42	Kladno 093	o	× 4 43					× 5 28		6 05			6 32	
			4 47	25 4 46	× 4 49	× 5 16		5 35	25 5 45	6 08	× 6 19	× 6 35	25 6 44	
	Kladno 093		4 20	4 49	× 4 51	× 5 21		5 39	× 5 47	× 6 08	× 6 21	× 6 39	× 6 46	
46	Unhošť		4 25	4 54	4 56	5 26			5 52		6 26		6 51	
49	Pavlov		× 4 29	× 4 57	× 5 00	× 5 30			× 5 56		× 6 30		× 6 55	
52	Jeneč		4 33	5 01	5 06	5 34			6 00		6 34		6 59	
56	Hostivice 121,122	o	4 37	5 05	5 10	5 38			5 52	6 04	6 38		7 03	
			4 39	5 07	5 12	5 39			5 53	6 05	6 39		7 06	
60	Praha-Ruzyně	o	4 44	5 12	5 17	5 44			5 58	6 10	6 44		7 11	
63	Praha-Veselavín	o	4 49	5 17	5 22	5 49			6 03	6 15	6 49		7 16	
67	Praha-Dejvice	o	4 55	5 23	5 28	5 55			6 10	6 22	6 55		7 24	
71	Praha-Bubny	o	5 01	5 28	5 33	6 01			6 16	6 27	7 01		7 30	
73	Praha Masarykovo nádraží	o	5 06	25 5 37	× 5 38	6 06			6 21	6 32	7 06		7 35	
73	Praha hl.n.	o												

8 platí také jízdní doklady PID  
11 nejede 25.XII., 1.1.  
25 jede v 6 a †  
27 jede v 6 a †, 8.V., 5.VII., 28.IX., nejede 7.VII., 29.IX.

80 9841 / 25951 Kladno-Ostrovec - Praha-Zlín v 6 a †  
80 9843 / 25901 Kladno-Ostrovec - Praha-Zlín v 6 a †, kromě 25.XII., 1.1.

80 19703 / 9847 Rakovník - Praha Masarykovo n. v 6 a †  
80 19705 / 9851 Rakovník - Praha Masarykovo n. v 6 a †

61 v 6 a †  
ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaku interval v Praze Masarykově nádraží kratší než 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut



# € 120 Rakovník - Kladno - Praha

## 5 Kladno - Praha R5 Rakovník - Kladno - Praha

## ↔ PID Kamenné Žehrovice - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Sp 1883 b. 66	9853 b. 66	Sp 1885 b. 66	R 1287 R 66	9855 b. 66	19707 b. 66	Sp 1887 b. 66	9857 b. 66	R 1289 R 66	9859 b. 66	19709 b. 66	Sp 1889 b. 66	9861 b. 66	9781 b. 66
	Ze stanice	Rakovník západ	Kladno-Dubí	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Slaný
0	Rakovník 126,161,162,174				7 21		8 07			9 21		10 07			C
3	Rakovník zastávka		× 6 22				× 8 11					×10 11			Y
9	Lužná u Rakovníka 124	o	6 31				8 20			9 33		10 22			K
17	Revníčov		6 32				8 22			9 34		10 22			L
22	Nové Strašecí		6 40				8 31					10 31			O
26	Rynholec		6 46				8 37			9 47		10 37			T
29	Stocho		× 6 52				× 8 43					×10 43			U
32	Kačice		6 56				8 47			9 59		10 47			R
36	Kamenné Žehrovice		× 6 59				× 8 51			10 02		×10 51			I
38	Kladno-Rozdělův		7 04				8 57					10 57			S
42	Kladno 093	o	× 7 07				× 9 01					×11 01			T
			7 11	7 27	× 7 48	8 12	8 27	9 11	9 27	10 13	10 27	11 05	11 11	11 27	I
	Kladno 093		7 14	7 29	7 50	8 15	8 29	9 15	9 29	10 15	10 29	11 05	11 15	11 29	K
46	Unhošť		7 39			8 39				9 39		10 39		11 39	A
49	Pavlov		× 7 43			× 8 43				× 9 43		×10 43		×11 43	
52	Jeneč		7 47			8 47				9 47		10 47		11 47	
56	Hostivice 121,122	o	7 27	7 51	8 03	8 28	8 51	9 28	9 51	10 28	10 51	11 28	11 51	12 03	
			7 29	7 52	8 05	8 29	8 52	9 29	9 52	10 29	10 52	11 29	11 52	12 06	
60	Praha-Ruzyně	o	7 37	7 57		8 57				9 57	10 57		11 57	12 12	
63	Praha-Veselavín	o	7 43	8 02	8 14	9 02				10 02	11 02		12 02	12 47	
67	Praha-Dejvice	o		8 08	8 24	9 08		9 42	10 08	10 42	11 08		12 08	12 56	
71	Praha-Bubny	o		8 17		9 17			10 17		11 17		12 17	13 02	
73	Praha Masarykovo nádraží	o	7 53	8 22	× 8 34	8 52	9 22	9 52	10 22	10 52	11 22		11 52	12 22	
73	Praha hl.n.	o													

8 platí také jízdní doklady PID  
46 jede v 6 a † od 24.III. do 28.X.  
80 19861 / 1883 Kladno-Ostrovec - Praha Masarykovo n. v 6 a †  
80 19707 / 1887 Rakovník - Praha Masarykovo n. v 6 a †  
80 19709 / 1676 Rakovník - Jirkov Masarykovo n. v 6 a †

61 ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaku interval v Praze Masarykově nádraží kratší než 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

### 1 Návazná autobusová doprava PID (jízdní řády: www.ropid.cz)

Jeneč	319 → Hostouň – Kněžveses – Praha, Letiště Ruzyně – Praha, Terminál Jih → Jeneč, vysílací středisko
-------	---

### € 120 Rakovník - Kladno - Praha

#### ⑤5 Kladno - Praha R5 Rakovník - Kladno - Praha

#### ⇔ PID Kamenné Žehrovice - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9863	19711	Sp 1891	9865	R 1293	9867	19713	Sp 1893	9869	R 1295	19715	Sp 1895	9873	
	Ze stanice	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kralupy nad Vltavou	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kralupy nad Vltavou	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kralupy nad Vltavou	Kladno-Ostrovec		
0	Rakovník 126,161,162,174		12 07			13 21		14 08			15 21	16 07			
3	Rakovník zastávka		x12 11			13 33		x14 12			15 33	x16 11			
9	Lužná u Rakovníka 124	o	12 20			13 34		14 20			15 34	16 20			
17	Řevničov		12 22			13 34		14 22			15 34	16 22			
22	Nové Strašecí		12 31			13 47		14 31			15 47	16 31			
26	Rynholec		12 37			13 47		14 37			15 47	16 37			
29	Stochov		x12 43			13 59		x14 43			15 58	x16 43			
32	Kačice		12 47			14 02		14 47			16 01	16 47			
36	Kamenné Žehrovice	⇔4	x12 51			14 02		x14 51			16 01	x16 51			
38	Kladno-Rozdělov	⇔3	12 57			14 02		14 57			16 01	16 57			
42	Kladno 093	⇔3	x13 01			14 02		x15 01			16 01	x17 01			
46	Kladno 093	⇔3	12 27		13 09	13 27	14 13	14 27	15 09	15 27	16 12	16 27	17 05	17 08	17 27
46	Unhošť	⇔2	12 29		13 15	13 29	14 15	14 29	15 15	15 29	16 15	16 29	17 15	17 29	
49	Pavlov	⇔2	12 39		13 29	13 39	14 39	14 39	15 39	15 39	16 39	16 39	17 39	17 39	
52	Jeneč	⇔1	x12 43		x13 43	13 47	14 47	x14 43	x15 43	x15 43	x16 43	x16 43	x17 43	x17 43	
56	Hostivice 121,122	⇔1	12 47		13 28	13 47	14 28	14 47	15 28	15 51	16 28	16 47	17 28	17 47	
60	Praha-Ruzyně	⇔B	12 51		13 29	13 51	14 29	14 51	15 29	15 51	16 29	16 51	17 29	17 51	
63	Praha-Veleslavin	⇔B	12 52		13 29	13 52	14 29	14 52	15 29	15 52	16 29	16 52	17 29	17 52	
67	Praha-Dejvice	⇔0	12 57		13 57	13 57	14 57	14 57	15 57	15 57	16 57	16 57	17 57	17 57	
71	Praha-Bubny	⇔091	13 02		14 02	14 02	15 02	15 02	16 02	16 02	17 02	17 02	18 02	18 02	
73	Praha Masarykovo nádraží	⇔P	13 08		13 42	14 08	14 42	15 08	15 42	16 08	16 42	17 08	17 42	18 08	
73	Praha hl.n.	⇔P	13 17		13 52	14 17	14 52	15 17	15 52	16 17	16 52	17 17	17 52	18 17	
73	Praha hl.n.	⇔P	13 22		14 22	14 22	15 27	15 27	16 27	16 27	17 27	17 27	18 27	18 27	

8 platí také jízdní doklady PID  
 25 jede v 6 a †  
 80 19711 / 1891 Rakovník - Praha Masarykovo n. v X  
 80 19713 / 1893 Rakovník - Praha Masarykovo n. v X  
 80 19715 / 1895 Rakovník - Praha Masarykovo n. v X  
 ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze Masarykově nádraží kratší než 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

7

### € 120 Rakovník - Kladno - Praha

#### ⑤5 Kladno - Praha R5 Rakovník - Kladno - Praha

#### ⇔ PID Kamenné Žehrovice - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9783	R 1297	9875	19717	Sp 1897	9877	R 1299	9879	19719	9881	9883	9801
	Ze stanice	Slaný	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kralupy nad Vltavou	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec	Kladno-Ostrovec
0	Rakovník 126,161,162,174		17 21		18 07		19 21		20 35				22 07
3	Rakovník zastávka	C	17 33		x18 11		19 33		x20 39				x22 11
9	Lužná u Rakovníka 124	o	17 34		18 20		19 34		20 48				22 20
17	Řevničov	K	17 34		18 22		19 34		20 48				22 22
22	Nové Strašecí	L	17 47		18 31		19 47		20 57				22 31
26	Rynholec	O	17 47		18 37		19 47		21 03				22 37
29	Stochov	T	17 59		x18 43		19 59		x21 08				x22 42
32	Kačice	U	18 02		18 47		20 02		21 12				22 46
36	Kamenné Žehrovice	R	18 02		x18 51		20 02		x21 15				x22 50
38	Kladno-Rozdělov	I			18 57				21 20				22 54
42	Kladno 093	S			x19 01				x21 23				x22 57
46	Kladno 093	T	18 13		19 05	19 09	19 27	20 13	20 27	21 27	21 27	22 27	23 01
49	Unhošť	I	18 15	18 29	19 15	19 29	20 15	20 29	20 29	21 29	21 29	22 29	23 06
52	Jeneč	K	18 28	18 39	19 39	19 39	20 39	20 39	20 39	21 39	21 39	22 39	23 14
56	Hostivice 121,122	A	18 14	x18 43	19 47	19 51	20 47	20 47	x20 43	21 43	21 43	22 39	x23 17
60	Praha-Ruzyně	⇔B	18 15	18 51	19 28	19 51	20 28	20 52	20 52	21 48	21 48	22 43	23 22
63	Praha-Veleslavin	⇔B	18 20	18 57	19 29	19 52	20 29	20 52	20 52	21 52	21 52	22 47	23 26
67	Praha-Dejvice	⇔0	18 29	19 02	19 57	20 02	20 57	21 02	21 02	21 58	21 58	22 54	23 32
71	Praha-Bubny	⇔091	18 35	19 08	19 42	20 08	20 42	21 08	21 08	22 07	22 07	22 59	23 37
73	Praha Masarykovo nádraží	⇔P	18 44	19 17	19 52	20 17	20 52	21 17	21 17	22 17	22 17	23 10	23 48
73	Praha hl.n.	⇔P	18 49	19 22	19 52	20 22	20 52	21 22	21 22	22 22	22 22	23 15	23 48 } 0 10

8 platí také jízdní doklady PID  
 16 nejede 24.XII.  
 22 jede v †, nejede 24., 25.XII., 8., 29.IV., 6.V., 5., 6.VII., 26.IX., 17.XI.  
 48 jede v 6 a † od 24.III. do 28.X.  
 80 19717 / 1897 Rakovník - Praha Masarykovo n. v X  
 ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze Masarykově nádraží kratší než 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

8



## Trasa T. G. Masaryka

**Legenda:**

- Navrhovaná trasa s využitím stávající infrastruktury bez nutnosti stavebních úprav
- Navrhovaná trasa s využitím stávající infrastruktury s dílčími stavebními úpravami
- Výhledově možná trasa s využitím stávající infrastruktury bez nutnosti stavebních úprav
- - - Výhledově možná trasa s nutností rozsáhlejších stavebních opatření
- x Směrové tabule
- o Turistické infopanely

Zdroj:[24], upraveno autorem



Stezka Keltů

**Legenda:**

- Navrhovaná trasa s využitím stávající infrastruktury bez nutnosti stavebních úprav
- Navrhovaná trasa s využitím stávající infrastruktury s dílčími stavebními úpravami
- Výhledově možná trasa s využitím stávající infrastruktury bez nutnosti stavebních úprav
- - - Výhledově možná trasa s nutností rozsáhlejších stavebních opatření
- x Směrové tabule
- o Turistické infopanely

Zdroj: [24], upraveno autorem

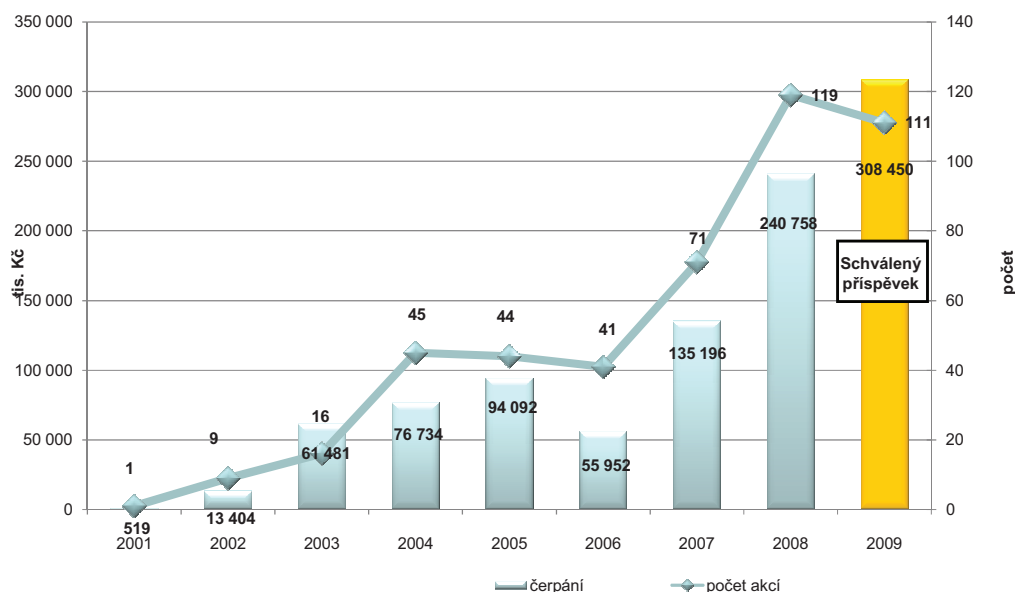


**Přehled nákladů navržených opatření**

<b>Navržené opatření</b>	<b>Náklady</b>
Stavební úpravy - Trasa T. G. Masaryka	2 017 221 Kč
Stavební úpravy - Trasa T. G. Masaryka (rozšíření trasy)	4 823 700 Kč
Stavební úpravy - Stezka Keltů	791 200 Kč
Stavební úpravy - Stezka Keltů (rozšíření trasy)	4 850 000 Kč
Informační systémy	481 500 Kč
Úpravy objektů	534 600 Kč
Bezbariérová doprava	390 368 Kč
Aktivity pro handicapované turisty	712 000 Kč

Zdroj: autor

Příspěvky z rozpočtu SFDI na naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v letech 2001 - 2009



## Prostředky pro roky 2009 - 2012

- **Rok 2009**                      **774 mil. Kč<sup>1)</sup>**  
(Cyklostezky 436 mil. Kč; Bezpečnost 308 mil. Kč, Projekty 30 mil. Kč)
  - **Rok 2010**                      **480 mil. Kč**  
(Cyklostezky 190 mil. Kč; Bezpečnost 190 mil. Kč, Sčítání dopravy 100 mil. Kč)
  - **Rok 2011**                      **400 mil. Kč<sup>2)</sup>**  
(Cyklostezky 200 mil. Kč; Bezpečnost 200 mil. Kč)
  - **Rok 2012**                      **420 mil. Kč<sup>2)</sup>**  
(Cyklostezky 210 mil. Kč; Bezpečnost 210 mil. Kč)
- 1) Příspěvky schválené Výborem SFDI a jmenovité akce v rozpočtu r. 2009
  - 2) Dle střednědobého výhledu SFDI do roku 2012

