



## BEZBARIÉROVOST

# 24

Základní snahou při utváření veřejného prostoru by měla být minimalizace bariér pro jednotlivé uživatelské skupiny tak, aby byl pohyb pro všechny maximálně bezpečný a komfortní. Zároveň platí, že čím slabší a zranitelnější jednotliví účastníci jsou, tím vyšší ohledy je na ně potřeba brát. Cyklisté jsou slabší a zranitelnější vůči motorové dopravě, naopak sami mohou představovat nebezpečí pro chodce a hendikepované. Tato kapitola se zabývá zejména zohledněním potřeb osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace při návrhu veřejných prostranství ve vztahu k cyklistickému provozu.

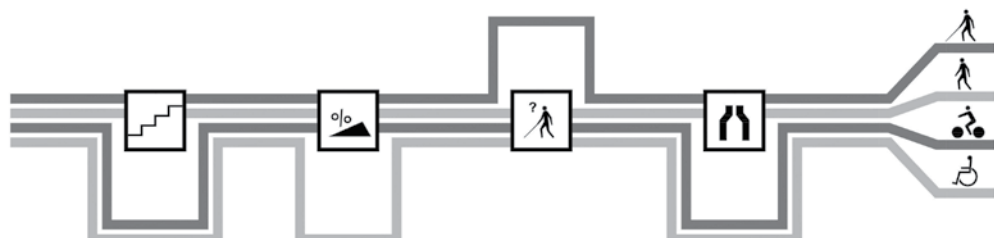


Osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace jsou míněny osoby s pohybovým postižením, osoby se zrakovým postižením, osoby se sluchovým postižením, osoby s mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Zjednodušeně budeme uvažovat dvě základní kategorie:

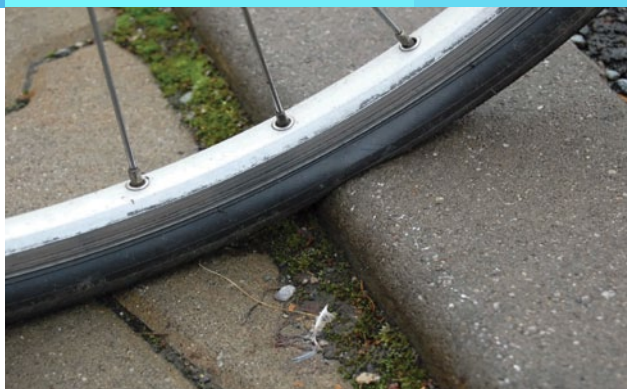
- **osoby s omezenou schopností pohybu** (osoby s pohybovým postižením)
- **osoby s omezenou schopností orientace** (osoby se zrakovým postižením – nevidomí a slabozrací)

Díličí opatření není možné aplikovat mechanicky, ale vždy je potřeba komplexně a adekvátním způsobem zohlednit potřeby všech uživatelů v konkrétních souvislostech.

► Schema: bariéry pro jednotlivé uživatelské skupiny a způsob jejich překonání



# 24. Bezbariérovost



## VYHLÁŠKA MMR ČR Č. 398/2009 SB. A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Pokud hovoříme o bezbariérovosti, je to většinou spojené s povinností navrhovat úpravy zohledňující samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Tato povinnost se týká i projektování staveb cyklistické infrastruktury, a to díky vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Je třeba si ovšem dávat pozor, aby samotná tzv. bezbariérová vyhláška nevytvářela sama bariéry jiné, pro další účastníky provozu. Úpravy pro nevidomé a slabozraké by měly být prováděny s citem, aby se vůbec mohla realizovat cyklistická infrastruktura.

### ÚPRAVY PRO NEVIDOMÉ A SLABOZRÁKÉ BY MĚLY BÝT ZAHRNUTY:

- pokud se místo nachází v zástavbě, kde je nezbytné zajistit přístup k objektům a službám (budovy, zastávky veřejné dopravy atd.);
- mimo zastavěné území, kde je z důvodu ucelenosti sítě požadováno propojení pro samostatný pohyb osob s omezením.

### S OMEZENÍMI:

- pokud má být daná oblast pro nevidomé a slabozraké nepřístupná, resp. označena jako nebezpečná (týká se pouze opatření pro osoby se zrakovým postižením, ostatní opatření se navrhnou);
- pokud je zajištěna odpovídající náhradní trasa pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace (řeší se odděleně pro jednotlivá omezení);
- ve volné krajině a mimo zastavěná území, pokud není určeno jinak.

Více informací bude publikováno v nových TP 179.

### SKOKÁNKY

Samostatnou kapitolou jsou tzv. skokánky na cyklostezkách, kdy cyklostezka není vedena v jedné úrovni, ale s každým vjezdem klesá a pak se zase zvedá. Když je takových sjezdů několik za sebou, pak se po takové stezce nedá jezdit a zvláště starší lidé raději jdou pěšky, s jízdním kolem po boku. Nakolik za takového řešení může dogmatické dodržování norem a legislativy, či od začátku špatně koncipované řešení v celém profilu komunikace, resp. požadavky dotčených orgánů, je vždy individuální.

### OBRUBNÍKY

Způsob používání a podoba obrubníků je další zásadní otázka cyklistické infrastruktury. Obrubníky jsou používány k fyzickému oddělení povrchu vozovky od cyklostezek. Přejíždění výškového rozdílu v případné výši 2 až 3 cm v běžné rychlosti citelně namáhá páteř cyklisty. Proto jsou obrubníky (sjezdy, nájezdy), které nespojují obě výškové úrovně zcela plynule, pro cyklisty nepřijatelné. Výškový stupeň mezi úrovněmi může snadno poškodit kolo a ohrozit bezpečnost jízdy. Stejně tak nutí cyklistu při každém přejíždění zpomalovat, ačkoli má třeba právě přednost v jízdě. Pro dopravní cyklisty (dojíždění do práce, nakupování, vyřizování, atd.) je přitom klíčové, aby mohli plynule pokračovat v jízdě určitou dostatečnou rychlostí. Pouze tehdy dokáží ujet potřebnou vzdálenost několika kilometrů během přijatelné doby. Proto je důležité používat zcela hladké a plynulé nájezdy a sjezdy.

### VELKÉ INFRASTRUKTURÁLNÍ STAVBY JAKO BARIÉRY V ÚZEMÍ

- Velké infrastrukturální stavby představují významné zásahy do fungování celého prostoru území a zpravidla mají i přímý vliv na podmínky bezmotorové dopravy (především cyklistické a pěší).
- V rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat dobré podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti těchto velkých staveb a bezmotorové dopravy.
- Cyklodopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteriia-vyberu-trasy/bezbarierovost/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteriia-vyberu-trasy/bezbarierovost/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 90–99

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.3.2. BEZBARIÉROVOST



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).