

# METODIKA KATEGORIZACE PŘÍSTUPNOSTI TRAS A KOMUNIKACÍ



pražská  
organizace  
vozičkářů

# ÚVOD

Přístupnost prostředí a architektonické bariéry se stávají stále více diskutovanou oblastí. Je zřejmé, že přístupné prostředí není potřebou jen skupiny lidí s tělesným postižením, ale naopak se více či méně vztahuje ke každému z nás. Pohybovat se bez bariér potřebují nejen vozíčkáři, ale i lidé s dočasně omezenou hybností, rodiče s kočárky a malými dětmi a skutečně početná skupina seniorů. Přístupnost veřejného prostoru se tedy stává běžnou potřebou, a nejen nadstandardem.

Do doby, kdy prostředí budeme moci označit za kompletně přístupné, bude třeba skupinám lidí, kteří mají jakékoliv pohybové omezení, zprostředkovávat informace o „bariérovosti“ či „bezbariérovosti“.

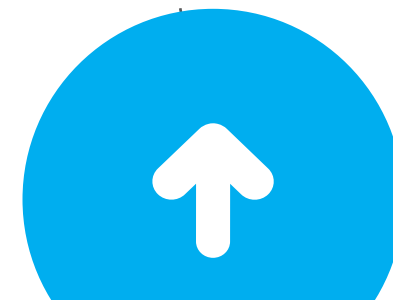
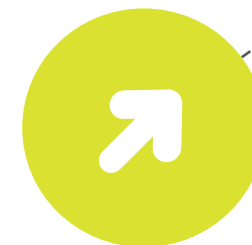


## KATEGORIZACE PŘÍSTUPNOSTI

Vzhledem k tomu, že každý druh a míra tělesného postižení či pohybového omezení přináší rozdílné potřeby, nelze jednoznačným způsobem označovat mapovaný prvek za bariérový či bezbariérový. Aby byly informace vypovídající a využitelné všemi zainteresovanými skupinami, do kterých patří i široká veřejnost, bylo třeba mapování a záznam jeho výstupů důsledně promyslet.

V listopadu 2011 se proto poprvé sešla skupina odborníků z organizací a institucí věnujících se v České republice problematice architektonických bariér, jejich mapování, záznamu a distribuci získaných informací. Společným cílem bylo ujasnit kritéria pro kategorizaci míry přístupnosti a pravidla profesionálního mapování a tato nadále šířit tak, aby informace o bezbariérovosti či bariérovosti vycházely z jednotného základu ve všech krajích České republiky. Ze společných jednání vzešla nejprve Metodika kategorizace přístupnosti objektů, na níž navazuje Metodika kategorizace přístupnosti tras a komunikací.

Potřeba vzniku obou metodik, zohledňujících uživatelské hledisko, vyšla i z faktu, že posuzování bezbariérovosti podle stávající platné legislativy by většinu objektů, tras a komunikací hodnotilo jako nepřístupné, ačkoliv mohou být pro některé skupiny osob s omezenou schopností pohybu relativně přístupné.



# OBECNĚ O PROFESIONÁLNÍM MAPOVÁNÍ

Mapování přístupnosti tras a komunikací i následné zpracování výstupů je komplexním procesem, při kterém musí být brána v potaz řada aspektů. Podobu výsledných informací o přístupnosti prostředí obecně nejvíce ovlivňuje fakt, že z nich bude čerpat široké spektrum uživatelů s rozličným pohybovým omezením a specifickými potřebami.

Prvním předpokladem profesionality mapování je problematiky znalý pracovní tým, který zná potřebnou legislativu i metodické pokyny, je seznámen s potřebami jednotlivých skupin uživatelů, zejména pak vozíčkářů, ale také dokáže prostředí vnímat v souvislostech. Pro získání dovedností potřebných pro profesionální mapování je důležitá znalost teorie i praktická cvičení a praxe obecně. Profesionální mapování je založené výhradně na práci v terénu, nikoli na posuzování dat získaných od prostředníků. Pouze podrobná a pečlivá mapování v terénu, včetně fotodokumentace, jsou podkladem pro zpracování kvalitních informací. Ty se v případě tras a komunikací znázorňují graficky na mapovém podkladu

pomocí stanovených barevných linií a piktogramů s textovými popisy, v nichž se zaznamenávají všechny klíčové údaje.

## KATEGORIZACE, TERMINOLOGIE A PIKTOGRAMY

Systém kategorizace tras a komunikací je rozdělen na tři vzájemně se doplňující úrovně, které odděleně hodnotí:

### 1 PŘEVAŽUJÍCÍ SKLON, ŠÍŘKA A KVALITU KOMUNIKACE;

→ značeno linií příslušné barevnosti

Jednotnou linií semaforové barevnosti (přístupná, částečně přístupná, obtížně přístupná) je označen logický úsek trasy (např. mezi dvěma přechody v blokové zástavbě). Kritériem pro hodnocení je převažující kvalita komunikace, sklon a její šířka na celém úseku.

### 2 BODOVÉ BARIÉRY NA KOMUNIKACI – VÝŠKOVÝ ROZDÍL, ZÚŽENÍ, PODÉLNÝ SKLON, PŘÍČNÝ SKLON;

→ značeno příslušným piktogramem

Bariéry lokálního charakteru (schod, vjezd do dvora s velkým příčným sklonem, zúžení sloupem veřejného osvětlení atp.) se značí piktogramem semaforové barevnosti přímo na barevné linii tak, aby bylo patrné, kde se bariéra na trase nachází, a uživatel viděl, zda je na úseku, který potřebuje absolvovat. Druh bariéry (převýšení, zúžení, sklon, ostatní bariéry) vyplývá z grafiky použitého piktogramu. Konkrétní parametry, včetně fotografie krizového prvku, se v případě elektronické verze mapy zobrazují po otevření ikony. V papírové mapě s méně čitelným měřítkem se bodová bariéra značí zjednodušenou verzí piktogramu.

### 3 PŘECHODY A MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ NA KOMUNIKACI.

→ značeno příslušnou barevnou linkou

Třetí samostatnou kategorií jsou přechody a místa pro přecházení. Přechody se vyznačují barevnou linkou, přičemž zvlášť se hodnotí levá část přechodu, zvlášť pravá část a zvlášť vlastní prostor určený k přecházení na silnici. Dle semaforové barevnosti se rozlišuje snížený obrubník (zelený), sklopený obrubník, nebo nedostatečně upravený snížený obrubník (oranžový) a neupravený obrubník (červený). Část

pro vlastní přecházení se hodnotí dle kritérií převažujících parametrů (viz bod 1 – první úroveň hodnocení). Při zákresu do papírových map s méně čitelným měřítkem se značí celý přechod jednou barvou dle své nejhorší části.

Tříúrovňový systém odráží skutečnost, že podmínky venkovního prostředí jsou na rozdíl od interiérů budov výrazně proměnlivější. Aby mohl pro hodnocení tras a komunikací vzniknout vzájemně porovnatelný přístup, uvažuje se o mapovaných parametrech za běžných klimatických podmínek a v době, kdy v místě neprobíhá krátkodobá rekonstrukce (např. dílčí oprava povrchu). Nastavené limity kategorií jsou shodné pro trasy a komunikace v extravilánu i intravilánu.



**METODIKA KATEGORIZACE PŘÍSTUPNOSTI TRAS A KOMUNIKACÍ SLOUŽÍ POUZE PRO ZPRACOVÁNÍ INFORMACÍ O STÁVAJÍCÍM STAVU PŘÍSTUPNOSTI MAPOVANÉHO PRVKU. V PŘÍPADĚ VYTVÁŘENÍ NÁVRHŮ NA ÚPRAVY A ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ARCHITEKTONICKÝCH BARIÉR JE TŘEBA RESPEKTOVAT PLATNOU LEGISLATIVU A ZÁVAZNÉ NORMY V AKTUÁLNÍM ZNĚNÍ.**

# 1 SKLON, ŠÍŘKA A KVALITA KOMUNIKACE

## TRASA / KOMUNIKACE PŘÍSTUPNÁ

- určená pro méně zdatné vozíčkáře, vozíčkáře bez doprovodu a elektrické vozíky
- za běžných klimatických podmínek má pevný a rovný povrch, případně souvislý povrch s pravidelnými spárami do šířky max. 2 cm (např. rovná dlažba, kovový a dřevěný rošt); samostatně se vyskytující spáry, kolejiště a odvodňovací žlábků musejí značit žlutým výstražným trojúhelníkem (do šířky max. 6 cm), nebo červeným výstražným trojúhelníkem (při šířce nad 6 cm)
- podélný sklon trasy/komunikace je max. 6 % v neomezené délce, 6 % – 8 % max. 9 m
- příčný sklon trasy/komunikace je max. 4 %
- šířka cesty je min. 150 cm, krátké přímé průjezdy min. 120 cm
- výškový rozdíl do 2 cm se nevyznačuje, výškový rozdíl vyšší než 2 cm musí být vyznačen symbolem bodové bariéry pro výškový rozdíl

## TRASA / KOMUNIKACE ČÁSTEČNĚ PŘÍSTUPNÁ

- určená pro zdatné vozíčkáře, vozíčkáře s doprovodem a elektrické vozíky
- za běžných klimatických podmínek má pevný a rovný povrch, případně souvislý povrch s pravidelnými spárami do šířky max. 2 cm (např. dlažba, kovový a dřevěný rošt); samostatně se vyskytující spáry, kolejiště a odvodňovací žlábků musejí být značeny žlutým výstražným trojúhelníkem (do šířky max. 6 cm), nebo červeným výstražným trojúhelníkem (při šířce nad 6 cm)
- podélný sklon trasy/komunikace je max. 8 % v neomezené délce, 8 % – 12,5 % max. 9 m
- příčný sklon trasy/komunikace je max. 7 % do max. 4 % podélného sklonu, příčný sklon max. 4 % při podélném sklonu 4 % – 12,5 %
- šířka cesty je min. 120 cm, krátké přímé průjezdy min. 100 cm
- výškový rozdíl do 2 cm se nevyznačuje, výškový rozdíl vyšší než 2 cm musí být vyznačen symbolem bodové bariéry pro výškový rozdíl

## TRASA / KOMUNIKACE OBTÍŽNĚ PŘÍSTUPNÁ

- za běžných klimatických podmínek nemusí mít pevný a rovný povrch, souvislý povrch může mít pravidelné spáry širší než 2 cm (dlažba, kovový a dřevěný rošt); samostatně se vyskytující spáry, kolejiště a odvodňovací žlábků musejí být značeny žlutým výstražným trojúhelníkem (do šířky max. 6 cm), nebo červeným výstražným trojúhelníkem (při šířce nad 6 cm)
- podélný sklon trasy/komunikace může být větší než 8 % v neomezené délce a větší než 12,5 % max. 9 m
- příčný sklon trasy/komunikace může být větší než 7 % do max. 4 % podélného sklonu, příčný sklon může být větší než 4 % při podélném sklonu 4 % – 12,5 %
- šířka cesty může být užší než 120 cm, krátké přímé průjezdy mohou být užší než 100 cm
- nevyznačuje se výškový rozdíl do 2 cm, výškový rozdíl vyšší než 2 cm musí být vyznačen symbolem bodové bariéry pro výškový rozdíl



## 2 BODOVÉ BARIÉRY

### BODOVÁ BARIÉRA – VÝŠKOVÝ ROZDÍL:



**Částečně přístupná** – výškový rozdíl od 2 cm do 5 cm



**Obtížně přístupná** – výškový rozdíl nad 5 cm

### BODOVÁ BARIÉRA – ZÚŽENÍ:



**Částečně přístupná** – zúžení méně než 80 cm, minimálně však 70 cm



**Obtížně přístupná** – zúžení méně než 70 cm

### BODOVÁ BARIÉRA – SKLON:

#### podélný sklon:



**Částečně přístupná** – 12,5 % až 16,5 % v délce max. 3 m



**Obtížně přístupná** – více než 16,5 % při více než 3 m

#### příčný sklon:



**Částečně přístupná** – 4 % až 7 % při podélném sklonu  
4 % až 12,5 % v délce max. 3 m



**Obtížně přístupná** – více než 7 % v délce max. 3 m



### BODOVÁ BARIÉRA – JINÁ BARIÉRA:

(např. povrch, vlakové kolejiště, odvodňovací žlábký...)

### SOUHRNÁ TABULKA PIKTOGRAMŮ PRO BODOVÉ BARIÉRY

	výškový rozdíl	zúžení	sklon (příčný, podélný)	jiné bariéry (povrch,...)
<b>A</b>				
<b>B</b>				
<b>X</b>				

A, B – sada piktogramů se základní černou nebo bílou barvou se volí podle použitého podkladu.

X – sada zjednodušených piktogramů pro mapy drobného měřítka, kde hrozí nečitelnost běžných piktogramů.

### 3 PŘECHODY A MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

#### Přístupný

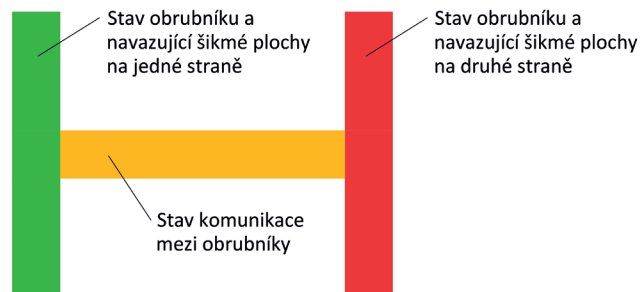
– snížený obrubník (max. 12,5 %)

#### Částečně přístupný

– sklopený obrubník (max. 40 %) nebo nedostatečně upravený snížený obrubník  
vysoký max. 5 cm

#### Obtížně přístupný

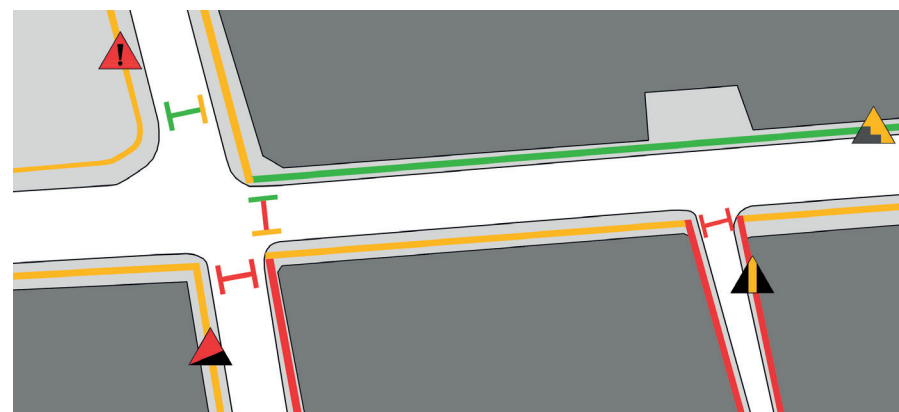
– přechod bez úpravy



– pro mapu v papírovém provedení s **nedostatečným** rozlišením se označuje přístupnost přechodu pouze jednou barvou, která se řídí nejhorším parametrem



#### Příklad:



## PŘÍSTUPNOST PROSTŘEDÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE

Metodika kategorizace přístupnosti tras a komunikací se prioritně zaměřuje na architektonické bariéry z pohledu osob s pohybovým omezením. Problematiku architektonických bariér je možné dále konzultovat ve Sjednocené organizaci nevidomých a slabozrakých (SONS) a s Českou unií neslyšících (ČUN).

Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých (SONS),  
www.sons.cz  
Krakovská 1695/21, 110 00 Praha 1  
e-mail: sons@sons.cz,  
tel. +420 221 462 462

Česká unie neslyšících (ČUN),  
www.cun.cz  
Dlouhá 729/37, 110 00 Praha 1  
e-mail: deafunie@cun.cz,  
tel. +420 224 827 152

# PRAŽSKÁ ORGANIZACE VOZÍČKÁŘŮ A PROGRAM PŘES BARIÉRY

Základním předpokladem nezávislého života je především volný a bezpečný pohyb. Vnímání přístupnosti okolního prostředí je zároveň velmi individuální, a požadavky na míru bezbariérovosti životního prostoru každého z nás mohou být proto odlišné.

S touto myšlenkou realizuje Pražská organizace vozíčkářů program Přes bariéry, který pod původním názvem Bezbariérová Praha fungoval na území hlavního města. Přestože se stěžejní část, tedy mapování přístupnosti objektů, komunikací a dopravy, stále týká zejména Prahy, mají dnes některé aktivity programu – počínaje koncepční prací a vytvářením obecné metodiky a konkrétním připomínkováním legislativy konče – celorepublikový přesah.

Pro prezentaci objemných výstupů jednotlivých částí programu jsme připravili samostatné internetové stránky [www.presbariery.cz](http://www.presbariery.cz), jejichž prostřednictvím chceme nabídnout co nejvíce užitečných informací, které

pomohou bariéry nejrůznějšího druhu překonávat.

A čemu se v rámci programu Přes bariéry věnujeme?

## MAPOVÁNÍ

- mapujeme přístupnost objektů podle zpracované metodiky;
- průběžně editujeme sebraná data s použitím piktogramů a doplňujících textů;
- aktualizujeme starší údaje;
- mapujeme a odborně vyhodnocujeme lokality či objekty „na objednávku“.

## KONCEPČNÍ PRÁCE

- aktivně se podílíme na vytváření koncepce ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy a jednotlivými městskými částmi;
- jsme členy širší pracovní skupiny NRZP – komise pro oblast bariér;
- ve spolupráci s dalšími subjekty sledujeme a připomínkujeme změny souvisejících právních předpisů a technických norem;
- v rámci celorepublikové Pracovní skupiny pro metodiku mapování a kategorizace přístupnosti prostředí podněcujeme spolu s dalšími organizacemi a institucemi vytváření a dodržování jednotné metodiky mapování přístupnosti objektů, komunikací, dopravy a prostředí obecně;

- zpracovali, vytiskli a distribuovali jsme Metodiku kategorizace přístupnosti objektů.

## PUBLIKAČNÍ ČINNOST

- ve spolupráci s MHMP jsme vydali publikaci Pražská památková rezervace – Atlas přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu;
- za podpory Úřadu vlády jsme připravili publikace Jiná Praha, nově je k dispozici revidovaná a doplněná publikace Jiná Praha – Průvodce přístupností pražských parků II;
- vydali jsme trojjazyčnou informační brožuru Přes bariéry – Informační rozcestník pro snadné putování Prahou;
- zpracovali jsme data a připravili podklady pro tisk atlasů přístupnosti na území Prahy 6 a Prahy 1, pomáhali jsme s přípravou podkladů publikace o přístupnosti na území Prahy 2.

## AKCE

- každoročně připravujeme ve spolupráci s Fakultou architektury ČVUT a Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých odborný a současně i zážitkový seminář Překonejme bariéry o problematice přístupnosti staveb určený zejména studentům, ale i širší veřejnosti;
- pořádáme konference věnující se problematice mapování přístupnosti.

## PROVOZ SPECIALIZOVANÝCH STRÁNEK [WWW.PRESBARIERY.CZ](http://WWW.PRESBARIERY.CZ)

- na stránkách informujeme o veškerém dění v rámci dílčích projektů programu Přes bariéry;
- vyhledáváme aktuality o přístupnosti staveb, veřejné dopravy a turistických cílů;
- informujeme o konferencích, workshopech i úředních jednáních; zveřejňujeme závěry jednání Pracovní skupiny pro jednotnou metodiku mapování a kategorizace prostředí;
- hlavní částí stránek jsou seznamy objektů s popisem jejich přístupnosti;
- podáváme informace o přístupnosti dopravy;
- informujeme o přístupnosti „zelených“ částí města.

# KONZULTAČNÍ ČINNOSTI V OBLASTI ODSTRAŇOVÁNÍ ARCHITEKTONIC- KÝCH BARIÉR

Pražská organizace vozíčkářů (POV) se na problematiku architektonických bariér zaměřuje od roku 1992. Odborně vzdělaný tým se věnuje řadě souvisejících činností, ke kterým patří mimo jiné i odborné poradenství.

## Nabízíme:

### PRO INVESTORY A PROJEKTANTY:

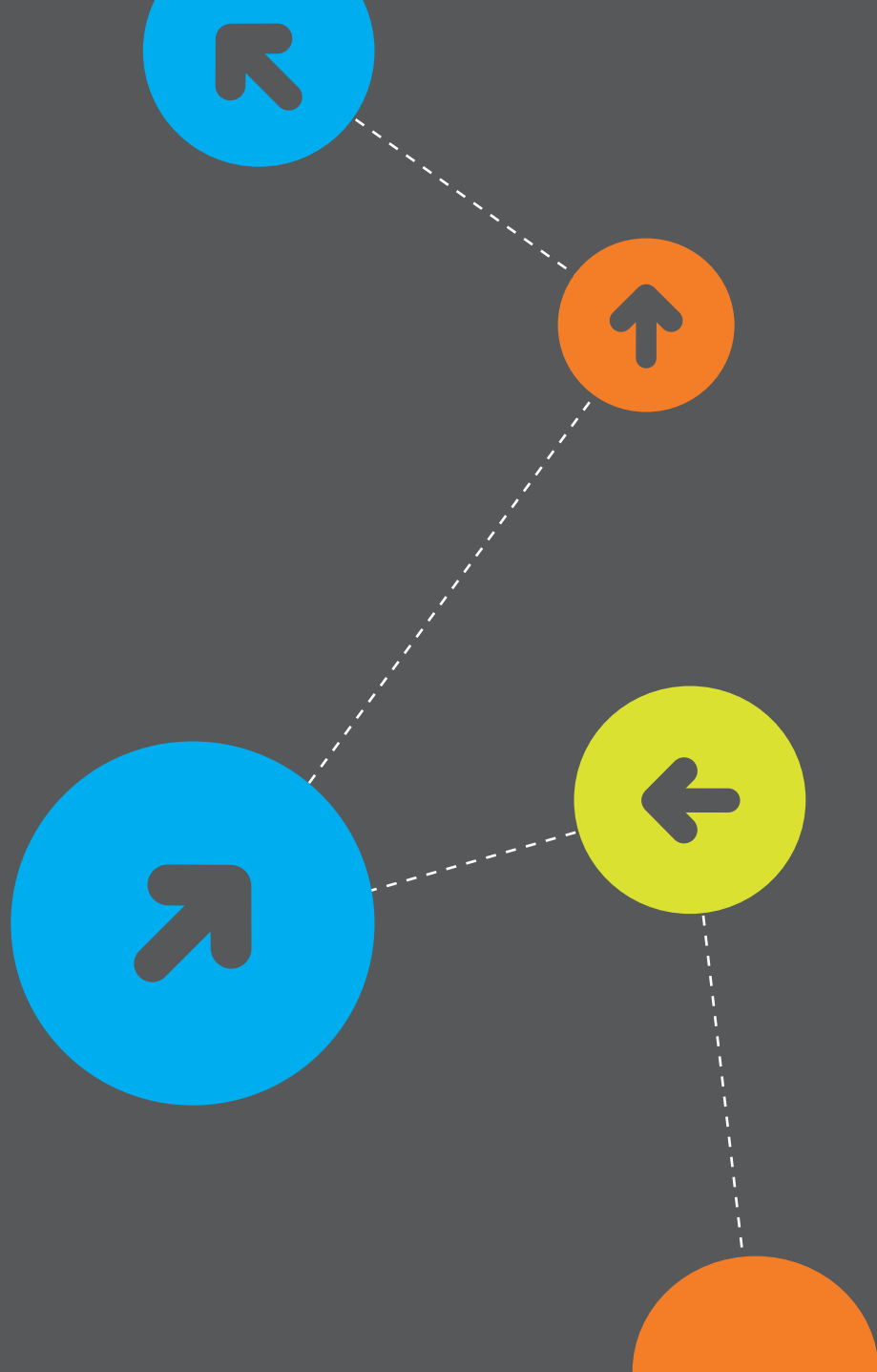
- konzultace v oblasti tvorby prostředí pro osoby s omezenou schopností pohybu ve všech fázích projektu, od studie přes projektovou dokumentaci po výběr vhodných zařízovacích předmětů a souvisejících technologických součástí stavby;
- místní prohlídka stavby;
- návrhy řešení přímo do dokumentace v elektronické podobě (.dwg);
- konzultace záměrů projektu před zahájením vlastního investičního procesu.

### PRO ORGANIZACE, INSTITUCE A FIRMY:

- konzultace související s výkladem „bezbariérové vyhlášky“ (vyhláška č. 398/2009, Sb.) a její aplikací, výklad souvisejících norem;
- analýza / audit přístupnosti prostředí (interiér, exteriér);
- konzultace úprav bezbariérového pracoviště při vytvoření pracovního místa pro osoby se zdravotním postižením;
- konzultace výběru zařízovacích prvků (např. vybavení WC).

### PRO JEDNOTLIVCE:

- pomoc při žádosti o příspěvek na kompenzační pomůcku nebo při žádosti o příspěvek na bezbariérové úpravy bytu;
- konzultace při rekonstrukci bytu (studie, řešení dispozice, pomoc při schvalovacím procesu);
- konzultace úprav přístupových komunikací u domu;
- pomoc při řešení vyhrazeného parkovacího stání;
- konzultace úprav vstupu, přístupu k bytu, interiéru bytu (kuchyň, hygienické zázemí);
- pomoc při žádosti o pronájem (přidělení) bezbariérového bytu.







## Kontakty

Pražská organizace vozíčkářů  
Benediktská 688/6  
110 00 Praha 1  
tel.: 224 826 078  
e-mail: [info@pov.cz](mailto:info@pov.cz)  
[www.pov.cz](http://www.pov.cz), [www.presbariery.cz](http://www.presbariery.cz)

Metodika kategorizace přístupnosti tras  
a komunikací byla vydána za podpory  
Ministerstva pro místní rozvoj.



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR