



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

Zápis z online jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

dne 12. 1. 2022

Přítomni:

Předseda komise: Jan Heroudek

Členové komise: Jaroslav Mach, Kristina Ullmannová, David Dohnal, Tomáš Prousek (dorazil v průběhu projednávání), Jan Kapitán, Irena Šestáková a Tomáš Prousek se připojili k jednání v průběhu projednávání 1. bodu.

Tajemník komise: Karolína Klímová.

Hosté komise: František Brašna, Aneta Ečeková Maršálová, Jan Tomandl (POV), Lubomír Mráz, Martin Fafejta, Alena Jančíková, Kateřina Jarušková, Dagmar Lanzová, Petr Hazuza, Václav Brejška, Gabriela Švagrová.

Omluveni: Jan Vaněček, Jan Krčál.

Při zahájení jednání předseda komise zkonstatoval, že komise je vzhledem k počtu 5 přítomných členů z celkového počtu 9 členů usnášenischopná.

Hlasování o zápisu z jednání dne 1. 12. 2021: 5 hlasů pro, zápis byl schválen.

Navržený program:

1. Nové standardy kvality tramvajových vozů v Praze.
2. Nový zastávkový přístřešek v Praze – konzultace konstrukčního řešení.
3. Prostupnost veřejného prostoru Prahy 1 z hlediska osob na vozíku.
4. Různé.

Hlasování o programu: 5 hlasů pro, program byl schválen.

1. Nové standardy kvality tramvajových vozů v Praze.

Václav Brejška: Praha bude pořizovat nové vozy TRAM, snahou je vyhovět maximu požadavků všech uživatelů, proto je vytvářen standard kvality vozů TRAM (součást Standardů kvality PID).

Martin Fafejta, ROPID, představil standardy dle prezentace, která je přílohou tohoto zápisu.

A.Jančíková: Kde jsou situovány plošiny pro nájezd a prostory pro přepravu osob na vozíku? Je třeba tyto prostory vybavit opěradly a madly ve vhodné výši nad podlahou.

M. Fafejta: Jedna z plošin je umístěna co nejbližší k řidiči, druhá potom v další části vozu. Zmíněné prvky jsou dány technickou normou, ve všech ostatních případech vycházíme ze zkušeností z provozu; bude možné ladit finální výbavu v rámci zkušebního prototypu.

L. Mráz: Je zapotřebí, aby prostor pro přepravu osob na vozíku umožňoval přiměřeně pohodlné najetí a rovněž vyhýbání s ostatními cestujícími, např. s rodiči s dětským kočárkem.

M. Fafejta: V tomto ohledu vycházíme z platných norem.

K. Ullmannová: Jsou součástí zadávací dokumentace nějaké podmínky ohledně hlučnosti provozu?

M. Fafejta, V. Brejška: Zadávací podmínky jsou před zveřejněním tajné. Hlučností je třeba se zabývat, ale uvažujeme především o opatření v úrovni tramvajové tratě. Podmínky v Praze jsou pro provoz TRAM poměrně náročné (malé oblouky atd.) a výsledek nelze zcela předjímat – počítá se s tím, že naplnění budoucího kontraktu s dodavatelem se bude odvíjet také od toho, jaký hluk budou vozy generovat.

Návrh usnesení komise: Komise bere na vědomí informaci o nových standardech tramvajových vozů v Praze.

Hlasování: 7 pro, návrh byl přijat.

2. Nový zastávkový přístřešek v Praze – konzultace konstrukčního řešení.

- v průběhu projednávání tohoto bodu jednání z pracovních důvodů opustil J. Mach.

K. Klímová tlumočila dotaz projektového týmu nových zastávkových přístřešků v Praze: Je-li přístřešek umístěn na chodníku s výraznějším podélným sklonem, dolní hrana bočnice na „údolní“ straně končí výše než 25 cm nad terénem, tj. neslouží jako vodící prvek dle bezbariérové vyhlášky. Je to z hlediska uživatelů používajících bílou hůl problém? Pokud ano, nabízí se jiné řešení kromě toho přidat další prvek mezi stojiny v příslušné výšce?

J. Heroudek: Mám za to, že je třeba i v tomto případě naplnit zákonný předpis.

F. Brašna: Pokud je dolní hrana bočnice příliš vysoko, hrozí zlomení hole nebo náraz osoby do stěny přístřešku.

L. Mráz: Pokud je boční deska takto vysoko, bál bys se i toho, že se o trčící spodní hranu zraní dítě.

D. Lanzová: Pokud přístřešek nenavazuje na přirozenou vodící linii, není její součástí. Pokud je součástí vodící linie, je nutné, aby stěny naplňovaly zákonný předpis v ohledu výšky nad terénem.

I. Šestáková, K. Ullmannová: Přístřešek je univerzální, typizovaný výrobek – možnost úpravy konstrukce „na míru“ konkrétnímu osazení v terénu je velmi omezená. Je možno řešit nějakým doplňujícím prvkem. Je možno výrobek doplnit prvkem s vodící funkcí na terénu, který by kopíroval průmět přístřešku?

D. Lanzová: proč nejsou skleněné stěny přístřešku opatřeny kontrastními prvky dle zákonného předpisu? Červené kroužky, které jsou zde prezentovány jako kontrastní prvky, nenaplnují parametry dle předpisu (vyhláška č. 389/2009 Sb.: „*Prosklené dveře, jejichž zasklení zasahuje níže než 800 mm nad podlahou, musí být ve výšce 800 až 1000 mm a zároveň ve výšce 1400 až 1600 mm kontrastně označeny oproti pozadí; zejména musí mít výrazný pruh šířky nejméně 50 mm nebo pruh ze značek o průměru nejméně 50 mm vzdálenými od sebe nejvíce 150 mm, jasně viditelnými oproti pozadí.*“) a nevytváří potřebný kontrast.

I. Šestáková: Je rovněž třeba brát v úvahu barevnost, která se v tomto případě nezdá dostatečně kontrastní.

A. Maršalová: Porucha vnímání je nejčastěji u barev červené a zelené.

D. Lanzová: Měření kontrastu je velmi problematické vzhledem k tomu, že se mění světelné podmínky, přístřešky jsou umístované v různém prostředí. Existuje přístroj na měření kontrastů, je však těžce dostupný. Pro určení vhodné barevnosti a kontrastu se postupuje podle ČSN P ISO 21542 73 4001 Pozemní stavby – Přístupnost a využitelnost vybudovaného prostředí; v této normě je stanoveno a zakotveno měření a určování dostatečných barevných kontrastů. Obecně jsme vždy doporučovali zvolit nějaké univerzálně kontrastní řešení.

J. Heroudek: Kdo je zodpovědný za projekt nových přístřešků MHD?

K. Klímová, K. Ullmannová: Projekt má na starosti organizace Technologie hl. m. Prahy, v projektovém týmu jsou zástupci IPR, designérského studia Olgoj Chorchoj a vysoutěženého dodavatele, kterým je společnost Energovod. Připomínky vzešlé z této komise byly projektovému týmu předány a byly vypořádány – především tím, že byly předány k zapracování designérskému studiu. Současnému projektovému týmu budou rovněž předány informace z tohoto jednání komise s upozorněním, že aktuálně osazované přístřešky nenaplnují zákonné požadavky na kontrastní značení skel, a to i přesto, že byl tento nedostatek v minulosti opakovaně připomínkovan ze strany této komise.

Návrh usnesení komise: Komise doporučuje prověřit soulad technického řešení přístřešku pro PID, základní varianta, se zákonnými požadavky na bezbariérové užívání staveb, a to zejména ve věci označení prosklených ploch a zajištění bezpečného pohybu osob podél přístřešku.

Hlasování: 7 pro, návrh byl přijat.

3. Prostupnost veřejného prostoru Prahy 1 z hlediska osob na vozíku.

K. Klímová: Historické centrum Prahy je špatně prostupné pro osoby na vozíku dle měřítek bezbariérové vyhlášky (povrchy, šířka chodníků), současně je však památkově chráněno a stavební změny jsou obtížně realizovatelné. Co jsou hlavní bariéry pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace po ulicích v centru Prahy?

- úzké chodníky;
- další zúžení chodníků kvůli sloupkům dopravního značení;
- vysoké obrubníky, příp. blokace míst se sníženým obrubníkem parkujícími auty;
- dlažba s velkými mezerami a výškovými rozdíly;
- natřásání na hrubé dlažbě může vést k bolestem až křečím u osoby na vozíku;
- toto vše často vede k tomu, že osoba na vozíku raději volí cestu po vozovce;
- nevhodně umístěné či provedené předzahrádky;
- absence hmatových prvků;
- obecně hodně prostoru věnováno automobilové dopravě a málo prostoru chodcům.

K.Ullmannová: Spějeme k dohodě s památkovou péčí o tam, že na hlavních pěších trasách by mohla být použita hladší dlažba.

4. Různé.

T. Prousek k Bezba dopravě: Prosím o informování možných klientů Bezba dopravy o tom, že je možné se registrovat k čerpání služby online. Dále prosím o podněty a připomínky k současnému provozu. Obecně je nejjednodušší vznášet připomínky přímo k dispečinku Bezba dopravy.

A. Maršálová: Je možné, aby ROPID plošně informoval o možnostech využívání služby, konkrétně možnostech registrace, sociální služby a klienty dopravy na objednání v minulém období? Bylo by možné, aby registrace probíhala po telefonu s operátorem dispečinku? Jsme zahlceni klienty, kterým pomáháme s registrací.

T. Prousek: Naší snahou bylo informovat o službě a jejím nastavení všemi možnými kanály. Kapacita dispečinku je rovněž omezená. Věříme, že toto byly pouze iniciální problémy, kterých bude s časem prudce ubývat.

D. Lanzová: Děkujeme za dobrou komunikaci ze strany ROPID o dopravě na objednání, informace jsme se snažili distribuovat dále

Předpokládaný termín dalšího jednání **2. 2. 2022**, formát dle situace.

Ing. Jan Heroudek

předseda Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost

Zápis provedla: K. Klímová