

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra humanitních věd**



**Bakalářská práce**

**Rozvoj města Jičín s ohledem na osoby se zdravotním  
postížením**

**Pavλίna Kynčlová**

**© 2023 ČZU v Praze**



# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Pavλίna Kynčlová

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Jičín

Název práce

Rozvoj města Jičín s ohledem na osoby se zdravotním postižením

Název anglicky

Development of the Municipality Jičín with Regard to Disabled People

---

### Cíle práce

Cílem práce je zjistit, jak se žije v obci Jičín občanům s omezenou schopností pohybu, zejména handicapovaným osobám na invalidním vozíku. Bude zjišťována přístupnost budov pro tyto občany se zaměřením na městské budovy jako je městský úřad, divadlo, kino, základní školy, školy mateřské, zimní stadion, sportovní hala či plavecký bazén. Dále s ohledem na cestovní ruch přístupnost restaurací, ubytovacích zařízení či míst, která mohou turisté v Jičíně navštívit. Na základě zjištěných údajů budou navržena opatření na podporu rozvoje obce s ohledem na osoby se zdravotním postižením.

### Metodika

Z metodologického pohledu bude využito především techniky studia dokumentů odborné povahy a sekundární analýzy dat. Také bude využito primárního sběru dat pomocí polostandardizovaných rozhovorů s občany z řad osob se zdravotním postižením, jejich asistenty a zástupci místní samosprávy. Pro zmapování situace ve městě bude využita také technika pozorování.

#### Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

#### Klíčová slova

demografický vývoj, obec Jičín, regionální rozvoj, veřejná správa, zdravotně postižení občané

---

#### Doporučené zdroje informací

- ESKELINEN, Heikki, et al.: *Competitiveness, Localised Learning and Regional Development: Specialization and Prosperity in Small Open Economies*, Taylor and Francis, 2002. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=169634>
- KADEŘÁBKOVÁ, J. – PEKOVÁ, J. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-910-4.
- KREBS, V. *Sociální politika*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-921-2.
- PEKOVÁ, J. – PILNÝ, J. – JETMAR, M. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.
- TOTH, D. *Ekonomie a management sociálního rozvoje*. Praha: galileo, 2013. ISBN 8-7041-5555-0.
- TOTH, P. *Ekonomické aktivity obcí a měst*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-491-6.
- WOKOUN, R. *Regionální rozvoj : východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.
- WOKOUN, R. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-304-9.

---

#### Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

#### Vedoucí práce

doc. Ing. Jakub Husák, Ph.D.

#### Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 7. 6. 2022

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 24. 11. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 04. 02. 2023

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci *Rozvoj města Jičín s ohledem na osoby se zdravotním postižením* jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 6.3.2023 \_\_\_\_\_

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Jakubu Husákovi, Ph.D., za užitečné rady a připomínky a také za odborné vedení. Dále bych chtěla poděkovat Ing. arch. Radkovi Jiránkovi za to, jak trpělivě odpovídal na mé otázky, a také všem, kteří mě po celou dobu mého studia podporovali.

# **Rozvoj města Jičín s ohledem na osoby se zdravotním postižením**

## **Abstrakt**

Tato bakalářská práce se zabývá rozvojem města Jičín s ohledem na osoby se zdravotním postižením. Město je památkovou rezervací a nachází se v Královéhradeckém kraji a je často nazýváno branou do Českého ráje. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část přibližuje podrobně problematiku osob s omezenou možností pohybu. Je zde vysvětleno, které osoby do této skupiny spadají, s jakými bariérami se musí potýkat, jaké parametry musí komunikace či budovy s ohledem na tyto osoby splňovat. Je zde přiblíženo i financování veřejné správy. V praktické části jsou popsány základní charakteristiky města Jičín jako je historie, údaje o obyvatelstvu či rozpočet. Dále jsou v praktické části shrnuty rozhovory, které se týkají bezbariérovosti města s ohledem na osoby na invalidním vozíku. Jsou zde navrhována řešení, která by přispěla ke zlepšení pohybu těchto osob, a je zde obsažen také rozhovor s architektem města, který se k navrhovaným řešením vyjádřil.

**Klíčová slova:** demografický vývoj, obec Jičín, veřejná správa, zdravotně postižení občané

# **Development of the Municipality Jičín with Regard to Disabled People**

## **Abstract**

This bachelor's thesis deals with the development of the town Jičín with regard to disabled people. The town is a heritage reserve, and it is located in the province of Hradec Králové and it's often called the Gate to the Bohemian Paradise. The thesis is divided into a theoretical and a practical part. The theoretical part deals with approaching the issue of people with limited mobility. It explains who belongs to this group, what barriers these people have to deal with, what parameters must the communications or buildings meet, with regard to these people. The issue of financing of public administration is also approached. The practical part of the thesis describes the basic characteristics of the town Jičín, such as history, population data or the budget. As well as that, the practical part summarizes the conversations related to the town's accessibility with regard to wheelchair users. Solutions that would contribute to the improvement of these people are proposed and an interview with the town's architect who commented on the proposed solutions is summarized here as well.

**Keywords:** demographic development, Jičín municipality, public administration, disabled citizens



<b>1. Úvod .....</b>	<b>11</b>
<b>2. Cíl a metodika práce.....</b>	<b>13</b>
<b>3. Základní vymezení pojmů a legislativa.....</b>	<b>14</b>
3.1. Legislativa .....	14
3.2. Charakteristika osob s omezenou schopností pohybu a orientace .....	14
3.3 Druhy tělesného postižení .....	15
3.4. Specifika bezpečného pohybu osob s tělesným postižením.....	15
3.5. Bariéry osob s tělesným postižením.....	16
3.5.1. Fyzické bariéry .....	16
3.5.2. Psychické bariéry.....	17
3.6. Kompenzační pomůcky pro osoby s omezenou schopností pohybu.....	17
3.6.1. Možnosti získání kompenzačních pomůcek .....	18
3.6.2. Rozdělení invalidních vozíků .....	18
3.7. Technické parametry budov a komunikací .....	19
3.7.1. Vstupy do budov.....	20
3.7.2. Komunikace a veřejné prostranství .....	21
3.8. Pomoc pro vozíčkáře.....	27
3.9. Rozvoj měst a obcí .....	28
3.9.1. Financování veřejné správy .....	29
3.9.2. Rozpočet obce .....	29
3.9.3. Příjmy rozpočtu .....	30
3.9.4. Výdaje obcí.....	31
3.9.5. Zastupitelstvo a územní plán obce .....	31
3.9.6. Koncept udržitelného rozvoje.....	32
3.9.7. Národní rozvojový program mobility pro všechny .....	33
<b>4. Praktická část.....</b>	<b>34</b>
4.1. Stručná charakteristika města Jičína .....	34
4.1.1. Jičín a jeho historie .....	34
4.1.2. Symboly města .....	35
4.1.3. Základní údaje o obyvatelstvu.....	36
4.2. Rozpočet města Jičína .....	39
4.3. Cestování a přístupnost osob na vozíku do vybraných budov v Jičíně.....	41
4.3.1. Způsob dotazování.....	41
4.3.2. Mateřské školy.....	42
4.3.3. Základní školy .....	44
4.3.4. Městský úřad .....	45
4.3.5. Biograf, divadlo, plavecký bazén, zimní stadion .....	45
4.3.6. Pošta .....	46
4.3.7. Cesta z Nového města na náměstí .....	47

4.3.8. Restaurace.....	48
4.3.9. Navštěvovaná místa v Jičíně.....	49
4.3.10. Shrnutí praktické části .....	52
<b>5. Zhodnocení a návrhy řešení.....</b>	<b>53</b>
<b>6. Závěr .....</b>	<b>57</b>
<b>5. Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>58</b>
<b>6. Seznam obrázků .....</b>	<b>62</b>
<b>7. Seznam tabulek .....</b>	<b>62</b>
<b>8. Seznam grafů .....</b>	<b>62</b>
<b>9. Přílohy .....</b>	<b>63</b>
Příloha č. 1 Přepis rozhovorů s ředitelkami a řediteli zákl. a mateřských škol .....	63
Příloha č. 2 Průzkum a výpočet ohledně přecházení osob.....	66
Příloha č. 3 Přepis rozhovorů, které se týkají vybraných městských budov .....	67
Příloha č. 4 Přepis rozhovorů týkajících se navštěvovaných míst v Jičíně .....	70

# 1. Úvod

V dnešní době, kdy je, doufejme, za námi pandemie Covidu-19, která během uplynulých tří let výrazně omezila cestování nejen občanů se zdravotním postižením, ale všech občanů jakékoliv země a kdy bylo cestování omezeno nejrůznějšími příkazy a zákazy, se cestovní ruch opět dostává do popředí. S rozvojem cestování souvisí hlavně ekonomické, technické a sociální vlivy. Jsou to právě sociální a technické aspekty, které mají největší vliv na rozvoj bezbariérového cestovního ruchu. Bakalářská práce se zabývá rozvojem města Jičín s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu, mezi které můžeme zařadit nejen osoby na invalidním vozíku či osoby nevidomé, ale taktéž těhotné ženy, seniory nebo osoby s kočárkem. V této práci se zaměřuji na osoby s tělesným postižením, zejména ty jedince, kteří se sami pohybují na invalidním vozíku. I tyto osoby mají právo užívat si života podle svých představ a žít samostatně. Základní podmínkou pro splnění těchto, pro někoho samozřejmých, požadavků je bezbariérovost budov, tj. přístupnost, jejich užívání a možnost volně se v těchto budovách pohybovat, ale také samotná bezbariérovost města.

Lidé jsou si vědomi, že zapojení občanů s tímto handicapem do společnosti je velmi důležité, ale už ne každý si uvědomuje, s jakými překážkami se tito lidé setkávají.

V současné době se stále více setkáváme s názorem, že tyto osoby nejsou postižené. Často je možné zaznamenat takové názory, že dotyčný „je chudák“, ale i vysvětlení, že „pán má nemocné nohy“ nebo „paní nemůže chodit, a proto má vozík, aby se dostala třeba na nákup“. Taková sdělení jsou velice důležitá, jelikož i tyto osoby se chtějí zapojit co nejvíce do běžného života a pozitivně mohou vnímat, že nejsou označovány jako postižení nebo chudáci, ale například jako osoby s nemocnými nohama, což vyznívá mnohem lépe.

Toto téma jsem si vybrala z toho důvodu, že se to může jednou týkat každého z nás, a také proto, že jsem se chtěla zabývat tématem blízkým svému studovanému oboru, tedy veřejné správě a regionálnímu rozvoji. Město Jičín je vybráno proto, že zde již 8 let žiji a zajímám se o budoucí rozvoj tohoto města.

Práce je rozdělena na dvě části, část teoretickou a část praktickou. V teoretické části se blíže seznámíme s tím, kdo všechno patří do skupiny osob s omezenou schopností pohybu, jaké pomůcky tyto osoby používají, kam se mohou obrátit o pomoc, jaké požadavky by měly splňovat budovy, přechody pro chodce, parkovací plochy či veřejná doprava. S ohledem

na rozvoj bezbariérovosti měst se podíváme blíže na Národní rozvojový program mobility pro všechny, dále jen NRPM, který podporuje realizaci komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích. Praktická část se zabývá stručnou charakteristikou města Jičín, jeho historií či demografickým vývojem. Věnuje se také přístupu osob na invalidním vozíku do vybraných institucí s ohledem na osoby žijící v Jičíně či blízkém okolí, ale také přístupnosti ubytování, restaurací či zajímavých míst s ohledem na ty, kteří přijíždějí město navštívit.

## 2. Cíl a metodika práce

Téma bakalářské práce je Rozvoj města Jičín s ohledem na osoby se zdravotním postižením. V první, teoretické části práce, se autorka zaměřuje na základní vymezení pojmů, které se týkají její práce, a to například toho, kdo patří do skupiny osob s omezenou schopností pohybu, jaké pomůcky mohou tyto osoby využívat a také třeba rozdělení invalidních vozíků, neboť osoby, které jsou schopny pohybovat se na vozíku samy, jsou skupinou, na kterou se bakalářská práce bude zaměřovat nejvíce.

Praktická část práce se zaměřuje na stručnou charakteristiku města Jičín, jeho historii, demografický vývoj či složení obyvatelstva. Cílem bakalářské práce je zjistit, jak se žije v Jičíně občanům s omezenou schopností pohybu, zejména handicapovaným osobám na invalidním vozíku. Bude zjišťována přístupnost budov pro tyto občany se zaměřením na městské budovy, jako je například městský úřad, divadlo, kino, základní školy, školy mateřské či plavecký bazén. Dalším cílem budou návrhy opatření, která by přispěla ke zlepšení přístupnosti vybraných míst. S ohledem na cestovní ruch bude zjišťována přístupnost restaurací, ubytovacích zařízení či míst, která mohou turisté v Jičíně navštívit.

Ke zjištění informací, tedy zmapování cesty po Jičíně a zjištění přístupnosti těchto vybraných institucí, bude použito vlastní pozorování, je ale také využít rozhovor s osobou, která je na invalidním vozíku teprve krátce. Tento rozhovor je pro práci velkým přínosem zejména proto, že pro tuto osobu bylo donedávna samozřejmostí dostat se kamkoli bez cizí pomoci. Autorka se bude také obracet s otázkami na další osoby na vozíku, které se po Jičíně pohybují samy, či na rodiče, kteří mají na invalidním vozíku své děti. Se všemi těmito osobami bude veden polostandardizovaný rozhovor, kterým bude zjišťováno, co považují ohledně cesty po Jičíně za největší problém a co by z jejich pohledu bylo potřeba změnit.

Na základě zjištěných poznatků se bude autorka obracet na zástupce místní samosprávy. Seznámí je s výsledky svého zjištění a požádá o vyjádření a případnou možnost budoucího zlepšení některých problémů, které tyto občany nejvíce trápí.

### **3. Základní vymezení pojmů a legislativa**

#### **3.1. Legislativa**

Obecné technické požadavky na stavby pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace stanovuje vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která nabyla účinnosti 18. 11. 2009 a která zabezpečuje užívání staveb osobami s pohybovým, zrakovým a sluchovým postižením [1].

V zákoně č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu jsou vypsány obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby stanovené prováděcími předpisy a také obecné technické požadavky, které by měly zabezpečit užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu (§ 2) [2].

#### **3.2. Charakteristika osob s omezenou schopností pohybu a orientace**

Do této kategorie nepatří jen osoby na vozíku, či osoby, které se pohybují pomocí berlí, jak by se mohlo na první pohled zdát, ale vyhláška č. 398/2009 [1] osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále jen OOSPO, definuje jako:

- osoby s pohybovým postižením,
- osoby se zrakovým postižením,
- osoby se sluchovým postižením,
- osoby s mentálním postižením,
- osoby pokročilého věku,
- osoby doprovázející dítě do tří let,
- osoby doprovázející dítě v kočárku,
- těhotné ženy [1]

### 3.3 Druhy tělesného postižení

Tělesná postižení jsou různá, proto vznikají i různé nároky na bezbariérovost. S ohledem na to můžeme rozdělit tělesná postižení do čtyř kategorií [3, s. 12]:

1. lidé s lehčím tělesným postižením: sem můžeme zařadit osoby, které se pohybují pomocí hole nebo francouzské hole (berle) anebo může jít o starší osoby.
2. Osoby, které se pohybují pomocí francouzských holí, ale také pomocí různých protetických a ortopedických pomůcek. Mezi takové pomůcky můžeme zařadit například opěrné fixační dlahy.
3. Osoby na vozíku – tyto osoby můžeme rozdělit do několika kategorií:
  - vozíčkáři, kteří potřebují vozík jen pro pohyb venku. Jejich největším problémem je, že nedokáží delší dobu stát či chodit.
  - Vozíčkáři trvale upoutáni na ortopedický vozík, nicméně jsou až na výjimky samostatní.
  - Vozíčkáři, kteří potřebují k některým úkonům asistenci druhé osoby.
  - Vozíčkáři, kteří potřebují pomoc 24 hodin denně. Můžeme sem zařadit osoby, které mají ochrnuté všechny čtyři končetiny, tzv. kvadruplegiky.
  - Vozíčkáři, kteří se pohybují na elektrické vozíku.
4. Osoby s nemocí progresivní – ze začátku se omezení pohyblivosti nemusí projevat, avšak postupem času si tato osoba ve většině případů projde všemi výše zmíněnými kategoriemi [3, s 12]

### 3.4. Specifika bezpečného pohybu osob s tělesným postižením

Tato specifika se týkají především osob na invalidním vozíku [4, s. 26] a jedná se o následující:

- nižší rychlost pohybu – je třeba delší čas na překonání vzdálenosti.
- Omezená možnost využití obou rukou – zde je potřeba si uvědomit, že osoba na vozíku, i když má obě ruce zdravé, má k dispozici pouze jednu ruku, neboť druhou potřebuje k ovládní vozíku.

- Snížený horizont vidění.
- Menší dosahová vzdálenost – osoba na vozíku nemá takový rozsah jako ostatní osoby.
- Větší plošná náročnost – osoba na vozíku potřebuje pro svůj pohyb větší manévrovací plochu.
- Omezené možnosti překonání horizontálních i vertikálních rozdílů a sklonů.
- Citlivější vnímání kvality povrchu pochozích ploch.

### 3.5. Bariéry osob s tělesným postižením

Na bariéru se nahlíží jako na překážku. Překážka je pojem obecný a může představovat například těžké dveře, nicméně spadá sem i problém v komunikaci s handicapovaným člověkem. Pozor však na pojem kritické místo, které je s bariérou někdy zaměňováno. Podle Matušky [4, s. 23] jsou kritická místa například nástupní hrany či přechody a tyto se budou vyskytovat vždy. Oproti tomu bariéry mohou být v rámci úprav odstraněny. Bariéry podle základních kritérií dělíme na fyzické a psychické.

#### 3.5.1. Fyzické bariéry

Za fyzické bariéry můžeme považovat takové překážky, které tělesně postiženým brání, znemožňují či komplikují jejich pohyb. Pro nehandikepované osoby se může z jejich hlediska zdát taková překážka banalitou, ale pro osoby tělesně postižené, zejména ty na invalidním vozíku, se může třeba schod do obchodu stát překážkou nepřekonatelnou. Za další fyzické bariéry můžeme považovat například úzké dveře, neboť osoba na vozíčku potřebuje větší prostor na projetí, nebo nedostatečně velký výtah či tlačítka ve výtahu, která jsou příliš vysoko, protože osoba na vozíku nemá takový dosah jako stojící osoba.

Dle Filipiové [3, s. 8] se jedná o *reálná omezení v prostředí, ve kterém žijeme a ve kterém se každý den pohybujeme. Komplikují anebo znemožňují pohyb postižených osob v daném prostředí.*



### 3.5.2. Psychické bariéry

Za psychickou bariéru můžeme považovat zejména komunikaci mezi osobou na invalidním vozíku a ostatními osobami. Tyto osoby neví, jak na vozíčkáře reagovat, a s tím souvisí i to, jak se má správně zachovat.

Pohled vozíčkáře:

- nechce požádat o pomoc, bojí se odmítnutí.
- Nechce požádat o pomoc, má pocit, že ztratí svou soběstačnost.

Pohled kolemjdoucího:

- nenabídne pomoc, bojí se odmítnutí.
- Tyto osoby nevědí, jak s člověkem na vozíku komunikovat nebo jak jim vůbec lze pomoci.
- Někteří mají i pocit viny, protože oni jsou ti zdraví.

Na psychické bariéry dle Filipiové [3, s. 8] můžeme nahlížet z různých úhlů pohledu. Bariéry mohou být jak ve „zdravých“ lidech, tak v samotných postižených. Nežádá se stává, že „zdravý“ člověk se postiženému vyhýbá, bojí se s ním komunikovat.

Jsou to vnitřní pocity sociální izolace, odcizení a osamocení postiženého, pocity nepřijetí od okolí a celkové trvalé negativní emocionální ladění postiženého [5, s. 37].

Podle Filipiové [6, s. 5] se jedná o překážky, které vznikají díky nevědomosti nebo ignorování lidí, kteří jsou na první pohled jiní než jsem já, tzv. zdravá část populace. Vznikají z pocitů nedůvěry v neznámé, v nepoznané, ale také ze strachu objevovat věci nové.

### 3.6. Kompenzační pomůcky pro osoby s omezenou schopností pohybu

Jelikož osoby s omezenou schopností pohybu můžeme rozdělit do několika skupin, je logické, že každá skupina potřebuje jiné pomůcky k tomu, aby se mohla samostatně pohybovat.

Kompenzační pomůcky jsou nástroje nebo zařízení, které mají za účel zmírnit handicap člověka a umožnit mu co nejvyšší míru soběstačnosti a zapojení se do běžného života [7].

Mezi takové pomůcky můžeme zařadit hole, francouzské hole, různá chodítka, invalidní vozíky, polohovací lůžka a další.

### 3.6.1. Možnosti získání kompenzačních pomůcek

Kompenzační pomůcky lze získat různými způsoby [7]:

- zapůjčení kompenzační pomůcky,
- pomůcky hrazené z veřejného pojištění – předepisuje lékař,
- pomůcky hrazené z příspěvku na pořízení zvláštní pomůcky – je nutné zažádat na příslušném úřadu práce,
- příspěvek od nadace<sup>1</sup> či nadačního fondu<sup>2</sup>,
- s přispěním sponzora,
- pomůcku si zakoupíme sami.

### 3.6.2. Rozdělení invalidních vozíků

Vzhledem k tomu, že bakalářská práce je zaměřena především na osoby s tělesným postižením pohybující se na invalidním vozíku, bude další část zaměřena právě na tyto osoby.

Invalidní vozík je určený osobám pro pohyb jak v exteriéru, tak v interiéru. Vozíky můžeme dělit na základě mnoha faktorů:

- podle velikosti,
- podle využití,
- podle pohonu.

Dle Bendové, Jeřábkové a Růžičkové [8, s. 25] se invalidní vozíky člení dle pohonu na mechanické a elektrické, ty se dále dělí dle toho, kde jsou používány, tzn. na exteriérové a interiérové. Dále se dělí dle věku uživatelů, tj. pro děti, mládež a dospělé. Mají pevnou či skládací konstrukci a dle funkce dělíme invalidní vozíky na standardní (mechanické, elektrické) a speciální (sportovní, hygienické a transportní).

---

<sup>1</sup> Nadace je právnickou osobou. Nadace nepomáhá přímo, její hlavní náplní je poskytování finančních prostředků třetím osobám. Její fungování je trvalé.

<sup>2</sup> Nadační fond je právnickou osobou, fungování je krátkodobé nebo dočasné.

Mechanické vozíky jsou určeny zejména osobám se značnou omezenou hybností dolních končetin, ale zároveň s pohyblivými horními končetinami [9] – to znamená, že osoba uvádí vozík do pohybu svojí vlastní silou. Většinou tyto osoby potřebují pomoc při překonání větších překážek jako je vyšší obrubník. Mohou však být využívány osobami s postižením dolních i horních končetin, v tomto případě je však nutná asistence druhé osoby. Tyto vozíky můžeme dle Zikla (2011, s. 78) dále dělit na vozíky [10]:

- standardní, které nevyžadují žádné speciální úpravy a jsou určeny pro osoby, které jsou schopny sedu,
- transportní – osoba nemůže vozík samostatně ovládat, používají se ve zdravotnictví,
- aktivní – jsou lehčí a lépe ovladatelné než vozíky standardní,
- sportovní – jak už název napovídá, jsou to vozíky určeny na sport. Těchto vozíků je celá řada, (na basketbal, tenis, lyžování). Jsou vyráběny na míru pro uživatele,
- speciální – jsou určeny pro osoby s těžším tělesným postižením,
- toaletní – vozíky pro hygienu,
- se zvýšenou nosností – mají širší sed a nosnost do 160 kg, resp. do 320 kg [10]

Elektrické vozíky jsou dle Opatřilové a Zámečnickové [9] vozíky určené osobám, které mají postižené zároveň dolní i horní končetiny, nebo osobám s chronickým onemocněním horních končetin, kvůli kterému se nesmějí fyzicky namáhat. Vozíky mají elektrický pohon. Ovládají se buď joystickem, a to například bradou, ústy či pomocí nohou, nebo tlačítka na opěrkách rukou, pokud to postižení dovoluje. Elektrické vozíky můžeme rozdělit do skupin [10, s. 79]:

- běžné exteriérové vozíky– umožňují pohyb v interiéru i exteriéru; na jedno nabití zvládnou několik desítek kilometrů, dokáží překonat obrubníky do výšky cca 10 cm,
- speciální exteriérové vozíky– jsou určeny pro pohyb v náročnějším terénu, mají vyšší rychlost a větší dojezd.

### **3.7. Technické parametry budov a komunikací**

Většina z nás si vůbec nedokáže představit, co vše musí osoba na vozíku překonat, aby se dostala z domu např. na nákup, poštu, na úřad či jako rodič, který chce doprovodit své dítě

do mateřské či základní školy. „Zdravým“ lidem přijde naprosto normální, že vyběhnou pár schodů nebo se vyhnou překážce na chodníku, ale to jsou přesně ty momenty a bariéry, které osobám na vozíku komplikují každodenní život.

V této kapitole bude rozepsáno, co vše musí komunikace, budovy nebo třeba parkoviště splňovat s ohledem na osoby na vozíku.

Technické požadavky na bezbariérové užívání staveb a komunikací upravuje vyhláška č. 398/2009.

### **3.7.1. Vstupy do budov**

Jedná se především o budovy občanského vybavení, tj. budovy užívané veřejností. Za překážky jsou v tomto případě považovány například těžké dveře, dveře, které se samy zavírají, nebo třeba nedostatečný prostor před samotnými dveřmi. Dle vyhlášky č. 398/2009 musí vstupy do budov splňovat řadu podmínek:

- před vstupem do budovy musí být plocha nejméně 1 500 mm x 1 500 mm. Je to z toho důvodu, aby měl vozíčkář dostatečný prostor. Při otevírání dveří ven musí být šířka nejméně 1 500 mm a délka ve směru nejméně 2 000 mm.
- Sklon plochy před vstupem do budovy smí být pouze v jednom směru a nejvýše 1:50, tj. 2%.
- Vstup do budovy musí mít šířku nejméně 1250 mm.
- Dveře by měly být opatřeny madly, a to ve výšce 800 až 900 mm přes celou jejich šířku.
- Vstupní dveře musí být široké nejméně 900 mm.
- Dveře mohou být zaskleny až od výšky 400 mm, anebo musí být chráněny proti poškození invalidním vozíkem.
- Zámek dveří musí být umístěn nejvýše 1 000 mm od podlahy a klika maximálně o 100 mm výše.
- Zvonek smí být nejvýše 1 200 mm od podlahy a odsazen od pevné překážky minimálně 500 mm [1]

Správná velikost plochy je důležitá. Pokud osoba na vozíku musí dveře odemkat a otevírat směrem dovnitř, například u bytového domu, avšak stojí-li na šikmé ploše, dochází k tomu, že si vlastní vahou může dveře opět zabouchnout [3, s. 29].

### **3.7.2. Komunikace a veřejné prostranství**

Do této kategorie patří chodníky, nástupiště veřejné dopravy, přechody, místa pro přecházení, chodníky v sadech i parcích. Tato všechna místa by měla umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osob na vozíku a jejich míjení s ostatními chodci (§ 4) [1].

#### **Komunikace pro chodce**

Do kategorie patří chodníky, stezky, pruhy a pásy pro chodce, včetně pochozích ploch (náměstí, pěší a obytné zóny) [1]. Měli bychom si uvědomit, že všechny parametry, které musí komunikace splňovat, jsou velice důležité. Zvláště pokud je komunikace mokrá, stává se pro vozíčkáře manipulace s vozíkem obtížnější. U příčného sklonu se musí také dbát na správnost tohoto sklonu, protože vyšší sklon způsobuje, že je jízda na vozíku výrazně obtížnější a namáhavější, protože na vnitřní kolo působí větší síla, tudíž musí překonat větší odpor vůči chodníku [4, s. 76]. Při větším příčném, ale i podélném, sklonu navíc hrozí převržení vozíku [4, s. 76]. Komunikace pro chodce musí splňovat tyto parametry:

- Komunikace musí mít šířku nejméně 1 500 mm, a to včetně bezpečnostních odstupů.
- Výškové rozdíly nesmí být vyšší než 20 mm, jinak musí být řešeny za pomoci výtahů, v některých případech zdvihacích plošin.
- Podélný sklon by měl být nejvýše v poměru 1:12 (8,33%) a sklon příčný v poměru 1:50 (2%), u mostních objektů v poměru 1:40 (2,5%).
- Pokud je úsek s podélným sklonem větším než 1:20 (5%) a delší než 200 m, musí být zřízeno odpočívadlo, a to o délce nejméně 1 500 mm a jeho sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2%) [1]

Dle Matušky [4, s. 84] patří mezi nejčastější chyby na chodnicích nedodržení správných sklonů nebo nedodržení minimální průchozí šířky, neboť zúžená místa způsobují osobám na vozíku obtíže.

Dle Filipové [6, s. 22] je častým problémem ve městech řešení, kdy je nájezd vytvořen pouhým zkosením obrubníku. Tím však vznikne nájezd se sklonem  $45^\circ$  a ten je pro vozíčkáře zcela nepřekonatelný.

### **Přechody pro chodce a místa pro přecházení**

Rozdíl mezi těmito pojmy spočívá v tom, že přechod pro chodce je na rozdíl od místa přecházení označen svislým dopravním značením a chodec má přednost před přijíždějícím vozidlem [4, s. 86].

Přechod pro chodce – z hlediska osob na vozíku – musí přechod splňovat určité parametry [1]:

- obrubník by měl být ve výšce max. 20 mm. Navazující šikmé plochy pro chodce by měly mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%) a příčný sklon by měl být nejvýše v poměru 1:50 (2%).
- Tlačítko pro signalizaci musí být maximálně ve výšce 1 200 mm od úrovně komunikace.

Dle Matušky [4, s. 87] jsou častými chybami, které se na přechodech pro chodce vyskytují: nedodržení sklonu sjezdu k přechodu, protisklon vozovky (odvodňovací žlábek) a chodníku, což může způsobit přílišný záklon osoby na vozíku a tím zvýšené riziko přepadu dozadu či vyšší obrubník, v některých případech zcela nesnížený, což může způsobit zpomalení vjezdu do vozovky či výjezdu z ní.

### **Stavby pro hromadnou dopravu osob**

Dle Filipové [6, s. 74] do této kategorie patří vlaková a autobusová nádraží, podzemní dráha, letiště a přístřešky u zastávek městské a příměstské dopravy. Dále také uvádí, že všechny prostory vyjmenované v této kategorii musí být přístupné pro osoby s omezenou možností pohybu, tedy že by měly být bezbariérové. Samozřejmostí by měl být takový přístup i v administrativních částech budov. Autorka této práce uvádí, že pokud by nebyl takový přístup umožněn, lze předpokládat, že tyto osoby budou volit jiný způsob dopravy, neboť by si nemohly zjistit veškeré potřebné informace.

**Autobusová zastávka** – podélný sklon nástupiště nesmí překročit 4 %; pokud se jedná o obtížný terén, tak 6 % [4, s. 97]. Nástupiště musí mít výšku 200 mm, u změn dokončených staveb lze výšku snížit na 160 mm [1]. Matuška [4, s. 97] uvádí, že z důvodu bezpečnosti se

zastávky umísťujú za križovatkou, a to jak ve městě, tak i mimo město. Zastávky by neměly být umístěny například na mostech, v tunelech či v blízkosti čerpacích stanic. Dále uvádí, že mezi nejčastější chyby patří „malá výška nástupní hrany“ a „nezachování dostatečné průchozí šířky mezi nástupní hranou a přístřeškem“ [4, s.99].

**Železniční nástupiště** musí mít výšku odpovídající tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravního prostředku [1]. Je proto důležité dbát na to, aby nástupiště byla upravena pro samostatný a bezpečný pohyb osob na vozíku. Neméně velkou pozornost bychom měli věnovat i přístupovým cestám. „Přístupem na nástupiště ke spojům je myšlen způsob překonání trasy mezi odbavovací halou, u menších stanic mezi čekárnou a nástupištěm“ [4, s. 108].

Přístupy k nástupišti můžeme rozdělit na úroňový a mimoúroňový přístup.

Matuška [4, s. 108] uvádí, že v rámci úroňového přístupu se trasy cestujících a vlaků kříží, proto je zde vyšší riziko kolize než u mimoúroňových přístupů. Avšak tento přístup je z hlediska osob na vozíku o něco příznivější. U mimoúroňového přístupu nedochází ke křížení tras cestujících a vlaků. Jedná se o bezpečnější přístup, ale také o finančně náročnější. Úroňové rozdíly je možné překonat následovně:

- „pod úroň kolejí – pomocí podchodu začínajícího a končícího schodištěm, komunikací s podélným sklonem, pohyblivými schody nebo výtahem či plošinou,
- nad úroň kolejí – pomocí lávky, výtahu, či plošiny“ [4, s. 109] .

Tento přístup se zřizuje na frekventovaných tratích, kde intenzita dopravy neumožňuje bezpečné přecházení kolejí či přístup k vlakům [4, s. 109].

Pokud se jedná o přístup osob na vozíku, měl by být zachován:

- sklonový poměr: přístup na nástupiště je řešen jako komunikace s podélným sklonem, tj. max. sklon 8,33%,
- výškový poměr,
- průchozí šířka,
- manévrovací plocha,
- protiskluznost povrchu.

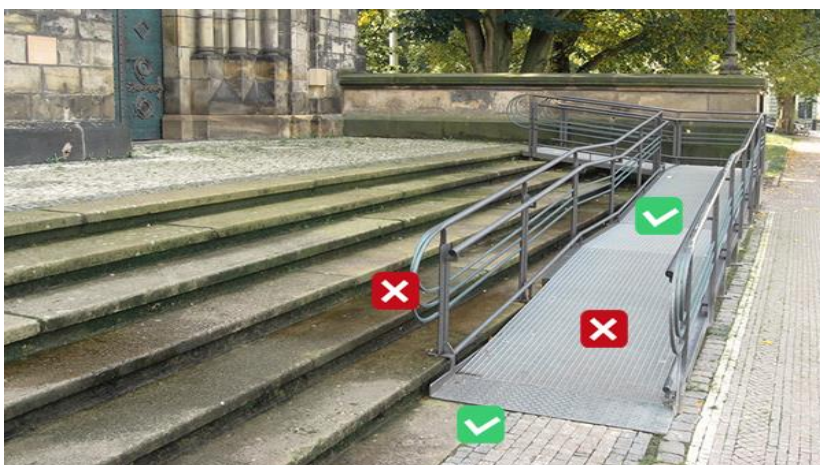
I zde se mohou vyskytnout chyby, například vyšší podélný sklon nebo překročení výškového rozdílu [4, s. 109].

## Bezbariérové rampy

Rampa se dle vyhlášky č.398/2009 používá k překonání výškového rozdílu vyššího než 20 mm a měla by splňovat tyto parametry [1]:

- měla by být široká alespoň 1 500 mm,
- podélný sklon by měl být nejvýše v poměru 1:16 (6,25 %) a sklon příčný v poměru 1:100 (1 %),
- přechod mezi rampou a komunikací, která na rampu bezprostředně navazuje, musí být bez výškových rozdílů,
- pokud je rampa delší než 9 000 mm, musí být přerušena podestou v délce alespoň 1 500 mm a její sklon může být pouze v jednom směru, a to v poměru 1:50 (2 %),
- po obou stranách by rampa měla mít opatření proti sjetí vozíku, a to ve formě soklu s výškou alespoň 100 mm,
- rampa by měla být po obou stranách opatřena madly, a to ve výšce 900 mm, dále se doporučuje ještě jedno madlo, a to ve výšce 750 mm. Madla by měla přesahovat začátek a konec rampy alespoň o 150 mm. Tvar madla musí umožnit uchopení rukou shora a jeho pevné sevření a mělo by být odsazeno od svislé konstrukce ve vzdálenosti 60 mm.

Všechny tyto parametry jsou velice důležité. Stačí aby byt' jen jedna podmínka nebyla splněna a může se stát, že rampa, ačkoliv je dělána s dobrým úmyslem, nebude pro vozíčkáře vhodná a ztrácí tak svůj smysl. Za takovou podmínku můžeme považovat třeba i nevhodně zvolený povrch [3, s.21].



Obrázek č. 1: ukázka špatně udělané rampy [11].



## Parkoviště a vyhrazená stání

Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené musí být na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla [1]. V následující tabulce jsou vyznačeny minimální počty vyhrazených stání dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

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

Tabulka č. 1: počet vyhrazených stání [12].

I parkoviště a vyhrazená stání musí splňovat určité parametry. Protože vozíčkář jako řidič, i jako spolujezdec, potřebuje při výstupu z auta daleko větší prostor než běžný občan. Při výstupu z auta musí dveře zcela otevřít, proto jsou vyhrazená stání pro vozíčkáře širší než klasická stání. Parametry, které musí tato místa splňovat, jsou uvedeny ve vyhlášce č. 398/2009 Sb.:

- musí mít šířku nejméně 3 500 mm, která v sobě zahrnuje manipulační plochu o šířce 1 200 mm.
- Dvě sousedící stání mohou využívat jednu manipulační plochu. Tím je možné ušetřit místo.
- V případech podélného stání při chodníku musí být délka stání nejméně 7 000 mm.
- Od všech vyhrazených stání pro osoby těžce postižené musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce a tato stání by měla být umístěna co nejbližší vchodu a východu ze stavby či výtahu.
- Podélný sklon by měl být nejvýše v poměru 1:50 (2 %) a příčný sklon v poměru 1:40 (2,5 %).
- Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb. musí být stání vyznačeno vodorovným značením: *vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu*

těžce pohybově postiženou. Tato značka vždy doplňuje svislou dopravní značku vyhrazené parkoviště se symbolem osoby na vozíčku [13].



Obrázek č. 3: vodorovné dopravní značení V 10f [14].



Obrázek č. 2: svislé dopravní značení IP 12 + O 1 [15].



Obrázek č. 4: špatně označené vyhrazené stání, chybí svislé označení [16].



Obrázek č. 5: dobře označené vyhrazené stání [17].

### 3.8. Pomoc pro vozičkáře

Asi první, co nás napadne potom, co si vyslechneme verdikt, že už budeme do konce života upoutáni na invalidní vozík, je to, co musíme a můžeme udělat proto, aby se život na vozíčku stal lépe zvládnutelným.

V první řadě je potřeba navštívit příslušný úřad práce, kde se žádá o průkaz pro osoby se zdravotním postižením. Ne každý, kdo pobírá invalidní důchod, má nárok na průkaz osoby se zdravotním postižením [18]. Nárok na průkaz má osoba starší jednoho roku s tělesným, smyslovým nebo duševním postižením charakteru dlouhodobého nepříznivého zdravotního stavu, které omezuje její schopnost pohyblivosti či orientace [19].

#### Druhy průkazů

Existují tři druhy průkazů osob se zdravotním postižením [19].

- Průkaz se symbolem TP (těžké postižení) – středně těžké funkční postižení pohyblivosti. Jedná se o stav, kdy je osoba schopna samostatné pohyblivosti v domácím prostředí, zatímco v exteriéru má problémy při chůzi okolo překážek nebo na nerovném terénu.
- Průkaz se symbolem ZTP (zvlášť těžké postižení) – těžké funkční postižení pohyblivosti. Stav, kdy je osoba schopna samostatné pohyblivosti v domácím prostředí, v exteriéru je schopna chůze pouze s obtížemi a jen na krátké vzdálenosti.
- Průkaz se symbolem ZTP/P (zvlášť těžké postižení s průvodcem) – zvlášť těžké funkční postižení nebo úplné postižení pohyblivosti. Stav, kdy je osoba v domácím prostředí schopna chůze s velkými obtížemi, nebo není schopna chůze vůbec. V exteriéru se většinou pohybuje na invalidním vozíku.

Na internetových stránkách úřadu práce bylo zjištěno [19], že pokud se osoba na invalidním vozíku dopravuje nebo je dopravována, má nárok na příspěvek na mobilitu. Dále má nárok na příspěvek na péči a příspěvek na zvláštní pomůcku. Tou může být příspěvek na motorové vozidlo či příspěvek na úpravu bytu. Seznam všech pomůcek najdeme ve vyhlášce č. 388/2011 Sb.

### 3.9. Rozvoj měst a obcí

**Obec** – podle zákona o obcích je obec [20]:

- základním samosprávným společenstvím občanů. Tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce,
- je veřejnoprávní korporací, má vlastní majetek, vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývající,
- pečuje o všestranný rozvoj svého území, při plnění úkolů chrání veřejný zájem.

Podle Koudelky [21, s. 7] mezi charakteristické znaky obce patří:

- vlastní území,
- obyvatelstvo obce,
- orgány obce,
- vystupování v právních vztazích svým jménem,
- vlastní majetek a hospodaření.

Rozvoj měst a obcí je komplexním úkolem. Velkou úlohu v rozvoji proto hraje strategické plánování, tzn. čeho chce obec dosáhnout a jak toho chce dosáhnout. Jde o stanovení cílů a postupů, které vedou k realizaci navržených záměrů. Nejedná se o jednoduchou záležitost, protože je obsažena podrobná analýza rozvoje. Je potřeba jednat i s veřejností a zjišťovat, jakým způsobem by měl se budoucí rozvoj obce ubírat. Nejedná se však pouze o rozvoj s ohledem na osoby na invalidním vozíku, ale např. i o rozvoj vzdělávání, a to jak školního, tak předškolního. Jedná se tedy o zajištění dostatečného počtu míst pro obyvatele dané obce či její spádové oblasti. Dále se může jednat o rozšíření sociálních služeb, tj. zajištění dostatečné kapacity pro osoby, které tuto službu využívají či ji mohou v budoucnu potřebovat. Rozvoj se může také týkat kultury, infrastruktury či opravy památek, které se v obci nacházejí.

## **Strategie rozvoje obce**

Jedná se většinou o dlouhodobý dokument, který je základem pro zlepšování územní veřejné správy. Jde tedy o stanovení cílů a opatření, za jakých lze daného dosáhnout. K tomu, aby bylo možné cílů dosáhnout, je však zapotřebí nejen shoda o budoucím vývoji mezi soukromým a veřejným sektorem, ale také dostatek financí na realizaci [22, s. 84].

### **3.9.1. Financování veřejné správy**

Dnes bez peněz nelze udělat téměř nic. To platí i pro rozvoj měst s ohledem na handicapované občany. Navíc nelze upravit povrch, předělat chodníky či vybudovat rampy pouze pro vozíčkáře. Pokud se město rozhodne v tomto směru něco udělat, musí být tato iniciativa pojata ze širšího hlediska a vše je třeba budovat i pro občany, kteří jsou vyjmenováni v odstavci 3.2. Protože všechno výše zmíněné stojí peníze, je potřeba tyto finanční prostředky náležitě obstarat.

### **3.9.2. Rozpočet obce**

Podle MVČR<sup>3</sup> [23, s. 9] se jedná o finanční plán hospodaření v příslušném rozpočtovém roce, který by měl odpovídat na to, jaké příjmy bude mít obec k dispozici a jaké výdaje má v plánu. Zpravidla se sestavuje jako vyrovnaný, ale může být schválen i jako přebytkový či jako schodkový, ten však pouze v případě, že schodek bude možné uhradit finančními prostředky z let minulých.

---

<sup>3</sup> MVČR – ministerstvo vnitra ČR.

### 3.9.3. Příjmy rozpočtu

Do rozpočtu se zahrnují příjmy daňové, nedaňové, kapitálové a přijaté transfery.

#### Daňové příjmy

Mezi tyto příjmy patří daně sdílené, svěřené a místní poplatky. Důležitá je kvalita odhadu rozpočtu, zejména [24, s. 242]:

- příjmů rozpočtu, a to především daňových výnosů ze svěřených daní, kam patří především daň z nemovitých věcí, a sdílených daní podle rozpočtového určení daní a dále místních poplatků, mezi které patří například poplatek za psa, z pobytu či za užívání veřejného prostranství,
- výdajů rozpočtu, tj. je třeba kvalitní odhad budoucích potřeb.

Dle zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, se od 1. 1. 2021 rozděluje [25]:

- krajům 9,78 % a dle přepočteného procentního podílu obcím 25,84 % z celostátního hrubého výnosu daně z přidané hodnoty,
- krajům 9,78 % a dle přepočteného procentního podílu obcím 25,84 % z celostátního hrubého výnosu daní z příjmů, mezi které patří:
  - a. daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti,
  - b. daň z příjmů fyzických osob včetně výnosu záloh poplatníka v paušálním režimu na daň z příjmů fyzických osob a daně z příjmů fyzických osob, která je rovna paušální dani,
  - c. daň z příjmů právnických osob, včetně daně z příjmů právnických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby,
- obcím 1,5 % z celostátního hrubého výnosu daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti.

#### Nedaňové příjmy

Mezi tyto příjmy patří především příjmy z vlastní činnosti, kam se řadí:

- zpoplatněné služby (příjem z reklam),
- příjmy z pronájmu majetku či příjmy, které souvisí s užíváním majetku.

### 3.9.4. Výdaje obcí

Do výdajů se řadí běžné a kapitálové výdaje. Běžné výdaje se týkají provozní činnosti obce a kapitálové výdaje směřují financování investičních záměrů obce, například na modernizaci či rozšíření infrastruktury [26].

Dle Vojtíškové [23, s. 10] tvoří výdaje rozpočtu obce především výdaje:

- na úhradu činnosti obce v samostatné působnosti,
- na výkon státní správy v přenesené působnosti,
- závazky vyplývající ze smluvních vztahů,
- závazky v rámci spolupráce s jinými obcemi,
- na úhradu výdajů, které vznikly rozhodnutím obce,
- na úhradu z úroků z přijatých půjček či úvěrů,
- výdaje na veřejně prospěšnou činnost obce, na dary, dotace a příspěvky na sociální účely.

Dle internetové stránky deníku veřejné správy [27] mezi běžné výdaje patří především výdaje na:

- místní správu,
- školství,
- územní rozvoj,
- pozemní komunikace,
- odpady, kulturu, ochranu přírody.

Především územní rozvoj a pozemní komunikace, kam se řadí výdaje na údržbu a opravu chodníků, jsou důležité z hlediska osob na vozíku. Zejména proto, že jen správně vystavěná či opravená cesta nebo chodník mohou těmto osobám pomoci při cestování po městě.

### 3.9.5. Zastupitelstvo a územní plán obce

Koudelka [21, s. 57] uvádí, že zastupitelstvo obce je voleno na čtyři roky obyvateli obce. Je to orgán obce, který je ústavně zakotven, jelikož Ústava České republiky stanoví název, název jeho členů i délku funkčního období. Počet členů zastupitelstva je dán počtem obyvatel v obci.

Počet obyvatel v obci	Počet členů zastupitelstva
Do 500	5–9 členů
501–3 000	7–15 členů
3 001–10 000	11–25 členů
10 001–50 000	15–35 členů
50 001–150 000	25–45 členů
Nad 150 000	35–55 členů

Tabulka č. 2: počet členů zastupitelstva [21, s. 58].

Dle Koudelky [21, s. 66] zastupitelstvo schvaluje program rozvoje obce, územní plán obce, vydává obecně závazné vyhlášky obce, volí starostu, místostarostu aj. Povinností zastupitelstva je zřídit finanční výbor, který provádí kontrolu hospodaření obce, a dále kontrolní výbor, který kontroluje plnění usnesení zastupitelstva či rady.

Kvalitně zpracovaný územní plán může ovlivnit ekonomické, sociální a environmentální jevy a procesy, přičemž přínos bude především v [24, s. 118]:

- předcházení úbytku obyvatel – dostatek nových ploch pro bydlení, sport či rekreaci,
- předcházení nedostatku pracovních příležitostí,
- předcházení vzniku nevyužívaných území, pozemků, objektů či areálů tzv. brownfieldů,
- zvýšení ekonomické stability krajiny.

### 3.9.6. Koncept udržitelného rozvoje

Dle Kadeřábkové a Pekové [24, s. 116] je teoretickou koncepcí udržitelného rozvoje hledání kompromisů mezi ekonomickými, sociálními a environmentálními dopady jednotlivých opatření na lokální a regionální úrovni. Udržitelnost a budoucí prosperita území je založena na těchto základních pilířích:

- ekonomice: zaměstnanost, HDP, příjem územní samosprávy, rozvoj soukromého podnikání, rostoucí počet návštěvníků,
- sociálních podmínkách: kvalita veřejné služby, dostupné a kvalitní vzdělání a zdravotnictví, dostupné bydlení, využití volného času,
- environmentálním prostředím: kvalitní životní prostředí, zeleň a parky, udržitelné energie.



Udržitelný rozvoj může být také chápán jako strategický přístup k rozvoji daného území, který umožňuje uspokojovat materiální i nemateriální potřeby jednotlivců [24 s. 117].

Cílem strategie udržitelného rozvoje je definování cílů a jejich následná implementace a monitoring [28, s. 12].

Dle Wokouna, Matese a Kadeřábkové je udržitelný rozvoj cíleným procesem změn v chování lidské společnosti k sobě samé i ke svému okolí, směřující ke zvyšování současného i budoucího potenciálu uspokojování potřeb lidí, s ohledem na možnosti krajiny a zdrojů [29, s. 163].

Obec má k rozvoji určité nástroje a můžeme je označit jako pomůcky k výkonu, podpoře nějaké činnosti a dají se rozlišit na [30]:

- administrativní nástroje (legislativa, organizační normy),
- koncepční nástroje (strategie, plány, pozemkové úpravy),
- institucionální nástroje (spolupráce),
- sociálně-psychologické nástroje (vzdělávání, komunikace, motivace),
- finanční nástroje (finanční podpory, dotace, granty).

### **3.9.7. Národní rozvojový program mobility pro všechny**

Další možností, jak financovat rozvoj měst ohledně bezbariérovosti, je program NRPM. Jedná se o program, kterým chce vláda podpořit realizaci bezbariérovosti tras ve městech a obcích [31].

Program se zabývá dvěma základními oblastmi, a to:

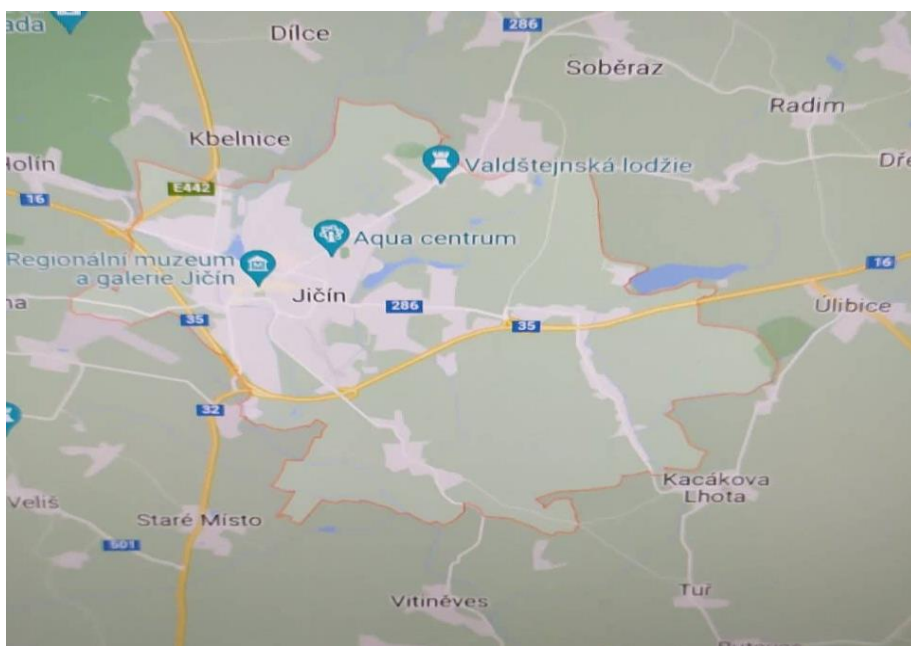
- *odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí,*
- *odstraňování bariér v dopravě* [31]

Financování je zajištěno na období let 2016–2025 [31]. Termín, do kdy je potřeba předložit záměry na bezbariérovost pro rok 2024, je 14. dubna 2023 [32]. Před předložením záměrů je doporučeno je konzultovat v rámci konzultačních dnů na Úřadu vlády ČR, což jsou 23. února, 7. března a 16. března, a také se zástupci institucí, které by se měly podílet na financování těchto záměrů, aby vše vyhovovalo podmínkám jimi vyhlášených dotačních programů [31].

## 4. Praktická část

### 4.1. Stručná charakteristika města Jičína

Město Jičín se nachází v Královéhradeckém kraji v Jičínské pahorkatině na řece Cidlině v nadmořské výšce 287 m a jeho katastrální výměra činí 24,93 km<sup>2</sup> [33, 34, s. 7]. Město se skládá ze 12 místních částí, a to Dvorce, Holínské předměstí, Hubálov, Moravčice, Nové město, Popovice, Pražské Předměstí, Robousy, Sedličky, Soudná, Staré Město a Valdické Předměstí [34, s. 7]. Mezi partnerská města patří německý Erbach, slovenský Martin, polská Swidnica, King's Lynn ze Spojeného království a nizozemský Wijk bij Duurstede [33].



Obrázek č. 6: katastrální mapa Jičína [35].

#### 4.1.1. Jičín a jeho historie

Podle internetových stránek [33] se Jičín nachází přibližně 85 km od Prahy a 50 km od Hradce Králové. Původní sídlo vzniklo kolem roku 1300 na místě dnešního Starého Města. V minulosti bylo město chráněno hradbami a obklopeno příkopem. Francek [34, s. 19-31] uvádí, že od poloviny 14. století se na tvoření dějin Jičína podílelo mnoho

šlechtických rodin, ke kterým patřili například Vartenberkové, Jiří z Poděbrad, Trčkové z Lípy, Smiřičtí ze Smiřic a další. Největší rozmach však Jičín zaznamenal v 17. století za vlády Albrechta z Valdštejna, celým jménem Albrecht Václav Eusebius z Valdštejna, který z něj učinil centrum svého panství. Dle internetových stránek městského úřadu Jičín [33] je centrem města náměstí, které je ze všech stran obklopeno podloubím. Nachází se zde barokní zámek, kostel sv. Jakuba Většího, kostel sv. Ignáce a především dominanta města, Valdická brána. Velký rozmach město zažilo v první polovině 20 století, kdy začaly vznikat nové obytné čtvrti, ale také vzniklo tzv. Mrňákovo divadlo, dnes Biograf Český ráj. Mezi další významné osobnosti města patří například Václav Čtvrtek, Radek Pilař či Josef Štefan Kubín. Dnes je město památkovou rezervací a je často nazýváno branou do Českého ráje.

#### **4.1.2. Symboly města**

Jičín používá tři symbolické prvky, a to znak, vlajku a logo. Francek [34] uvádí, že znak tvoří modrý štít, na kterém je stříbrná městská hradba s cimbuřím. V hradební zdi je brána s otevřenými zlatými vraty a s vytaženou zlatou mříží a nad ní malé okénko. Věže jsou čtyřhranné se dvěma okny nad sebou, mají špičaté červené střechy se zlatými makovicemi. Nad hradbou je vartenberský štít, tj. svisle půlený, na kterém je pravé pole zlaté a levé modré. Vlajka má dva vodorovné pruhy, bílý a modrý, a uprostřed vlajky je městský znak [34]. Nové logo, které se začalo používat v roce 2021, tvoří Valdická brána v pískové barvě a název Jičín v barvě modré, která odkazuje nejen na původní logo, ale vychází i ze znaku města [36]. Znak může být použit pouze po udělení souhlasu, který uděluje Rada města [37].



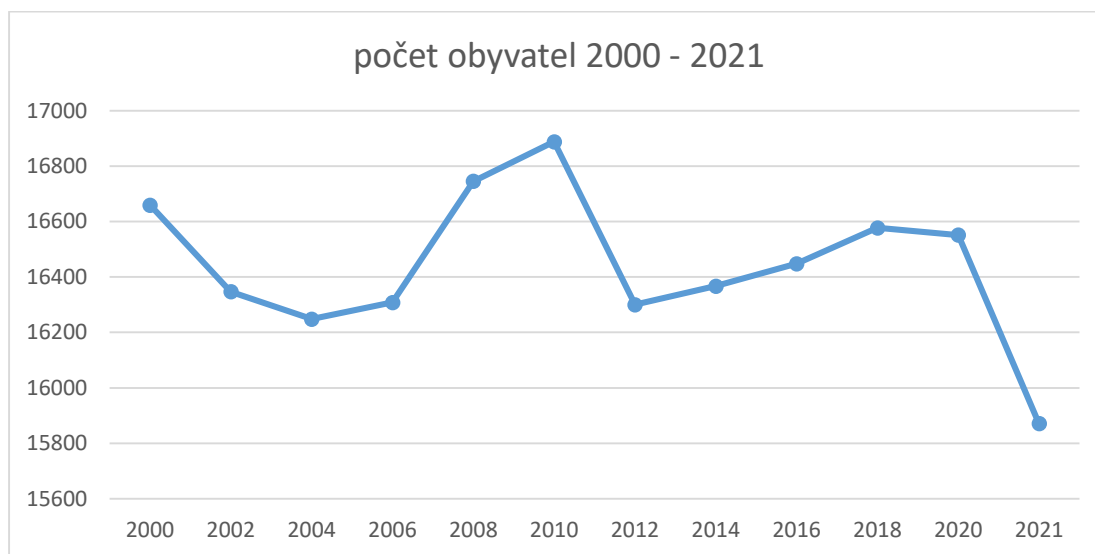
Obrázek č. 8: staré logo města Jičína [38]



Obrázek č. 7: nové logo města Jičína [36]

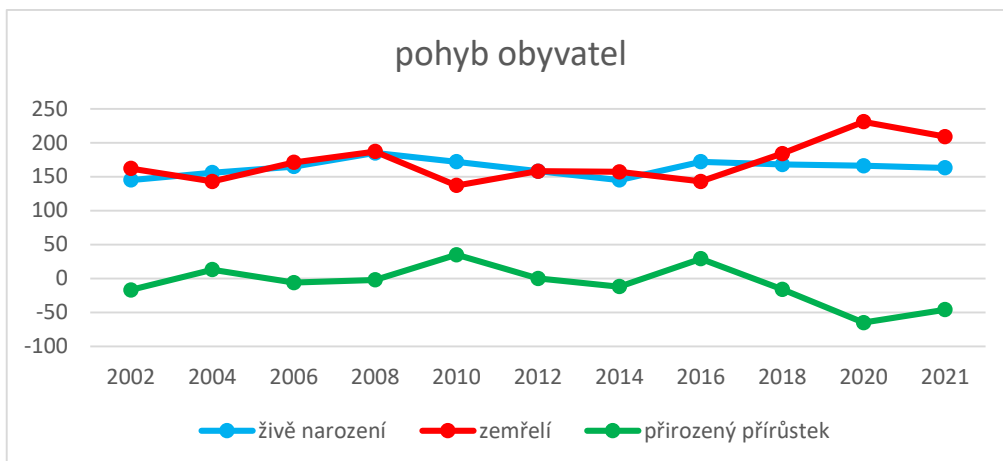
#### 4.1.3. Základní údaje o obyvatelstvu

Základní data byla získána z webových stránek Českého statistického úřadu, dále jen ČSÚ. K 31. 12. 2021 žilo v Jičíně 15 871 obyvatel a poprvé od roku 2000 klesl počet obyvatel pod 16 000 [39].

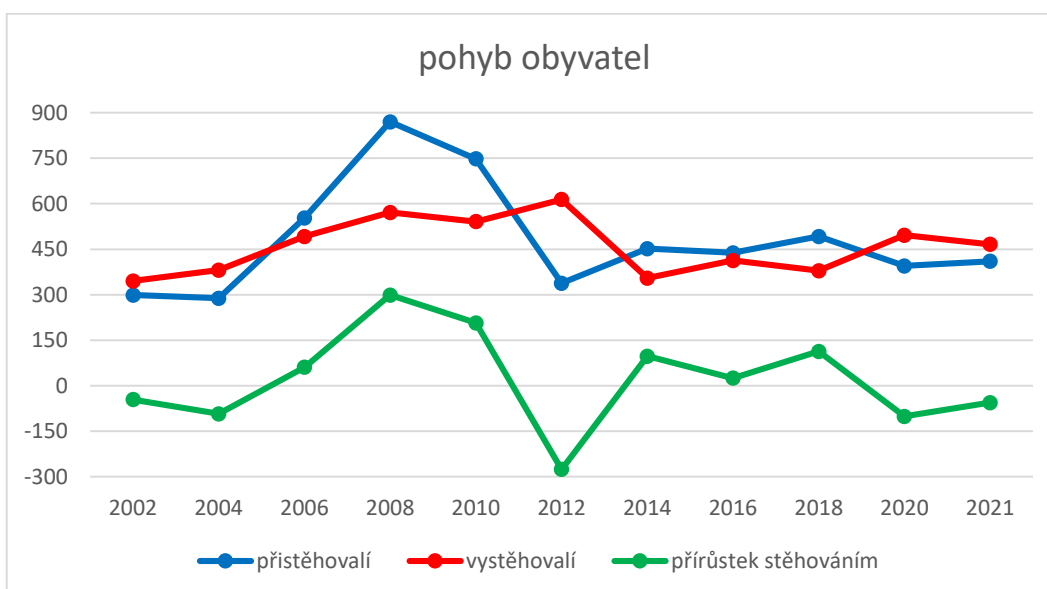


Graf č. 1: počet obyvatel v letech 2000–2021 (vlastní zpracování).

Z následujících dvou grafů lze vyčíst, že přirozený přírůstek obyvatel i přírůstek stěhováním je za poslední roky záporný. Data byla získána z ČSÚ [39].



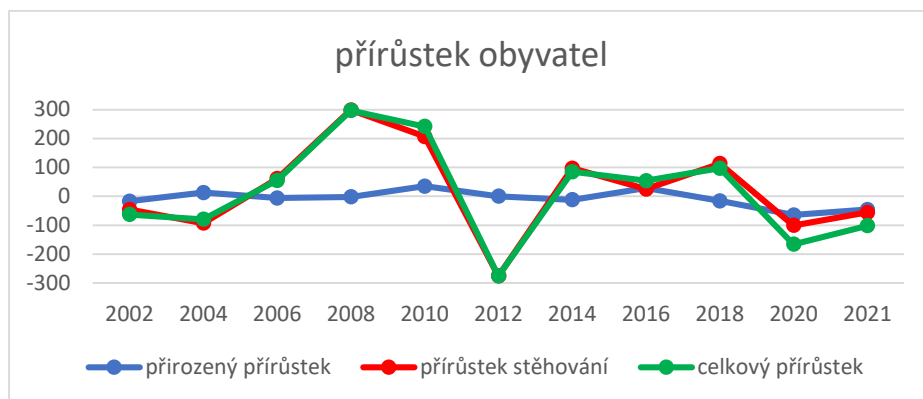
Graf č. 2: pohyb obyvatel (vlastní zpracování).



Graf č. 3: pohyb obyvatel (vlastní zpracování).

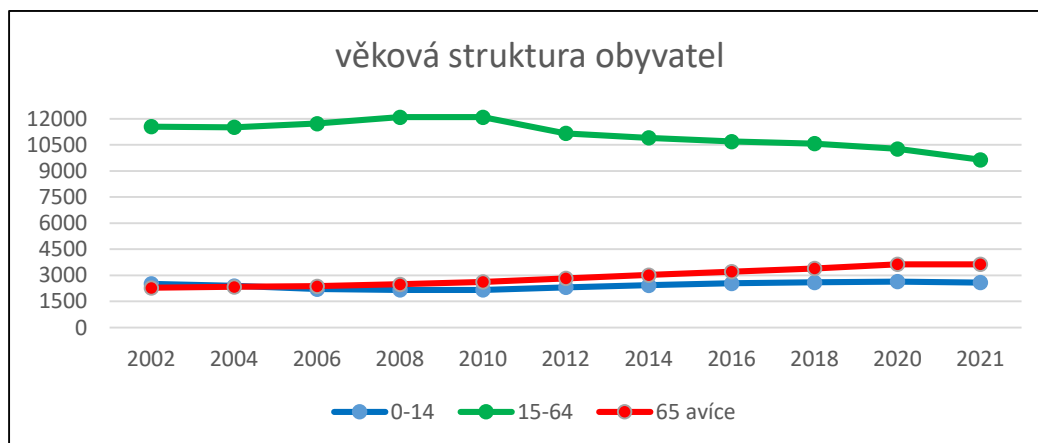
Pro přehlednost je v grafu č. 4 (níže) znázorněno srovnání přirozeného přírůstku obyvatel, přírůstku stěhováním a celkového přírůstku. Z grafu je vidět, že poslední dva roky Jičín čelil poklesu obyvatel. To, že klesá přirozený přírůstek, je skutečnost, kterou město samo není schopno ovlivnit. Lidé se nerozhodují mezi tím, kolik by měli mít potomků, ale rozhodují se, zda mít alespoň jedno dítě, nebo radši žádné. Vše se zdražuje a lidé žijí v nejistotě. Nicméně úbytek, který je dán stěhováním, je do určité míry ze strany města ovlivnitelný. V Jičíně chybí startovací byty pro mladé, byty pro vozíčkáře zde nejsou vůbec. Jelikož nájmy, ale i sazby hypoték, neustále stoupají, spousta rodin nemá finance na to, aby ve městě žila a pořídila si zde nějaké bydlení. Průměrná cena bytu za m<sup>2</sup> byla v listopadu 2021

přes 50 000 Kč [40], nyní se za takovou cenu prodává byt v cihlovém domě před rekonstrukcí a bez výtahu [41], m<sup>2</sup> bytu po rekonstrukci nebo v novostavbě dle osloveného makléře stojí zhruba 60 000 Kč–70 000 Kč.



Graf č. 4: přírůstek obyvatel (vlastní zpracování).

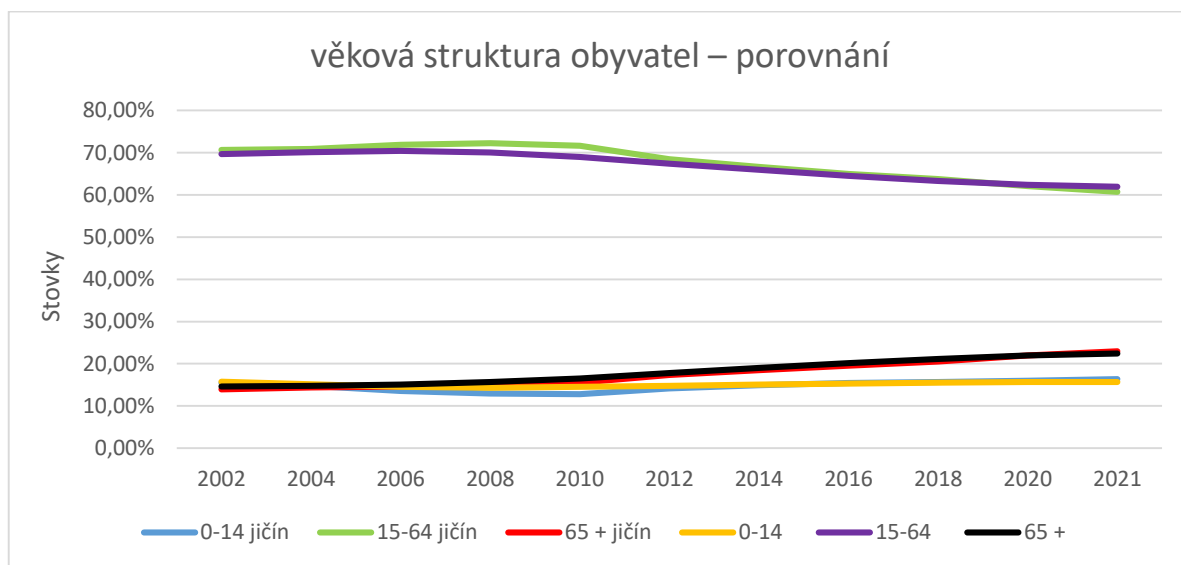
Dále bylo z ČSÚ [39] zjištěno, že počet aktivních lidí, tedy osob ve věku 15–64 let od roku 2008 neustále klesá, oproti tomu v kategorii 65 let a více je trend opačný, a to dokonce již od roku 2002.



Graf č. 5: věková struktura obyvatel (vlastní zpracování).

V grafu č. 6 je znázorněn počet obyvatel v jednotlivých kategoriích, a to v porovnání města Jičína s Královéhradeckým krajem (dále jen KH). Data byla opět získána z ČSÚ [39] a vlastními výpočty převedena na procenta. Z grafu lze vyčíst, že trend ohledně stárnutí obyvatel, tj. zvyšování počtu obyvatel v kategorii 65 plus a pokles v kategorii aktivních

obyvatel, tedy v kategorii 15–64 let, je jak v Jičíně, tak v KH kraji téměř totožný a Jičín se nijak nevyvíká standardu.

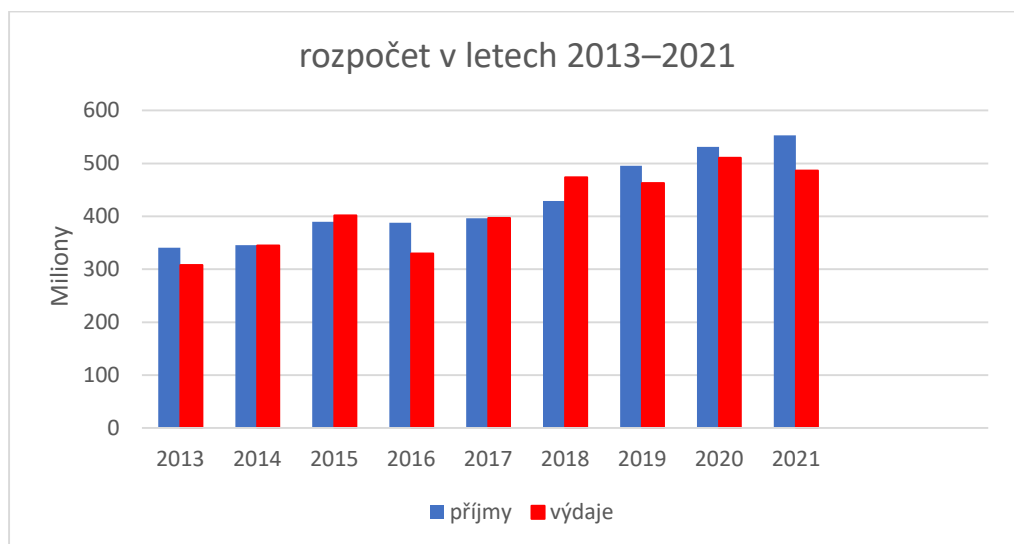


Graf č. 6: věková struktura – porovnání (vlastní zpracování).

## 4.2. Rozpočet města Jičína

Na stránkách městského úřadu [42] se lze dočíst, že rozpočet na rok 2023 byl schválen jako vyrovnaný v celkové výši 746 963 000 Kč. Největší příjmy pocházejí z daní, dále se jedná o dotace včetně příspěvku na výkon státní správy, příjmy z vlastní činnosti a kapitálové příjmy. Významnými položkami tohoto roku jsou investiční úvěr ve výši 120 000 000 Kč, a to na výstavbu dopravní a technické infrastruktury a veřejných prostranství v lokalitě Kasárna, a zůstatek z roku 2022 ve výši 104 000 000 Kč. Část příjmů jde na výdaje investiční a větší část na výdaje provozní. Do provozních výdajů spadají příspěvky na provoz příspěvkových organizací, kam se řadí například technické služby, sportoviště včetně aquacentra a koupaliště, školská zařízení či útulek pro psy. Do těchto výdajů spadají i opravy, i když mají spíše investiční charakter. Mezi provozními výdaji jsou také příspěvky na kulturní akce, sport a události, jako jsou Valdštejnské slavnosti, Prodloužené víkendy, prosincová Slavnost světél nebo adventní výzdoba. Město Jičín rovněž poskytuje granty pro sportovce a oddíly, na kulturní činnost, na podporu cestovního ruchu a sociálním službám. V následujícím grafu jsou znázorněny rozpočty za posledních 9 let a jsou zde vidět

rozdíly mezi příjmy a výdaji, které však nejsou nikterak veliké. Největší rozdíl nastal v roce 2021, kdy přebytek činil přes 66 milionů korun.



Graf č. 7: rozpočet v letech 2013–2021 (vlastní zpracování dle [43]).

Dobrou zprávou je, že město Jičín podporuje místní sociální služby. Například v roce 2022 byla podpořena rekonstrukce denního stacionáře Domovinka, který bude v budoucnu zcela bezbariérový a jeho kapacita se zvýší ze 20 osob na 35 [44, s. 3]. Tato služba je určena pro osoby se sníženou soběstačností z důvodu věku nebo zdravotního postižení v době, kdy o ně v domácím prostředí nemohou pečovat jiné osoby [45]. Dále je tu APROPO Jičín; tato organizace poskytuje služby dětem od 6 let a dospělým do 55 let věku a jejím cílem je pomoc rodině, aby mohla načerpat nové síly [46]. Toto vše je prospěšné pro celou společnost. Cílem je totiž vyhnout se situaci, kdy by ty osoby, které by se jinak musely o seniory nebo zdravotně postižené starat, nemohly chodit do práce. Byly by závislé třeba jen na dávkách, nemohly by se socializovat, odpočinout si. Jsou tu ale i osoby, které mají „jen“ fyzické postižení. Tyto osoby chtějí být co nejvíce soběstačné, žít pokud možno normální život, a těmto lidem lze pomoci třeba jen tím, že budou na chodnících vybudovány nájezdy, nebo že na již hotových nájezdech nebudou parkovat auta, aby se tyto osoby mohly bez problému dostat tam, kam potřebují. A právě na to je třeba v rozpočtu také myslet. Je těžké rozhodnout, kam peníze investovat, a oprava střechy, která se týkala základní školy Poděbradova, je určitě důležitější než vybudování výtahu v jiné škole. Nicméně je dobré se zamyslet, zda by investice do výtahu nebo vybudování druhé bezbariérové školky



či přebudování jedné mateřské školy na bezbariérovou nepomohlo jak rodičům na vozíku, tak i rodičům, kteří mají handicapované dítě. Tím by tito jedinci měli alespoň malou možnost rozhodování, do které školy nebo školky své dítě umístit. Všechny oslovené osoby se domnívají, že Jičín se snaží bariéry odbourávat, ale pokrok je velmi pomalý.

### **4.3. Cestování a přístupnost osob na vozíku do vybraných budov v Jičíně**

Tato část práce bude zaměřena na přístupnost vybraných budov, zejména na to, zda se osoba na vozíku do dané budovy dostane sama, nebo zda bude zapotřebí pomoci druhé osoby. Jedná se především o mateřské školy, základní školy, městské úřady, plavecký areál, poštu, kino, divadlo. Jelikož autorka práce bydlí v jičínské části Nové město, byla zmapována také cesta právě odsud na náměstí. Dále bude pozornost věnována také cestovnímu ruchu. Autorka práce se zaměřila na restaurace, náměstí, zámecký park a Cipískovu cestu, která je hojně navštěvována.

#### **4.3.1. Způsob dotazování**

Pro tuto práci byly osloveny nejen osoby žijící v Jičíně, ale i osoby, které přijely do Jičína za účelem návštěvy, a to jak na mechanickém, tak na elektrickém invalidním vozíku. Dále byly osloveni rodiče osob na invalidním vozíku. Všichni respondenti souhlasili s rozhovorem i s použitím získaných informací v bakalářské práci. Vzhledem k tomu, že první část práce se týká i mateřských a základních škol, autorka práce oslovila i ředitele a ředitelky těchto institucí, a to formou e-mailu či osobního rozhovoru. Ne všichni podali informace o tom, jaká je do jejich instituce přístupnost pro osoby na invalidním vozíku, a tak autorka práce oslovila několik rodičů, aby získala alespoň nějakou představu o tom, jaká je situace v konkrétní škole. Některé informace autorka zjišťovala vlastním pozorováním. Respondentů, kteří do Jičína přijeli pouze na návštěvu, se například netýkaly otázky zaměřené na městský úřad, kino či divadlo, ale otázky se týkaly především restaurací, náměstí či zámeckého parku. Autorka si oslovené osoby označila písmeny z důvodu přehlednosti. Je také třeba uvést, že respondenti, muži A, B, F mají obě ruce zdravé, kdežto respondenti, muž C a žena D, mají nějakým způsobem handicapovanou ruku.

A	Muž, 37 let, občan Jičína, mechanický vozík
B	Muž, 40 let, občan Jičína, mechanický vozík
C	Muž, 52 let, občan Jičína, elektrický vozík
D	Žena, občanka Jičína, elektrický vozík
E	Návštěva z Prahy, žena s dospělou dcerou na vozíku
F	Návštěva z Pardubic, muž, 48 let
G	Návštěva, muž s dcerou na vozíku
H	Návštěva, muž, 27 let, s rodinou
I	Rodiče dvou osob na vozíku žijící u Jičína

Tabulka č. 3: respondenti (vlastní zpracování).

Vzhledem k tomu, že u základních a mateřských škol byl rozhovor veden či e-mailová komunikace vedena s řediteli a ředitelkami těchto institucí, nebo bylo použito rozhovoru s rodiči, jejichž děti konkrétní základní školu navštěvují, budou se odpovědi týkat pouze těchto osob v rámci konkrétní školy či školy.

#### 4.3.2. Mateřské školy

V Jičíně se nachází pět státních mateřských škol, a to Mateřská škola Máj, MŠ U Kina, Mateřská škola Větrov, MŠ Fügnerova a Mateřská škola J. Š. Kubína. Se třemi ředitelkami byl veden osobní rozhovor, jedna ředitelka odpověděla e-mailem, Mateřská škola Větrov nebyla oslovena, jelikož je bezbariérová. Ředitelky dostaly stejné otázky, dále byly dotazovány dle konkrétní situace.

1. Je Vaše školka (škola) bezbariérová?
2. Co byste dělal(a), kdyby rodič na vozíku přihlásil dítě do Vaší školky (školy)?  
Doporučil(a) byste mu školku Větrov (3. základní školu), která je bezbariérová?
3. Co byste dělal(a), kdyby rodič trval na přijetí dítěte do Vaší školky (školy)?
4. Jak byste řešil(a) situaci, kdyby se rodič dostal na vozík během školního roku?

Na první otázku odpověděly všechny ředitelky téměř stejně, a to, že buď školka není bezbariérová, nebo že je bezbariérová jen částečně. Na to, zda by doporučily Mateřskou školu Větrov, odpověděla jednoznačným „ano“ pouze paní ředitelka mateřské školy Fügnerova, protože si nedokáže představit, že by její školka byla jednou zcela bezbariérová, neboť obě třídy, které se ve školce nacházejí, jsou umístěny v patře a musely by být vynaloženy nemalé finanční prostředky na to, aby školka bezbariérová byla. Dále dodává, že by bylo možné opravit alespoň přístupovou cestu, na kterou již žádali zřizovatele o investici, avšak zatím jim nebyly finance uděleny. V mateřské škole U Kina by paní ředitelka dohodla s daným rodičem, co by pro něj bylo vhodnější a zjišťovala by, co nabízejí ostatní mateřské školy. Nyní si však nedokáže představit, že by školka byla zcela bezbariérová, protože by to obnášelo celkovou rekonstrukci budovy. Dále si myslí, že pokud se dostane rodič na vozík během školního roku, většinou na zvládnutí takové situace není sám, tudíž by bylo možné najít vhodné řešení. Ředitelky mateřských škol Máj a J. Š. Kubína by dítě, které by mělo rodiče na vozíku, přijaly bez problému, neboť situace se v jejich školkách dá řešit o něco snadněji než u předchozích dvou zmíněných institucí. V Máji jsou již dvě třídy, do kterých se rodič na vozíku dostane, jelikož je vybudovaná rampa, kterou je možno případně odtáhnout, například kvůli čištění od sněhu. Po rozhovoru s osobou na vozíku autorka zjistila, že problém nastává v případě zvonku, na který není možno při příchodu do školky dosáhnout. Toto je problém i v případě, kdy chce rodič na vozíku vyjet ze šatny, neboť odtud vedou dveře, které se samy zavírají. V obou případech pomáhá dítě, které dokáže zazvonit a svému rodiči samo otevře dveře, pokud vyjíždí ven. Pokud by ředitelka u zápisu dítěte do školky věděla, že je jeho rodič na vozíku, zařídila by, aby dítě bylo ve třídě, kam se rodič dostane bez problémů. Obdobně odpověděla i paní ředitelka Mateřské školy J. Š. Kubína. Ta by dítě s ohledem na handicap rodiče umístila do třídy, která se nachází v přízemí. Do školky se rodič dokáže dostat i sám, ale sama ředitelka nemá případně problém jít vstupní dveře otevřít, neboť vidí, kdo zvoní. Problém je v nájezdu na chodník, který zde chybí. Dále ředitelka dodala, že je město nakloněno k tomu, aby byly odbourávány bariéry. V současné době ředitelka usiluje o to, aby byla školka její bezbariérová. Její věta *„rádi bychom se stali bezbariérovou školkou“* zněla velmi optimisticky.

### 4.3.3. Základní školy

Ve městě Jičín se nachází pět základních škol, z toho dvě jsou bezbariérové, a to Základní škola Poděbradova a Základní škola a Praktická škola Soudná. Z tohoto důvodu nebylo vedení těchto dvou škol osloveno. Vedení ostatních škol bylo osloveno e-mailem, z čehož jedna škola rovněž e-mailem odpověděla, s jedním panem ředitelem byl veden osobní rozhovor a informace o třetí škole byly zjištěny od rodiče, jehož dítě školu navštěvuje. Všichni dostali téměř stejné otázky jako ředitelky mateřských škol, avšak místo doporučení Mateřské školy Větrov byla doporučena 3. základní škola Poděbradova.

Všichni se v odpovědi na první otázku ohledně bezbariérovosti školy shodli na tom, že jejich škola bezbariérová není. Ředitel Základní školy Jičín, 17. listopadu 109 odpovídá na další otázky celkem jednoznačně. Pokud by nebylo jiné řešení a rodič na vozíku by trval na přijetí svého dítěte do zdejší školy, řešením by byl nájezd, který lze umístit u zadního vchodu, avšak celou situaci by to řešilo jen částečně. Vzhledem k tomu, že je první třída umístěna v patře, byl by řešením schodolez. Schody však už nejsou v úplně nejlepším stavu, a tak ředitel neví, zda by to opravdu pomohlo. Jediným možným řešením by byl výtah, což by vyřešilo i situaci, kdy by si například nějaký žák zlomil nohu a nemusel by tak chodit o berlích po schodech. Pak by také bylo možné do školy přijmout i dítě s handicapem. Ředitel Základní školy Husova by probral možnosti s daným rodičem, zda by opravdu nebylo lepší, aby jeho dítě nastoupilo na Základní školu Poděbradova, která je bezbariérová, avšak nevidí to jako nutnost. Pokud by věděl, že taková situace nastala, tak by k tomu přihlédl a rozvrhnul by třídy tak, aby částečná bezbariérovost pomohla. Řešení vidí i v pomoci pedagogického dozoru či asistentky nebo zaměstnance školy. U Základní školy Železnická 460 byl veden rozhovor s rodičem, jehož dítě školu navštěvuje. Z tohoto rozhovoru vyplynulo, že bezbariérovost ve škole úplně dořešená není. Rodič si však netroufá říct, zda by doporučil již zmíněnou Základní školu Poděbradova. Dále dodává, že do první či druhé třídy se rodič na vozíku nedostane a jídelna taktéž není dostupná jinak než po schodech.<sup>4</sup>

V další části této práce již bude pozornost zaměřena na budovy, jako je městský úřad, kino, divadlo či centrum města. Odpovědi byly získávány rozhovorem s osobami na invalidním vozíku nebo osobami, které se o tyto osoby starají. Jednotlivé respondenty si autorka označila pro lepší přehlednost písmeny viz tabulka č. 3 na straně 42.

---

<sup>4</sup> Přepis rozhovorů s ředitelkami a řediteli mateřských a základních škol je v příloze číslo 1.

#### 4.3.4. Městský úřad

Ze stránek městského úřadu [47] bylo zjištěno, že úřad v Jičíně je rozmístěn na dvou pracovištích. Na Žižkově náměstí, kde je hlavní sídlo úřadu, se nachází vedení města, městský architekt, oddělení památkové péče, odbor kultury či ekonomický nebo investiční odbor. Druhé pracoviště je v budově „Aris“ v ulici 17. listopadu. Zde se nachází většina odborů, jako je odbor životního prostředí, odbor dopravy, sociální odbor a další. Dále je na webových stránkách uvedeno, že oba úřady mají bezbariérový přístup.

Oslovení vozíčkáři dostali otázky týkající se vstupu do úřadů, na cestu do úřadů a na výtahy. Větší problém nastává u městského úřadu v budově „Aris.“ Respondenti B a D vidí problém už na cestě, která vede k úřadu. Když se projede kolem Mateřské školy U Kina, problémem je vysoký obrubník, na mechanickém vozíku není možno vyjet na chodník a na elektrickém jen velmi těžko. V tomto místě se může osoba na vozíku převrátit. Respondent B se k tomu vyjádřil trošku razantněji, „*to snad navrhnul někdo, kdo o tom nepřemýšlel.*“ Samotný vstup je problémem pro všechny osoby, které se k němu vyjádřily. Respondenti A, B i D tvrdí, že vstup je špatně řešený. Sice si mohou zazvonit a většinou jim jde zaměstnanec úřadu otevřít, ale pokud spustí „bzučák“, tak se dovnitř dostanou, ale s problémy, protože dveře se za nimi zavírají automaticky a oni nestíhají projet, což dokumentuje vyjádření respondentky D: „*tam jsem si už několikrát skřípla ruku.*“ Ohledně výtahu se respondenti A i D shodli, že je málo hluboký, a to především pro elektrické vozíky. „*Na to, že je to nově udělané, to pokládám za velký problém*“, dodala respondentka D. Co se týká úřadu na Žižkově náměstí, ve vchodu je malý schůdek a než ho osoba na vozíku překoná, tak se dveře zavřou a nedá se stihnout jej přejet. Dál už je to lepší, dveře se otevírají na fotobuňku a hlavně do strany. Výtah je bez problémů a jsou zde i toalety, které pokládá respondent A za dostačující.

#### 4.3.5. Biograf, divadlo, plavecký bazén, zimní stadion

Biograf je bezbariérový, nicméně jeho balkon ne. Je zde bezbariérové WC a místa pro vozíčkáře jsou zde také, a to v řadě 7 mezi sedadly 1–3 a 4–6, celkem 5 míst pro vozíčkáře [48]. Zde není jediný problém. Vstup je řešen fotobuňkou a ještě otevíráním do strany, což je pro vozíčkáře úplně ideální. Respondent G si kino chválil i s ohledem na to, že si lístek pro sebe mohl koupit v předprodeji a sedět hned za dcerou.

Masarykovo divadlo [49] se nachází na Husově ulici. Přízemí divadla je bezbariérové a vstup pro vozíčkáře je řešen plošinou, která je na euroklíč<sup>5</sup>. Maximální nosnost plošiny je však omezená na 210 kg, a to znamená, že není vhodná pro elektrické vozíky. K divadlu se vyjádřila i jedna ředitelka mateřské školy. „*Z vlastní zkušenosti musím říct, že to fungovalo perfektně. Věděli tedy, že přijedeme, tam mají tu plošinu, tak nám i pomohli.*“

Vstup do plaveckého bazénu je řešen příjezdovou rampou, která pro nikoho nepředstavovala nějaký problém. Vstup je nicméně řešen těžkými dveřmi. To byl problém pro respondenty G a H. Oba shodně tvrdí, že si nedokážou představit, že by si je měli otevírat sami. V areálu je speciální šatna pro vozíčkáře, toho využívají synové osoby I, kteří jsou však doprovázeni asistenty, kteří jim pomáhají. Přístupnost zimního stadionu si autorka zjistila sama. Je zde jak bezbariérový přístup, toalety, tak i místa určená přímo pro vozíčkáře.

#### 4.3.6. Pošta

Všichni vozíčkáři, kteří se k poště vyjádřili, shodně tvrdí, že samotný vstup na poštu není problém, dveře se samy nezavírají, tudíž je možné dovnitř vjet a zavřít za sebou. Za plus považují ochotu personálu. Co se týká samotné cesty na poštu, jejíž začátek byl stanoven na Žižkově náměstí, tam už tolik pozitiv nevidí. Přes přechod nejezdí ani jeden vozíčkář, cesta tam totiž vede do kopce, po dlažebních kostkách, a ještě je tam problematický výjezd na docela vysoký obrubník. Tato kombinace je pro vozíčkáře nepřekonatelná. Respondenti A a D to objíždějí po silnici, B jezdí od úřadu, kde je snížený sjezd směrem k restauraci Divá Bára. Autorka si během několika dní udělala průzkum vlastním pozorováním, a to ohledně přecházení všech osob<sup>6</sup>. Průzkum byl proveden v několika dnech, pokaždé v jinou hodinu a z tohoto pozorování vyplynulo, že téměř 90 % osob přechází mimo přechod, a to od kašny směrem na pěší zónu Husova a obráceně. A na cestě od „draka“ na poštu je problematický jeden přejezd z chodníku na cestu, kde je umístěn nějaký vjezd. Nejen, že je tam opět vyšší obrubník, než by bylo vhodné, ale navíc je vjezd udělaný z kostek, což je pro vozíčkáře

---

<sup>5</sup> V Jičíně vydává euroklíč organizace Apropos Jičín. Nárok na něj má každý člověk se zdravotním postižením, držitel průkazu TP, ZTP a ZTP/P, držitel WC karty, diabetik, stomik, onkologický pacient, lidé s následujícími diagnózami: roztroušená skleróza, Parkinsonova choroba, cystická fibróza, nespecifické střevní záněty (Crohnova choroba a ulcerózní kolitida), močové dysfunkce a porucha autistického spektra.

<sup>6</sup> Výpočet a konkrétní výsledky jsou uvedeny v příloze č. 2

problém z toho důvodu, že se jim mohou zaseknout přední kolečka. Respondent I u pošty většinou zaparkuje a jde raději na poštu sám.

#### 4.3.7. Cesta z Nového města na náměstí

Tato cesta byla zmapována s respondentem A, B. Dále bylo využito vlastního pozorování, neboť autorka na Novém městě bydlí a denně odtud jezdí s kočárkem. Po projetí této cesty se autorka respondentů zeptala, kde viděli problém a co by rádi změnili s ohledem na to, aby byla tato cesta schůdnější.

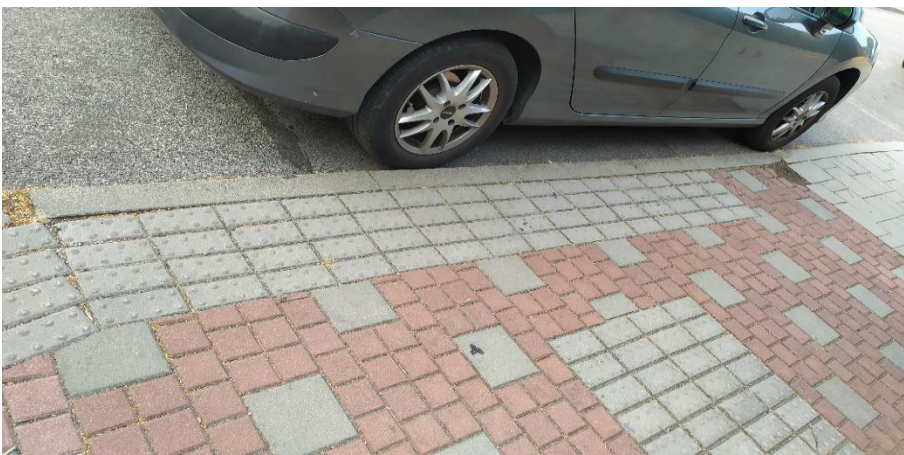
Po rozhovorech a vlastním pozorování bylo zjištěno několik věcí, které jsou pro vozičkáře problematické. Na křižovatce ulic Jabloňová a Přátelství je vysoký obrubník, tam si musí vozičkář najet na přechod, který je na hlavní silnici, a navíc je z dlažebních kostek, což především v zimě není úplně ideální. V ulici Sokolovská se jezdí skrz danou křižovátku, neboť chodník na jedné straně je snížený, ale na druhé straně je sice také snížený, ale ne dostatečně. Cesta okolo Maxihitu, která se nachází na pravé straně, je zvlněná a místy propadá, avšak je v lepším stavu než cesta nalevo, která je „v katastrofálním stavu“, jak se vyjádřil jeden z oslovených. U cyklostezky se musí přejet opět na druhou stranu, protože po pravé straně se vyjet nedá. Na tomto chodníku však místy chybí dlažba a vozičkář tam musí kličkovat. Dále je cesta bez obtíží až na výjezd okolo parku, která vede už na zmiňované náměstí, kde především osoby na mechanickém vozíku musí vynaložit hodně sil, aby tuto cestu vyjely. Autorka ze svého pohledu považuje za problém auta, která stojí na místech pro přecházení nebo na místech, kde je chodník snížený, neboť osoba na vozíku nemá většinou jinou možnost, kudy by jela. A dodává: „*mám dítě v kočárku a s sebou ještě dva starší syny, kteří jedou na kole, a to vždycky nadávám, když tam někdo stojí s autem.*“<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Přepis rozhovorů týkajících se městských úřadů, pošty, divadla, kina, plaveckého bazénu a cesty z Nového Města na náměstí je uveden v příloze č. 3.



Obrázek č. 9: vlastní foto.



Obrázek č. 10: vlastní foto.

#### **4.3.8. Restaurace**

Autorka se osob na vozíku či jejich doprovodu zeptala, zda v Jičíně navštívili nějakou restauraci a jak byli spokojeni s přístupem do restaurace či zda tam byly bezbariérové toalety. Pokud se jednalo i o ubytovací zařízení, autorka zjišťovala, zda je součástí i bezbariérový pokoj vhodný pro vozíčkáře. Informace byly zjišťovány od osob na vozíku, ale také vlastním pozorováním, e-mailovou komunikací či rozhovorem s personálem. Z informací, které autorka shromáždila, vyplynulo, že oslovené osoby nebyly nijak zvlášť překvapeny, že restaurací, kde je jak bezbariérový vstup, tak bezbariérová toaleta, je velmi málo. V tomto ohledu vyčnívá Hotel Restart, kde lze v restauraci La Favorita najít bezbariérové toalety vedle recepce a v hotelu je k dispozici i bezbariérový pokoj vhodný pro osoby na vozíku. Vstup do restaurace byl řešen rampou, která však vedla přes aquacentrum, což v době, kdy je zavřené, není úplně ideální. Dobrou zprávou je, že byla



vybudována rampa, která je součástí vstupu do sportovního areálu a po které se dá dojet na invalidním vozíku i do restaurace. Do hotelu Tammel lze na vozíku bez problému vjet, avšak v restauraci, která je součástí, nejsou bezbariérové toalety. Hotel nabízí dva bezbariérové pokoje. Ze zkoumaných osmi restaurací, penzionů či hotelů mělo bezbariérový přístup sedm zařízení, a to Zámecká restaurace, restaurace Pod Kaštanem, penzion Lucie, hotel Restart, hotel Tammel, pizzerie Rieger a Kozlovna U Anděla, kde je však bezbariérový pouze zadní vchod, o kterém ale skoro nikdo neví. Pokoj pro vozíčkáře nabízí hotel Restart a hotel Tammel. Hotel Paříž nabízí bezbariérový pokoj, avšak není určen přímo pro vozíčkáře, a výtah, který se v hotelu nachází, dle personálu není vždy v provozu. Vzhledem k tomu, že vstup do restaurace, a tedy i do hotelu, není bezbariérový, i když by se dal částečně řešit nějakou přenosnou rampou, není tento hotel pro osoby na invalidním vozíku úplně vhodný. Toalety vhodné pro vozíčkáře lze najít v restauraci Pod Kaštanem, v penzionu Lucie (kde bohužel není výtah, a tudíž ubytování není vhodné pro osoby na vozíku), v hotelu Restart a v Kozlovně U Anděla. Vozíčkář C se k tomu vyjádřil takto: *„je zde málo restaurací vhodných pro vozíčkáře, hlavně v zimě, v létě to řešej aspoň zahrádky. Například do Mexický se dostanu zadem, je tam teda k tomu hrozná cesta, ale po domluvě vám ten zadní vchod otevrou.“* Vozíčkářka D se vyjádřila takto: *„ono hodně záleží taky na obsluze, některým se nechce dávat židle pryč, abych se ke stolu vešla, ale naštěstí jich je velmi málo.“*

#### **4.3.9. Navštěvovaná místa v Jičíně**

##### **Valdštejnovo náměstí**

Na stránkách města Jičina bylo zjištěno [50], že obdélníkové náměstí o rozloze jednoho hektaru je centrem jičínské městské památkové rezervace. Ze všech stran je obklopeno podloubím a uprostřed se nachází Mariánský sloup, kašna se sochou Amfitrité a Korunovační kašna. Náměstí vévodí Valdická brána, zámek a barokní kostel sv. Jakuba Většího. A právě podloubí je dle oslovených osob problematické.

##### **Zámecký park**

Zámecký park byl vystavěn v roce 1608, ale bohužel o 12 let později vyhořel a byl značně poškozen [51]. Park prošel rozsáhlou rekonstrukcí a na konci května 2010 byl otevřen

veřejnosti, aby se z něho stalo místo příjemného odpočinku [52]. V parku je pořádáno mnoho akcí, a to např. food festival, vinný košť, Jičín město pohádky a celé léto se zde konají akce v rámci prodloužených víkendů. V roce 2022 se zde konal i den pro rodinu, který přilákal rodiče strávit krásné odpoledne plné her se svými dětmi. Park je také oblíbeným místem pro pořádání svatebních obřadů.

Po rozhovorech s oslovenými bylo zjištěno, že problém v parku mají především osoby na mechanickém vozíku, které nemají šanci se samy dostat z dolní části parku do horní. Buď jim musí někdo pomoci, anebo musejí místo objíždět okolo parku, ale je to pro ně značně náročné. Pro osoby A, E je problém i cesta dolů, nicméně ne kvůli tomu, že je prudká, ale proto, že na konci je kanálek a bojí se, že se jim tam zaseknou kolečka. Podle respondenta I je cesta dolů také větší problém než cesta nahoru, ale to spíše kvůli tomu, že synové na vozíčku jsou již dospělí a je velmi těžké je vézt do kopce. Obtížnost výjezdu do kopce dokládá i vyjádření osoby B: „*v parku mám co dělat i s pohonem, abych se dostal nahoru.*“ Co se týká náměstí, tam osoby vidí problém spíše v chodnících v podloubí než v náměstí jako takovém. Respondent B uvádí: „*náměstí bych neměnil, to by nebylo hezké.*“ Jinak všechny osoby, které se k náměstí vyjádřily, by rády, aby se opravil povrch chodníků v podloubí. Osoba D se k tomu vyjádřila takto: „*ty díry před Kozlovnou, tam je to hrozný, to ničím vozík i sebe.*“ Také osoba E se k podloubí vyjádřila negativně: „*tam jsme to musely asi na dvou místech objet, vyjeli jsme před podloubí a pak se zase vracely zpátky, protože tam na rohu byla zahrádka.*“ Za velký problém však oslovené osoby považují chybějící čisté, snadno přístupné toalety. Na dotaz, proč není vhodná toaleta u parku, odpověděla osoba D takto. „*musím sjet z náměstí a pak zase zpátky.*“ Obdobně se k tomu vyjádřilo více respondentů, je pro ně těžké dostat se na toalety, když k nim vede cesta dolů nebo nahoru. U úřadu bohužel nejsou toalety vhodné vůbec<sup>8</sup>.

### **Valdštejnský zámek**

Valdštejnský nebo také Jičínský zámek je dominantou jižní strany náměstí a sídlí v něm Městské informační centrum, regionální muzeum, galerie a své sídlo zde má také Základní umělecká škola J. B. Foerster a své konzultační středisko zde provozuje Česká zemědělská univerzita [53]. Autorka na základě pozorování zjistila, že do muzea a do konzultačního

---

<sup>8</sup> Přepis rozhovorů v příloze č. 4.

střediska se osoba na vozíku sama nedostane, neboť jak středisko, tak i muzeum sídlí v patře, kam vedou jen schody.

### **Cipískova stezka**

Tříkilometrová procházka převážně okolo řeky Cidliny je velkým lákadlem pro malé i větší děti a během turistické sezóny ji navštíví mnoho turistů jak z Jičína a blízkého okolí, tak i návštěvníci, kteří to mají do Jičína poněkud dál. Stezka je sice přístupná po celý rok, ale zejména pro vozíčkáře skýtá několik problémů, které však nejsou nepřekonatelné. Prvním problémem je zajisté špatné počasí, protože stezka nevede jen po asfaltu, ale i po nezpevněném povrchu a pokud zaprší, jsou některé části cesty hůře sjízdné. Na cestu se autorka vydala s osobou na vozíčku a kromě počasí, které však nikdo ovlivnit nedokáže, spolu narazili na tři místa, která vozíčkáři dělala problém. Stezka má 15 míst k zastavení a první problém nastal ve chvíli, kdy měl vozíčkář vyjet do ulice Kollárova od zastávky číslo 7 k zastávce č. 8, kde je prudký výjezd. Osoba na vozíku to nakonec zvládla sama, ale s velikými obtížemi. Další problém nastal u zastávky číslo 9, kam se osoba na vozíku sama nedostane, ale i s pomocí to jde velmi těžko. K této zastávce však vede alternativa, a to ulicí Na Tobolce, po které se k místu s číslem 9 dá bez problémů dostat. Posledním problémem je zastávka číslo 10, ke které vede prudký sjezd, a ani cesta, která vede okolo rybníka, není příliš vhodná pro invalidní vozíky, zejména po dešti, kdy se udělají kaluže a povrch je rozmáčený. K této cestě naštěstí existuje jiná varianta, a to po ulici Máchova. Pro představu autorka přidává mapu Cipískovy stezky.



Obrázek č. 11: Cipískova stezka [54].

#### 4.3.10. Shrnutí praktické části

Z pěti mateřských škol je zcela bezbariérová pouze jedna. V Mateřské škole J. Š. Kubína se dá situace částečně řešit, v centru města je bezbariérová, alespoň částečně, jedna školka. Ze základních škol jsou bezbariérové dvě školy, v dalších třech se situace dá alespoň částečně řešit. U obou městských úřadů je problémem samotný vstup, u městského úřadu sídlícího v budově „Aris“ je problém i u cesty k tomuto úřadu. Kino a divadlo je bez problémů. U plaveckého bazénu jsou problémem těžké dveře. Obsluha recepce však vidí, kdo do budovy vchází, a není problém přijít pomoci otevřít. Co se týká pošty, tam je problematická samotná cesta k poště než samotný vstup na poštu. Mezi problémy, které mohou při cestě z Nového města do centra nastat, patří stání aut na místech pro přecházení, především na pomezí ulic Na Jihu a Protifašistických bojovníků a ulic U Tržiště a Přátelství, dále je na dvou místech příliš vysoký obrubník, a to v ulici Jabloňová a Sokolovská.

Problematický je také chodník u Maxihitu, který je dost nerovný, a pak chodník v ulici Pod Koželuhy, směrem k ulici Barákova.

Co se týká náměstí, největším problémem je špatný a nesjednocený povrch v podloubí. Samotné náměstí by oslovené osoby rozhodně měnit nechtěly, i kdyby to bylo možné. S restauracemi město samotné nic nezmůže, jelikož není provozovatelem podniků, ale to, že je zde jediný hotel, alespoň z těch zkoumaných, který nabízí jak bezbariérový vstup, toaletu i pokoj, překvapilo i samotnou autorku práce. V parku je problematické dostat se z dolní části parku do horní a naopak, a to, že bezbariérová toaleta, která se zde nachází, je pouze dámská a je často zavřená; navíc slouží občas jako skladová místnost. Na zámku se osoby na vozíku nedostanou do muzea ani do konzultačního střediska, protože zde není žádný výtah. U Cipískovy stezky se objevily tři problémy, které však z hlediska osoby, která danou cestu s autorkou absolvovala, nejsou nepřekonatelné.

## **5. Zhodnocení a návrhy řešení**

Co se týká mateřských škol, z provedeného průzkumu vyplývá, že jedna zcela bezbariérová školka je na celé město Jičín málo a vzhledem k tomu, že ve středu města se nachází jedna alespoň částečně bezbariérová školka, bylo by vhodné buď vybudovat ještě jednu zcela bezbariérovou školku, například v lokalitě Kasárna, kde se v současné době připravuje pozemek na zástavbu, nebo ještě jednu školku na bezbariérovou přebudovat – k tomu je nejvhodnější Mateřská škola J. Š. Kubína vzhledem k místu, kde se nachází. Co se týče škol základních, nejvíce by asi pomohl výtah ve všech školách. U cesty na městský úřad umístěný v budově „Aris“ by pomohlo vybudování vjezdu na chodník namísto obrubníku a u obou budov úřadu by byla vhodná změna systému otevírání dveří. Návrhem Pro úpravu vstupu do úřadu v budově „Aris“ by bylo vhodné zvážit vybudování vstupu na euroklíč, případně ponechat současný „bzučák“, avšak za podmínky otevírání dveří do strany. V budově úřadu na Žižkově náměstí není euroklíč vhodný, neboť se jedná o vstup pro všechny osoby, zde se nabízí například tlačítko, které by při zmáčknutí, jako třeba u vypínače, otevřelo dveře na dostatečně dlouhou dobu, aby měl vozičkář čas se v klidu dostat na úřad a s tím, že pokud by se někdo nacházel mezi dveřmi, bylo by třeba, aby se samy nezavřely, jako to je například u některých výtahů. Řešením bezproblémové cesty na poštu by bylo přesunutí přechodu

blíže směrem k úřadu, a to buď snížením obrubníku na obou stranách nebo vybudováním vyvýšeného přechodu. Autorka si myslí, že by to kladně ohodnotily i ostatní osoby, a to dle provedeného průzkumu, kdy přechod využívá pouhá desetina osob. Vzhledem k tomu, že divadlo a kino bylo hodnoceno kladně, zde není nutné dělat nějaké změny. Vstup do aquacentra by autorka vzhledem k tomu, že obsluha na recepci nemá problém přijít dveře otevřít, nechala ve stávajícím stavu. U cesty z Nového města je navrhováno označení míst pro přecházení a míst se sníženým chodníkem žlutou barvou, aby zde byl dostatečně dán důraz na zákaz zastavení, zejména v ulici Na Jihu a na křižovatce ulic U Tržiště a Přátelství. V ulici Jabloňová a Sokolovská by bylo vhodné snížit vjezd na chodník, aby se vozíčkáři nemuseli přejíždět okolo. Chodník okolo Maxihitu by bylo vhodné opravit a na chodníku u trafostanice doplnit chybějící dlažbu.

Na náměstí by bylo vhodné sjednotit a opravit povrch v podloubí. V rámci potenciálních úprav parku autorka práce navrhuje vybudování plošiny na schodech, které se v parku nacházejí. Na zámku by bylo vhodné vybudovat výtah. V rámci Cipískovy stezky by bylo vhodné umístit například značky informující o tom, kam se vozíčkář dostane a kde je možné dané místo objet. Bylo by též vhodné napsat dané informace alespoň na internetové stránky Městského informačního centra Jičín. To se týká i restaurací, které by na své webové stránky mohly uvést, zda se k nim vozíčkář dostane, zda nabízí bezbariérový pokoj pro osoby na vozíku a zda si bez problémů odskočí na toaletu.

## Realizace navržených řešení

Navrhovaná řešení byla konzultována především s architektem města Jičína Ing. arch. Radkem Jiránkem, který se vyjádřil v tom smyslu, zda jsou řešení realizovatelná, a to buď co nejdříve nebo s ohledem na finance spíše v pozdější době, nebo zda řešení nejsou realizovatelná s ohledem např. na finanční náročnost či proto, že by se navrhované řešení mělo uskutečnit v památkové zóně města Jičína. Označení obrubníků žlutou barvou není podle architekta úplně ideálním řešením; myslí si, že by pro řidiče takové označení nebylo překážkou. Jako rychlé a efektivní řešení navrhnul osazení těchto míst květníky, a to pouze na takovou šířku, aby se tam dalo bez problému na vozíku či s kočárkem projet. Oprava ulice Protifašistických bojovníků je do budoucna v plánu, avšak musí se vzít v úvahu i to, že pokud by se začalo s opravami, je třeba realizaci skloubit i s jinými opravami zahrnujícími realizujícími elektrotechniku nebo vodovodní či plynové potrubí, aby nedošlo k tomu, že se vozovka opraví a v blízkém horizontu, například za dva roky, by bylo třeba opravit potrubí. Oprava chodníku okolo Maxihitu, jakož i chodníku na druhé straně ulice, včetně vozovky, se je v plánu až poté, kdy zde budou podél této cesty postaveny bytové domy, které jsou zde v plánu. Na náměstí je největším problémem podloubí, avšak tam může být město pouze nápomocno, neboť všechny objekty nejsou v majetku města a povrch před objekty patří soukromým majitelům. Byla zde snaha oslovit majitele objektů, aby se finančně podíleli na obnově a opravě stávajících povrchů, ale ne všichni jsou ochotni se toho zúčastnit, a to i přesto, že jim město nabízelo určitou dotaci. Dále pan architekt dodává: „*tady se bavíme o ceně kolem 10 milionů korun, pokud by se jednalo opravdu o celé podloubí.*“ Jako nejschůdnější řešení vidí oslovení majitelů nejproblémovějších míst, pokusit se spolu s nimi domluvit opravu povrchu před jejich nemovitostmi. Řešením přechodu u hotelu Paříž není posunutí přechodu blíže k úřadu, ale snížení obrubníku po celé délce Žižkova náměstí, a to na obou stranách silnice. U úřadu se také nacházejí zcela nevhodné toalety, které zde však slouží jako jakési provizorium, bohužel už ale 20 let. Nejlepším řešením by bylo uvést na stránky městského úřadu informaci, že bezbariérová toaleta se nachází v budově městského úřadu na Žižkově náměstí, a zpřístupnit ji v otevírací době úřadu. S vybudováním bezbariérové školky se počítá v lokalitě Kasárna, kde se nyní připravuje výstavba rodinných domů, a také se počítá s rozšířením Mateřské školy Máj, kde by měly vzniknout čtyři zcela bezbariérové třídy. V Mateřské škole J. Š. Kubína by se dalo hovořit o tom, že by se na bezbariérové přebudovalo celé přízemí a tím by vznikly dvě bezbariérové třídy. Se změnou otevírání dveří na městských úřadech se nepočítá, avšak na úřadu na Žižkově

náměstí by měl vzniknout nový zvonek, kterým osoba na vozíku upozorní zaměstnance na recepci, že je před vchodem někdo, kdo si nedokáže sám otevřít. Otevírání na dálku zde již funguje, ale vždy někdo musel na recepci přijít, ohlásit, že je zde s osobou na vozíku, a až poté mu byly dveře otevřeny. Výtahy ve školách se instalují postupně, aktuálně se s výstavbou počítá na 1. základní škole 17. listopadu. Plošinu v parku pan architekt nepovažuje za úplně ideální řešení. Problém nevidí v samotné plošině, ale především v tom, že zámecký park se nachází v památkové zóně, tudíž by vše muselo být konzultováno s Národním památkovým ústavem a také by se zde mělo vzít v úvahu estetické hledisko. Otázkou je, zda by míra zásahu do památky převážila využitelnost plošiny. Dále pan architekt dodává: *„tady by musel být veliký tlak z několika stran, že ten park je špatně řešen, a pak by se to nejspíš začalo řešit intenzivněji.“* To, zda se vozíčkář dostane do restaurace, se většinou dotýčná osoba dozví až při osobní návštěvě. Zde autorka práce ve svém volném čase doplní tyto informace na webovou stránku [vozejkmap.cz](http://vozejkmap.cz), která slouží právě k tomu, aby se zde osoba na vozíku dozvěděla, zda se dostane tam, kam potřebuje. Netýká se to však jen restaurací, ale všech míst, které v Jičíně mohou osoby navštívit. Rozhovor ohledně zámku byl veden s Ing. Miroslavem Kazdou, který je vedoucím Odboru školství, mládeže a tělovýchovy v Jičíně. Na otázku, zda se na zámku neplánuje vybudování výtahu, odpověděl. *„ano, je to v plánu. Muzeum zažádalo o dotaci, která by měla směřovat na předělání interiéru muzea, a do toho se vložilo město se svým projektem ohledně bezbariérovosti“*. Tato dotace by směřovala i na vybudování výtahu a tím by se muzeum zpřístupnilo i osobám na vozíku. Výtah by samozřejmě zlepšil i dostupnost vzdělání a více osob by se mohlo účastnit například i zasedání města.



## 6. Závěr

Bakalářská práce se zabývala rozvojem města Jičína s ohledem na osoby se zdravotním postižením a byla rozdělena na část teoretickou a část praktickou.

Práce přiblížila problematiku mobility člověka s tělesným postižením. V teoretické části byly vymezeny pojmy, které s tématem bakalářské práce souvisely. Jednalo se například o základní legislativu, o druhy tělesného postižení, jaké pomůcky tyto osoby používají, o bariéry, se kterými se setkávají občané na vozíku, jaké musí budovy a komunikace splňovat parametry či na jakou pomoc mají tyto osoby nárok. Dále zde bylo přiblíženo financování veřejně správy, tedy její příjmy a výdaje, a vysvětlen byl i Národní rozvojový program mobility pro všechny, který pomáhá financovat realizaci bezbariérovosti města. V praktické části byly popsány základní charakteristiky města Jičín, jako je historie, údaje o obyvatelstvu či to, s jakým rozpočtem město hospodaří. Dále zde byla pomocí rozhovorů či vlastního pozorování zjišťována bezbariérová přístupnost vybraných městských budov, jako je městský úřad, mateřské školy, plavecký bazén či zimní stadion. S ohledem na návštěvníky se jednalo také o náměstí, zámecký park, Cipískovu cestu či Valdštejnský zámek.

Cílem bakalářské práce bylo zjistit, s jakými problémy se potýkají občané s omezenou schopností pohybu, zejména handicapované osoby na invalidním vozíku, a navrhnout taková řešení, která by vedla ke zlepšení těchto problémů. Pro zjištění informací ohledně bezbariérovosti města bylo použito vlastního pozorování, polostandardizovaných rozhovorů s osobami na invalidním vozíku nebo jejich doprovodem. Ohledně mateřských a základních škol byl rozhovor veden s ředitelkami či řediteli těchto zařízení. Ze všech těchto rozhovorů vyplynulo, s jakými problémy se osoby na vozíku potýkají. Z rozhovorů dále vyplynulo, že osobám se ve městě líbí a že se město snaží bariéry odbourávat. Se zjištěnými problémy a návrhy řešení se autorka obrátila na vedení města, a to především na Ing. arch. Radka Jiráňka, který se téměř ke všem zjištěným problémům a navrhovaným řešením vyjádřil a následně také zhodnotil, zda se problémy dají nějakým způsobem odstranit či vyřešit. Autorka práce dodává, že odstraňování stávajících bariér by pomohlo i městu samotnému k jeho rozvoji, a to především s ohledem na cestovní ruch.

## 5. Seznam použitých zdrojů

1. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: *Sbírka zákonů České republiky č. 398*. 2009. Dostupné také z: <https://www.mmr.cz/getmedia/dd5162fc-f71b-4083-a6a0-a33fe82a8ad2/Vyhaska-398-2009.pdf.aspx>
2. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=183/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=183/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).
3. FILIPIOVÁ, D. 1998. *Život bez bariér: Projekty a rekonstrukce*. 1. vyd. Praha: Grada, 101 s. ISBN 80-7169-233-6.
4. MATUŠKA, J. 2009. *Bezbariérová doprava*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 196 s. ISBN 978-80-86530-62-8.
5. ROČKOVÁ, J. *Kvalita života osob s tělesným postižením* [online]. UK Praha, 2006, 122 s. (PDF). Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/6323/130066390.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
6. FILIPIOVÁ, D. 2002. *Projektujeme bez bariér*. Praha: MPSV, 101 s. ISBN 80-86552-18-7. Dostupné také z: <https://docplayer.cz/563665-Daniela-filipiova-projektujeme-bez-barier.html>.
7. Kompenzační pomůcky. *Www.svaztp.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-06-08]. Dostupné z: <https://svaztp.cz/info-pro-ozp/kompenzacni-pomucky/>
8. BENDO VÁ, P., JEŘÁBKOVÁ, K., RŮŽIČKOVÁ, V. 2006. *Kompenzační pomůcky pro osoby se specifickými potřebami*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 101 s. ISBN 80-244-1436-8. Dostupné také z: <https://uss.upol.cz/wp-content/uploads/2015/01/REKOPO-NEUPRAVEN%C3%9D-RUKOPIS.pdf>.
9. OPATŘILOVÁ, D., ZÁMEČNÍKOVÁ, D. *Www.ismuni.cz*. <https://is.muni.cz> [online]. Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity [cit. 2022-06-20]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/ps14/hybnost/web/pages/03-03-vozickari.html>
10. ZIKL, P. *Děti s tělesným a kombinovaným postižením.pdf* [online]. 1. Praha: Grada, 2011, 112 s. [cit. 2022-06-20]. ISBN 978-80-247-7668-2. Dostupné z: <https://www.grada.cz/deti-s-telesnym-a-kombinovanym-postizenim-ve-skole-6740/>

11. Mapa bariér. In: *Mapa bariér* [online]. [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <http://www.mapabariér.cz/index.php/praxe/priloha-c-3/2-bezbarierove-rampy>
12. ŠESTÁKOVÁ, I., LUPAČ, P. 2010. *Budovy bez bariér* [online]. 1. elektronické vyd. Praha: Grada, 125 s. [cit. 2022-09-05]. ISBN 978-80-247-6607-2.
13. Vyhláška č. 294/2015, Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.
14. In: *Www.zakruta.cz* [online]. [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/vodorovne-dopravni-znacky/v10f/vyhrazene-parkoviste-pro-voz-prepravujici-os-tezce-postizenou-nebo-os-tezce-pohybove-postizenou/>
15. IP12+O1. In: *Www.dopravniznaceni.com* [online]. [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://www.dopravniznaceni.com/IP12-O1-vyhrazene-parkoviste-pro-invalidy-informativni-provozni-dopravni-znacka-d507.htm>
16. *Ceskolipsky.denik.cz* [online]. [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: [https://ceskolipsky.denik.cz/zpravy\\_region/parkovat-na-miste-pro-invalidy-20080718.html](https://ceskolipsky.denik.cz/zpravy_region/parkovat-na-miste-pro-invalidy-20080718.html)
17. *Www.estav.cz* [online]. [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://www.estav.cz/cz/5173.parkovaci-stani-pro-vozickare-a-doprava-handicapovanych-v-praxi>
18. Mapa pece [online]. 2021 [cit. 2022-07-26]. Dostupné z: <https://www.mapapece.cz/kdo-ma-narok-na-prukaz-osoby-se-zdravotnim-postizenim/>.
19. Úřad práce [online]. 2020 [cit. 2022-07-26]. Dostupné z: <https://www.uradprace.cz/prukaz-ozp>.
20. Zákon č. 128/2000 Sb., zákon o obcích. In: *Sbírka zákonů České republiky*.
21. KOUDELKA, Z. 2006. *Obecní samospráva: zákon o obcích v komentovaném znění*. Brno: DOPLNĚK, 96 s. ISBN 80-7239-193-3.
22. VITURKA, M. a kol. 2010. *Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky*. Praha: Grada, 232 s. ISBN 978-80-247-3638-9.
23. VOJTÍŠKOVÁ, M. 2018. *Rozpočtové hospodaření pro zastupitele obcí* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra ČR [cit. 2022-09-19]. ISBN 978-80-87544-98-3. Dostupné z: <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Rozpo%C4%8Dtov%C3%A9+Hospoda%C5%99en%C3%AD+Pro+Zastupitele+Obci.pdf>.

24. KADEŘÁBKOVÁ, J., PEKOVÁ, J. 2012. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwert ČR, 300 s. ISBN 978-80-7357-910-4.
25. [Www.financnisprava.cz](https://www.financnisprava.cz/cs/dane/kraje-a-obce/danove-prijmy-kraju-a-obci/rozpocetove-urceni-dani/danove-prijmy-rozpocetu-kraju-a-obci-dle-zakona-o-rozpocetovem-urceni-dani) [online]. 2021 [cit. 2022-07-26]. Dostupné z: <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/kraje-a-obce/danove-prijmy-kraju-a-obci/rozpocetove-urceni-dani/danove-prijmy-rozpocetu-kraju-a-obci-dle-zakona-o-rozpocetovem-urceni-dani>.
26. [Www.dvs.cz](https://www.dvs.cz): *kapitálové výdaje obcí* [online]. 14.6.2018 [cit. 2022-09-19]. Dostupné z: <https://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6757061&ht=kapit%EDlov%E9+v%FDdaje+obc%ED>.
27. [Www.dvs.cz](http://denik.obce.cz): *Za co obce nejvíce utrácí?* [online]. 2018 [cit. 2022-09-20]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6751582>.
28. ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol. 2011. *Indikátory udržitelného rozvoje pro města a obce*. Hradec Králové: Civitas per Populi o.s., 216 s. ISBN 978-80-904671-4-9.
29. WOKOUN, R., MATES, P., KADEŘÁBKOVÁ, J. 2011. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, 474 s. ISBN 978-80-7380-304-9.
30. Rozvojové možnosti obcí. [Www.mmr.cz](https://www.mmr.cz) [online]. Praha, 2010 [cit. 2022-09-13]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/getmedia/5a2e3c9c-0a0e-4737-a66e-a67424bc24c6/Brozura-Rozvojove-moznosti-obci-MMR\\_Brozura.pdf](https://www.mmr.cz/getmedia/5a2e3c9c-0a0e-4737-a66e-a67424bc24c6/Brozura-Rozvojove-moznosti-obci-MMR_Brozura.pdf).
31. NRPM. [Www.vlada.cz](https://www.vlada.cz) [online]. [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/program-mobility-79350/>.
32. [Www.vlada.cz](https://www.vlada.cz): *vyhlášení termínů* [online]. 2023 [cit. 2023-02-07]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvozp/aktuality/vyhlaseni-terminu-konzultaci-zameru-bezbarierovych-tras-v-ramci-narodniho-rozvojoveho-programu-mobility-pro-vsechny-pro-i--kolo-pro-rok-2024-202008/>.
33. [Www.mujiicin.cz](https://www.mujiicin.cz): *základní informace a historie* [online]. [cit. 2022-09-15]. Dostupné z: <https://www.mujiicin.cz/informace-o-meste-jicine/d-1279844>.
34. FRANCEK, J. 2021. *Jičín, brána do Českého ráje*. 1. Praha: Rybka Publishers, 301 s. ISBN 978-80-87950-84-5.
35. <https://www.google.cz/maps/place/506+01+Ji%C4%8D%C3%ADn/@50.4300643,15.3330268,12.71z/data=!4m5!3m4!1s0x470ea392be70d80b:0x400af0f661529d0!8m2!3d50.4353325!4d15.361044>.
36. [Zpravyceskyraj.cz](http://zpravyceskyraj.cz) [online]. 2021 [cit. 2022-09-16]. Dostupné z: <http://zpravyceskyraj.cz/jak-se-libi-nove-logo-mesta-jicina/>.

37. *Www.mujičin.cz* [online]. 2011 [cit. 2022-09-16]. Dostupné z: <https://www.mujičin.cz/zadost-o-udeleni-souhlasu-k-uziti-znaku-mesta-jicin/d-580305>.
38. *Www.kampocesku.cz* [online]. 2013 [cit. 2022-09-16]. Dostupné z: <https://www.kampocesku.cz/clanek/13617/mesto-pohadky-jicin>.
39. *Www.czso.cz* [online]. [cit. 2022-09-18]. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=\\_\\_VUZEMI\\_\\_43\\_\\_572659#](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI__43__572659#).
40. *Www.jaroslavkraus.cz* [online]. 2021 [cit. 2022-10-04]. Dostupné z: <https://www.jaroslavkraus.cz/index.php/2021/11/19/jaky-je-vyvoj-cen-bytu-v-jicine/>.
41. *Www.jaroslavkraus.cz: nemovitosti na prodej* [online]. [cit. 2022-10-04]. Dostupné z: <https://www.jaroslavkraus.cz/index.php/nemovitosti-na-prodej/>.
42. *Www.mujičin.cz: rozpočet 2022* [online]. [cit. 2022-09-29]. Dostupné z: <https://www.mujičin.cz/zastupitelstvo-mesta-jicina-schvalilo-rozpocet-na-rok-2022/d-1305535>.
43. *Www.mujičin.cz: dokumenty* [online]. [cit. 2022-09-29]. Dostupné z: [https://www.mujičin.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?hledani=1&id\\_org=5954&query=rozpo%C4%8Det&strVlastnik=&datum\\_od=&datum\\_do=&submit=Vyhledat](https://www.mujičin.cz/vismo/zobraz_dok.asp?hledani=1&id_org=5954&query=rozpo%C4%8Det&strVlastnik=&datum_od=&datum_do=&submit=Vyhledat).
44. *Jičínský zpravodaj: infoměsíčník města Jičína*. Tiskárna SAMAB PRESS GROUP, 2022, 16 s.
45. *Www.ssmj.cz* [online]. [cit. 2022-10-05]. Dostupné z: <https://www.ssmj.cz/informace-pro-zajemce-denni-stacionar-domovinka>.
46. <https://apropojicin.cz/> [online]. [cit. 2022-10-05]. Dostupné z: <https://apropojicin.cz/co-delame/denni-stacionar>.
47. *Www.mujičin.cz* [online]. [cit. 2022-09-28]. Dostupné z: <https://www.mujičin.cz/mesto%2Djicin%2Da%2Dmestsky%2Durad%2Djicin/os-10>
48. *Www.kzmj.cz: biograf*. *Www.kzmj.cz* [online]. [cit. 2022-09-28]. Dostupné z: <https://kzmj.cz/biograf/kontakty-informace/>.
49. *Www.kzmj.cz: divadlo* [online]. [cit. 2022-09-29]. Dostupné z: <https://kzmj.cz/divadlo/kontakty-informace/>.
50. *Www.jicin.org* [online]. [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://www.jicin.org/valdstejnovo-namesti>.
51. *Www.spz.cz: sady, parky, zahrady* [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: <http://www.spz.cz/2021/08/novinka-meziparky-v-jicine/>.

52. *Jicinsky.denik.cz* [online]. 2011 [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: [https://jicinsky.denik.cz/zpravy\\_region/jicin-park-rok-provozu20110607.html](https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jicin-park-rok-provozu20110607.html).

53. *Www.jicin.org* [online]. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.jicin.org/valdstejnsky-zamek>.

54. *Www.jicin.org* [online]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: <https://www.jicin.org/sites/default/files/files/2022-06/cipiskova-stezka-nova.pdf>.

## 6. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: ukázka špatně udělané rampy [11].	24
Obrázek č. 2: svislé dopravní značení IP 12 + O 1 [15].	26
Obrázek č. 3: vodorovné dopravní značení V 10f [14].	26
Obrázek č. 4: špatně označené vyhrazené stání, chybí svislé označení [16].	26
Obrázek č. 5: dobře označené vyhrazené stání [17].	26
Obrázek č. 6: katastrální mapa Jičína [35].	34
Obrázek č. 7: staré logo města Jičína.	36
Obrázek č. 8: nové logo města Jičína.	36
Obrázek č. 9: vlastní foto.	48
Obrázek č. 10: vlastní foto.	48
Obrázek č. 11: Cipískova stezka [54].	52

## 7. Seznam tabulek

Tabulka č. 1: počet vyhrazených stání [12].	25
Tabulka č. 2: počet členů zastupitelstva [21, s. 58].	32
Tabulka č. 3: respondenti (vlastní zpracování).	42

## 8. Seznam grafů

Graf č. 1: počet obyvatel v letech 2000–2021 (vlastní zpracování).	36
Graf č. 2: pohyb obyvatel (vlastní zpracování).	37
Graf č. 3: pohyb obyvatel (vlastní zpracování).	37
Graf č. 4: přírůstek obyvatel (vlastní zpracování).	38
Graf č. 5: věková struktura obyvatel (vlastní zpracování).	38
Graf č. 6: věková struktura – porovnání (vlastní zpracování).	39
Graf č. 7: rozpočet v letech 2013–2022 (vlastní zpracování dle [43]).	40

## 9. Přílohy

### Příloha č. 1 Přepis rozhovorů s ředitelkami a řediteli zákl. a mateřských škol

Otázky:

1. Je Vaše školka (škola) bezbariérová?
2. Co byste dělal(a), kdyby rodič na vozíku přihlásil dítě do Vaší školky (školy)?  
Doporučil(a) byste mu školku Větrov (3. základní školu), která je bezbariérová?
3. Co byste dělal(a), kdyby rodič trval na přijetí dítěte do Vaší školky (školy)?
4. Jak byste řešil(a) situaci, kdyby se rodič dostal na vozík během školního roku?

#### Mateřská škola Fügnerova – Fügnerova 750

1. *„Bezbariérový přístup v mateřské škole nemáme.“*
2. *„Ano, v současné době bych mu doporučila školku Větrov.“*
3. *„Snažila bych se mu vysvětlit, že školka není bezbariérová, a tudíž z jeho hlediska vhodná.“*
4. *„Snažila bych se zařídit rampu, aby se rodič dostal alespoň do šatny.“*

#### Mateřská škola J. Š. Kubína – J. Š. Kubína 465

1. *„V současné době školka bezbariérová není.“*
2. *„Kdyby rodič na vozíku projevil zájem mít dítě právě u nás, dozvěděla bych se to u zápisu, tudíž by bylo dost času, abych tomu přizpůsobila situaci. To znamená zařídit nájezd na chodník a zařadit dítě do třídy v přízemí. Myslím, že není důvod posílat dítě na Větrov.“*
3. *„Jelikož je to hodně podobná otázka jako ta předchozí, odpověď by byla stejná.“*
4. *„Ono to souvisí s těmi předchozími otázkami. Pokud by rodič chtěl nechat dítě u nás, řešila bych to nejnutnější a po domluvě s rodičem bych dítě přemístila do třídy v přízemí. Do školky se rodič dostane, pokud to zvládne i on sám, pokud ne, není problém přijít otevřít, vidím na displeji, kdo tam je.“*

#### Mateřská škola Máj – Pod koželuhy 171

1. „Naše školka je v současné době bezbariérová částečně. Dvě třídy jsou bezbariérové a dá se do nich na vozíku dostat do šatny.“
2. „Vzhledem k tomu, že u zápisu bych věděla, že rodič je na vozíku, zařadila bych dítě do třídy, kam by se rodič dostal.“
3. „To souvisí s otázkou číslo dvě, neměla bych problém takové dítě přijmout.“
4. „Pokud by v té době dítě chodilo na hlavní budovu, která bezbariérová není, přeřadila bych ho po domluvě s rodičem do bezbariérové třídy.“

### **Mateřská škola U Kina – 17. listopadu 46**

1. „Naše školka bezbariérová není.“
2. „V současné době bych se dohodla s rodičem, co je pro něho vhodnější, jaké máme možnosti v naší mateřské škole a jaké jsou možnosti v jiných mateřských školách.“
3. „Nejdříve bych rodiči vysvětlila, že naše školka nemá podmínky pro tuto situaci. Pokud by stále trval na přijetí svého dítěte, tuto situaci by musel řešit zřizovatel, v tomto případě město. Asi „nejjednodušší“ řešení by byl schodolez.“
4. „Na takovou situaci není rodič sám a má někoho z okolí, koho by mohl zplnomocnit v takové situaci. Pokud by byl rodič bez partnera, předpokládám, že je pod dohledem OSPOD a ten by s ním situaci řešil. Moc se toho však vymyslet nedá.“

### **1. základní škola 17. listopadu – 17. listopadu 109**

1. „Naše škola bezbariérová není.“
2. „Probrali bychom možnosti, zda by opravdu nebylo lepší nastoupit na 3. základní školu, avšak nebylo by to úplně nutné.“
3. „Po domluvě bych zařídil vstup zadním vchodem, kam by se dala umístit rampa, avšak jinam než do šatny by se rodič nedostal. Řešením by byl schodolez, ale některé schody jsou už dost sešlapané, tak úplně nevím, zda by to pomohlo.“
4. „To souvisí s otázkou číslo tři, zařídili bychom rampu u zadního vchodu.“

### **2. základní škola Husova – Husova 170**

1. „Bezbariérová je částečně.“



2. *„Nevidím jako nutnost. S rodičem lze komunikovat v rámci možností, i když škola není celá bezbariérová.“*
3. *„Řešení by bylo částečné, kdy by se při umístování tříd a tvorbě rozvrhu učeben přihlédlo k tomu, aby nám částečná bezbariérovost pomohla. Dalším řešením by bylo jistě doporučení 3. ZŠ.“*
4. *„Řešení by se našlo prostřednictvím našich zaměstnanců, pedagogického dohledu, za pomoci asistentky apod.“*

#### **4. základní škola – Železnická 460**

Zde byl rozhovor veden s rodičem. Jeho pohled byl následující: *„škola určitě není bezbariérová, do šatny se dostane, ale do první či druhé třídy určitě ne. Taky se nedostane do jídelny, nevím, že by tam byl jiný, bezbariérový vchod, protože do jídelny vedou schody. Myslím, že tohle škola dořešený určitě nemá.“*

## **Příloha č. 2 Průzkum a výpočet ohledně přecházení osob**

Průzkum ohledně přecházení osob po přechodu u hotelu Paříž byl proveden poslední týden v červenci a první týden v srpnu roku 2022. Konkrétně ve dnech 25., 27., 29. 7 a 1., 2., 5. 8. V červenci probíhal průzkum od 9 hod do 10 hod a v srpnu od 16 hod do 17 hod. Během této doby přešlo přes silnici celkem 1 312 osob. Mimo přechod, tedy od kašny na Husovu ulici , přešlo 1 141 osob; pouhých 171 osob přešlo buď po přechodu, nebo na místě se sníženým chodníkem směrem k restauraci Divá Bára. Následně byla tato čísla převedena na procenta, a to následovně:

$$1141 * 100 / 1312 = 86,96646 \%$$

Z toho vyplývá, že 87 % osob přešlo v době pozorování mimo vyhrazená místa pro přecházení. Zbytek, tedy 13 % osob, přešlo přes přechod a na místě, kde je snížen chodník.

### **Příloha č. 3 Přepis rozhovorů, které se týkají vybraných městských budov**

Městský úřad – otázky zaměřené na cestu do úřadů, vstupy do úřadů a na výtahy:

A: *„No, tam to vidím jako problém ty vstupy na úřady. V Arisu si zazvoním, já bych se tam i dostal, ale je tam vysoký práh a je třeba ho přeskočit. Pak nám chodí otevírat zaměstnanci. Na Žižkově náměstí je sice malý schůdek, ale zato tam jsou těžký dřevěný dveře, takže než překonám ten schůdek, dveře se zavřou. Co se týče výtahů, tam problém nevidím, akorát ten v Arisu se mi zdá užší. Problém s cestou taky moc nevidím.“*

B: *„Tak cesta na městský úřad u Arisu, tam je nový chodník kolem školky, tak tam jakoby za školkou, když se jde rovně k Arisu, tam je teda dost velké obrubník. To snad navrhnul někdo, kdo o tom nepřemýšlel.“*

D: *„Nájezd na chodník u Arisu, to vidím jako problém. Tam od školky je vysoký obrubník, tam se najíždí špatně a hrozí, že se převrátím. Vstup tam taky není úplně dobře vyřešen. Buď nám chodí otevírat zaměstnanci, anebo pustěj bzučák, to si pak otevírám sama a už se mi stalo, že jsem si tam skřípla ruku. Výtah v tom Arisu ten je nově udělaný a pokládám ho za opravdu velký problém, je hrozně úzkej, musím úplně sklopit ty klapky na nohy a i tak je těžké se tam vejít.“*

Biograf , divadlo, plavecký bazén:

A: *„Do kina se dostanu úplně bez problémů. V aquacentru je rampa, tam se dostanu.“*

G: *„Jo, kino jsme navštívili a bylo to super. Využil jsem předprodeje, abych mohl sedět za dcerou. V divadle jsme nebyli. A plavecký bazén jsme navštívili. No tam je sice rampa, ale ty dveře jsou těžké a nedají se zaseknout. Nedokážu si představit, že by sem jel někdo na vozíku sám.“*

H: *„Navštívili jsme bazén. Rampa byla v pohodě, ale ten vstup je dle mého špatný. Dveře jsou hrozně těžký, pomohla mi rodina, ale sám bych měl co dělat.“*

K divadlu se vyjádřila i jedna ředitelka mateřské školy: „*To teda z vlastní zkušenosti musím říct, že to fungovalo perfektně. Věděli tedy, že přijedeme, tam mají tu plošinu, tak nám i pomohli.*“

I: „*Kluci chodí do bazénu, ale mají s sebou asistenty. Je dobrý, že je tam speciální šatna a speciální vozík pro ně.*“

Pošta: otázky se týkaly cesty k poště, jejíž začátek byl určen na Žižkově náměstí, a vchodu na poštu. Vzhledem k tomu, že osoby, které se vyjádřily k samotnému vchodu, byly téměř totožné, odpověď bude napsána pouze jednou. Co se týká cesty k poště, odpovědi respondentů jsou rozepsané.

A, B, E, H: „*Vstup je celkem dobrý, dveře se otevírají dovnitř, nevidím zde úplně zásadní problém. Navíc zaměstnanci jsou ochotni pomoci.*“

A: „*Já jezdím po silnici, není to úplně ideální, ale ze Žižkova náměstí se tam jinak nedostanu. Po přechodu to nejde. Od „draka“ tam se celkem bojím sjet, už jsem tam měl i problém, že se mi zasekla přední kolečka, tam jak je ten schod u té odbočky, tam jsou i kostky a to je problém.*“

B: „*No, ten přechod tam ani nepoužívám, není v mých silách to vyjet. Je to do kopce, jsou tam kostky a obrubák. Já jezdím od úřadu, tam, kde je snížený sjezd, naproti restauraci Divá Bára. No a cesta od toho draka, tam je jeden takovej rantl, dolů to ještě jde, ale nahoru už ne. Vyjedu to, ale stojí mě to dost sil.*“

D: „*Jo ta cesta, to není úplně ono. Já mám sice elektrický vozík, ale takovej ten schod, ještě, než dojedete na tu poštu, není ideální. A navíc nejsou označeny ty sjezdy, třeba pak když jedete dál, tak u T-Mobile to vypadá, že je to rovná cesta, ale není, tam se klidně můžete převrátit na bok. Já to znám, ale ten, kdo to nezná, si myslím, že by mohl mít velkej problém, zvláště na tom elektrickém, my se totiž snadněji převrátíme na bok než dozadu.*“

I: „*Tam s chlapci nechodím. To většinou přijedeme autem, tam je i parkovací místo přímo pro vozičkáře, a dojdu na poštu sama.*“

Cesta z Nového města na náměstí:

A: „Na křižovatce ulic Jabloňová a Přátelství je vysoký obrubník, já ho tedy vyjedu, ale lepší by bylo, kdyby byl snížený. Pak třeba v ulici Sokolovská, tam musím přejíždět na druhou stranu, protože chodník na levé straně je v katastrofálním stavu. A cesta Pod Koželuhy, která vede okolo Maxihitu, tam je to takový zvlněný a část chodníku je propadlá. A pak zase u té cyklostezky nebo u zastávky musím zpátky. No a pak u trafostanice, tam jsou problém chybějící dlažební kostky, tam musím kličkovat.“ „Dál už je to v pohodě? A Vyjedete cestu okolo parku?“ „Jo, tu vyjedu.“

B: „Pokud jedu okolo hlavní silnice, tak v ulici Přátelství, tam v jednom místě musím vjet na silnici na přechod, protože na tom chodníku je vysoký obrubník. Problém je v zimě, ony totiž kostky, které jsou použity na ten přechod, v zimě kloužou. Jinak to docela zvládám. Ještě ten přejezd v ulici Sokolovská, tam ani na chodník nejezdím, obrubník je tam vysoký, tak jezdím skrz křižovatku. A třeba chodník tam u toho Maxihitu by mohl být v lepším stavu.“ „A co cesta okolo parku?“ „Tam je to dost do kopce. Zezačátku jsem to nevyjel, teď už to dám, ale stojí to spoustu sil.“ Dále uvádí: „jinou možnost však nemám, protože ulice Protifašistických bojovníků je pro mě absolutně nesjízdná. Občas používám elektrický pohon, ale to jezdím po silnici.“

Autorka: „Za největší problém pokládám stání aut na místech pro přecházení nebo tam, kde je snížený chodník. Po cestě z Nového města musím téměř 20krát vjet a vyjet na chodník. A právě hned první výjezd na chodník je problém, tam stojí auta neustále. Já mám s sebou většinou ještě dva starší syny a ti jezdí na kole, tak to vždycky nadávám, když tam někdo stojí.“

#### **Příloha č. 4 Přepis rozhovorů týkajících se navštěvovaných míst v Jičíně**

Valdštejnovo náměstí, zámecký park, toalety: všichni oslovení vozíčkáři nakonec dostali otázku, zda si myslí, že by se v parku našlo nějaké řešení a také zda by si dokázali představit v parku plošinu a zda by ji využívali.

A: „*Jak je ta cesta v parku z dolní části do horní, tam je to prudký, tam se nedostanu a když jedu dolů, tak to sjedu, ale tam na konci je kanálek a za tím kanálkem je schůdek dolů, tam se bojím, že se mi zaseknou kolečka. A taky je problém, že na pánech není bezbariérová toaleta. Tak to musím objíždět na ty veřejný. Co se týká náměstí, s tím se asi nic dělat nedá a ani nechci, ale mohly by se opravit ty chodníky v podloubí, ale ty jsou v soukromém vlastnictví. Odpověď na otázku týkající se plošiny: „řešení myslím, že to nemá a plošina neprojde.“*

B: „*V parku mám co dělat i s pohonem, abych se dostal nahoru. V podloubí na náměstí je místy dlažba v příšerném stavu, je to na obtíž na tom vozíku. Jinak náměstí jako takové bych neměnil, to by nebylo hezký.*“ Já: „*A řešení v parku?*“ B: „*To nevím.*“ Já: „*Dokázal byste si tam představit plošinu?*“ B: „*No, to taky nevím, ale asi kdyby tam byla, tak bych ji využíval.*“

C: „*Jo, já to v parku vyjedu, přeci jen mám elektrický vozík. Plošinu bych nevyužíval, když to vyjedu, ale představit si ji dokážu. Pro mě je problém náměstí a Husovka, co se týká vstupů do obchodů, to vidím jako problém.*

D: „*Náměstí nevidím úplně jako problém, protože přes něj nejezdím, ani nevím co by se sem dalo dát, ale podloubí už problém je, s tím by chtělo něco udělat. Ty díry před Kozlovnou, tam to je hrozný, to ničím vozík i sebe a v létě to vlastně nejde ani objet, protože tam je zahrádka. A taky toalety no. V parku to je většinou zamčený a pokud jdu na veřejný, tak ty u toho úřadu, tam se nedostanu, tak musím na ty, co jsou u parku, jenže to musím sjet z náměstí a zase zpátky. Problém toalet vidím v tom, že když je někde bezbariérová toaleta jako v tom parku, tak to slouží jako skladiště.*“ A odpověď na otázku týkající se plošiny: „*Určitě jo, kdybych byla na mechanickáku, tak bych ji na 100 % využívala.*“

E: Já: „*Co jste zde navštívili?*“ E: „*Prošli jsme náměstí, pěší zónu, byly jsme v galerii a teď tady v parku.*“ Já: „*Viděli jste někde problém?*“ E: „*No v tom podloubí, tam jsme to musely asi na dvou místech objet, tam byly takový velký kostky, tak jsme vyjely před podloubí a pak*

*se zase vracely zpátky, protože tam byla zahrádka tam na tom rohu náměstí. “ Já: „Dokázaly byste si představit tady v parku na schodech plošinu?“ E: „Hmm, to je zajímavý nápad, asi jo.“*

*F: Já: „Jste tu sám?“ F: „Ano i ne. Přijel jsem jen kvůli tomuhle festivalu, jezdím sem pravidelně (food festival, pozn. autorky). Mám tu kamarády. “ Já: „Takže nic jiného jste zde nenavštívil?“ F: „Jo, znám tu náměstí a Kaufland (smích). “ Já: „Jak se pohybujete zde po parku? Myslím z dolní části do horní?“ F: „Dolů se dostanu, nahoru mi musí pomáhat, to bych sám nevyjel, akorát když jedu dolů, tak si na konci musím dát pozor, abych se tam nezaseknul kolečkama. “ Já: „Dokázal byste si tady na schodech představit plošinu? F: „Asi jo, sice nevím, jak by to bylo s obsluhou, ale jo, dokázal a asi i využíval. “*

*I: „Vzhledem k tomu, že je vozíme, tak náměstí dáváme. Za největší problém ale považuji kvalitní, čisté, bezbariérové a snadno dostupné toalety. “ Já: „Dokázali byste si představit v parku na schodech plošinu?“ I: „Ano, dokázali, tamta cesta v tom parku je prudká a máme problém a dolů je to ještě horší, to nás táhne dolů, přeci jen, jsou to statní chlapci a musíme je udržet. “*

*K plošině v parku se vyjádřila ředitelka jedné mateřské školy. „To si dokážu představit, u těch mladších určitě a u těch starších nevím, tam by možná chtělo někoho, kdo by to obsluhoval. “*