Univerzita Karlova

1. lékařská fakulta

Studijní program: Ergoterapie

Veronika Vacková

Cestování bez bariér po kraji Praha

Barrier-free traveling in Prague region

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Klára Novotná, Ph.D.

Praha, 2025

PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych poděkovat vedoucí bakalářské práce, paní Mgr. Kláře Novotné, Ph.D., za vedení, cenné poznámky, odborné připomínky a podněty. Dále bych chtěla poděkovat respondentům v praktické části, za ochotu účastnit se terénního šetření.

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem řádně uvedla a citovala všechny použité literární zdroje. Současně prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Souhlasím s trvalým uložením elektronické verze mé práce v databázi systému meziuniverzitního projektu Theses.cz za účelem soustavné kontroly podobnosti kvalifikačních prací.

V Praze, 16. 07. 2025

Veronika Vacková

IDENTIFIKAČNÍ ZÁZNAM

VACKOVÁ, Veronika. *Bezbariérové cestování po kraji Praha. [Barrier-free traveling in Prague region].* Praha, 2025. 90 stran, 2 přílohy. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova, 1. lékařská fakulta, Klinika rehabilitačního lékařství. Vedoucí závěrečné práce Mgr. Klára Novotná, Ph.D.

ABSTRAKT BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno, příjmení: Veronika Vacková
Vedoucí práce: Mgr. Klára Novotná, Ph.D.

Název bakalářské práce: Cestování bez bariér po kraji Praha

Abstrakt bakalářské práce:

Bezbariérový pohyb ve veřejném prostoru představuje základní lidské právo a zásadní podmínku pro důstojný a samostatný život osob se sníženou pohyblivostí. Tato bakalářská práce vychází z potřeby zajištění rovného přístupu k městskému prostředí pro všechny, nejen pro osoby s disabilitou, ale také pro seniory, rodiny s dětmi nebo osoby s dočasným omezením mobility. Zde je pozornost věnována konkrétně hlavnímu městu Praha, které jako historicky významná metropole čelí specifickým výzvám v oblasti bezbariérovosti. Cílem práce bylo analyzovat míru přístupnosti vybraných pěti turisticky atraktivních lokalit (konkrétně Národní muzeum, Staroměstské náměstí, Letenské sady, Pražský hrad, Petřín) a městské hromadné dopravy z pohledu vozíčkářů, identifikovat existující bariéry a na základě těchto poznatků navrhnout konkrétní opatření ke zlepšení. Metodologicky je práce založena na terénním šetření prováděném v období leden–červen 2025 ve spolupráci se dvěma dlouhodobými uživateli mechanického a elektrického vozíku. Hodnocení probíhalo formou předem naplánované trasy městem, přičemž byly posuzovány fyzické a architektonické překážky, dostupnost služeb a dopravní návaznosti. Z výsledků vyplývá, že kvalita přístupnosti se výrazně liší v závislosti na lokalitě, typu objektu a míře jeho modernizace. Největší problémy představují historické budovy, chybějící nájezdy, špatně označené trasy nebo nepřístupná MHD. Práce zdůrazňuje důležitost univerzálního designu a aktivního zapojení cílových skupin i ergoterapeutů do plánování veřejného prostoru.

Klíčová slova: bariéry, bezbariérová přístupnost, hromadná doprava, vozíčkář, cestovní ruch

BACHELOR THESIS ABSTRACT

Name, surname: Veronika Vacková
Supervisor: Mgr. Klára Novotná, Ph.D.

Title: Barrier-free traveling in Prague region

Abstract:

Barrier-free movement in public space is a basic human right and a fundamental condition for a dignified and independent life for people with reduced mobility. This bachelor thesis is based on the need to ensure equal access to the urban environment for all, not only for people with disabilities, but also for the elderly, families with children or people with temporary mobility limitations. Here the focus is specifically on the capital city of Prague, which as a historically significant metropolis faces specific challenges in the field of accessibility. The aim of the thesis was to analyse the level of accessibility of five selected tourist attractions (National Museum, Old Town Square, Letenské sady, Prague Castle, Petřín) and public transport from the perspective of wheelchair users, to identify existing barriers and to propose specific measures for improvement based on these findings. Methodologically, the work is based on a field survey conducted in the period January-June 2025 in cooperation with two long-term users of mechanical and electric wheelchairs. The evaluation took the form of a pre-planned route through the city, assessing physical and architectural barriers, accessibility to services and transport links. The results show that the quality of accessibility varies significantly depending on the location, type of building and the degree of modernisation. The biggest problems are posed by historic buildings, missing ramps, poorly marked routes or inaccessible public transport. The work emphasises the importance of universal design and the active involvement of target groups and occupational therapists in the planning of public spaces.

Keywords: barriers, barrier-free accessibility, public transport, wheelchair, tourism

OBSAH

1. ÚVOD 1
2. TEORETICKÁ ČÁST 2
2.1. DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ 2
2.1.1. ERGOTERAPIE 2
2.1.2. ZDRAVOTNÍ POSTIŽENÍ A OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM 3
2.1.3. BARIÉRY 4
2.1.4. INVALIDNÍ VOZÍKY 4
2.2. LEGISLATIVA A NORMY 5
2.3. SOUČASNÝ STAV PROBLEMATIKY 7
2.4. MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA 9
2.4.1. METRO 10
2.4.2. TRAMVAJE 11
2.4.3. AUTOBUSY 12
2.4.4. VLAKY 12
2.5. SOUKROMÉ A ALTERNATIVNÍ ZPŮSOBY DOPRAVY 13
2.6. INICIATIVY A PROJEKTY 14
2.7. FYZICKÉ BARIÉRY 15
3. PRAKTICKÁ ČÁST 17
3.1. CÍL 17
3.2. METODY 17
3.3. VÝBĚR RESPONDENTŮ 17
3.4. VÝBĚR LOKALIT 18
3.5. TERÉNNÍ ŠETŘENÍ 18
3.6. VÝSLEDKY 20
3.6.1. LOKALITA 1 - NÁRODNÍ MUZEUM 20
3.6.2. LOKALITA 2 - STAROMĚSTSKÁ RADNICE 27
3.6.3. LOKALITA 3 - LETENSKÉ SADY 32
3.6.4. LOKALITA 4 - PRAŽSKÝ HRAD (KATEDRÁLA SV. VÍTA) 36
3.6.5. LOKALITA 5 - PETŘÍN 40
3.7. NÁVRHY K VYLEPŠENÍ PROBLEMATICKÝCH OBLASTÍ 44
4. DISKUZE 45
5. ZÁVĚR 53
6. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 54
7. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK 64
7.1. SEZNAM OBRÁZKŮ 64
7.2. SEZNAM TABULEK 65
8. SEZNAM PŘÍLOH 66
9. PŘÍLOHY 67
PŘÍLOHA Č. 1 FYZICKÉ BARIÉRY 67
PŘÍLOHA Č. 2 NÁVRHY K VYLEPŠENÍ PROBLEMATICKÝCH OBLASTÍ 76

1. ÚVOD

Svoboda cestování a volný pohyb po veřejném prostranství představují základní lidské potřeby a práva, která mají být dostupná pro celou společnost a měla by být co nejvíce přizpůsobená rozmanitým potřebám všem obyvatelům města a návštěvníkům, a to včetně osob s disabilitou, seniorům, rodinám s kočárky a občanům s jinými specifickými potřebami. Zejména pak v historických a kulturně významných městech, kam spadá i hlavní město Praha, je potřeba, aby bezbariérová přístupnost byla standardem. Zpřístupnění ale občas není zdaleka jednoduché, protože mnoho veřejných míst se potýká s řadou fyzických a architektonických bariér, které nelze snadno odstranit, například z důvodu památkové ochrany. Mnoha objektům i v dnešní době tak stále chybí základní bezbariérové prvky, jako jsou rampy, výtahy nebo dostatečná šířka dveří pro průjezd invalidního vozíku. Především historické budovy a s nimi úzké ulice v centru města často představují překážky, které znesnadňují nebo zcela znemožňují osobám se sníženou pohyblivostí se do daných míst dostat. A právě možnost snadného a bezpečného pohybu, a to nejen po městě, je zásadní pro kvalitu života a samostatnost lidí s disabilitou.

Z tohoto důvodu se tato bakalářská práce zaměřuje na analýzu aktuální situace bezbariérového cestování po Praze. Jejím cílem je identifikovat a zmapovat konkrétní turisticky atraktivní místa, která by mohla představovat problém z hlediska bariér pro osoby na invalidním vozíku a na základě informací zjištěných pomocí terénního šetření navrhnout praktická řešení, která by mohla přístupnost značně vylepšit. V práci popisuji především aktuální situaci v našem hlavním městě, rozebírám platnou legislativu stanovující normy pro bezbariérovost a analyzuji dostupnost jednotlivých složek městské hromadné dopravy.

Koncept bezbariérového prostředí nabývá celosvětově na významu, protože čím dál více měst požaduje infrastrukturu přístupnou pro všechny. Tato práce tak jednak dokumentuje současné podmínky v Praze, ale zároveň přináší konkrétní návrhy jak zlepšit každodenního život osob s tělesným omezením. Cílem je zde podpořit myšlenku bezbariérového prostředí a zároveň vysvětlit, proč je to v moderní pražské společnosti nezbytné. Protože město, které podporuje mobilitu všech obyvatel, a tím zachová jejich samostatnost a nezávislost, se stává všeobecně přívětivějším místem pro život.

2. TEORETICKÁ ČÁST

První část práce zkoumá přístupnost veřejných prostor a bariéry, kterým čelí osoby na invalidním vozíku. Nejprve jsou zde definovány základní pojmy, poté se práce zabývá platnou legislativou, současným stavem problematiky, městskou hromadnou dopravou a fyzickými bariérami. Teoretická část představuje odborné východisko pro praktickou analýzu bezbariérovosti vybraných lokalit v Praze, která je popsána ve druhé části práce.

2.1. DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Tato kapitola se zaměřuje na obecné definice pojmů, které jsou potřebné pro správné porozumění tématu.

2.1.1. ERGOTERAPIE

Pojem *ergoterapie* vznikl spojením řeckých slov *ergon* (práce) a *therapia* (léčení), proto se od 60. let 20. století v některých evropských zemích místo původního označení začal používat termín *pracovní terapie* (Krivošíková, 2011). *Česká asociace ergoterapeutů* (ČAE) definovala ergoterapii jako profesi, která „prostřednictvím smysluplného zaměstnávání usiluje o zachování a využívání schopností jedince potřebných pro zvládání běžných denních, pracovních, zájmových a rekreačních činností u osob jakéhokoli věku s různým typem postižení (fyzickým, smyslovým, psychickým, mentálním nebo sociálním znevýhodněním). Podporuje maximálně možnou participaci jedince v běžném životě, přičemž respektuje plně jeho osobnost a možnosti. Pro podporu participace jedince využívá specifické metody a techniky, nácvik konkrétních dovedností, poradenství či přizpůsobení prostředí" (Česká asociace ergoterapeutů, 2008).

Ergoterapie může sehrát důležitou roli v rozvoji bezbariérového cestování, a to díky svým odborným znalostem o potřebách lidí s různými typy postižení. Ergoterapeuti mají schopnost hodnotit prostředí z hlediska funkčních možností jednotlivců a navrhovat úpravy, které umožní větší samostatnost a pohodlí při pohybu. Přestože se zatím v oblasti cestovního ruchu ergoterapie příliš neuplatňuje, její přínos by mohl výrazně zlepšit kvalitu a dostupnost turistických služeb pro osoby na vozíku (Hansen, 2021).

2.1.2. ZDRAVOTNÍ POSTIŽENÍ A OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM

Různé interpretace zdravotního postižení vedou k mnoha různým definicím tohoto pojmu. Odbornou definici pojmu stanovila Světová zdravotnická organizace (WHO), kterou představila ve svém dokumentu s názvem *Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, disability a zdraví* (zkráceně MKF, nebo ICF podle anglického názvu International Classification of Functioning, Disability and Health). Tento dokument definuje termín zdravotní postižení, neboli disabilita, jako „zastřešující pojem pro poruchy, snížení aktivit a omezení participací. Znamená negativní hlediska interakce mezi jedincem (se zdravotním problémem) a spolupůsobícími faktory daného jedince (faktory prostředí a faktory osobní)." (WHO, 2020, s. 271).

Některé české zákony se rovněž zabývají definicí zdravotního postižení a osob se zdravotním postižením. Například podle *§ 67 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti*, jsou osobami se zdravotním postižením fyzické osoby, které byly uznány jako invalidní v prvním stupni, druhém stupni, ve třetím stupni (tedy osoby s těžším zdravotním postižením) nebo popřípadě jako zdravotně znevýhodněné. Zdravotně znevýhodněná osoba je jedinec, jehož dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav (stav trvající nejméně jeden rok, který podstatně omezuje tělesné, smyslové nebo duševní schopnosti) významně omezuje schopnost pracovat, vykonávat dosavadní povolání nebo získávat kvalifikaci (Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti).

Dle Hájkové (2006) je „tělesně postižený jedinec pro většinu z nás vozíčkář a tato naše ústřední představa slouží jako kotevní znak, ke kterému se poutají všechny další asociace. Označení vozíčkář abstrahuje z životní reality tělesně postižených jedinců jediný rys a nutí nás ke klasifikaci, která vychází z nezpůsobilosti pohybu. Je nutné ale mít stále na zřeteli, že ve skutečnosti není v rámci minority tělesně postižených skupina vozíčkářů početně až tak výrazná." (Hájková, 2006, s. 3). Autorka dále zmiňuje, že osobnost člověka s tělesným postižením představuje komplexní koncept, který zahrnuje jeho identitu ovlivněnou fyzickým omezením nebo změnou vzhledu. Tato identita se vyvíjí v průběhu života a mění se v závislosti na různých životních situacích a kontextech. Přestože jde o abstraktní pojem, vždy se vztahuje ke konkrétnímu jedinci - člověku, který prožívá, učí se, přemýšlí, má své cíle a aktivně se podílí na svém okolí.

2.1.3. BARIÉRY

Lidé s disabilitou se setkávají s bariérami nejen ve formě fyzických překážek, ale také s negativními postoji ve společnosti. To znamená, že jejich postižení není jen o jejich zdravotním stavu, ale také o nedostatečné podpoře ze strany svého okolí. Dle *Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, disability a zdraví* jsou bariéry „faktory v prostředí člověka, které při své absenci nebo naopak přítomnosti omezují funkční schopnost a vytvářejí disabilitu. Obsahují hlediska jako fyzické prostředí, které je nepřístupné, chybění vhodných pomůcek a technologií a negativní postoje lidí k postižení (disabilitě), a dále špatné služby, systémy a principy řízení, které buď neexistují, nebo jsou překážkou v zapojení osob se zdravotními problémy do všech oblastí života.“ (WHO, 2020, s. 273).

Přístupné prostředí by mělo být normou pro každou kulturní a vyspělou společnost. Lidé si musí uvědomit, že existují dva typy bariér - fyzické bariéry vytvořené designéry, a bariéry psychické, vzniklé z neznalosti problematiky zdravotního postižení. Odstraňování architektonických bariér zůstane náročné do té doby, než společnost pochopí, že její nedílnou součástí jsou i lidé s disabilitou a začnou je brát za sobě rovné (Filipová, 2002).

2.1.4. INVALIDNÍ VOZÍKY

Pro osoby s omezenou pohyblivostí může být invalidní vozík hlavní kompenzační pomůckou, která jim umožňuje samostatnou mobilitu. Vozíky rozdělujeme na mechanické a elektrické.

Mechanické vozíky jsou k dostání v různých variantách, počínaje lehkými skládacími modely pro běžnou přepravu, přes robustnější konstrukce a polohovací vozíky, až po speciální sportovní vozíky (Medicco, 2025). Všechny tyto vozíky lze pohánět třemi základními způsoby: vlastní silou, asistencí druhé osoby nebo prostřednictvím přídavného pohonu. Běžně uživatel ovládá vozík manuálně pomocí rukou, tlačením na obruče připevněné k zadním kolům. Tato metoda vyžaduje dostatečnou sílu a koordinaci horních končetin. Pohyb na invalidním vozíku začíná tzv. hnací/aktivační fází, během níž dochází k pohybu hnacích kol a celého vozíku. Ruce uchopí obruč v jejím nejvyšším bodě, přičemž ramena jsou v extenzi a lokty ve flexi. Následně se ruce pohybují po kruhové dráze obruče směrem vpřed. Jakmile se dosáhne konce tohoto pohybu, ruce obruč opustí a přecházejí do další fáze - fáze regenerační. V této fázi ruce nejsou v kontaktu s obručí, což umožňuje krátký odpočinek a obnovu síly před dalším záběrem. Jakmile tato fáze skončí, cyklus se opakuje a znovu začíná hnací fáze. Existuje několik vzorů pohybu rukou při jízdě na

invalidním vozíku, které se liší svou efektivitou a dopadem na horní končetiny. *Semicirkulární vzor* je nejšetrnější k rukám, protože po aktivační fázi ruce opouštějí obruč a v natažené poloze odpočívají během regenerační fáze. Naopak *obloukovitý vzor*, známý také jako „pumpování“, je méně vhodný pro dlouhodobou jízdu, protože ruce při pohybu opisují stejnou trajektorii v opačném směru a ve fázi relaxace neodpočívají, což může vést k jejich přetížení. Další možností je *dvousmyčkový vzor*, při kterém ruce opisují ležatou osmičku. Specifický je *jednosmyčkový vzor*, kde ruce po opuštění obruče pokračují v pohybu nad ní, což zvyšuje zapojení ramen a umožňuje vyvinutí větší síly, například při překonávání překážek. Tento vzor však může vést k přetížení trapézových svalů (Jelínková, 2019). V situacích, kdy uživatel nemá dostatek síly nebo je terén náročný, může vozík tlačit doprovodná osoba. Vozíky jsou pro tento účel vybaveny madly na zadní straně opěradla (Vozíky Pro Život, 2025). Další možností je vybavit mechanický vozík přídavným pohonem. Ten se používá zejména při cestě na delší vzdálenosti, stoupání nebo nerovném terénu, kde by pohon vlastní silou byl příliš náročný. Existují různé typy přídavných pohonů, jako jsou přední, zadní nebo podsedadlové, přičemž každý typ se hodí pro jiný typ terénu a potřeby uživatele. Přídavný pohon bývá snadno odnímatelný, a tak umožňuje flexibilní využití podle aktuálních potřeb daného jedince (Repom, 2025).

Druhým typem invalidních vozíků jsou elektrické vozíky, které jsou díky svému jednoduchému ovládání také ideálním řešením pro osoby s omezenou pohyblivostí. Standardní modely elektrických vozíků jsou vhodné pro rovné povrchy jako interiéry a chodníky a pro náročnější terén existují speciální terénní vozíky, které jsou vybaveny mohutnými pneumatikami, silnějšími motory a pokročilejším odpružením pro větší pohodlí (Medicco, 2025).

Při plánování cesty s invalidním vozíkem jsou potřeba zohlednit jeho rozměry, zejména jeho celková šířka, která ovlivňuje průjezdnost úzkými prostory. Standardní šířka sedu vozíků se pohybuje od 36 cm do 60 cm, přičemž celková šířka vozíku bývá o 18 až 20 cm větší než šířka sedu. Tedy vozík se šířkou sedu 42 cm může mít celkovou šířku přibližně 62 cm (Vozíky Skútry, 2025).

2.2. LEGISLATIVA A NORMY

Pravidla pro přístupnost veřejných prostranství jsou v České republice zakotvena v řadě významných právních předpisech, které stanovují požadavky na přístupnost veřejných

prostor a budov. Účelem těchto norem je, aby fyzické prostředí bylo přístupné všem osobám, bez ohledu na povahu jejich pohybového omezení, věk či jiná specifika.

Nový *stavební zákon č. 283/2021 Sb.*, který začal platit v roce 2024, zavádí v oblasti přístupnosti zásadní změny. Je zde zavedena legislativní zkratka „osoba s omezenou schopností pohybu nebo orientace“ a bezbariérový přístup a užívání se mění na „požadavky na přístupnost“. Cílem nových změn je přizpůsobit se jak pohybovému omezení osob, tak širšímu chápání přístupnosti pro seniory, rodiče s kočárky nebo osoby se smyslovým postižením (Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon).

Základním dokumentem v oblasti regulace bezbariérové přístupnosti byla *vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*, která ale byla k 1. 1. 2024 oficiálně zrušena. Nicméně podle nového stavebního zákona a přechodných ustanovení zůstává v platnosti do doby, než nabudou účinnosti nové technické předpisy, nejpozději však do 1. 7. 2027 (SONS, 2023). Tato vyhláška určovala konkrétní požadavky například na šířku dveří, přístupové cesty, výtahy, parkovací místa a další stavební prvky, které musí splňovat nově budované i rekonstruované objekty. Od 1. 7. 2024 nabývá účinnosti nová prováděcí *vyhláška č. 146/2024 Sb.*, která slučuje požadavky na výstavbu včetně přístupnosti, avšak namísto konkrétních technických parametrů řeší jen základní funkční požadavky a odkazuje na nový standard - normu *ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání*. Tento přechod od závazných parametrů ve vyhlášce 398/2009 Sb. k doporučeným normám v ČSN sice umožní větší flexibilitu, ale zároveň zpochybňuje jasnost a vymahatelnost požadavků na bezbariérovost (NRZP, 2024).

Dalším důležitým dokumentem je *Metodika uplatňování principů univerzálního designu a celoživotního bydlení v bytové výstavbě*, kterou vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Tato metodika poskytuje konkrétní doporučení pro uplatňování zásad univerzálního designu při plánování a realizaci staveb či projektů tak, aby místo mohl využívat co nejširší okruh osob (MMR, 2021).

Kromě národních předpisů je Česká republika vázána také mezinárodními závazky, především *Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením*, kterou ratifikovala v roce 2009. Článek 9 této úmluvy se přímo zaměřuje na zajištění přístupnosti fyzického prostředí, dopravy, informací a komunikací. Státy, které úmluvu podepsaly, se zavazují k odstraňování bariér ve veřejných budovách, na komunikacích, ve školách, zdravotnických zařízeních a na pracovištích. Úmluva také zdůrazňuje nutnost zavádění standardů přístupnosti a školení pro odborníky, kteří se podílejí na projektování a úpravách budov (OSN, 2006).

Pro zajištění systematického přístupu k odstraňování bariér byl vytvořen *Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021–2025.* Tento plán přejímá zásady Úmluvy OSN a zahrnuje konkrétní opatření pro zlepšení přístupnosti v oblasti dopravy, bydlení, vzdělávání a zdravotní péče. Mezi hlavní cíle patří například podpora rekonstrukcí veřejných budov na bezbariérové a zavedení systémových změn v plánování a realizaci dopravní infrastruktury (Vláda ČR, 2021).

Union of Equality: Strategy for the Rights of Persons with Disabilities 2021–2030 je dokument Evropské komise, jehož cílem je zlepšení života a práv lidí se zdravotním postižením ve všech státech Evropské unie. Také vychází z Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením a cílem je zajistit rovný přístup pro všechny občany bez diskriminace, bez ohledu na jeho zdravotní omezení. Strategie zahrnuje odstraňování bariér a zajišťuje přístupnost veřejného prostranství, hromadné dopravy, přístupu k informacím a služeb v digitálním světě. Dokument klade důraz na přístup ke kvalitnímu vzdělávání, stejně jako na zdravotní péči a pracovní příležitosti a právo zapojit se do kulturních či sportovních aktivit. Podporuje také rozvoj programů dostupného bydlení a komunitních služeb. Jednou z hlavních domén je také například zavedení Evropské karty zdravotního postižení, která by usnadnila uznávání práv lidí s postižením ve všech unijních státech. Evropská unie se navíc prostřednictvím mezinárodní spolupráce tímto snaží posílit práva OZP i na celosvětové úrovni (Evropská komise, 2021).

V České republice působí jako celostátní organizace *Národní rada osob se zdravotním postižením ČR* (NRZP ČR), která hájí práva a zájmy osob se zdravotním postižením a zároveň zastřešuje jiné organizace sdružující skupiny OZP. V Praze se angažuje v boji za plnou bezbariérovost, poskytuje poradenské služby a na podporu sociální integrace OZP organizuje nejrůznější akce. V rámci svých aktivit organizace spolupracuje s orgány veřejné správy na tvorbě legislativy a poskytování rovných příležitostí všem občanům (NRZP ČR, 2025).

2.3. SOUČASNÝ STAV PROBLEMATIKY

V současné době se hlavní město Praha soustředí na realizaci mnoha iniciativ a projektů, jejichž cílem je zlepšení výše uvedené problematiky. Město se však i přes některé úspěšné kroky potýká mimo jiné s nedostatečnou koordinací mezi jednotlivými strukturami a především s omezeným financováním. Důležitou roli zde hraje *Národní rozvojový program mobility pro všechny*. Tento program se zabývá zlepšením infrastruktury a

dostupnosti dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nejen v Praze, ale i v dalších městech po celé ČR. Hlavním cílem je zajištění bezbariérového přístupu do veřejných budov a k dopravním službám. To zahrnuje instalaci ramp, výtahů a bezbariérových toalet a úpravy pro bezpečnější a pohodlnější cestování městskou hromadnou dopravou, jako jsou nízkopodlažní tramvaje a autobusy. Program je financován z Vládního plánu a je podporován ze strukturálních fondů EU, státního rozpočtu a rozpočtů jednotlivých obcí a měst. Provádění úprav koordinuje Řídící výbor spolu s místními orgány a organizacemi s cílem zavést systematické metody a účinné postupy (Vláda ČR, 2014).

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha) představil dokument *Strategie aktivní mobility v Praze*, jehož cílem je zlepšit podmínky pro pěší, cyklisty a osoby s omezenou pohyblivostí, včetně těch na invalidním vozíku. Strategie, poprvé zveřejněná v roce 2021, vychází z dlouhodobé vize města vytvářet dostupnější a inkluzivnější veřejný prostor. Její důležitou součástí je podpora tzv. aktivní mobility, kdy veřejná prostranství v okolí významných cílů (například škol, úřadů, komunitních center nebo stanic MHD) jsou systematicky upravována formou pěších zón nebo sdílených prostor, v nichž je automobilová doprava omezena nebo zcela vyloučena. Tyto úpravy mají zajistit bezpečný a komfortní pohyb pro všechny, a to jak při přímých cestách, tak i při kombinaci s veřejnou dopravou. Strategie je součástí širšího konceptu udržitelné dopravy v Praze a je pravidelně vyhodnocována a aktualizována na základě zpětné vazby od veřejnosti i odborníků (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2022).

Euroklíč je univerzální klíč umožňující osobám s omezenou schopností pohybu přístup k veřejným sociálním a technickým zařízením, jako jsou bezbariérové toalety, výtahy či plošiny, které jsou uzamčeny tzv. Eurozámkem. V Česku je výhradním distributorem NRZP ČR a projekt je podporován Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem dopravy. Klíč si zdarma mohou vyzvednout držitelé průkazů TP, ZTP, ZTP/P, WC karty (např. pacienti s Crohnovou chorobou či roztroušenou sklerózou) a osoby pečující o děti do tří let. Stačí doložit průkaz či lékařskou zprávu a vyzvednout si klíč na distribučním místě. Projekt podporuje nejen praktické usnadnění přístupu k zařízení, ale i zachování důstojnosti a samostatnosti uživatelů, a navíc brání zneužívání těchto prostor. Euroklíč funguje mezinárodně a v České republice ho využívá přes 1 580 zařízení. Tím vytváří jednotný a bezpečný systém, který přispívá k bezbariérovosti veřejných prostor i během mobility, ať už v Praze nebo při cestách po Evropě (NRZP, 2025).

Podle údajů *Českého statistického úřadu* (ČSÚ) dosáhl počet obyvatel v České republice v roce 2024 přibližně 1,4 milionu osob se zdravotním postižením, což odpovídá

přibližně 15% celkové populace. Toto číslo zahrnuje všechny osoby s různými typy omezení v každodenním životě, včetně pohybových omezení (která jsou zhruba 50 % všech případů) nebo poruch smyslových funkcí či mentálních schopností. ČSÚ uvádí, že počet obyvatel se zdravotním znevýhodněním se s přibývajícím věkem neustále zvyšují, zejména u seniorů nad 65 let. Lidé se v tomto věku potýkají s fyzickými obtížemi, které přináší zvýšené riziko sociálního vyloučení a ekonomické nejistoty. Statistiky obsahují podrobné seznamy týkající se typu zdravotního postižení spolu s hodnocením jejich závažnosti a rozložení v jednotlivých regionech. Tyto údaje pomáhají vládním orgánům a organizacím budovat infrastrukturu a služby, jako jsou právě bezbariérové přístupy nebo speciálně vzdělávací programy a rehabilitační centra. Konkrétní údaje pro samotné město Praha úřad neuvádí (Český statistický úřad, 2021).

2.4. MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Přestože města po celém světě usilují o zlepšení přístupnosti veřejné dopravy, lidé se zdravotním postižením stále čelí řadě překážek, které jim komplikují každodenní mobilitu. Mwaka (2024) identifikoval několik důležitých oblastí ovlivňujících dostupnost hromadné dopravy. Mezi hlavní překážky patří zejména chybějící nástupní plošiny a nevyhovující povrch chodníků, komplikující nástup a výstup vozíčkářů. Další bariérou je nedostatek nízkopodlažních autobusů v běžném provozu a jejich nepravidelné nasazování, čímž působí nejistotu při plánování cest. Ve studii také poukazují na význam vyškoleného personálu, jelikož řidiči a další pracovníci veřejné dopravy často nemají dostatečné povědomí o specifických potřebách osob s postižením a to může vést k nevhodnému přístupu nebo odmítání pomoci. Jako důležité facilitátory pro zlepšení dostupnosti autobusové dopravy studie uvádí jasně označené bezbariérové spoje, informační systémy přizpůsobené lidem se smyslovým postižením a lepší koordinaci mezi jednotlivými dopravními podniky. Tyto poznatky lze aplikovat i na situaci v České republice, kde přetrvávají podobné problémy, zejména v oblasti informovanosti a technické vybavenosti autobusových linek. Dle Bezyaka (2017) také patří mezi nejčastější bariéry nedostatečně přizpůsobené zastávky, chybějící nájezdové plošiny, nefunkční výtahy, dlouhé čekací doby na speciální přepravní služby a špatná informovanost personálu, která může vést k situacím, kdy vozíčkářům není poskytnuta adekvátní pomoc při nástupu či výstupu z vozidla. Jak píše Sze (2017), bezbariérový design dopravních zařízení kromě výše zmíněného zlepšuje bezpečnost a efektivitu, a to nejen pro osoby na vozíku, ale i pro seniory a další osoby s

jinou formou pohybového omezení. Kwon (2022) poukazuje na to, že lidé s postižením cestují MHD v průměru více než třikrát častěji. Pokud ale nejsou zaměstnaní nebo často využívají auto, je jejich využívání MHD výrazně nižší. Jeho studie také zjistila, že lidé žijící v dobře přístupných a bezpečných čtvrtích používají veřejnou dopravu častěji, a tento vliv je ještě silnější u osob se zdravotním postižením. Z toho vyplývá, že prostředí, ve kterém lidé žijí, má velký vliv na jejich možnosti a ochotu cestovat.

Webové stránky hlavního města Prahy uvádí, že se město intenzivně věnuje zajištění bezbariérové dopravy pro všechny své občany, včetně osob s pohybovým postižením. Všechny nově budované nebo zrekonstruované zastávky by tak měly mít nízkopodlažní nástupiště a informační systémy pro nevidomé. V Praze se bezbariérovost netýká pouze technických úprav, ale také vzdělávání a školení personálu dopravních služeb, aby byli schopni poskytnout potřebnou pomoc a podporu cestujícím se speciálními potřebami. Počátky bezbariérovosti v Praze mají své kořeny v 90. letech 20. století, kdy se podnikaly první kroky k zpřístupnění městského prostředí osobám s omezenou mobilitou. Do té doby byla veřejná doprava i většina městské infrastruktury pro vozíčkáře téměř nepřístupná (Hlavní město Praha, 2024).

2.4.1. METRO

Pražské metro bylo uvedeno do provozu v roce 1974 a v prvních 15 letech provozu, tedy do roku 1989, nebyla ani jedna z tehdejších 36 stanic bezbariérová. Až do roku 1990 byly všechny stanice metra budovány bez výtahů či plošin, což z nich činilo zcela bariérové prostory pro osoby s omezenou mobilitou. Prvním krokem k nápravě byla instalace nájezdové rampy na stanici Vyšehrad v roce 1989, což tehdy představovalo průlom. O několik let později, v roce 1992, byl na Hlavním nádraží uveden do provozu první plnohodnotný osobní výtah. Tento vývoj pokračoval v dalších letech, kdy se výtahy objevily na významných stanicích jako Muzeum nebo Anděl. Dnes je z celkových 61 stanic pražského metra plně nebo částečně bezbariérových 46. U některých stanic však zůstávají pouze zdvihací plošiny, které jsou z technického hlediska mnohdy zastaralé a ne vždy spolehlivé. Mezi stanice, kam se vozíčkář nedostane vůbec, patří například Staroměstská, Malostranská, Hradčanská, Náměstí míru nebo Jiřího z Poděbrad. V současné době sem spadá také přestupní stanice Florenc, kde výtah sice k dispozici je, ale již delší dobu je mimo provoz a velmi komplikuje vozíčkářům cestování, vzhledem k tomu, že se jedná o přestupní stanici. Nicméně i když se to nyní může zdát jako opak, Praha je v oblasti bezbariérovosti

ve srovnání s jinými evropskými metropolemi na dobré cestě a plány na rekonstrukci dalších 15 stanic signalizují pozitivní směr (Šimůnek, 2024).

2.4.2. TRAMVAJE

Vývoj bezbariérovosti pražských tramvají prošel v posledních desetiletích významnými změnami**.** První nízkopodlažní vozy se objevily v Praze již v roce 1930, kdy byly zavedeny tramvaje *Ringhoffer*. Tyto vozy, inspirované sovětským ledoborcem Krasin, představovaly průkopnický krok směrem k bezbariérové dopravě. Po jejich vyřazení v roce 1974 si museli cestující s omezenou mobilitou na další bezbariérový vůz ještě dlouho počkat (CityMove, 2021). Další významný krok představovalo nasazení nízkopodlažních tramvají *RT6N1* v roce 1997. Tyto vozy byly první tuzemskou generací nízkopodlažních tramvají vyvíjených v ČKD Praha po roce 1990. Jejich provoz však nebyl příliš úspěšný a skončil po necelých dvou letech. V roce 2006 byly do zkušebního provozu s cestujícími zařazeny nízkopodlažní tramvaje *Škoda 14T* a jednalo o 1. sériově dodávaný typ nízkopodlažních tramvají. O 4 roky později, v roce 2010 byly do zkušebního provozu zařazeny 100% nízkopodlažní tramvaje *Škoda 15T*, které jsou v současné době nejmodernější a zároveň nejpočetnější typ nízkopodlažních tramvají v Praze. K lednu 2019 má město 818 provozních tramvají, z toho je 359 nízkopodlažních. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) v současnosti garantuje nízkopodlažní spoje na všech svých denních tramvajových linkách (DPP, 2025). Tyto spoje jsou vyznačeny v zastávkových jízdních řádech symbolem invalidního vozíku. Všechny nově dodávané tramvaje jsou bezbariérové, a to znamená závazek města k postupnému zlepšování přístupnosti veřejné dopravy. Kromě toho jsou zastávky tramvají postupně doplňovány o prvky pro nevidomé, čímž se zvyšuje bezpečnost a komfort cestování i pro osoby se zrakovým postižením (PID, 2025). V roce 2025 plánuje Praha nasazení nových pětidílných tramvají o délce 32 metrů, které budou kompletně bezbariérové, i nad podvozky, a budou vybaveny výklopnou plošinou (Kreč, 2024).

2.4.3. AUTOBUSY

První nízkopodlažní autobusy se v Praze objevily na přelomu let 1994 a 1995, kdy byly do provozu zařazeny tři vozy *Neoplan N4014/3*. V roce 1996 následovalo nasazení čtyř nízkopodlažních autobusů *Karosa-Renault City Bus*, což představovalo další krok ke zvýšení přístupnosti veřejné dopravy. Významný rozvoj nastal v roce 2000, kdy Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) pořídil 80 nízkopodlažních autobusů, čímž se jejich počet téměř

zdvojnásobil. K dalšímu zvýšení počtů došlo mezi lety 2010 až 2016. Od prosince 2020 je v provozu 450 autobusů *SOR NB 12* a *NB 18*, které disponují prostorem pro přepravu dvou invalidních vozíků najednou. Nízkopodlažní autobusy výrazně usnadňují nástup a výstup osobám na invalidním vozíku a rodičům s kočárky, což zároveň přispívá k plynulejšímu odbavování cestujících na zastávkách. Přestože jsou obecně vnímány pozitivně, někteří cestující kritizují zvýšené části podlahy, kde jsou umístěny sedačky. Tento design je však nezbytný, protože pod podlahou je uloženo technické vybavení, jako jsou palivové nádrže a vzduchojemy. Schody, které byly dříve ve dveřích, jsou nyní přesunuty k sedadlům, aby se zachovala nízká nástupní hrana (DPP, 2025). Od prosince 2020 jsou všechny spoje městských autobusových linek v Praze zajišťovány nízkopodlažními vozidly, což znamená 100% bezbariérovost městských autobusů. Na regionálních linkách podíl nízkopodlažních vozidel postupně roste. Garantované bezbariérové spoje jsou označeny příslušným symbolem v jízdních řádech (PID, 2025). V červenci 2024 byl ukončen provoz speciální autobusové linky *H1* pro tělesně postižené, která fungovala od roku 1995 a sloužila osobám se zdravotním postižením na trase Náměstí Republiky - Chodov. Důvodem byla nízká vytíženost linky a zlepšení bezbariérovosti standardních linek MHD, které nyní plně nahrazují potřebu speciálních spojů (Bezba, 2024).

2.4.4. VLAKY

V počátcích integrace železniční dopravy do Pražské integrované dopravy (PID) byla většina vlakových souprav tvořena staršími vysokopodlažními vozy, které představovaly překážku pro cestující s pohybovým omezením. Postupně však došlo k modernizaci vozového parku a zavádění nízkopodlažních jednotek, což výrazně zlepšilo přístupnost železniční dopravy. V současnosti je provoz na většině železničních tratí zahrnutých do PID zajišťován vozidly umožňujícími bezbariérový nástup. Moderní stanice a zastávky, vybudované či rekonstruované v posledních letech, standardně umožňují nástup v jedné úrovni a obsahují také prvky pro nevidomé. Na tratích s větším výskytem motorových jednotek je podíl bezbariérových spojů přibližně 75 % (PID, 2025). V rámci zvyšování komfortu a přístupnosti byly na středočeské tratě zařazeny nové elektrické jednotky *RegioPanter*, které nahrazují původní vysokopodlažní vozy z 80. let minulého století a nabízejí plně bezbariérový interiér (České Dráhy, 2024). Pro usnadnění plánování cest pro osoby s omezenou mobilitou jsou k dispozici online jízdní řády, které umožňují filtrovat pouze bezbariérová spojení. Tato funkce pomáhá cestujícím snadno vyhledat spoje s

nízkopodlažními vozy a bezbariérovým přístupem na nástupiště (IDOS, 2025). Při plánování cesty vlakem je pro cestující na vozíku nezbytné objednat přepravu alespoň 24 hodin dopředu (nebo 48 hodin v případě mezinárodních přesunů či požadavku na vozík se zvedací plošinou). Na nádraží je také možné požádat o asistenci při nástupu, orientaci či nákupu jízdenky, ale tuto službu je opět nutno objednat včas přes formulář, telefonicky nebo přímo na pokladně. V den odjezdu je nutné se dostavit k nástupu alespoň 30 minut předem, jinak může být přeprava odmítnuta (České Dráhy, 2025).

2.5. SOUKROMÉ A ALTERNATIVNÍ ZPŮSOBY DOPRAVY

V Praze existuje řada soukromých a alternativních služeb zaměřených na bezbariérovou dopravu, které doplňují veřejnou hromadnou dopravu a poskytují flexibilní možnosti přepravy pro osoby se zdravotním postižením, seniory a další osoby s omezenou mobilitou. Jednou z největších organizací je služba *Bezba doprava*, která poskytuje přepravu na objednání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a držitelům průkazu ZTP po Praze a Středočeském kraji. V provozu mají 35 speciálně vybavených vozidel různých kategorií a cena za jízdu po Praze se pohybuje okolo 50 kč. Nevýhodou je, že se služba musí objednávat dlouho dopředu, ideálně až měsíc (Bezba, 2024). Na podobném principu funguje po Praze a okolí mnoho dalších organizací a služeb, jako například *Hewer, z.s.*, *Societa o.p.s.*, *Helpdriver* nebo *Modrý Anděl* (Svaz TP, 2025). Další organizací je *Borůvka praha o.p.s*, která provozuje tři mikrobusy s plošinou, které dopravují žáky a studenty s tělesným postižením do škol (Borůvka Praha, 2025). Nebo například společnost *POHODA Transport*, která kromě bezpečné a pohodlné přepravy osob s omezenou pohyblivostí nabízí služby pro ty, kteří nemají nárok na sanitní vozy nebo preferují rychlejší dopravu do zdravotnických zařízení (Pohoda Transport, 2025).

Sdílené dopravní služby, jako jsou taxislužby a sdílené automobily, mohou významně přispět k mobilitě osob se zdravotním postižením, ale Goralzik (2022) poukazuje na to, že jejich přístupnost je i dnes stále na nízké úrovni a většina z nich není vůbec dostupná pro osoby s disabilitou. Hlavními bariérami jsou nedostatek těchto vozidel uzpůsobených pro různé potřeby osob s pohybovým omezením, absence bezbariérových míst pro parkování a komplikované rezervační systémy. Studie rovněž poukazuje na rozdíly mezi městy. Například v některých lokalitách chybí legislativní požadavky na provozovatele sdílené dopravy, aby měli k dispozici bezbariérová vozidla, což vede k tomu, že osoby s omezenou mobilitou mají ještě omezenější možnosti využití těchto služeb. Ale existují i pozitivní

příklady, například implementace vozidel vybavených nájezdovými rampami nebo hlasovým ovládáním. Autoři navrhují, aby se lidé se zdravotním postižením více podíleli na vývoji dopravních služeb, které využívají. Zároveň doporučují větší investice do bezbariérové infrastruktury a přijetí zákonů, které zajistí rovný přístup ke všem formám dopravy. Dopravní společnosti by podle nich měly bezbariérové úpravy vnímat jako samozřejmou součást svých služeb, nikoliv jako něco navíc.

2.6. INICIATIVY A PROJEKTY

V Praze v současné době působí mnoho organizací, které jsou zaměřeny na podporu osob se zdravotním postižením. Jednou nejvýznamnějších je nezisková organizace *Pražská organizace vozíčkářů* (POV), která se zaměřuje konkrétně na podporu osob na invalidním vozíku. Byla založena z iniciativy samotných vozíčkářů a jejich blízkých v roce 1991. POV poskytuje širokou nabídku služeb, včetně volnočasových činností, sportovních aktivit a poradenství. Pořádá různé akce, jako jsou online cvičení či společenská setkání, která podporují aktivní zapojení svých členů do komunitního života. Mezi její projekty patří například "Volnočasovky", které nabízejí programy jako "Tvořivá setkání", "U kafíčka", "Psí život" a "Jóga pro sedící". Organizace také provozuje projekt "Přes bariéry", který mapuje bezbariérové trasy a místa v Praze, a tím usnadňuje pohyb vozíčkářům po městě (POV, 2025).

Mapy bez bariér jsou projektem Nadace Charty 77 - Konta Bariéry, který usnadňuje plánování cest a výletů pro osoby s omezenou mobilitou, seniory a rodiny s kočárky. Cílem projektu je vytvořit komplexní mapu přístupnosti objektů v České republice, která poskytuje informace o bezbariérovosti turistických cílů, kulturních památek a dalších veřejných míst. Do konce roku 2015 bylo v rámci projektu zmapováno téměř 600 objektů po celé republice. Všechny informace o bezbariérovosti daných míst jsou pak dostupné ve stejnojmenné webové aplikaci (Konto Bariéry, 2025).

VozejkMap je interaktivní mapa a mobilní aplikace, která sdružuje bezbariérově přístupná místa v České republice i zahraničí. Projekt spravuje Česká asociace paraplegiků (CZEPA) a aktuálně zahrnuje více než 14 500 míst. Uživatelé mohou prostřednictvím aplikace nebo webové stránky vyhledávat místa přístupná pro osoby na vozíku, jako jsou restaurace, hotely, kulturní památky či veřejné toalety. Data do mapy přidávají a ověřují sami uživatelé, což zajišťuje aktuálnost a přesnost informací (CZEPA, 2025).

Asistence o.p.s. je nezisková organizace poskytující osobní asistenci lidem s tělesným a kombinovaným postižením, kteří žijí na území Prahy. Jejím hlavním cílem je pomoci těmto osobám vést co nejvíce nezávislý život. Služby zahrnují doprovod na úřady, do školy, k lékaři či na volnočasové aktivity, ale také podporu při každodenních činnostech, jako je nákup, úklid či osobní hygiena. Kromě přímé pomoci se organizace angažuje i v advokační činnosti a usiluje o odstraňování bariér v městském prostředí, což zahrnuje i spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy na zlepšování bezbariérové dostupnosti veřejného prostoru (Asistence o.p.s., 2025).

Centrum Paraple se zaměřuje na pomoc lidem, kteří ochrnuli následkem poškození míchy, aby mohli dál žít aktivní a nezávislý život. Nabízí komplexní podporu zahrnující sociální a psychologické poradenství, odbornou fyzioterapii, ergoterapii a pomoc s rekvalifikací či hledáním zaměstnání. Centrum Paraple také poskytuje poradenství v oblasti úpravy bydlení a bezbariérového přístupu, aby klienti mohli co nejlépe samostatně fungovat v domácím prostředí i ve veřejném prostoru. Důraz klade na návrat klientů do aktivního společenského života, a to jak prostřednictvím vzdělávání, tak sportovních a kulturních aktivit (Centrum Paraple, 2025).

2.7. FYZICKÉ BARIÉRY

V této kapitole vycházím z metodiky k v*yhlášce č. 398/2009 Sb. pro bezbariérové užívání staveb* a z normy *ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání*. Metodika rozebírá technická specifika týkající se např. ramp, dveří, hygienických zařízení, chodníků, přechodů, zastávek a dalších prvků nezbytných pro zajištění bezbariérového prostředí. Zde jsou pro ukázku uvedeny pouze některé základní informace.

Pro zajištění bezbariérovosti veřejných prostor je potřeba splnit specifické požadavky:

- Parkovací místa musí být vyhrazena podle kapacity parkoviště - u menších s maximálně 50 místy je nutné alespoň 1 vyhrazené místo, zatímco u větších musí být rezervováno 4 % z celkové kapacity. Tato stání musí být dostatečně prostorná, minimálně 3,5 metru široká a 5 metrů dlouhá, aby umožnila bezpečné vystupování a manipulaci s vozíkem.

- Dveře v bezbariérovém prostředí musejí mít světlou šířku nejméně 800 mm, přičemž u vstupů do veřejných budov s vyšší návštěvností je doporučena větší šířka.
- Prahy by neměly přesahovat výšku 20 mm a měly by být zkosené pro snadný přejezd.
- Chodby a průchody musí mít minimální šířku 1 500 mm pro jednosměrný pohyb a 2 000 mm pro obousměrný provoz.
- Rozměry bezbariérové WC kabiny jsou minimálně 1600 x 1800 m s manipulačním prostorem před WC 1500 x 1500 mm.
- Bezbariérové rampy by měly mít doporučený sklon 1:16 a být vybavené protiskluzovým povrchem, oboustranným zábradlím a dostatečně širokou podestou. Délka rampy delší než 9 metrů musí být přerušena podestou o minimální délce 1500 mm, která má mít sklon maximálně 1:50. Rampy nesmí mít příčný sklon větší než 1 % (ČSN 73 4001)

Podrobnější informace a přesné rozměry jednotlivých prvků spolu s přehlednou tabulkou naleznete v příloze č. 1.

3. PRAKTICKÁ ČÁST

Praktická část je zaměřena na zkoumání dostupnosti vybraných lokalit a městské hromadné dopravy pro osoby na invalidním vozíku. Pokouším se zde zhodnotit bezbariérovost v Praze a hledám konkrétní nedostatky a možnosti pro zlepšení, které by mohly významně ovlivnit kvalitu života lidí s omezenou pohyblivostí.

3.1. CÍL

Cílem práce je analýza a zhodnocení bezbariérové přístupnosti na vybraných turisticky atraktivních pražských lokalitách a městské hromadné dopravy pro osoby na invalidním vozíku. Hlavním úkolem je nalézt a identifikovat bariéry, které omezují mobilitu a především přístupnost prostor osobám na invalidním vozíku a srovnat poznatky z praxe s teorií v první části práce. Vedlejším cílem je vypracování konkrétních návrhů na zlepšení problematických oblastí.

3.2. METODY

Praktická část je zpracovaná formou terénního šetření. Každé vybrané místo a dopravní prostředek jsme prozkoumali (z pohledu ergoterapeuta i z pohledu uživatele mechanického a elektrického invalidního vozíku) především z hlediska fyzických a architektonických bariér, jako například možnost užití výtahu, bezbariérové toalety, výšky prahů, přítomnosti schodů a možnosti parkování. Toto nám umožnilo detailně srovnat reálnou situaci s oficiálními informacemi, které jsou poskytovány na webových stránkách nebo v turistických průvodcích. Místa jsem opatřila fotodokumentací, pro lepší vizuální představu. Na základě výsledků z terénního šetření jsem dále vypracovala konkrétní návrhy na zlepšení problematických oblastí.

3.3. VÝBĚR RESPONDENTŮ

Pro výběr respondentů (účastníků terénního šetření) byla stanovena pouze dvě základní kritéria, aby byli pro terénní šetření vhodnými účastníky. Prvním požadavkem bylo, že respondent musí být osobou na invalidním vozíku, přičemž nezáleží na věku, pohlaví nebo typu disability. Druhým požadavkem byli intaktní kognitivní a řečové funkce, aby měl jedinec možnost bez omezení hodnotit navštívená místa a poskytnout k nim zpětnou vazbu a doporučení. Analýzy se zúčastnili jedinci na mechanickém vozíku i elektrickém vozíku, a to kvůli zachycení odlišných potřeb a různorodých bariér.

3.4. VÝBĚR LOKALIT

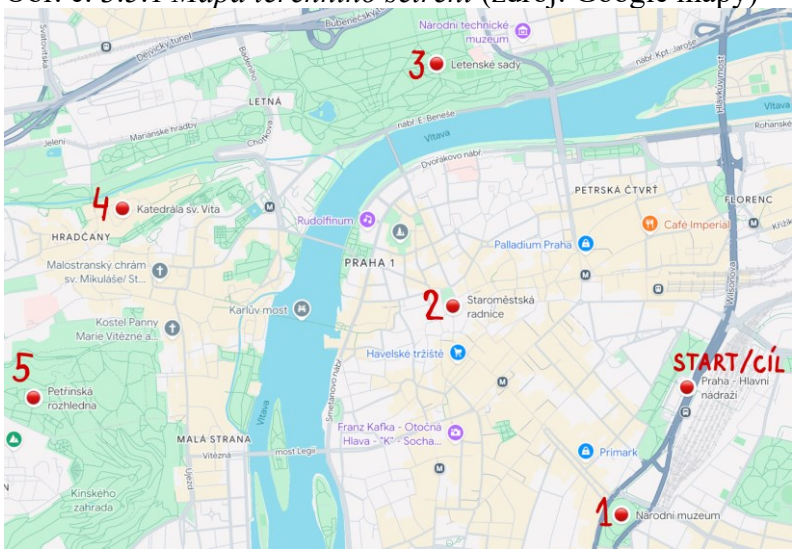
Lokality byly po konzultaci s vedoucí práce vybrány z míst, která jsou významná jak z kulturního, tak turistického hlediska, a která pravidelně přitahují nejen místní obyvatele, ale i turisty. Snažily jsme se nalézt místa, které by pro osoby na invalidním vozíku mohly z hlediska bezbariérového přístupu představovat určitou výzvu. Pro zachování rozmanitosti bylo vybráno následujících 5 lokalit:

- Národní muzeum
- Staroměstské náměstí (Staroměstská Radnice - Orloj)
- Letenské sady
- Pražský hrad (Katedrála Sv. Víta)
- Petřín

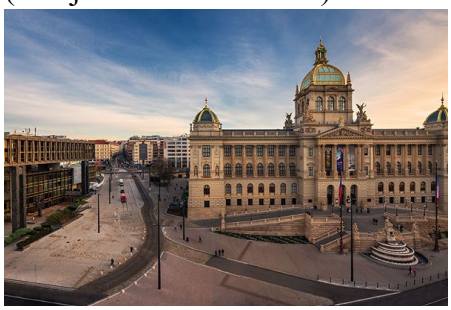
3.5. TERÉNNÍ ŠETŘENÍ

Terénní šetření bylo realizováno ve spolupráci s dvěma respondenty, se kterými jsme společně hodnotili bezbariérovou přístupnost jednotlivých míst. Prvním účastníkem byl muž ve středním věku s diagnostikovanou roztroušenou sklerózou, který se pohybuje na elektrickém vozíku 6 let. Druhou účastnicí byla žena staršího věku s diagnostikovanou tetraplegií, která se pohybuje na mechanickém i elektrickém vozíku již déle než 40 let. Terénní šetření bylo realizováno v období mezi lednem a červnem 2025. Během návštěv respondenti sdíleli své zkušenosti a postřehy. Tímto způsobem jsme se pokusili o co nejpřesnější zmapování bariér či jiných překážek, které mohou osoby na invalidním vozíku na těchto místech potkat. Celé šetření bylo koncipováno jako jedna trasa, kterou by si případný turista mohl zvolit při návštěvě Prahy. Výchozím bodem bylo Hlavní nádraží, odkud jsme vyrazili a postupně navštívili jednotlivé lokality a hodnotili dopravu při přesunech mezi nimi. Konečnou zastávkou bylo opět Hlavní nádraží. Všechny lokality jsme se pokusili navštívit s mechanickým i elektrickým vozíkem, ovšem ne vždy to bylo možné. Terénního šetření jsem se účastnila nejen já, ale zároveň i další asistent, který zajišťoval měření a fotodokumentaci hodnocených míst.

Obr. č. 3.5.1 *Mapa terénního šetření* (zdroj: Google mapy)

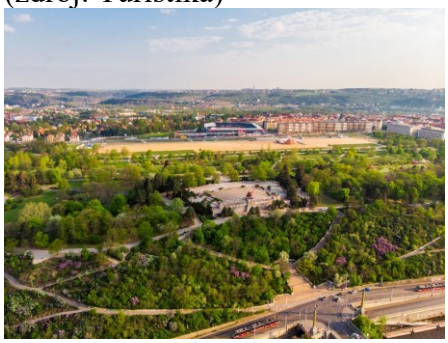


Obr. č. 3.5.2 *Národní muzeum* (zdroj: Národní muzeum)

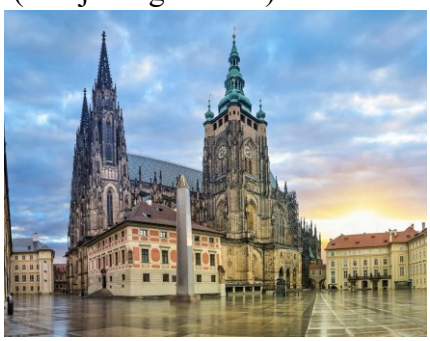


Obr. č. 3.5.3 *Staroměstská radnice* (zdroj: Hlavní město Praha)

Obr. č. 3.5.4 *Letenské sady* (zdroj: Turistika)



Obr. č. 3.5.5 *Katedrála Sv. Víta* (zdroj: Prague Here)



Obr. č. 5.5.6 *Petřín* (zdroj: Hlavní město Praha)

3.6. VÝSLEDKY

3.6.1. LOKALITA 1 - NÁRODNÍ MUZEUM

Jako první místo pro hodnocení bylo vybráno Národní muzeum, protože má významné postavení mezi kulturními památkami v Praze, má vysokou návštěvnost místních obyvatel i turistů a prezentuje se jako instituce přístupná pro osoby s omezenou mobilitou (Národní muzeum, 2025).

HODNOCENÍ DOPRAVY Z HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ K NÁRODNÍMU MUZEU

Naše cesta začíná v prostorách Hlavního nádraží, které je dobře přizpůsobené osobám na invalidním vozíku. Vstup do budovy je zcela bezbariérový, bez přítomnosti prahů a podlahu tvoří hladké dlažební kostky, které nijak neomezují pohyb. Dvoukřídlé dveře při hlavním vstupu jsou dostatečně široké pro oba typy vozíků. V budově nádraží jsou také značené bezbariérové toalety, které jsou přístupné pomocí Euroklíče.

Pro přepravu do stanice Muzeum je nejvhodnější využít metro linky C. Ve vestibulu Hlavního nádraží jsou k dispozici dva výtahy, které jsou označeny směrem jízdy metra. Samotný výtah je v době naší návštěvy čistý, funkční a rozměrově vyhovující. V metru na nástupišti je na straně, kde se vystupuje z výtahu, instalována prodloužená nástupní hrana o velikosti 6 cm, která usnadňuje samostatný nástup a výstup z vozu metra. Po jedné zastávce cesta pokračuje výstupem ve stanici Muzeum, kde se opět nachází prodloužená nástupní hrana a výtah, jehož poloha je jasně označena na informačních tabulích. Vstupní dveře od výtahu jsou široké 81 cm, přivolávací tlačítko výtahu je ve výšce 92 cm a tlačítka uvnitř výtahu ve výšce 116 cm, z toho nouzové tlačítko ve výšce 85 cm. Výtah je vybaven hlasovým výstupem, který usnadňuje orientaci, a má k dispozici 3 madla, ale žádné zrcadlo. Výtah tak splňuje požadavky pouze částečně a také byl při naší kontrole poměrně znečištěný.

Přesun ke vstupu do Národního muzea je momentálně komplikovanější z důvodu probíhajících stavebních prací. Rekonstrukce v okolí budovy značně omezuje průchodnost chodníků a je nutné zvolit delší obcházkovou trasu, která zabere minimálně dvakrát tolik času. Přechody jsou sice vybaveny zkosenými nájezdy, ale občas se jedná o velmi příkrý sklon. Na takový jsme narazili při cestě od výtahu (v ulici Wilsonova) do ulice Washingtonova, kde byl navíc povrch silnice ještě velmi popraskaný a nepůsobil bezpečně. Při plánování cesty je tedy nyní vhodné počítat s možnými překážkami a delší dobou přesunu k budově muzea. (šetření proběhlo 18.1.2025 v dopoledních hodinách)

HODNOCENÍ PŘÍSTUPNOSTI NÁRODNÍHO MUZEA

Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou mobilitou je v případě Národního muzea v Praze řešeno především prostřednictvím vstupu do Nové budovy. Oproti tomu hlavní vstup do Historické budovy je i nadále výrazně bariérový, jelikož cestu dovnitř blokuje deset venkovních schodů a dalších čtrnáct schodů v interiéru vedoucích do zvýšeného přízemí. Naprostý kontrast k tomu představuje Nová budova, která nabízí plnohodnotný bezbariérový vstup z úrovně terénu. Přístupová plocha je tvořena rovnými, neklouzavými dlaždicemi bez nerovností, což umožňuje plynulý a bezpečný nájezd. Automatické dvoukřídlé dveře šíře 2 × 90 cm se otevírají do stran a nejsou vybaveny prahem. Vstup je také viditelně označen mezinárodním symbolem přístupnosti. Vnitřní prostory jsou dostatečně rozlehlé a umožňují pohodlný pohyb i uživatelům elektrických či větších mechanických vozíků. Mezi oběma částmi muzea, tedy novou a historickou budovou, vede podzemní spojovací chodba, která byla navržena právě s cílem umožnit bezbariérový přesun. Chodba je dostatečně široká, avšak v některých úsecích dosahuje sklonu 7 %, což může být pro někoho na mechanickém vozíku problematické, zejména pro samostatný pohyb bez asistence. Na konci chodby se nachází dvojice výtahů, které propojují všechna podlaží historické budovy. Výtahy splňují legislativní požadavky, jsou funkční, hlasově navigované a dostatečně široké pro mechanické i elektrické vozíky.

Vstupy do expozičních prostor jsou řešeny dvoukřídlými dveřmi o šířce 2 × 70 cm, které jsou během návštěvních hodin obvykle otevřeny oběma křídly. Všechny průchody mezi výstavními sekcemi odpovídají minimální šířce 80 cm a mnohdy jsou i širší. Samotné výstavní prostory jsou z velké části přístupné pro mechanické i elektrické vozíky, disponují rovným, pevným povrchem, dostatečnou šířkou koridorů a přehledným značením. Narazili jsme pouze na jeden práh o výšce 2 cm, který ale nepředstavoval veliký problém. Nepřístupné zůstávají pouze některé části - konkrétně kupole a vyšší patra dětského muzea, do kterých vedou pouze schody a výtah zde není k dispozici.

Návštěvníkům jsou v obou budovách k dispozici bezbariérové toalety, přičemž kabiny jsou prostorné, vybavené madly a tlačítky nouzového přivolání. Vstupní dveře mají šířku 95 cm, což zajišťuje dostatečný komfort i pro objemnější vozíky. Klika je ve výšce 107 cm a madlo se nachází pouze na vnitřní straně dveří. U toalety jsou instalovaná 2 sklopná madla a po pravé straně se nachází nouzové tlačítko. Pod umyvadlo lze pohodlně zajet vozíkem a také je zde prodloužená rukojeť kohoutku, pro snadnější manipulaci. Celkově je zde mnoho prostoru pro manipulaci s mechanickým i elektrickým vozíkem. V šatnách obou

budov je dále možné zapůjčit mechanický vozík, což přináší významné usnadnění návštěvy muzea například pro seniory či osoby s pouze dočasně sníženou mobilitou.

Parkování pro držitele průkazu ZTP je běžně zajištěno dvěma vyhrazenými místy na veřejném parkovišti v ulici Wilsonova, avšak toto parkoviště je aktuálně uzavřeno z důvodu rekonstrukce. K dispozici je proto náhradní řešení - jedno vyhrazené parkovací místo v suterénu Historické budovy, které je však nutné rezervovat minimálně 24 hodin předem e-mailem. (šetření proběhlo 5.4.2025 v odpoledních hodinách)

SHRNUTÍ - KOMENTÁŘ

Na základě provedeného šetření lze konstatovat, že Národní muzeum v Praze je v zásadě bezbariérově přístupné pro mechanické a elektrické vozíky, a to především díky plně vyhovující Nové budově, která slouží jako hlavní bezbariérový vstup. Tato budova splňuje veškeré technické požadavky, umožňuje vstup z úrovně terénu, disponuje prostornými interiéry, bezprahovými dveřmi, bezbariérovými toaletami i možností zapůjčení vozíku. Historická budova je přístupná prostřednictvím podzemní spojovací chodby a na jejím konci jsou k dispozici výtahy propojující jednotlivá podlaží. Většina výstavních prostor je dobře dostupná, s výjimkou několika částí, kam vede pouze schodiště. Bezbariérové toalety jsou umístěny v obou budovách a splňují požadované parametry. Parkování pro osoby s průkazem ZTP je v současnosti omezeno z důvodu rekonstrukce, avšak náhradní možnost s rezervací je zajištěna ze strany muzea. Celkově lze říci, že muzeum poskytuje návštěvníkům s omezenou pohyblivostí důstojné a funkční podmínky pro návštěvu.

Tab. č. 3.6.1 *Národní muzeum* (zdroj: vlastní)

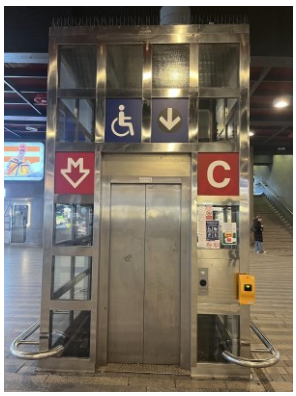
HODNOCENÝ PRVEK	POZNÁMKY	OBJ. MĚŘENÍ	SUBJ. HODNOCENÍ
Parkování pro vozíčkáře	veřejné parkoviště nyní zavřeno z důvodu oprav	1 vyhrazené parkovací místo pro ZTP přímo v suterénu historické budovy 2 vyhrazená místa na veřejném parkovišti v ulici Wilsonova	nehodnoceno
Přístup k budově	přístupnost pro vozíčkáře pouze do Nové budovy přístup do Staré budovy je zajištěn spojovací podzemní chodbou z Nové budovy	Stará budova - 2 postranní kočárové vjezdy, hrubá dlažba, sklon 15%, před vstupními dveřmi 10 schodů Nová budova - rovná hladká dlažba, bez překážek a schodů	MIV - 1 EIV - 1

Šířka vchodových dveří	automatické dvoukřídlé dveře s otevíráním do stran - dostatečně široké pro průjezd vozíku	Šířka dveří u Nové budovy - 2 x 90 cm Šířka dveří u Staré budovy - 2 x 70 cm	MIV - 1 EIV - 1
Výška prahů ve vstupu a interiéru		Vstup- 0 cm Interiéry - 2 cm	MIV - 2 EIV - 1
Dostupnost všech podlaží	nedostupné dětské muzeum a kupole	výtahy - vyhovující	MIV - 2 EIV - 2
Bezbariérové toalety		šířka dveří 95 cm rozměry dostatečné	MIV - 1 EIV - 1
Typ a kvalita povrchu		hladký rovný povrch, bez překážek	MIV - 2 EIV - 1
Značení pro OZP		značeny toalety, vchod, výtahy, směrovky vedoucí do historické budovy	MIV - 1 EIV - 1

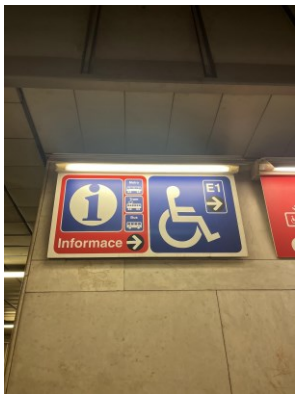
vysvětlivky:

- *Subjektivní hodnocení respondentů - známka 1 až 5 (1 = nejlepší, 5 = nejhorší)*
- *MIV = mechanický invalidní vozík*
- *EIV = elektrický invalidní vozík*

Obr. č. 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3 *Výtah z vestibulu Hlavního nádraží do stanice metra* (zdroj: vlastní)



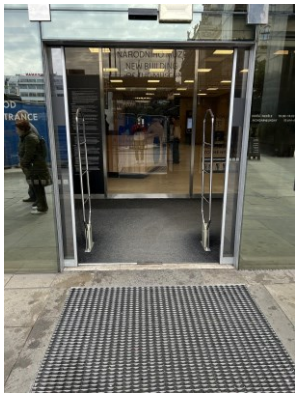
Obr. č. 3.6.4, 3.6.5, 3.6.6 *V metru - informační tabule a prodloužená nástupní hrana* (zdroj: vlastní)



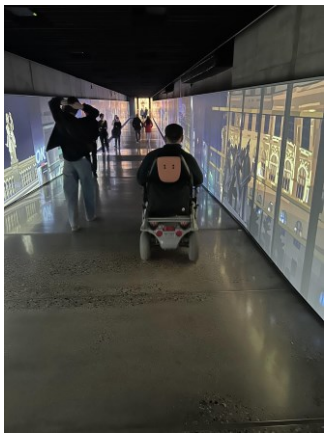
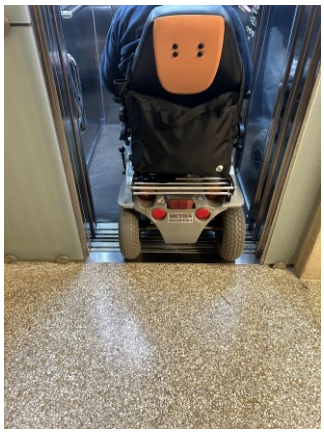
Obr. č. 3.6.7, 3.6.8, 3.6.9, 3.6.10 *Výstup z metra* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.11, 3.6.12, 3.6.13, 2.6.14, 3.6.15, 3.6.16 *Cesta od výtahu v ulici Wilsonova k Národnímu muzeu* (zdroj: vlastní)

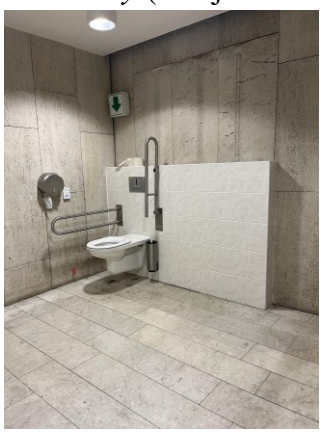
Obr. č. 3.6.17, 3.6.18, 3.6.19 *Vstup k Národnímu muzeu (Nová budova)* (zdroj: vlastní)

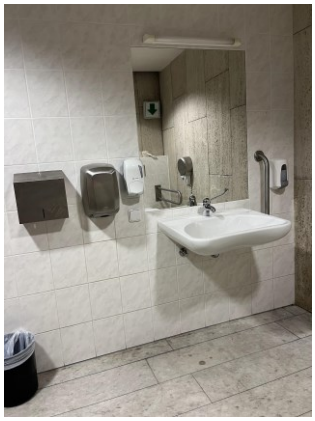


Obr. č. 3.6.20, 3.6.21, 3.6.22, 3.6.23, 3.6.24, 3.6.25, 3.6.26 *Národní muzeum - interiéry* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.27, 3.6.28, 3.6.29, 3.6.30, 3.6.31 *Národní muzeum - toalety* (zdroj: vlastní)





3.6.2. LOKALITA 2 - STAROMĚSTSKÁ RADNICE

Staroměstské náměstí patří mezi jedno z nejnavštěvovanějších turistických míst v Praze, protože se zde nachází mnoho historických památek, jako je například Staroměstská radnice s orlojem. Právě na toto místo je dle informací z portálu *VozejkMap* zajištěn částečně bezbariérový přístup (VozejkMap, 2025).

HODNOCENÍ DOPRAVY Z NÁRODNÍHO MUZEA NA STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ

Nejkratší cesta by běžně vedla přes metro linky A ze stanice Muzeum do stanice Staroměstská. Stanice Staroměstská však není bezbariérově přístupná, protože nedisponuje výtahem ani plošinou. Přesto ji některé aplikace, například *IDOS*, zahrnují i při zvolení pouze bezbariérových tras, což může být pro vozíčkáře zavádějící, zvlášť pokud se v Praze nevyznají. Alternativní možností je využití tramvajové dopravy, kdy lze ze zastávky Muzeum nebo Václavské náměstí dojet s přestupy až na Staroměstské náměstí. Tato trasa je však časově nevýhodná, jelikož zahrnuje dvě přestupní stanice a celková doba jízdy je kolem 30 minut. Podle aplikace *Jízdní řády* tento způsob dopravy není efektivní. Další možností by bylo popojet metrem pouze jednu zastávku na Můstek, abychom se vyhnuli cestě přes Václavské náměstí, ale přístup do výtahu ve stanici Muzeum linky A je komplikovaný, protože výtah do této části metra se nachází až nad budovou Národního muzea a navíc vyžaduje přestup v koridorní chodbě, což zvyšuje časovou náročnost i složitost trasy. Na obdobnou přestupní chodbu pak narazíme i ve výtahu ve stanici Můstek linky A.

Z uvedených možností se jako nejlepší varianta jeví pěší přesun. Cesta trvá přibližně 20 minut a vede z mírného kopce. Přesto není bez komplikací, protože na celé trase se nachází nerovný povrch, často tvořený dlažebními kostkami a kočičími hlavami, které komplikují jízdu na vozíku, převážně na mechanickém. Dále jsou zde úzké nebo zkosené chodníky, což omezuje prostor pro mobilitu, a ve frekventovaných úsecích, jako je okolí Václavského náměstí a ulice Na Příkopě, bývá vysoká koncentrace chodců. Další nevýhodou jsou přechody bez zkosených hran, které mohou vyžadovat asistenci při jejich překonání. Pěší cesta je sice nejrychlejší, ale může být velmi fyzicky náročná, zvlášť pokud jede osoba na mechanickém vozíku bez doprovodu. Výběr nejvhodnější trasy tedy závisí na preferencích daného jedince. (šetření proběhlo 18.1.2025 v dopoledních hodinách)

HODNOCENÍ PŘÍSTUPNOSTI STAROMĚSTSKÉ RADNICE

Staroměstská radnice je oficiálně označována jako bezbariérová a většina prostoru je skutečně přístupná i pro návštěvníky na mechanickém vozíku, přesto v některých částech narážíme na limity dané historickým charakterem budovy. Na radnici se vozíčkář dostane zadním vstupem z ulice Mikulášská, kde jsou skleněné dvoukřídlé dveře o velikosti 2 x 85 cm (dostatečné pro mechanický i elektrický vozík), které se otevírají směrem dovnitř a během otevírací doby zůstávají otevřené. Po zakoupení vstupenky u pultu ve výšce 110 cm lze projet přes boční široké turnikety. Během celé návštěvy nás doprovázel zaměstnanec radnice, který pomáhal s vozíkem, navigací i obsluhou výtahů. Nejprve se vyjíždí malým výtahem do mezipatra, ale kabina je velmi těsná a manipulace s mechanickým vozíkem zde není úplně snadná. Šířka dveří je 100 cm, šířka kabiny 150 cm a hloubka 95 cm. Ve výtahu je také k dispozici sedátko a velké zrcadlo. Podlaha v mezipatře je rovná a bez překážek. Zde je nutné překonat schodiště, k čemuž slouží šikmá schodišťová plošina ovládaná personálem. Má nosnost 200 kg a má rozměry 75 x 83 cm. Tato plošina ale není určená přímo pro elektrické vozíky a většina z nich se do ní nevejde. Návštěvníkům v takovém případě radnice nabízí možnost zapůjčit si mechanický vozík přímo na místě. Po výstupu z plošiny následují úzké dveře (75 cm) s nízkým prahem a chodba s prudkým sklonem (zhruba 20%), kde může mít problém s průjezdem i mechanický vozík a elektrický by zde pravděpodobně neprojel vůbec. Na ochoz věže vede druhý, tentokrát kruhový výtah, o průměru 120 cm, ve kterém už je manipulace s mechanickým vozíkem snazší. Po výstupu ale narazíte znovu na úzké dveře (85 cm) a tentokrát i vysoký práh (15 cm), což nesplňuje bezbariérové standardy. Přesto je možné se s mechanickým vozíkem dostat až na ochoz s krásným výhledem na město, i když chodba je natolik úzká (75 cm), že náš mechanický vozík zde projede jen velmi těsně a pro vozíky elektrické nebo širší mechanické zde průjezd není možný. Komplikací je také vysoký počet návštěvníků, protože prostor je úzký a není se kde bezpečně vyhnout. V budově je k dispozici údajně vyhovující bezbariérová toaleta přístupná na Euroklíč, který lze zapůjčit u pokladny. (šetření proběhlo 21.6.2025 v dopoledních hodinách)

SHRNUTÍ - KOMENTÁŘ

Staroměstská radnice se snaží být přístupná pro uživatele mechanických vozíků, ale kvůli své historické stavbě to má své limity. Některé překážky se daří technicky řešit, třeba pomocí výtahů, plošin nebo asistence personálu. Přesto nejsou tato řešení vždy použitelná pro všechny, zvlášť ne pro uživatele elektrických vozíků, kteří zde narazí na technické

překážky, jež jim znemožní plnohodnotný pohyb po objektu. Celkově tak přístupnost zůstává omezená a návštěva vyžaduje individuální pomoc a určitou ochotu přizpůsobit se, například přesednout na mechanický vozík. Z hlediska pohodlí a samostatného pohybu lze říct, že radnice je přístupná pouze částečně a nejlépe ji zvládnou fyzicky zdatnější uživatelé mechanických vozíků, ideálně v doprovodu asistenta.

Tab. č. 3.6.2 *Staroměstská radnice* (zdroj: vlastní)

HODNOCENÝ PRVEK	POZNÁMKY	OBJ. MĚŘENÍ	SUBJ. HODNOCENÍ
Parkování pro vozíčkáře	Parkování je možné v okolí, ale nevyhrazené pro ZTP přímo u radnice	nehodnoceno	nehodnoceno
Přístup k budově	Boční bezbariérový vchod z Mikulášské	dvoukřídlé těžké dveře 2x85 cm s mechanickým otevíráním dovnitř, bývají otevřené	MIV - 2 EIV - 2
Šířka výtahu (přízemí → 3. patro)	kabina je úzká, náročná manipulace	150 x 95 cm	MIV - 2 EIV - nehodnoceno
Plošina mezi výtahy	není určena pro EIV	75 x 83 cm, nosnost 200 kg	MIV - 2 EIV - nehodnoceno
Druhá (věžní) výtahová kabina	prostornější	průměr 120 cm	MIV - 1 EIV - nehodnoceno
Práhy a dveře uvnitř budovy	vysoký práh na ochozu	prah na ochoz - 15 cm interiérové dveře - 75 a 85 cm	MIV - 4 EIV - nehodnoceno
Chodba se sklonem	Prudký sklon	20 %	MIV - 2 EIV - nehodnoceno
Bezbariérová toaleta	V 3. patře, vstup na Euroklíč	nehodnoceno	nehodnoceno
Kapacita ochozu	mechanické vozíky projely těsně, elektrické ne + velký počet návštěvníků omezuje prostor	šířka 75 cm	MIV - 4 EIV - nehodnoceno

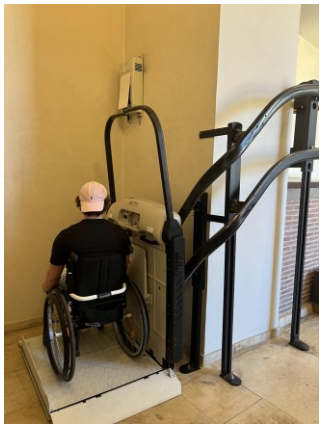
vysvětlivky:

- *Subjektivní hodnocení respondentů - známka 1 až 5 (1 = nejlepší, 5 = nejhorší)*
- *MIV = mechanický invalidní vozík*
- *EIV = elektrický invalidní vozík*

Obr. č. 3.6.32, 3.6.33, 3.6.34 *Cesta od Národního muzea na Staroměstské náměstí* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.35, 3.6.36, 3.6.37 *Vchod do vestibulu Staroměstské radnice* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.38, 3.6.39, 3.6.40, 3.6.41, 3.6.42, 3.6.43, 3.6.44 *Interiéry Staroměstské radnice* (zdroj: vlastní)



3.6.3. LOKALITA 3 - LETENSKÉ SADY

Letenské sady patří mezi jednu z největších a nejnavštěvovanějších zelených ploch v Praze a jsou významným rekreačním prostorem. V parku nalezneme mnoho vycházkových tras, ale i historické památky. Jak uvádí webové stránky *Přes Bariéry*, park je z velké části bezbariérově přístupný a vhodný pro návštěvníky na vozíku (Přes Bariéry, 2025).

HODNOCENÍ DOPRAVY ZE STAROMĚSTSKÉHO NÁMĚSTÍ NA LETENSKÉ SADY

Nejrychlejší cestou do Letenských sadů je využití tramvajové linky ze zastávky Staroměstská. Jedná se o 9 minutovou jízdu tramvají na zastávku Chotkovy sady, která se nachází v blízkosti vstupu do parku. Pěší cesta na tramvajovou zastávku Staroměstská je téměř bez komplikací a povrch je tvořen dlažbou, která je poměrně rovná. Na tramvajové zastávce Staroměstská se nachází úzký nástupní ostrůvek, to může ztížit manipulaci s mechanickým, ale hlavně elektrickým vozíkem v případě většího množství cestujících nebo při sklápění nástupní rampy. Informační tabule na zastávce zobrazuje aktuální časy odjezdů a také zvýrazňuje, zda je daná tramvaj nízkopodlažní. Pro cestu do Letenských sadů je možné vystoupit na několika zastávkách: Chotkovy sady, Sparta nebo Korunovační. My vystupujeme na zastávce Chotkovy sady, odkud vede do parku rovná, udržovaná a dostatečně široká cesta. Pokud by vozíčkář chtěl přijet k parku směrem od Vltavy, například z oblasti Čechova mostu, narazí na problém, protože do Letenských sadů se z této strany není na vozíku možné dostat. (šetření proběhlo 18.1.2025 v dopoledních hodinách)

HODNOCENÍ PŘÍSTUPNOSTI LETENSKÝCH SADŮ

Nejvhodnější vstup do parku představuje zastávka MHD Chotkovy sady, odkud vede k hlavní trase Letenskými sady rovná, široká a dobře udržovaná cesta. Tato komunikace je zpevněná, stabilní a umožňuje plynulý pohyb jak pro uživatele mechanických, tak elektrických vozíků. Z hlediska bezbariérového standardu vyhovuje legislativním požadavkům a umožňuje komfortní pohyb bez nutnosti asistence. Podobné možnosti nabízí i přístup z tramvajových zastávek Sparta a Korunovační. Zcela zásadní problém však nastává v případě, že se návštěvník rozhodne přijet k Letenským sadům od Vltavy, zejména z oblasti Čechova mostu. V tomto případě je bezbariérový přístup zcela nemožný, neboť všechny cesty vedoucí do parku směrem k hlavní vyhlídkové ploše s Metronomem mají sérii mnoha schodů bez alternativní rampy.

V samotném areálu Letenských sadů jsou cesty převážně v dobrém technickém stavu, jsou rovné a dostatečně široké. Je zde pouze minimální výskyt nerovností, jako jsou hluboké propadliny či poškozené dlažby, na které narazíme asi dvakrát. V tomto ohledu nabízí park příjemné prostředí nejen pro pohyb, ale i pro odpočinek. Bezbariérové toalety se nacházejí v ulici Kostelní, v bezprostřední blízkosti Letenského zámečku a jsou přístupné pomocí Euroklíče. Další pozitivní skutečností je přítomnost několika vyhrazených parkovacích míst pro osoby ZTP v okolí parku, ačkoliv jejich celkový počet i navazující bezbariérová infrastruktura by si zasloužily další rozvoj. Uvedené stání nejsou vždy optimálně napojena na hlavní bezbariérové trasy, což může ztížit přístup z vozidla přímo do parku, zejména osobám s vyšší mírou pohybového omezení.

Zcela zásadní nedostatek z hlediska přístupnosti představuje nedostupnost hlavní vyhlídkové plošiny s památníkem Metronomu a bývalého Stalinova pomníku. Ačkoliv k této lokalitě vede několik cest ze různých stran parku, všechny jsou přerušeny schodišti bez alternativního řešení, například v podobě rampy. Tento stav zcela znemožňuje přístupnost vyhlídky pro osoby na elektrickém vozíku a pro osoby na mechanickém vozíku bez asistence. (šetření proběhlo 18.1.2025 v odpoledních hodinách)

SHRNUTÍ - KOMENTÁŘ

Letenské sady lze z hlediska přístupnosti osob se sníženou schopností pohybu hodnotit spíše negativně. Z okolních zastávek MHD (Chotkovy sady, Sparta, Korunovační) vedou na rovné, široké a udržované cesty, které umožňují pohodlný pohyb bez nutnosti asistence. Také bezbariérové toalety v blízkosti Letenského zámečku a dostupná parkovací místa pro osoby ZTP dále zvyšují celkovou využitelnost prostoru. Ale závažným problémem je nepřístupnost prostoru kolem Metronomu, který patří k nejvýraznějším bodům zájmu v celém areálu. Všechny přístupové cesty k vyhlídce jsou přerušeny schodišti bez možnosti bezbariérové alternativy, což prakticky vylučuje návštěvu této části parku osobami na vozíku a výrazně snižuje inkluzivní charakter jinak velmi dobře řešeného veřejného prostoru.

Tab. č. 3.6.3 *Letenské sady* (zdroj: vlastní)

HODNOCENÝ PRVEK	POZNÁMKY	OBJ. MĚŘENÍ	SUBJ. HODNOCENÍ
Dlažba/povrch	občas popraskaný, klesání a stoupání	asfalt a umělý povrch	MIV - 2 EIV - 2
Obrubníky		nepřítomny	MIV - 1 EIV - 1
Sklon terénu	Centrální a západní část - občas mírné stoupání nebo klesání Východní část - Cesta od nábřeží Edvarda Beneše - nepřístupné	Centrální a západní část - 6 až 12 % Východní část - do 10 % Cesta od nábřeží Edvarda Beneše - schody a strmá pěšina	MIV - 2 EIV - 2
Přístupnost k Metronomu	schody k vyhlídce ze všech stran	zcela nepřístupné	MIV - 5 EIV - 5
Parkovací možnosti	Kostelní ulice	3 vyhrazená místa	nehodnoceno
Veřejné toalety	u Letenského zámečku, Euroklíč	nehodnoceno	nehodnoceno
Značení a navigace		chybí	MIV - 4 EIV - 4

vysvětlivky:

- *Subjektivní hodnocení respondentů - známka 1 až 5 (1 = nejlepší, 5 = nejhorší)*
- *MIV = mechanický invalidní vozík*
- *EIV = elektrický invalidní vozík*

Obr. č. 3.6.45, 3.6.46, 3.6.47 *Cesta na tramvajovou zastávku Staroměstská* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.48, 3.6.49, 3.6.50 *Tramvajová zastávka Staroměstská* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.51, 3.6.52 *Tramvajová zastávka Chotkovy sady a cesta k parku* (zdroj: vlastní)

Obr. č. 3.6.53, 3.6.54, 3.6.55, 3.6.56, 3.6.57, 3.6.58 *Letenské sady* (zdroj: vlastní)

3.6.4. LOKALITA 4 - PRAŽSKÝ HRAD (KATEDRÁLA SV. VÍTA)

Pražský Hrad, konkrétně Katedrála Sv. Víta, patří mezi nejvýznamnější historické památky České republiky, proto mě zajímalo jak se zde mají zajištěnou bezbariérovou přístupnost. Dle webových stránek *VozejkMap.cz* je do katedrály zajištěn bezbariérový vstup pomocí rampy, nicméně některé vnitřní prostory dále zůstávají vozíčkářům nedostupné (VozejkMap.cz, 2025).

HODNOCENÍ DOPRAVY Z LETENSKÝCH SADŮ NA PRAŽSKÝ HRAD

Nejvhodnější dopravní spojení z Letenských sadů na Pražský hrad je tramvají. Nejbližší zastávka u Letenských sadů, Chotkovy sady, umožňuje přímé spojení na zastávku Malostranská, kde je nutné přestoupit na další tramvaj, která pokračuje na zastávku Pražský hrad. Přestože na Pražský hrad vede hned několik cest z několika různých míst, konkrétně zastávka Pražský hrad je nejvýhodnější, protože po cestě vozíčkář nenarazí na žádné schody a má také nejrovnější a nejméně kopcovitý terén. Na zastávkách Chotkovy sady i Malostranská se nachází poměrně úzký nájezdový ostrůvek, který může představovat komplikaci při nástupu a výstupu z tramvaje, zejména pokud je na zastávce větší počet cestujících a pokud se vyklápí rampa. Další potenciální překážkou je přechod přes tramvajové koleje, kde mohou menší přední kolečka invalidního vozíku uvíznout nebo způsobit nestabilitu. Nám se taková situace při terénním šetření sice nepřihodila, ale vzhledem k šířce prohlubně to vnímám jako možný budoucí problém. Po výstupu na zastávce Pražský hrad pokračuje cesta převážně po rovném terénu a bez značných překážek. Povrch je zde pevný a stabilní, což minimalizuje riziko komplikací během přesunu k hlavnímu vstupu do hradního areálu. (šetření proběhlo 18.1.2025 v dopoledních hodinách)

HODNOCENÍ PŘÍSTUPNOSTI KATEDRÁLY SVATÉHO VÍTA

Přístupnost Katedrály svatého Víta v rámci areálu Pražského hradu je z velké části zajištěna pro mechanické i elektrické vozíky, zejména pokud jde o hlavní prostory. Přesto zde zůstávají určité prvky, které mohou pohyb osobám na invalidním vozíku zkomplikovat. Hned u hlavního vstupu se nachází schodiště, které je překonatelné pomocí 2 pevných kovových ramp. První je dlouhá 200 cm, široká 250 cm a má sklon zhruba 17% (dle legislativy příliš strmé). Druhá je dlouhá 100 cm, široká 250 cm a má sklon zhruba 10% (dle legislativy v pořádku). Nicméně ani jedna z nich není vybavena madly. Vstupní dveře do katedrály bývají standardně otevřené a jsou dostatečně široké (120 cm) pro průjezd i širších

vozíků, ale nachází se zde přibližně 5 cm vysoký práh, který může být problémem pro některé uživatele mechanických vozíků bez přítomnosti asistenta. Uvnitř katedrály je pevný povrch bez prahů, který umožňuje plynulý pohyb. Jedinou komplikací může být vyšší koncentrace návštěvníků, zejména v turistické sezóně, což může snižovat možnost manipulace s vozíkem. Kontrola vstupenek je řešena pomocí turniketů, které pro vozíčkáře nejsou průjezdné, ale tento problém je vyřešen vstřícným přístupem obsluhujícího personálu, který vozíčkářům umožní turnikety objet. V rámci interiéru je možné navštívit většinu hlavních částí katedrály. Výjimku tvoří pouze věž a krypta, které jsou přístupné výhradně po schodech, a tudíž zůstávají pro vozíčkáře nedostupné. Vzhledem k památkové ochraně těchto částí stavby není jejich technická úprava pravděpodobná ani v dlouhodobém horizontu. V bezprostřední blízkosti katedrály jsou k dispozici zřetelně označené bezbariérové toalety, které jsou přístupné pomocí Euroklíče. Pokud jde o parkování, nejbližší vyhrazená místa pro osoby se zdravotním postižením se nacházejí až na Hradčanském náměstí a v ulici Nerudova, v blízkosti katedrály žádná parkovací místa nenaleznete. (šetření proběhlo 5.4.2025 v odpoledních hodinách)

SHRNUTÍ - KOMENTÁŘ

Z výsledků šetření vyplývá, že přístupnost Katedrály svatého Víta je na kvalitní úrovni bezbariérovosti pro mechanické i elektrické vozíky, zejména v hlavních částech interiéru, které jsou dobře průjezdné a bez větších fyzických překážek. Vstup je technicky řešen rampou, která umožňuje samostatný vjezd i elektrickým vozíkům, jediná absence madel snižuje komfort i bezpečnost. Drobnou bariéru představuje vstupní práh, jehož překonání může být kvůli jeho výšce pro některé uživatele mechanického vozíku bez asistence obtížné. Turnikety nejsou průjezdné, ale náhradu zajišťuje ochotný personál. Části hradu, jako věž a krypta, zůstávají zcela nepřístupné kvůli schodišti a památkové ochraně. Pozitivně lze hodnotit přítomnost bezbariérových toalet. Naopak slabinou je absence vyhrazeného parkování v bezprostřední blízkosti. Celkově je prostor katedrály pro osoby se sníženou schopností pohybu dobře využitelný, ale přesto zde zůstává prostor pro dílčí zlepšení, např. v oblasti hlavního vstupu.

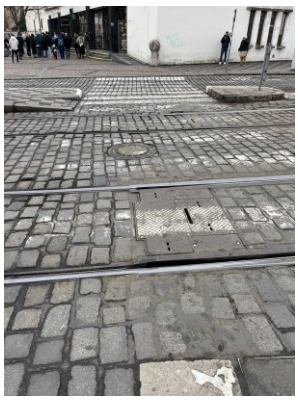
Tab. č. 3.6.4 *Pražský hrad* (zdroj: vlastní)

HODNOCENÝ PRVEK	POZNÁMKY	OBJ. MĚŘENÍ	SUBJ. HODNOCENÍ
Parkování pro vozíčkáře	na Hradčanském náměstí - 1 a v ulici Nerudova - 2	nehodnoceno	nehodnoceno
Přístup k budově	kovové mřížové rampy	200x250 cm, 17% 100x250 cm, 10%	MIV - 2 EIV - 2
Šířka interiérových dveří	standardně otevřené	120 cm	MIV - 1 EIV - 1
Výška prahů ve vstupu a interiéru	ve vstupu	5 cm	MIV - 4 EIV - 2
Dostupnost všech podlaží		nepřístupné podzemní prostory a věž katedrály	
Bezbariérové toalety	vedle katedrály	vstupní dveře 80 cm	nehodnoceno
Typ a kvalita povrchu	rovný hladký povrch	dlažba	MIV - 1 EIV - 1
Značení pro OZP		značeny bezbariérové toalety	

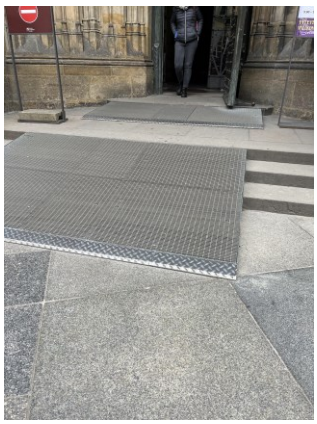
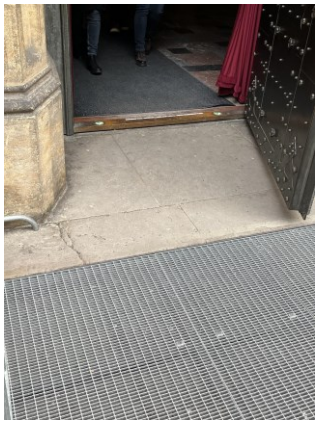
vysvětlivky:

- *Subjektivní hodnocení respondentů - známka 1 až 5 (1 = nejlepší, 5 = nejhorší)*
- *MIV = mechanický invalidní vozík*
- *EIV = elektrický invalidní vozík*

Obr. č. 3.6.59, 3.6.60, 3.6.61 *Cesta z tramvajové zastávky Pražský hrad na Pražský hrad* (zdroj: vlastní)



Obr. č. 3.6.62, 3.6.63, 3.6.64, 3.6.65, 3.6.66, 3.6.67 *Pražský hrad - Katedrála Sv. Víta* (zdroj: vlastní)

3.6.5. LOKALITA 5 - PETŘÍN

Poslední vybranou lokalitou je Petřín, který patří opět mezi nejnavštěvovanější památky a údajně je zde zajištěn bezbariérový přístup pouze částečně (Prague.eu, 2025).

HODNOCENÍ DOPRAVY Z PRAŽSKÉHO HRADU NA PETŘÍN

Z Pražského hradu pokračujeme městskou hromadnou dopravou, tramvají, na zastávku Újezd, přičemž celá cesta trvá přibližně 10 minut. Nejrychlejší způsob, jak se z této lokality dostat na vrchol Petřína, představuje pozemní lanová dráha. Ta je však v době provádění našeho šetření mimo provoz z důvodu havarijního stavu tratě a její znovuotevření je plánováno až na léto 2026. Z tohoto důvodu nebylo možné bezbariérovost lanovky osobně posoudit. Podle informací zveřejněných na portálu *Presbariery.cz* však lanová dráha není vůbec považována za bezbariérovou, a to zejména kvůli přítomnosti schodů, značnému sklonu nástupních tras a hrubému povrchu dlažby v okolí (POV, 2025). Jako alternativu jsme tedy zvolili pěší výstup po jedné z přístupových cest vedoucích na Petřín. Většina těchto tras je dobře udržovaná, dostatečně široká a vhodná i pro vozíčkáře, avšak je nutné předem pečlivě zvolit trasu, protože na některých cestách můžete narazit na schody nebo úzké příkré pěšiny. Pro uživatele elektrického vozíku je výjezd nahoru možný bez větších obtíží. V případě mechanického vozíku je však cesta podstatně náročnější, zejména kvůli výraznému sklonu na většině cest. Bez asistence další osoby by byl výstup pro méně fyzicky zdatné jedince velmi obtížný, ne-li nemožný. (šetření proběhlo 21.6.2025 v dopoledních hodinách)

HODNOCENÍ PŘÍSTUPNOSTI NA PETŘÍNĚ

Park v horní části Petřína je obecně dobře přístupný pro mechanické i elektrické vozíky, nicméně i zde je nezbytné věnovat pozornost výběru konkrétních cest, neboť některé z nich obsahují schodiště. V lokalitě se nachází bezbariérové toalety, které jsou přehledně označené, vybavené širokou betonovou přístupovou rampou s mírným sklonem a jsou přístupné pomocí Euroklíče. Dominantou oblasti je Petřínská rozhledna, kterou však nelze označit za plně bezbariérovou. Její okolí tvoří široký asfaltový prostor s rovným terénem a přímo před vstupem se nachází rampa s minimálním sklonem vyhovující mechanickým i elektrickým vozíkům. Hlavní vstup do objektu disponuje dostatečně širokými dveřmi (70x70cm) s otevíráním ven, které zůstávají otevřené po celou provozní dobu. V přízemí je umístěna pokladna s pultem ve výšce přibližně 100 cm. Uvnitř v přízemí se nachází výtah,

který zastavuje jak v mezipatře (ve výšce 20 metrů), tak v nejvyšším patře rozhledny. Pro vozíčkáře je však přístup umožněn pouze do mezipatra, protože nejvyšší vyhlídková plošina není přístupná kvůli příliš úzkému ochozu. Ale ani přístup do mezipatra není zcela bez problémů, neboť kabina výtahu má omezené rozměry (šířka pouze 60 cm, hloubka 150 cm), což je pro většinu vozíčkářů nedostatečné - zejména na elektrických vozících, ale i pro většinu mechanických. V takových případech je nutné přesednout na speciální úzký vozík zapůjčený personálem, což však nemusí být možné pro všechny – ani pro nás to nebylo proveditelné, a proto jsme výstup výtahem neabsolvovali. Navíc prostor před vstupem do výtahu je velmi omezený, což výrazně ztěžuje manipulaci s vozíkem. (šetření proběhlo 21.6.2025 v dopoledních hodinách)

HODNOCENÍ DOPRAVY Z PETŘÍNA ZPĚT NA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Z Petřína jsme se dostali po stejné cestě zpět na tramvajovou zastávku Újezd, odkud jsme dojeli přímým spojem na zastávku Hlavní nádraží. Tato cesta byla bezproblémová. (šetření proběhlo 21.6.2025 v dopoledních hodinách)

SHRNUTÍ - KOMENTÁŘ

Z hlediska bezbariérovosti lze Petřín hodnotit jako prostor s dobře řešenou přístupností pro oba typy vozíků v rámci parkového areálu, avšak s výraznými limity při zpřístupnění Petřínské rozhledny. Terén i infrastruktura parku umožňují samostatný pohyb osobám na elektrickém vozíku, za předpokladu informovanosti a volby vhodné trasy. Pro osoby na mechanickém vozíku je lepší místo navštívit s přídavným pohonem nebo s asistentem. Rozhledna zůstává dostupná pouze částečně, jelikož technická omezení výtahu a prostorové dispozice znemožňují návštěvu osobám na elektrickém vozíku, případně těm, pro které není možné přesednutí na jiný typ vozíku. Tato situace ukazuje na důležitost nejen fyzického odstranění bariér, ale také potřebu funkčních a inkluzivních řešení, která zohledňují rozmanité potřeby uživatelů. Celkově lze Petřín označit za lokalitu, která nabízí dobré podmínky pro pohyb v exteriéru, avšak její nejatraktivnější část zůstává přístupná jen omezenému okruhu návštěvníků.

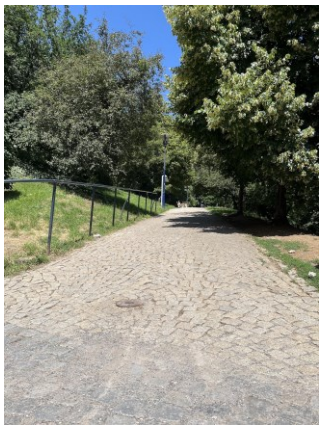
Tab. č. 3.6.5 *Petřín* (zdroj: vlastní)

HODNOCENÝ PRVEK	POZNÁMKY	OBJ. MĚŘENÍ	SUBJ. HODNOCENÍ
Parkování pro vozíčkáře		u rozhledny není k dispozici	
Přístup k budově	okolo rovný široký asfaltový prostor	rampa s minimálním sklonem	MIV - 1 EIV - 1
Šířka dveří	otevřené během provozu	70x70 cm	MIV - 1 EIV - 1
Výška prahů ve vstupu a interiéru		nepřítomny	
Dostupnost všech podlaží	výtah	ne - pouze do mezipatra	MIV - 4 EIV - 5
Výtah	nedostatečné pro většinu vozíků, nutno přesednout na speciální vozík	kabina 60x150 cm	MIV - 4 EIV - 5
Interiér		rovný povrch, ale minimální možnost k manipulaci s vozíkem	MIV - 2 EIV - 3
Bezbariérové toalety	v parku, dobře značené	betonová rampa s mírným sklonem, dveře šířka 80 cm	nehodnoceno
Značení pro osoby se zdravotním postižením		pouze bezbariérové toalety	

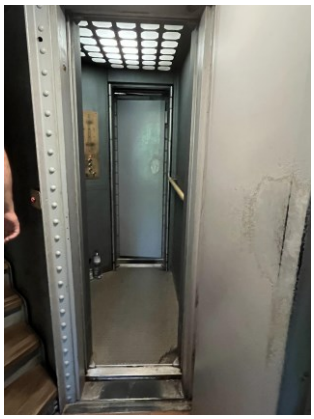
vysvětlivky:

- *Subjektivní hodnocení respondentů - známka 1 až 5 (1 = nejlepší, 5 = nejhorší)*
- *MIV = mechanický invalidní vozík*
- *EIV = elektrický invalidní vozík*

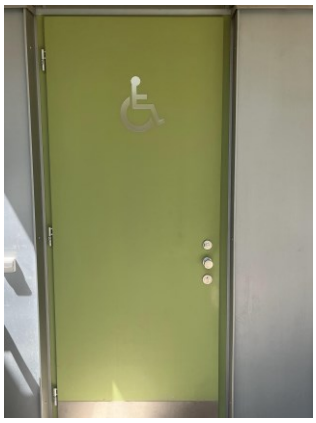
Obr. č. 3.6.68, 3.6.69, 3.6.70 *Cesta na Petřín* (zdroj: vlastní)

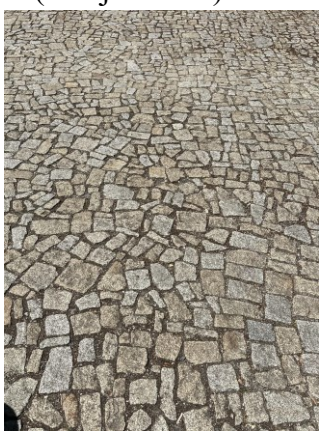


Obr. č. 3.6.71, 3.6.72 *Petřínská rozhledna - výtah* (zdroj: vlastní)



Obr. č. 3.6.73, 3.6.74, 3.6.75 *Toalety na Petříně a jejich okolí* (zdroj: vlastní)





3.7. NÁVRHY K VYLEPŠENÍ PROBLEMATICKÝCH OBLASTÍ

Tuto kapitolu naleznete podrobně rozebranou v příloze č. 2.

1) NÁRODNÍ MUZEUM

- Pravidelná údržba a kontrola čistoty výtahů v metru
- Úprava chodníků a řešení bariér v okolí Národního muzea
- Zajištění bezbariérového vstupu do Historické budovy
- Zlepšení bezpečnosti v podzemní spojovací chodbě
- Zlepšení dostupnosti parkování

2) STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ

- Bezbariérový přístup do stanice metra Staroměstská
- Oprava a úprava dlažby na pěší trase
- Lepší navigace a informovanost o bezbariérových trasách
- Rozšíření plošinového systému v mezipatře
- Úprava úzkých průchodů a prahů na vyhlídce
- Zvýšení komfortu pohybu po objektu

3) LETENSKÉ SADY

- Úprava přechodu pro chodce bez sníženého obrubníku
- Rozšíření nástupního ostrůvku na zastávce Staroměstská
- Zajištění bezbariérového přístupu k Metronomu
- Rozšíření bezbariérového přístupu od Vltavy (např. od Čechova mostu)
- Zkvalitnění orientačního systému v parku

4) PRAŽSKÝ HRAD

- Rozšíření nájezdových ploch na zastávkách Chotkovy sady a Malostranská
- Úprava přechodů přes tramvajové koleje
- Úprava hlavní vstupní rampy
- Odstranění prahu u vstupních dveří
- Zajištění dostupnějšího parkování ZTP
- Omezení přístupu do nepřístupných částí (věž, krypta) – návrh alternativy

5) PETŘÍN

- Úprava bezbariérovosti pozemní lanové dráhy
- Značení a optimalizace pěších tras pro vozíčkáře
- Výměna nebo úprava výtahu
- Zajištění alternativního způsobu výhledu

4. DISKUZE

Bezbariérový pohyb ve městě, přístup k historickým památkám i každodenním službám by neměl být vnímán pouze jako otázka komfortu, ale především jako základní lidské právo na svobodný pohyb ve veřejném prostoru. Tato práce vychází z přesvědčení, že město má být navrženo tak, aby bylo přístupné všem, bez ohledu na jejich fyzické schopnosti. Cílem mé bakalářské práce proto bylo analyzovat úroveň bezbariérové přístupnosti vybraných turisticky atraktivních lokalit v Praze a městské hromadné dopravy, konkrétně z pohledu uživatelů na invalidním vozíku. Výzkum se zaměřil na identifikaci bariér, které osobám s omezenou pohyblivostí komplikují nebo úplně znemožňují samostatné a bezpečné využívání veřejného prostoru. Terénní šetření jsem zvolila jako nejefektivnější metodu, jak prakticky ověřit reálnou přístupnost prostředí, a to přímo v doprovodu samotných vozíčkářů. Zpočátku bylo náročnější oslovit a domluvit spolupráci s vhodnými respondenty, ale po navázání prvních kontaktů se situace výrazně zjednodušila. Samotná realizace probíhala postupně po částech a jednotlivé lokality jsem navštěvovala zvlášť s uživateli mechanického a elektrického vozíku, protože jejich potřeby se v mnohém liší. Mezi nejčastější problémy, na které uživatelé naráželi, patřily nerovné povrchy chodníků, nepřehledné nebo chybějící nájezdy, nedostatek prostoru pro manipulaci s vozíkem v MHD, ale i absence označení bezbariérových tras. Uživatel elektrického vozíku zvládal pohyb převážně samostatně, bez nutnosti asistence, zatímco u mechanického vozíku bylo často potřeba pomoci, zejména při nástupu do MHD, překonávání obrubníků, či delším přesunu po městě, kde terén nebyl vhodně přizpůsoben.

Relevance tématu a jeho šíře je potvrzena i řadou aktuálních odborných studií, které podrobně analyzují různé aspekty přístupnosti městského prostředí. Zásadním aspektem mobility osob se zdravotním postižením je pěší dostupnost a celková kvalita městské infrastruktury. Kwon (2022) píše, že kvalitně navržený a udržovaný veřejný prostor výrazně napomáhá sociálnímu začlenění a větší samostatnosti těchto osob. Tento poznatek dále rozvíjí Eisenberg (2022), který zdůrazňuje význam existence městských plánů zaměřených na odstraňování bariér, kdy i pouze samotné plánování bezbariérovosti má pozitivní efekt, neboť odráží snahu města zohlednit potřeby všech obyvatel. Rozhodující však zůstává důsledná realizace a plnění těchto plánů. Kramářová (2019) ukazuje, že analýza pohybu chodců může být cenným nástrojem pro plánování a revitalizaci veřejného prostoru v malých městech. Její studie potvrzuje, že kvalitně upravený a dostupný veřejný prostor může významně přispět ke zlepšení bezpečnosti a komfortu pohybu nejen pro chodce, ale i pro

seniory a osoby s omezenou schopností pohybu. Stock (2022) poté zdůrazňuje další důležité téma, a to spolehlivost výtahů ve veřejné dopravě, což se ukazuje jako často přehlížený faktor, a upozorňuje na to, že poruchy výtahů nejen prodlužují dobu cestování, ale v extrémních případech mohou i zcela znemožnit pokračování v další cestě. Lidé s pohybovým omezením proto často využívají sociální sítě ke sdílení informací o nefunkčních výtazích a tím vyvíjejí tlak na správu dopravních systémů. Autor zároveň doporučuje systematické zveřejňování dat o provozuschopnosti výtahů, které by uživatelům umožnilo lépe plánovat trasu a vyhnout se komplikacím.

Nové technologie a inovace hrají stále důležitější roli při zvyšování dostupnosti a komfortu cestování pro osoby se zdravotním postižením. Zaměřují se na překonávání bariér a rozšiřování možností samostatného pohybu i využívání dopravních služeb.Tatano (2023) ve své práci reflektuje prostorové limity při instalaci klasických ramp v husté městské zástavbě, zejména v historických centrech. Na základě toho navrhuje tzv. *Stepped ramps*, neboli schodové rampy, které kombinují prvky ramp a schodišť a umožňují osobám na vozíku plynulejší pohyb i v omezeném prostoru. Ukázalo se, že tento systém výrazně snižuje fyzickou náročnost a je vhodný jak pro mechanické, tak elektrické vozíky. Vhodný je zejména pro místa, kde jiné řešení není technicky možné, což může být podnětné i pro město jako je Praha. Další pohled na rozvoj bezbariérového turismu nabízí také Ahmed (2022), který se zabývá využitím virtuální reality (VR) jako alternativní formy cestování. Účastníci tohoto výzkumu měli zprvu různorodá očekávání, nicméně po absolvování VR zážitku byli nadšeni a ocenili především pohodlí, dostupnost a eliminaci běžných překážek tradičního cestování, jako jsou náklady, fyzické bariéry nebo jazykové problémy. Virtuální cestování bylo vnímáno jako efektivní a zábavné a pro některé i jako eticky udržitelnější alternativa. Ačkoliv VR nemůže plně nahradit osobní návštěvu objektu či sociální interakci, má přesto potenciál stát se významným nástrojem pro zpřístupnění cestování lidem se sníženou mobilitou nebo jiným zdravotním omezením. Další variantou, jak podle Rumetshofera (2004) zlepšit přístupnost cestovního ruchu, je pomocí chytrých turistických informačních systémů. Tyto systémy by měly obsahovat údaje o tom, jak jsou jednotlivá místa dostupná pro osoby se zdravotním postižením. Zároveň by se měly přizpůsobit konkrétním potřebám uživatele, například zjednodušeným ovládáním nebo vhodným zobrazením informací. Cílem je, aby lidé s postižením mohli snadněji plánovat cestu i se orientovat během pobytu. Důležitou roli zde hraje jednoduchost a srozumitelnost celého systému, protože právě to ovlivňuje, zda jej lidé budou doopravdy používat. Zajímavý posun v oblasti bezbariérového cestovního ruchu představuje také vývoj prvního chytrého plážového invalidní vozíku, jak

jej popisuje Oh (2023). Tento vodní vozík je navržen s důrazem na bezpečnost, komfort a snadnější manipulaci v prostředí moře a pláže. Mezi hlavní vylepšení patří například větší přední kola pro lepší pohyb po písku, polohovatelná a odnímatelná sedačka, výškově nastavitelná madla či stabilizační boční zábrany proti kolébání ve vodě. Významným přínosem jsou také tři nové bezpečnostní technologie, a to bezpečnostní alarm, lokalizační systém a možnost bezkontaktního placení pomocí QR kódu.

Na hodnocení přístupnosti konkrétně železniční dopravy pro osoby na vozíku v České republice se zaměřuje Matuška (2017). Z jeho výsledků vyplývá, že během posledních let došlo k určitému zlepšení, a to především díky nákupu a modernizaci vlakových souprav, které umožňují přepravu vozíčkářů. Přesto však zůstává zásadním problémem nepřístupnost železničních stanic a nástupišť, zejména v malých regionech. Výška a šířka nástupišť často neodpovídá potřebám vozíčkářů a některých krajích je navíc nedostatek mobilních plošin. Přestože se zvýšil podíl bezbariérových vlaků (cca 48 %), například oproti Rakousku (82 %) je naše nabídka stále nedostatečná. Zároveň upozorňuje, že dostupnost bezbariérové přepravy kolísá během dne i týdne, kdy jsou některé spoje k dispozici pouze ráno nebo jen ve všední dny.

K dalším příkladům z praxe v České republice patří projekt Stehlíkové a Řezníka (2018), jehož cílem bylo komplexně zmapovat přístupnost historického jádra města Brna. V rámci výzkumu bylo analyzováno více než 3000 budov a pomocí národních standardů definovány tři úrovně přístupnosti: plně přístupné, přístupné s asistencí a nepřístupné. Z celkových 185 hodnocených lokalit bylo 130 plně přístupných, 35 vyžadovalo asistenci a 20 bylo zcela nepřístupných. Studie zahrnula také 117 zastávek MHD, z nichž pouze 47 splňovalo podmínky úplné přístupnosti. Tento přístup založený na systematickém terénním výzkumu a přímé spolupráci s lidmi se zdravotním postižením ukazuje, že precizní mapování přístupnosti může výrazně přispět k odstraňování bariér a lepší orientaci ve městě. Výsledky zároveň otevírají diskusi o možnosti aplikace podobných metodik i v dalších městech, včetně hlavního města Prahy.

Konkrétně v Praze byla například hodnocena bezbariérová přístupnost 42 naučných stezek, kdy dle Maršálekové (2016) většina z nich není vhodná pro osoby s omezenou schopností pohybu, protože často vedou členitým přírodním terénem nebo chráněnými oblastmi. Přibližně 60 % stezek lze navštívit jen v částečně bezbariérových úsecích. Naopak městské stezky, které mají vhodný povrch, jsou poměrně přístupnější. Studie tak zdůrazňuje, že rozšiřování bezbariérové infrastruktury mimo městská centra je důležité pro rovnocenné možnosti v přístupu k přírodě i volnočasovým aktivitám.

Mezinárodní kontext k problematice bezbariérové městské dopravy poskytuje srovnání kanadských měst Toronto a Montreal. Grisé (2019) upozorňuje na to, že i ve vyspělých městských dopravních systémech přetrvávají významné rozdíly v dostupnosti zaměstnání pro osoby s tělesným postižením ve srovnání s ostatní populací. V Torontu, kde existuje legislativně ukotvený plán zpřístupnit všechny stanice metra do roku 2025, mohou lidé na vozíku pohodlně cestovat veřejnou dopravou do přibližně 75 % lokalit, kde se nacházejí pracovní místa běžně dostupná ostatním cestujícím. Oproti tomu v Montrealu, kde žádná podobná legislativa neexistuje, je tento podíl pouze 46 %. Výsledky tak ukazují, že kvalita fyzické přístupnosti veřejné dopravy přímo ovlivňuje možnosti pracovního uplatnění lidí s disabilitou, tedy jejich schopnost dostat se do zaměstnání, zúčastnit se pohovoru či vykonávat každodenní pracovní činnost. Jak již bylo zmíněno v teoretické části práce, v České republice toto je právo na přístupnost zakotveno v legislativě, a to například ve *stavebním zákoně* a normě *ČSN 734001 Přístupnost a bezbariérové užívání*. Dále je přístupnost veřejných prostor podpořena v dokumentech, jako je *Metodika univerzálního designu* nebo *Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021–2025*. V praxi však zůstává naplňování těchto požadavků nevyrovnané. Některé části infrastruktury (např. autobusy) vykazují pokrok, zatímco jiné (např. část tramvajových linek nebo historické budovy) stále zaostávají. To naznačuje, že samotná existence legislativy nestačí, pokud není důsledně uplatňována a kontrolována v praxi.

Problematika bezbariérového cestovního ruchu nabývá na významu nejen z hlediska rostoucího počtu osob se zdravotním postižením, ale také v souvislosti se stárnutím populace a požadavky na větší inkluzivitu ve společnosti. Jak píše Cameron (2004), osoby se zdravotním postižením představují stále důležitější segment turismu v oblasti Asie a Pacifiku. Přestože některé státy jako Japonsko, Austrálie či Nový Zéland již určité kroky směrem k bezbariérovému turismu podnikly, většina poskytovatelů turistických služeb si stále neuvědomuje ekonomický a společenský význam zavedení principů přístupnosti. Roli zde hraje nejen rozdíl mezi rozvinutými a rozvojovými státy, ale i kulturní rozdíly ve vnímání disability. Vývoj bezbariérového turismu navíc ztěžují i globální krizové události (např. pandemie, hrozby terorismu), které odvádějí pozornost k aktuálnějším problémům. Tato situace není výjimečná pouze pro oblast Asie. Podobné výzvy a snahy nacházíme i v evropském prostředí. Cordovez (2016) na příkladu města Valencie ukazuje, že moderní přístup k bezbariérovosti může být postaven na principech univerzálního designu a využití digitálních technologií. Ilustruje, jak lze za pomoci spolupráce mezi veřejným sektorem, experty a zástupci osob se zdravotním postižením vytvořit prostředí, které je nejen fyzicky

přístupné, ale také informačně srozumitelné a samostatně využitelné, například pomocí vícejazyčné mobilní aplikace o přístupnosti míst. Altinay (2020) pak poukazuje na přetrvávající problémy na Kypru, které brání plnohodnotné účasti lidí s postižením na turistickém životě. Identifikovány byly technické překážky, jako například nedostatečně vybavené hotely či špatně přístupnou dopravu. Rovněž zdůrazňuje potřebu mezioborové spolupráce mezi školstvím, cestovním ruchem a zdravotnictvím. Tyto tři příklady ukazují, že bezbariérový turismus není jen o technických úpravách, ale především o promyšleném plánování, osvětě a spolupráci mezi různými organizacemi, obory i zeměmi.

Součástí přístupnosti veřejného prostoru je také kultura společnosti a postoje veřejnosti vůči osobám s postižením. Hájková (2006) poukazuje na přetrvávající stereotypy, které často vedou k mylnému vnímání osob s tělesným postižením jako nespolečenských, závislých nebo emočně nestabilních. Tyto předsudky nemají žádné opodstatnění v objektivních výzkumech a vycházejí spíše z historicky utvářených představ o těle, kráse a „normálnosti“. Autorka upozorňuje, že tělesný handicap by neměl být vnímán jako překážka plnohodnotného zapojení do cestovního ruchu, sportu, kultury nebo veřejného života obecně. My jsme se v rámci terénního šetření setkávali převážně s pozitivním přístupem ze strany zaměstnanců veřejné dopravy i obsluhy v navštívených objektech. Zaměstnanci byli vstřícní, ochotní pomoci a nevznikaly žádné zásadní komplikace. Tyto zkušenosti však nelze automaticky považovat za standardní a reprezentativní. Na základě osobní zkušenosti i sdílených příběhů respondentů je zřejmé, že kvalita služeb a přístup personálu může být velmi proměnlivá. Například v minulosti jsem se jako doprovod osob na mechanickém vozíku opakovaně setkala s neochotou řidičů MHD, kdy vůz nebyl snížen na nástupní úroveň nebo zastavil příliš daleko od chodníku, což výrazně komplikovalo nástup. V prostředcích MHD se rovněž stává, že cestující nechtějí uvolnit vyhrazené místo pro vozík, případně jiným způsobem neumožní bezproblémové nastoupení nebo vystoupení. Problematické bývá i využívání výtahů, které jsou určeny primárně pro osoby s omezenou pohyblivostí, ale i přesto je běžné, že je využívají zdraví lidé, kteří ani v případě zjevné potřeby nepustí osoby na vozíku přednostně. Jednu ze zatěžujících situací zaznamenal i jeden z respondentů, který přicestoval vlakem na Hlavní nádraží v Praze. Přestože měl předem objednanou asistenci a nástupní plošinu, po příjezdu nebyla daná plošina k dispozici. Výsledkem bylo více než půlhodinové čekání, zpoždění vlaku a značná nejistota, jak bude situace vyřešena. Tyto zkušenosti potvrzují, že bezbariérovost není pouze o fyzickém prostředí, ale i o lidském faktoru.

V rámci terénního šetření jsem měla možnost ověřit si v praxi řadu teoretických poznatků, které jsem již znala z předchozí praxe. Z pohledu budoucí ergoterapeutky pro mě nebyla zjištění nijak překvapivá, spíše potvrdila, že mnohé bariéry, o kterých se běžně mluví, jsou v městském prostředí skutečně přítomné a pro uživatele vozíku představují každodenní výzvu. Zároveň jsem si uvědomila, jak odlišně jednotliví uživatelé vnímají různé situace a co pro ně ve veřejném prostoru představuje největší komplikace, např. pohyb po nerovném povrchu, chybějící nebo nevhodně řešené nájezdy na chodníky, úzký prostor pro manévrování v dopravních prostředcích nebo špatná dostupnost výtahů. Z hlediska ergoterapie je tak nutné vnímat nejen objektivní parametry přístupnosti, ale i subjektivní prožívání daných situací. Právě tyto rozdíly v osobních zkušenostech a preferencích jednotlivců ukazují, že univerzální řešení nemusí být funkční pro každého, a je třeba přistupovat ke každému klientovi individuálně. Zajímavým zjištěním byla i reflexe vozíčkářů ohledně různých typů vozíků. Elektrické vozíky poskytují vyšší míru samostatnosti a zvládnou náročnější terén, na druhou stranu jsou rozměrnější a vyžadují více prostoru například v MHD nebo výtazích. Mechanické vozíky jsou naopak kompaktnější, ale často vyžadují asistenci, zejména při překonávání obrubníků, prahů či při nástupu do dopravních prostředků. Tato zkušenost by mohla být užitečná i při ergoterapeutickém poradenství, např. při výběru vhodného typu vozíku s ohledem na prostředí, ve kterém se bude klient pohybovat. Pokud bych měla na základě této zkušenosti naplánovat trasu po Praze s uživatelem vozíku, určitě bych zvážila výběr lokalit s ohledem na kvalitu povrchů, dostupnost bezbariérových vstupů a dostupnost výtahů. V některých případech by bylo vhodné zvolit kombinaci dopravy, např. preferovat metro před tramvají, případně využít i bezbariérové taxi služby. Na základě této práce se zároveň ukazuje, že ergoterapeuti mohou sehrát důležitou roli i v rámci systémových změn. Jejich praktické zkušenosti z terénu by mohly být cenným podkladem pro konzultace s městskými úřady, architekty, dopravním podnikem, případně s pacientskými organizacemi (např. Pražská organizace vozíčkářů). Právě oni mají možnost navrhovat a realizovat úpravy veřejného prostoru či služeb, které mohou významně ovlivnit kvalitu života osob se zdravotním postižením. Spolupráce mezi těmito institucemi a ergoterapeuty by mohla vést k cílenějším, přívětivějším a efektivnějším řešením. Z hlediska dalšího výzkumu by bylo přínosné podrobněji analyzovat, jak se ergoterapeutická intervence, ať už formou nácviku tras, využití navigačních aplikací nebo poradenství, promítá do zvýšení samostatnosti, bezpečí a celkové spokojenosti vozíčkářů v městském prostředí.

Z terénního šetření na základě mého hodnocení a na základě hodnocení respondentů vyplynulo, že zkušenosti s bezbariérovostí v Praze se značně liší v závislosti na konkrétní lokalitě. Některá místa již nabízejí relativně kvalitní podmínky pro samostatný a důstojný pohyb osob na vozíku, jiná však stále vykazují zásadní technické, prostorové či historické limity. Jasně se ukazuje, že úroveň přístupnosti souvisí zejména s mírou modernizace a typem objektu. Nově postavené nebo dodatečně upravené prostory bývají zpravidla lépe řešeny než historická nebo přírodně založená místa, kde jsou možnosti úprav částečně omezené. Zásadní roli hraje také propojenost jednotlivých složek městského prostředí. Ani technicky bezbariérový objekt nebo dopravní prostředek nelze považovat za skutečně přístupný, pokud k němu vede nevhodně řešená přístupová trasa nebo chybí adekvátní navigace. Přínos této práce spočívá především v tom, že do veřejného povědomí o přístupnosti měst přináší konkrétní poznatky z reálného prostředí, získané přímo ve spolupráci s lidmi, kterých se tato témata bezprostředně týkají. Místo teoretického rámce nebo pouhé analýzy legislativy klade důraz na subjektivní zkušenost a praktické překážky, které lidé s pohybovým omezením každodenně řeší. Terénní šetření tak ukazuje, jak cenné je do plánování i hodnocení veřejného prostoru aktivně zapojovat vozíčkáře samotné a zároveň podtrhuje specifickou roli ergoterapie jako oboru, který umí propojit individuální funkční schopnosti člověka s konkrétním prostředím.

Jedním z hlavních limitů této práce je její kvalitativní zaměření, které klade důraz především na konkrétní zkušenosti jednotlivců a specifických lokalit. Tento přístup sice umožňuje detailní pohled na konkrétní situace a problémy, které osoby na vozíku v městském prostředí zažívají, zároveň však neumožňuje zobecnění zjištěných poznatků na širší populaci osob se sníženou pohyblivostí. Cílem šetření nicméně nebylo vytvoření jednoho reprezentativního souboru, ale spíše hlubší porozumění tomu, jaké překážky se v běžném pohybu městem skutečně vyskytují a jak jsou těmito osobami vnímány. Další limitace souvisí s výběrem sledovaných lokalit. Ten byl cíleně zaměřen na turisticky exponovaná místa, která mají vysokou návštěvnost a symbolický význam, tedy nezahrnuje například rezidenční čtvrti nebo okrajové oblasti města, kde mohou být problémy s přístupností ještě výraznější. Výsledky tedy nelze automaticky vztahovat na celé město. Z praktických důvodů se výzkum soustředil výhradně na osoby využívající invalidní vozík. Jejich perspektiva je bezpochyby důležitá, nicméně komplexnější obraz by mohl přinést také pohled dalších osob, například projektantů, pracovníků veřejné správy a dopravního podniku nebo samotných obyvatel města bez pohybového omezení. Jiné výsledky by také přineslo zaměření na osoby s jiným typem disability, např. na jedince se zrakovým postižením. Za

další metodologické omezení lze považovat určitou míru subjektivity, která je s kvalitativním výzkumem spojená. Jak respondenti, tak i já, vnímáme bariéry skrze své osobní zkušenosti, preference a potřeby. Dále je nutné zohlednit i časové vymezení výzkumu. Terénní šetření probíhalo v konkrétním období, a proto nelze vyloučit, že některé zaznamenané bariéry byly pouze dočasné, například v důsledku stavebních prací, výluk v dopravě nebo sezónních omezení. Limitem je rovněž skutečnost, že nebyla provedena detailní kontrola nebo měření všech jednotlivých prvků bezbariérovosti, jako jsou například přesné rozměry bezbariérových toalet, výška madel či šířka dveří. Vzhledem k rozsahu práce a zvolenému cíli jsem záměrně upřednostnila širší pokrytí různorodých lokalit a situací před podrobnou technickou analýzou každého jednotlivého parametru. Hlavním záměrem bylo získat celkový přehled o přístupnosti a formulovat hlavní typy překážek z pohledu vozíčkářů, nikoliv provádět přesné měření podle technických norem.

5. ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se zaměřuje na problematiku bezbariérové přístupnosti vybraných turistických lokalit a městské hromadné dopravy v Praze z pohledu osob na invalidním vozíku. Cílem bylo zjistit, jak snadno se tyto turistická místa dají navštívit a jaké překážky mohou uživatelům s omezenou schopností pohybu znesnadňovat každodenní fungování ve městě. Terénní šetření ukázalo, že úroveň přístupnosti není jednotná a často závisí na typu prostředí, jeho stavební úpravě nebo napojení na dopravní infrastrukturu. Zatímco modernizované objekty, jako je například Nová budova Národního muzea, nabízejí relativně pohodlný a důstojný přístup, jiné, především historické památky či některé dopravní uzly, zůstávají problematické nebo zcela nepřístupné.

Významným přínosem této práce je pojmenování konkrétních bariér, které v praxi komplikují život lidem s pohybovým omezením. Nejedná se přitom jen o fyzické překážky, ale také o nedostatky v plánování a informovanosti. Výsledky ukazují, že nestačí splnit pouze technické normy, ale hlavní je kvalita jejich provedení, logická návaznost prvků na sebe a schopnost města reagovat na rozmanité potřeby svých obyvatel. Bezbariérovost tak není jen otázkou techniky, ale také důležitým aspektem sociální inkluze, která souvisí s rovnými příležitostmi při využívání veřejného prostoru, služeb, dopravy i kultury. Právě zde se otevírá prostor i pro roli ergoterapeutů, kteří mohou přispět k identifikaci funkčních bariér z pohledu konkrétní osoby, navrhovat praktická řešení zvyšující samostatnost a aktivně se zapojovat do mezioborové spolupráce při tvorbě přístupnějšího prostředí. Ergoterapeuti mohou poskytovat konzultace při plánování veřejného prostoru, vzdělávat ostatní odborníky o specifických potřebách osob s disabilitou a hájit jejich práva na rovný přístup k prostředí, které je jinak běžné pro všechny ostatní.

Stanovené cíle se podařilo naplnit. Během výzkumu byly identifikovány nejzásadnější problematické oblasti a navržena konkrétní zlepšení. Do budoucna by bylo přínosné sledovat, jak se situace v oblasti přístupnosti vyvíjí v delším časovém horizontu, rozšířit výzkum i na okrajové části města a více propojit zkušenosti lidí s omezenou mobilitou s pohledem odborníků z oblasti urbanismu, architektury a dopravního plánování.

Celkově lze říci, že práce nabízí konkrétní vhled do současného stavu přístupnosti v Praze a může sloužit jako podklad pro další výzkumné aktivity, ale i jako inspirace pro praktická opatření, která by mohla vést k vytváření přístupnějšího městského prostředí pro všechny obyvatele.

6. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

AHMED, Tanvir a Laudicéia da Silva, ÅKESSON. *The Value of Experience: Virtual Reality as a Form of Barrier-Free Tourism* [online]. Helsingborg, 2022 [cit. 2025-07-09]. Lund University. Vedoucí práce Su Mi Dahlgaard-Park. Dostupné z: https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=9099485&fileOId=9099486

ALTINAY, Fahriye; et al. Evaluation of the Barrier-Free Tourism and Sustainability of the Barrier-Free Society in Cyprus. *European Journal of Sustainable Development* [online]. 2020, 9 (4), 137–146 [cit. 2025-07-09]. ISSN 2239-5938. Dostupné z: https://doi.org/10.14207/ejsd.2020.v9n4p137

Asistence.org [online]. Praha: Asistence, o.p.s., ©2003–2025 [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.asistence.org/

BEZBA.CZ. Ukončení provozu linky H1 a její náhrada [online]. In: *Bezba* [online]. Praha, 8.7.2024. [cit.2025-02-10]. Dostupné z: https://www.bezba.cz/post/ukonceni-provozu-linky-h1-a-jeji-nahrada

Bezba.cz [online]. Praha: Bezba, [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.bezba.cz/

BEZYAK, Jill. L., Scott A. SABELLA a Robert H. GATTIS. Public Transportation: An Investigation of Barriers for People With Disabilities. *Journal of Disability Policy Studies.* [online]. 2017, 28 (1), 52-60 [cit.2025-03-09]. ISSN 1538-4802. Dostupné z: doi:10.1177/1044207317702070

Boruvkapraha.cz [online]. Praha: Borůvka Praha o.p.s., [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.boruvkapraha.cz/

CAMERON, Bruce, Beth FOGGIN a Simon DARCY. Towards Barrier-Free Tourism: Initiatives in the Asia Pacific Region. *Travel and Tourism Research Association: Canada Conference* [online].TTRA-Canada, 2004 [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://opus.lib.uts.edu.au/bitstream/10453/7644/1/2004000912.pdf

CITYMOVE. Ponorky a ledoborce: pestrá historie pražských tramvají. In: *Citymove* [online]. Praha: Citymove, 7.1.2021 [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://www.citymove.app/post/ponorky-a-ledoborce-pestra-historie-prazskych-tramvaji

CORDOVEZ TEMES, Rafael R. a Alfonso, MOYA FUERO. Application for a barrier free tourism in Valencia. *Back to the Sense of the City: International Monograph Book* [online]. Barcelona, 2016, 1106–1117 [cit. 2025-07-09]. ISBN 978-84-8157-660-3. Dostupné z: 10.5821/ctv.8146

ČESKÁ ASOCIACE ERGOTERAPEUTŮ. Co je to ergoterapie. In: *Ergoterapie* [online]. Praha: Česká asociace ergoterapeutů, 2008 [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://ergoterapie.cz/co-je-to-ergoterapie/

ČESKÁ ASOCIACE PARAPLEGIKŮ. Vozejkmap. In: *Czepa* [online]. Česko: CZEPA, [cit. 2025-07-08]. Dostupné z:https://czepa.cz/vozejkmap/

ČESKÉ DRÁHY. Na středočeské tratě míří první RegioPanter PID. In: *České dráhy* [online]. 17.4.2024 [cit. 2025-07-14]. Dostupné z: https://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/na-stredoceske-trate-miri-prvni-regiopanter-pid

ČESKÉ DRÁHY. Cestování zdravotně hendikepovaných. In: *České dráhy* [online]. [cit. 2025-07-14]. Dostupné z: https://www.cd.cz/cestovani-zdravotne-hendikepovanych/-29456/

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Lidé se zdravotním postižením. In: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2024-07-31]. Dostupné z: https://csu.gov.cz/lide-se-zdravotnim-postizenim?pocet=10&start=0&podskupiny=265&razeni=-datumVydani

ČSN 73 4001:2024. *Přístupnost a bezbariérové užívání.* Praha: Český normalizační institut, 2024 [cit. 2025-07-10]. Dostupné z: https://www.cistoustopou.cz/sites/default/files/archive/pages/files/2024-09/%C4%8CSN%2073%204001%20-%20P%C5%99%C3%ADstupnost%20a%20bezbari%C3%A9rov%C3%A9%20u%C5%BEiv%C3%A1n%C3%AD.pdf

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Bezbariérové cestování – Autobusy. In: *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://www.dpp.cz/cestovani/bezbarierove-cestovani/autobusy

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Bezbariérové cestování – Tramvaje. In: *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2025-02-10].Dostupné z: https://www.dpp.cz/cestovani/bezbarierove-cestovani/tramvaje

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Historie městské hromadné dopravy v Praze. In: *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2025-02-10].Dostupné z: https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze

EISENBERG, Yochal, et al. Barrier-removal plans and pedestrian infrastructure equity for people with disabilities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* [online]. 2022, 109 (103356) [cit.2025-03-09]. ISSN 1879-2340. Dostupné z: https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103356

EVROPSKÁ KOMISE. *Union of Equality: Strategy for the Rights of Persons with Disabilities 2021-2030* [online]. Bruselské sdělení COM(2021) 101 final, 3. 3. 2021 [cit.2025-03-09]. Dostupné z: https://www.un.org/development/desa/disabilities/wp-content/uploads/sites/15/2021/04/European-Strategy-2021-2030_EN.pdf

FILIPIOVÁ, Daniela. *Projektujeme bez bariér: projekty a rekonstrukce* [online]. Praha, 2002 [cit. 2025-01-02]. ISBN 80-865-5218-7. Dostupné z: https://www.mozaikaub.cz/obr/pdf/bb.pdf

GORALZIK, Anne, et al. Shared mobility services: an accessibility assessment from the perspective of people with disabilities. *European transport research review* [online]. 2022, 14(1), 1-12 [cit. 2024-02-13]. ISSN 1866-8887. Dostupné z: doi:10.1186/s12544-022-00559-w

GRISÉ, Emily, et al. Elevating access: Comparing accessibility to jobs by public transport for individuals with and without a physical disability. *Transportation Research Part A: Policy and*

Practice [online]. 2019, 125, 280-293 [cit.2024-02-13]. ISSN 1879-2375. Dostupné z: https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.02.017

HÁJKOVÁ, Vanda, et. al. *Specifika pro handicapované klienty služeb cestovního ruchu* [online]. Praha, 2006 [cit.2024-02-13]. Dostupné z: https://mmr.gov.cz/getmedia/dec21386-b551-48e4-bbad-113ab984a35e/getfile10.pdf

HANSEN, Marcus, et al. The role of occupational therapy in accessible tourism. *Annals of Tourism Research* [online]. 2021, 90 (103145) [cit. 2025-06-30]. ISSN 1873-7722. Dostupné z: https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103145

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA. Praha bez bariér. In: *Prague* [online]. Praha, 2025 [cit. 2025-03-09]. Dostupné z: https://praha.eu/praha-bezbarierova

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA. Petřínská rozhledna [foto]. In: *Prague* [online]. [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://prague.eu/cs/objevujte/petrinska-rozhledna/

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA. Petřínská rozhledna. In: *Prague* [online]. Praha, 2025 [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://prague.eu/cs/objevujte/petrinska-rozhledna/

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA. Staroměstská radnice s orlojem [foto]. In: *Prague* [online]. [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://prague.eu/cs/objevujte/staromestska-radnice-s-orlojem/

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Strategie aktivní mobility v Praze* [online]. Praha, 2022 [cit.2025-03-09]. Dostupné z: https://iprpraha.cz/assets/files/files/87b4ebf26cb977aef979b38a55f7502b.pdf

JELÍNKOVÁ, Šárka a Zuzana GREGOROVÁ. Život je jízda na vozíku. *Magazín Paraple* [online]. Praha, 2019 [cit.2025-03-09]. ISSN 25708198. Dostupné z: https://www.paraple.cz/magazin/2019/

KONTO BARIÉRY (Nadace Charty 77). Mapy bez bariér. In: *Mapy bez bariér* [online]. Česko: Konto Bariéry. [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://mapybezbarier.cz/cs

KRAMÁŘOVÁ, Zuzana. Applicability of existing studies for pedestrian movement analysis and public space quality in small towns. In: *19th International Multidisciplinary Scientific GeoConference SGEM 2019* [online]. 2019, 357-364 [cit. 2025-07-09]. ISSN 1314-2704. Dostupné z: 10.5593/sgem2019/6.2/S27.046

KREČ, Luboš. Praha ukázala nové tramvaje: jsou 32 metrů dlouhé, kompletně bezbariérové a mají zelenou klimatizaci. In: *Czech Crunch* [online]. Praha, 10.1.2024 [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://cc.cz/praha-ukazala-nove-tramvaje-jsou-32-metru-dlouhe-kompletne-bezbarierove-a-maji-zelenou-klimatizaci

KRIVOŠÍKOVÁ, Mária. *Úvod do ergoterapie* [online]. Praha: Grada, 2011, s. 13. [cit. 2025-01-02]. ISBN 978-80-247-7346-9. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=m7pFgZSrvr8C&printsec=frontcover&key=AIzaSyDlPfI89JdFhWBVsMVsavVo6aNh057xlTc#v=onepage&q&f=false

KWON, Kihyun a Gulsah AKAR. People with disabilities and use of public transit: The role of neighborhood walkability. *Journal of transport geography* [online]. 2022, 100 (103319), 198-212 [cit. 2025-03-09]. ISSN 0966-6923. Dostupné z: https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103319

MARŠÁLEKOVÁ, Hana, Emilie PECHAROVÁ a Milan MARŠÁLEK. The evaluation of the barrier-free passability of the nature trails of city of Prague (Czech Republic). *Public recreation and landscape protection* [online]. 2016, 263-269 [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.cski-cr.cz/wp-content/uploads/2020/01/RaOP_proceedings_2016.pdf#page=263

MATUŠKA, Jaroslav. Railway system accessibility evaluation for wheelchair users: Case study in the Czech Republic. *Transport* [online]. 2017, 32 (1), 32-43 [cit. 2025-07-09]. ISSN 1648-4142. Dostupné z: https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3846/16484142.2014.941396

Medicco.cz [online]. Česko: Medicco s.r.o., [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://www.medicco.cz/

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Metodika územního plánování* [online]. Praha, 2021 [cit.2025-02-10]. Dostupné z: https://mmr.gov.cz/getmedia/8c0575f9-56b0-448d-8c4a-44fa29dfa07b/METODIKA-UD-2021.pdf.aspx

MWAKA, Claudel R., et al. Barriers and facilitators of public transport use among people with disabilities: a scoping review. *Frontiers in Rehabilitation Sciences* [online]. 2024, 4 (1336514) [cit.2025-03-09]. ISSN 2673-6861. Dostupné z: https://doi.org/10.3389/fresc.2023.1336514

NÁRODNÍ MUZEUM. Bezbariérová návštěva. In: *Národní muzeum* [online]. Praha: Národní muzeum [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.nm.cz/navstivte-nas/bezbarierova-navsteva

NÁRODNÍ MUZEUM. Muzejní komplex Národního muzea [foto]. In: *Národní muzeum* [online]. [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.nm.cz/navstivte-nas/objekty/muzejni-komplex-narodniho-muzea

NÁRODNÍ RADA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ČR, 2024. Informace č.: 62 – 2024 (Nový stavební zákon a bezbariérovost). In: *NRZP* [online]. 25.7.2024 [cit.2025-02-10]. Dostupné z: https://nrzp.cz/2024/07/25/informace-c-62-2024-novy-stavebni-zakon-a-bezbarierovost/

NÁRODNÍ RADA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ČR. Euroklíč. In: *Euroklíč* [online]. Česko: NRZP ČR [cit. 2025-03-09]. Dostupné z: https://www.euroklic.cz/

Nrzp.cz [online]. Praha: Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, [cit.2025-03-09]. Dostupné z: https://nrzp.cz/

OH, Changho, et al. Beaches for Everyone? World's First Water Wheelchair with Smart Safety Features for Barrier-Free Tourism. *Journal of Coastal Research* [online]. 2023, 116 (SI), 478-482 [cit. 2025-07-09]. ISSN 0749-0208. Dostupné z: https://doi.org/10.2112/JCR-SI116-097.1

OSN. *Úmluva o právech osob se zdravotním postižením* [online]. OSN, 2006 [cit.2024-07-31]. Dostupné z:

https://www.mpsv.cz/documents/20142/225526/Umluva_o_pravech_osob_se_ZP.pdf/1e95a34b-cbdf-0829-3da2-148865b8a4a8

Paraple.cz [online]. Praha: Centrum Paraple, [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.paraple.cz/

Pohodatransport.cz [online]. Hostivice: Pohoda Transport s.r.o., [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.pohodatransport.cz/

PRAGUEHERE.COM. Katedrála sv. Víta [foto]. In: *Praguehere* [online]. [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.praguehere.com/cs/katedrala-sv-vita

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Bezbariérové cestování s PID. In: *PID* [online]. [cit.2025-02-10]. Dostupné z: https://pid.cz/informace-k-cestovani/bezbarierove-s-pid

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Bezbariérovost na vlakových linkách PID. In: *PID* [online]. [cit. 2025-07-10]. Dostupné z: https://pid.cz/vlaky/bezbarierovost-na-vlakovych-linkach-pid

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Spojení. In: *PID Idos* [online]. [cit. 2025-07-10]. Dostupné z: https://pid.idos.cz/spojeni/

PRAŽSKÁ ORGANIZACE VOZÍČKÁŘŮ. Lanová dráha na Petřín. In: *Přes bariéry* [online]. Praha: Pražská organizace vozíčkářů [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://presbariery.cz/cz/item/12246-lanova-draha-na-petrin

PRAŽSKÁ ORGANIZACE VOZÍČKÁŘŮ. Letenské sady. In: *Přes bariéry* [online]. Praha: Pražská organizace vozíčkářů [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.presbariery.cz/cz/parky/item/9966-letenske-sady

PRAŽSKÁ ORGANIZACE VOZÍČKÁŘŮ. O nás. In: *POV* [online]. Česko: Pražská organizace vozíčkářů [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.pov.cz/o-nas

REPOM s.r.o. Zdravotní pomůcky zdarma nebo jen s doplatkem. In: *Repom* [online]. Česko: REPOM s.r.o. [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://www.repom.cz/zadarmo-nebo-jen-s-doplatkem

RUMETSHOFER, Hildegard a Wolfram WÖSS. Tourism Information Systems Promoting Barrier-Free Tourism for People with Disabilities. In: *International Conference on Computers for Handicapped Persons* [online]. Berlin: Springer Berlin Heidelberg, 2004, 280–286 [cit. 2025-07-09]. ISBN 978-3-540-22334-4. Dostupné z: https://doi.org/10.1007/978-3-540-27817-7_42

SJEDNOCENÁ ORGANIZACE NEVIDOMÝCH A SLABOZRAKÝCH ČR. Platnost vyhlášky 398/2009 Sb. In: *Sons* [online]. Česko: SONS, 2023 [cit. 2025-07-10]. Dostupné z: https://www.sons.cz/Platnost-vyhlasky-398-2009Sb.-P4016752.html

STEHLÍKOVÁ, Jana a Tomáš ŘEZNÍK. An accessible Brno city centre for people with impaired mobility. *Journal of Maps* [online]. 2018, 1, 81-87 [cit. 2024-02-13]. ISSN 1744-5647. Dostupné z: https://doi.org/10.1080/17445647.2018.1526716

STOCK, Robert. Broken elevators, temporalities of breakdown, and open data: how wheelchair mobility, social media activism and situated knowledge negotiate public transport systems. *Mobilities* [online]. 2022, 18(1), 132-147 [cit. 2024-02-13]. ISSN 1745-011X. Dostupné z: https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2057810

Svaztp.cz [online]. Praha: Svaz tělesně postižených v České republice z. s., [cit. 2025-07-10]. Dostupné z: https://svaztp.cz/

SVĚTOVÁ ZDRAVOTNICKÁ ORGANIZACE. *Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, disability a zdraví: MKF – česká verze* [online]. Praha: Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR, 2020 [cit. 2025-01-02]. Dostupné z: https://www.uzis.cz/res/f/008317/mkf-cz-002.pdf

SZE, Nang Ngai a Keith M. CHRISTENSEN. Access to urban transportation systems for individuals with disabilities. *IATSS research* [online]. 2017, 41 (2), 66-73 [cit.2025-03-09]. ISSN 2210-4240. Dostupné z: https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2017.05.002

ŠIMŮNEK, Michal. Bezbariérové cestování v metru: Praha versus Evropa. In: *CMT* [online]. 20.6.2024 [cit.2025-02-10]. Dostupné z: https://www.c-m-t.cz/2024/06/20/bezbarierove-cestovani-v-metru-praha-versus-evropa/

TATANO, Valeria a Rosaria, REVELLINI. An alternative system to improve accessibility for wheelchair users: The stepped ramp. *Applied Ergonomics* [online]. 2023, 108 , 1–11 [cit. 2024-02-13]. ISSN 1872-9126. Dostupné z: https://doi.org/10.1016/j.apergo.2022.103938

TURISTIKA.CZ. Mezi pražskými parky Stromovka a Letenské sady vznikne nové náměstí [foto]. In: *Turistika* [online]. [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://www.turistika.cz/rady/mezi-prazskymi-parky-stromovka-a-letenske-sady-vznikne-nove-namesti/detail

ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY. *Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015–2020 (revize 2019)* [online]. 2019 [cit.2025-03-09]. Dostupné z: https://vlada.gov.cz/assets/ppov/vvozp/dokumenty/Narodni-plan-OZP-2015-2020-revize-2019_2.pdf

VLÁDA ČR. Podklady pro zpracování záměrů bezbariérové trasy [online]. 2014 [cit.2024-07-31]. Dostupné z: https://vlada.gov.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/podklady-pro-zpracovani-zameru-bezbarierove-trasy-15623/

VOZEJKMAP.CZ. Pražský hrad a okolí. In: *VozejkMap* [online]. Česko: VozejkMap.cz, [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.vozejkmap.cz/510095-prazsky-hrad-a-okoli

VOZEJKMAP.CZ. Staroměstská radnice. In: *Vozejkmap* [online]. Česko: Vozejkmap.cz, [cit. 2025-07-08]. Dostupné z: https://www.vozejkmap.cz/82744-staromestska-radnice

VOZÍKY PRO ŽIVOT. *Vozíky pro život* [online]. Česko: Vozíky pro život, [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://vozikyprozivot.cz/

VOZÍKY SKÚTRY. Šířka a rozměry invalidního vozíku. In: *Vozíky Skútry* [online]. Česko: Vozíky Skútry, [cit. 2025-02-10]. Dostupné z: https://www.vozikyskutry.cz/sirka-a-rozmery-invalidniho-voziku

Vyhláška č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. 2024, částka 146 [cit. 2025-07-10]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2024-146#cast4

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Praha, 2021, částka 124 [cit. 2025-07-09]. Dostupné z: https://mmr.gov.cz/getmedia/2aee006a-81fa-4d6a-be27-f1e490baca69/1-Stavebni-zakon.pdf.aspx?ext=.pdf

Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Praha, 2004, částka 67 [cit. 2025-01-02]. Dostupné z: https://www.mpsv.cz/documents/20142/1660330/z%C3%A1kon+%C4%8D.+435_2004+Sb.%2C+o+zam%C4%9Bstnanosti+od.+1.+1.+2024.pdf/a05a219a-f3cc-d379-970f-c5094e9a5210

ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.* Praha: IC ČKAIT, 2011 [cit.2025-02-10]. ISBN 978-80-87438-17-6. Dostupné z: https://profesis.ckait.cz/dokumenty-ckait/a-3-14/

7. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK

7.1. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. č. 3.5.1 *Mapa terénního šetření*

Obr. č. 3.5.2 *Národní muzeum*

Obr. č. 3.5.3 *Staroměstská radnice*

Obr. č. 3.5.4 *Letenské sady*

Obr. č. 3.5.5 *Katedrála Sv. Víta*

Obr. č. 3.5.6 *Petřín*

Obr. č. 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3 *Výtah z vestibulu Hlavního nádraží do stanice metra*

Obr. č. 3.6.4, 3.6.5, 3.6.6 *V metru - informační tabule a prodloužená nástupní hrana*

Obr. č. 3.6.7, 3.6.8, 3.6.9, 3.6.10 *Výstup z metra*

Obr. č. 3.6.11, 3.6.12, 3.6.13, 2.6.14, 3.6.15, 3.6.16 *Cesta od výtahu v ulici Wilsonova k Národnímu muzeu*

Obr. č. 3.6.17, 3.6.18, 3.6.19 *Vstup k Národnímu muzeu (Nová budova)*

Obr. č. 3.6.20, 3.6.21, 3.6.22, 3.6.23, 3.6.24, 3.6.25, 3.6.26 *Národní muzeum - interiéry*

Obr. č. 3.6.27, 3.6.28, 3.6.29, 3.6.30, 3.6.31 *Národní muzeum - toalety*

Obr. č. 3.6.32, 3.6.33, 3.6.34 *Cesta od Národního muzea na Staroměstské náměstí*

Obr. č. 3.6.35, 3.6.36, 3.6.37 *Vchod do vestibulu Staroměstské radnice*

Obr. č. 3.6.38, 3.6.39, 3.6.40, 3.6.41, 3.6.42, 3.6.43, 3.6.44 *Interiéry Staroměstské radnice*

Obr. č. 3.6.45, 3.6.46, 3.6.47 *Cesta na tramvajovou zastávku Staroměstská*

Obr. č. 3.6.48, 3.6.49, 3.6.50 *Tramvajová zastávka Staroměstská*

Obr. č. 3.6.51, 3.6.52 *Tramvajová zastávka Chotkovy sady a cesta k parku*

Obr. č. 3.6.53, 3.6.54, 3.6.55, 3.6.56, 3.6.57, 3.6.58 *Letenské sady*

Obr. č. 3.6.59, 3.6.60, 3.6.61 *Cesta z tramvajové zastávky Pražský hrad na Pražský hrad*

Obr. č. 3.6.62, 3.6.63, 3.6.64, 3.6.65, 3.6.66, 3.6.67 *Pražský hrad - Katedrála Sv. Víta*

Obr. č. 3.6.68, 3.6.69, 3.6.70 *Cesta na Petřín*

Obr. č. 3.6.71, 3.6.72 *Petřínská rozhledna - výtah*

Obr. č. 3.6.73, 3.6.74, 3.6.75 *Toalety na Petříně a jejich okolí*

Obr. č. 9.1 *Vyhrazené podélné parkovací místo - osobní vozidlo*

Obr. č. 9.2 *Minimální světlá šířka vnitřních dveří – otevíravých, posuvných*

Obr. č. 9.3 *Vybavení dveří – A) klika, B) svislé madlo*

Obr. č. 9.4 *Prostorové požadavky před nástupním místem do výtahu*

Obr. č. 9.5 *Minimální požadavky na bezbariérovou rampu*

Obr. č. 9.6 *Záchodová kabina a možnosti nástupu na záchodovou mísu*

Obr. č. 9.7 *Nástěnné a sklopné madlo u záchodové mísy*

7.2. SEZNAM TABULEK

Tab. č. 3.6.1 *Národní muzeum*

Tab. č. 3.6.2 *Staroměstská radnice*

Tab. č. 3.6.3 *Letenské sady*

Tab. č. 3.6.4 *Pražský hrad*

Tab. č. 3.6.5 *Petřín*

Tab. č. 9.1 *Shrnutí parametrů*

8. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 *Fyzické bariéry*

Příloha č. 2 *Návrhy k vylepšení problematických oblastí*

9. PŘÍLOHY

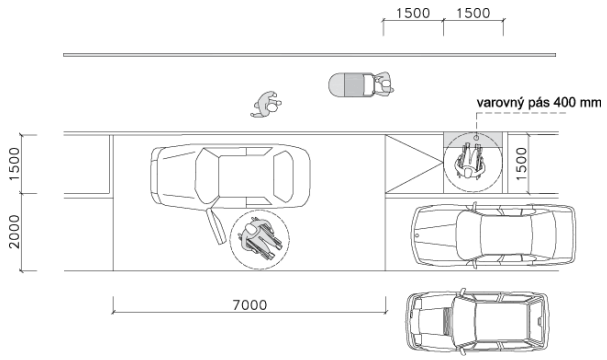
PŘÍLOHA Č. 1 *FYZICKÉ BARIÉRY*

PARKOVÁNÍ

Veřejně přístupná parkoviště musí mít vyhrazená parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s normou *ČSN 73 6110*. U parkovišť do 50 stání musí být vyhrazeno minimálně jedno místo, u větších parkovišť pak alespoň 4 % z celkového počtu. Vyhrazené stání musí mít šířku minimálně 3500 mm, což zahrnuje parkovací prostor a manipulační zónu, a délku minimálně 5000 mm, v případě podélného stání 7000 mm. Povrch musí být rovný, pevný a protiskluzový, bez prasklin, hlubokých spár nebo štěrku. Příčný i podélný sklon parkovací plochy nesmí překročit 2 %, aby byla zajištěna stabilita invalidního vozíku. Pokud parkovací místo není v jedné výškové úrovni s přístupovou cestou, musí být doplněno rampou se sklonem maximálně 1:12. Vyhrazená stání musí být umístěna co nejblíže bezbariérovému vstupu do objektu, ideálně do vzdálenosti 50 metrů. Přístupová trasa od parkoviště musí mít minimální šířku 1500 mm, být bezbariérová, bez schodů či jiných překážek. Parkovací místo musí být zřetelně označeno svislou dopravní značkou a vodorovným značením (symbolem invalidního vozíku na povrchu). Tato místa mohou být vyhrazena konkrétním držitelům oprávnění (např. ZTP nebo ZTP/P) nebo obecně přístupná. Dále musí být tato stání řádně osvětlena. U nově budovaných parkovišť se doporučuje zohlednit možnost instalace nabíjecích stanic pro elektromobily s bezbariérovým přístupem (ČSN 73 4001).

Obr. č. 9.1 *Vyhrazené podélné parkovací místo - osobní vozidlo*

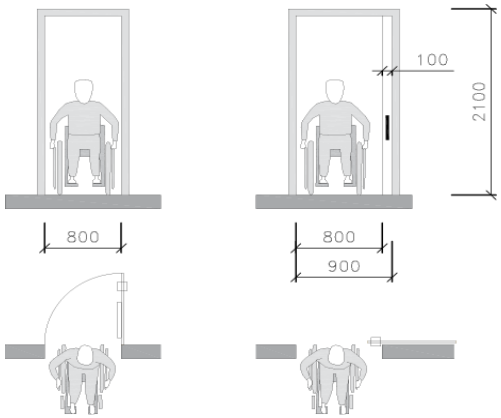
Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č. 2, obr. 84, s. 93.



DVEŘE

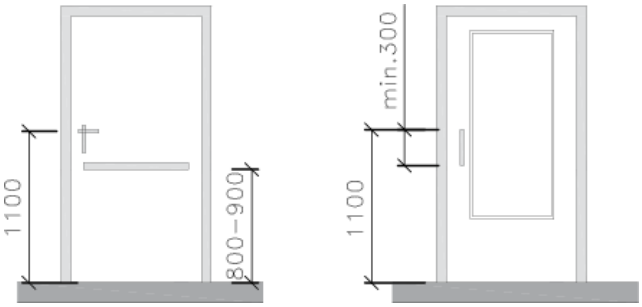
Minimální šířka volného průchodu dveří musí být alespoň 800 mm, měřeno mezi hranou otevřeného dveřního křídla a zárubní, aby byl umožněn bezbariérový průchod osobám na invalidním vozíku nebo s jinými kompenzačními pomůckami. Tato šířka se vyžaduje zejména u dveří do prostor určených pro osoby s omezenou schopností pohybu, jako jsou bezbariérové toalety či vstupy do budov. U dveří otevíraných směrem ven musí být před dveřmi zajištěn volný manipulační prostor o rozměrech minimálně 1500 × 1500 mm. Pokud se dveře otevírají dovnitř, musí být v místnosti zachován volný prostor o rozměrech alespoň 1500 × 2000 mm. Práh nesmí být vyšší než 20 mm a musí být zkosený nebo jinak přizpůsobený pro snadný přejezd invalidního vozíku či chodítka. Ovládací prvky dveří, jako jsou kliky, madla nebo tlačítka, musí být umístěny ve výšce 800 až 1200 mm nad podlahou, přičemž optimální výška je 850 až 1000 mm, aby byly snadno dosažitelné i pro osoby na vozíku. U automatických dveří se vyžaduje šířka průchodu minimálně 900 mm. Detekční senzory u automatických dveří musí pokrývat výšku od podlahy minimálně 250 mm, aby byly schopné zaznamenat i kolečka vozíku nebo nohy. Dveře do bezbariérových toalet a koupelen by měly být konstruovány tak, aby se otevíraly ven a byly vybaveny nouzovým odblokováním z vnější strany. I před těmito dveřmi musí být zajištěn manipulační prostor minimálně 1500 × 1500 mm. V případech, kdy jsou u vstupů do veřejných budov použity otočné nebo karuselové dveře, musí být vždy v jejich blízkosti k dispozici alternativní rovné dveře, které splňují požadavek minimální šířky průchodu a volné manipulační plochy (ČSN 73 4001).

Obr. č. 9.2 *Minimální světlá šířka vnitřních dveří – otevíravých, posuvných*
Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č. 3, obr. 142, s. 136.



Obr. č. 9.3 *Vybavení dveří – A) klika, B) svislé madlo*

Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č.3, obr. 149, s. 141.



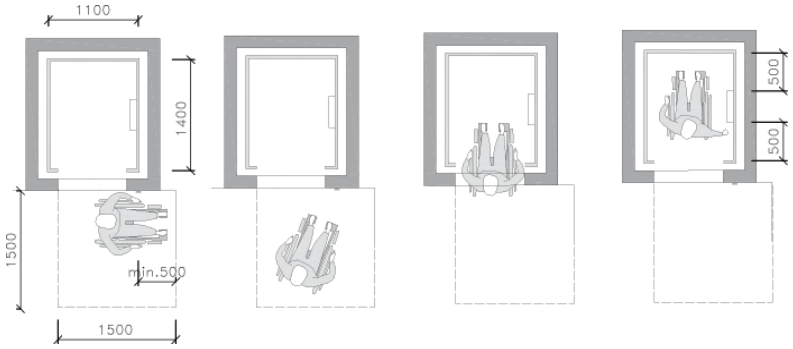
INTERIÉROVÉ BARIÉRY

Chodby musí mít minimální šířku 1500 mm pro jednosměrný pohyb, přičemž se doporučuje šířka 2000 mm pro obousměrný provoz. Na koncích chodeb a v přístupových prostorách je nutné zajistit manipulační plochu o rozměrech alespoň 1500 × 1500 mm, která umožňuje otočení vozíku. Pracovní plochy musí být umístěny ve výšce 800 mm a volný prostor pod nimi musí být minimálně 700 mm na výšku a 600 mm na hloubku. Úložné prostory musí být snadno dosažitelné, s horní hranou maximálně ve výšce 1200 mm a spodní hranou alespoň 400 mm nad podlahou. Povrchy musí být rovné, neklouzavé a bez výrazných spár či překážek. Přechody mezi různými podlahami by měly být plynulé, přičemž přechodové lišty nesmí přesáhnout výšku 5 mm (ČSN 73 4001).

VÝTAHY

Vstupy do výtahů musí být volně přístupné a bez překážek, kdy předsíň výtahu musí disponovat dostatečným manipulačním prostorem o rozměrech minimálně 1500 × 1500 mm, což umožňuje pohodlné otočení invalidního vozíku. Samotná kabina výtahu musí mít minimální rozměry 1100 mm na šířku a 1400 mm na hloubku. Dveře výtahu musejí mít šířku nejméně 800 mm a být vybaveny automatickým otevíráním. Zároveň musí zůstat bezpečné a nesmí se zavřít, pokud je v jejich prostoru překážka. Ovládací prvky uvnitř kabiny je nutné umístit ve výšce 900 až 1200 mm nad podlahou. Kabina výtahu musí dále obsahovat madlo na jedné boční stěně, které se umisťuje ve výšce 800 až 900 mm. Na zadní stěně je nezbytné zajistit zrcadlovou plochu nebo jiné vizuální prvky, které umožňují osobám na vozíku snadno vycouvat. Z hlediska zabezpečení musí být výtah vybaven hlasovou a vizuální signalizací, která uživatele informuje například o příjezdu na stanici. Nouzové zařízení pro přivolání pomoci musí být plně přístupné z pozice osoby na vozíku, což přispívá k bezpečnosti a snadné obsluze v případě mimořádných situací (ČSN 73 4001).

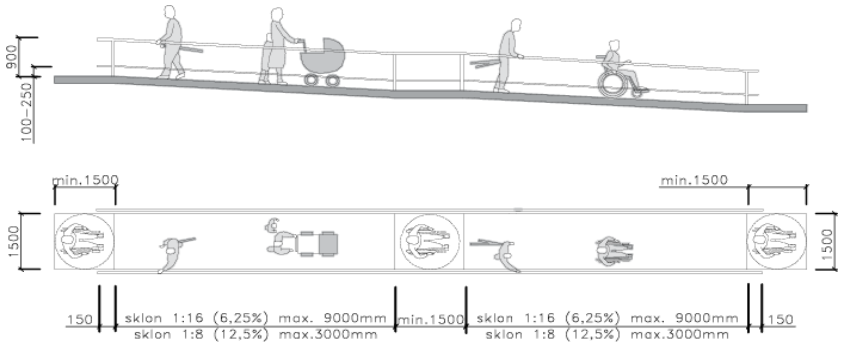
Obr. č. 9.4 *Prostorové požadavky před nástupním místem do výtahu*
Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č.1, obr. 66, s. 78.



RAMPY

Maximální doporučený sklon rampy činí 1:16 (což odpovídá sklonu 6,25%), přičemž maximální povolený sklon 1:8 (12,5 %) je přípustný pouze na krátkých úsecích o délce do 3000 mm. Šířka rampy by měla být minimálně 1200 mm, při současném míjení dvou osob (například v nemocnici) je dána minimální šířka 1800 mm. Rampy musí být přerušeny podestami při změně směru nebo na každých 9000 mm. Minimální velikost podesty je 1500× 1500 mm. Povrch rampy musí být pevný, rovný a protiskluzový a je potřeba zajistit jeho bezpečnost i za nepříznivých podmínek, jako je vlhko nebo námraza. Rampy musí být vybaveny oboustranným zábradlím ve výšce 900 mm, případně s dalším madlem ve výšce 750 mm pro děti nebo menší uživatele. Ukončení zábradlí nesmí zasahovat do průchodu, a na obou stranách rampy musí být zvýšený ochranný lem o minimální výšce 100 mm, aby se zabránilo sklouznutí koleček. Prostor kolem rampy musí být navržen tak, aby umožnil otáčení vozíků, s minimálním prostorem 1500 × 1500 mm. Rampy také musí být jasně označeny, přičemž pro zrakově postižené osoby je vhodné použít kontrastní pruhy nebo jiné signalizační prvky (ČSN 73 4001).

Obr. č. 9.5 *Minimální požadavky na bezbariérovou rampu*
Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č.3, obr. 135, s. 132.

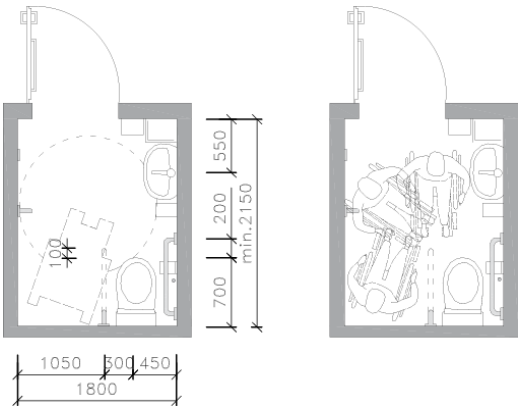


HYGIENICKÁ ZAŘÍZENÍ

V každém prostoru se záchodem určeném pro veřejnost musí být alespoň jedna bezbariérová záchodová kabina přístupná ze společného prostoru pro ženy a muže. Tato kabina musí mít minimální rozměry 2200 × 2200 mm (šířka × hloubka) a po obou stranách záchodové mísy musí být zachován volný manipulační prostor šířky minimálně 900 mm. Není-li toto řešení technicky možné, musí být zřízena alespoň jedna kabina pro samostatné užití v části pro ženy a jedna v části pro muže. Tyto kabiny musí mít minimální rozměry 1800 × 2200 mm, přičemž záchodová mísa musí být umístěna 450 mm od boční stěny. V odůvodněných případech lze rozměry zmenšit až na 1600 × 1800 mm, přičemž osa mísy musí být 350–450 mm od stěny. Dveře do kabiny musí mít minimální šířku 800 mm, nesmí se otevírat dovnitř a musí být neprůhledné. Zámek musí být odjistitelný z vnější strany a musí indikovat stav „volno/obsazeno“. Zevnitř musí být dveře opatřeny vodorovným madlem ve výšce 800–900 mm. Uvnitř kabiny musí být zachován manévrovací prostor o průměru minimálně 1500 mm. Mísa musí být přístupná zepředu, šikmo i z boku a musí mít výšku sedátka 460–500 mm. Po obou stranách mísy musí být madla ve výšce 800 mm a ve vzájemné osové vzdálenosti 650–700 mm. Pokud je mísa přístupná z obou stran, obě madla musí být sklopná a musí přesahovat mísu o 150 mm. Pokud je přístup jen z jedné strany, madlo u přístupové strany musí být sklopné s přesahem 150 mm, madlo na opačné straně musí být pevné s přesahem 200 mm. Umyvadlo musí umožňovat čelní či šikmý přístup, horní hrana je ve výšce 800 mm, s možností podjezdu. Musí být osazeno pákovou baterií nebo bezdotykovou se senzorem. Zrcadlo musí být buď naklápěcí, nebo musí mít dolní hranu max. 900 mm a horní hranu min. 1800 mm nad podlahou. V kabině musí být také odpadkový koš, odkládací polička u umyvadla ve výšce 850 mm, a nejméně dva věšáky na oděv ve výšce 850–1000 mm a 1600 mm. Nouzová signalizace musí být v dosahu ze sedu (600–1200 mm nad podlahou) i z podlahy (max. 150 mm). Vysoušeč rukou, zásobník na ručníky, mýdlo a toaletní papír musí být umístěny ve výšce 800–1100 mm nad podlahou, a jejich umístění nesmí omezit volný manipulační prostor (ČSN 73 4001).

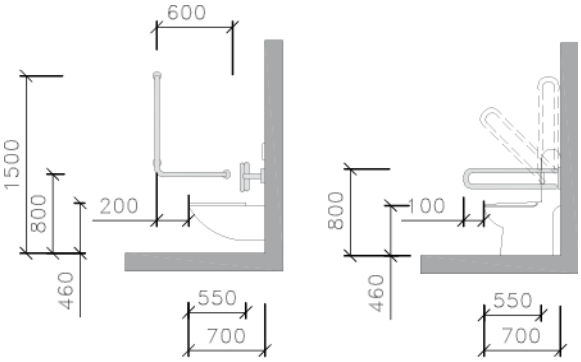
Obr. č. 9.6 *Záchodová kabina a možnosti nástupu na záchodovou mísu*

Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č.3, obr. 162, s. 149.



Obr. č. 9.7 *Nástěnné a sklopné madlo u záchodové mísy*

Zdroj: Zdařilová (2011), příloha č. 3, obr. 168, s. 153.



CHODNÍKY, PŘECHODY, ZASTÁVKY

Přechody pro chodce musí mít snížené obrubníky - jejich výška nesmí překročit 20 mm, a to v celé šířce přechodu. Povrch přechodu musí být rovný, bez výškových rozdílů, nerovností a výrazných sklonů. Šířka přechodu musí být minimálně 3000 mm. Chodníky musí být řešeny jako bezbariérové komunikační trasy, s minimální šířkou 1500 mm. Pro obousměrný provoz nebo v místech se zvýšeným pohybem osob (např. u vstupů, zastávek, přechodů) se doporučuje šířka minimálně 2000 mm. Podélný sklon chodníků nesmí překročit 8 % (1:12). V odůvodněných případech může být u krátkých úseků do 6 m sklon maximálně 12,5 % (1:8). Příčný sklon chodníku nesmí být větší než 2 %, aby byl umožněn bezpečný a stabilní pohyb i pro osoby na vozíku a s pohybovým omezením, a zároveň byl zajištěn odtok vody. Povrch chodníků musí být pevný, rovný, odolný, protiskluzový, bez uvolněných nebo kývajících se prvků. Spáry mezi dlaždicemi nesmí být širší než 8 mm a hlubší než 5 mm, aby nedocházelo k zaklesávání kol vozíků a holí. Zastávky hromadné dopravy musí být bezbariérově přístupné.

Nástupiště musí být ve výšce minimálně 200 mm, doporučená výška je 250 mm nad vozovkou, aby byl umožněn pohodlný nástup do nízkopodlažních vozidel. Minimální šířka nástupiště je 1500 mm, při očekávaném větším počtu cestujících nebo v přestupních uzlech se doporučuje šířka alespoň 2000 mm. Povrch nástupiště musí být rovný, protiskluzový, s vyznačenými hmatovými pásy u hrany nástupiště (varovný pás), který musí být šířky 400 mm. Přístupové trasy ke všem zastávkám musí být bezbariérové, s minimální šířkou 1500 mm a maximálním sklonem do 8 %, bez schodů, výškových rozdílů a jiných překážek (ČSN 73 4001).

Tab. č. 9.1 *Shrnutí parametrů* (zdroj: vlastní)

OBLAST	**PARAMETR**	**POŽADAVEK / HODNOTA**	**POZNÁMKA**
Parkování	Počet míst	min. 1 místo (1–50 parkovacích stání) 4 % z celkového počtu míst	Vždy min. 1 místo
	Rozměry stání	Šířka min. 3,5 m Délka min. 5 m	Rovný povrch, sklon max. 2 %
	Vzdálenost ke vstupu	max. 50 m	
	Povrch	Pevný, protiskluzový, bez překážek	Žádné hluboké spáry, štěrk
	Označení	Svislé a vodorovné značení	Symbol vozíčkáře
	Přístupová cesta	Šířka min. 1,5 m	Bez schodů, překážek
	Osvětlení	Povinné	Bezpečnostní požadavek
	Elektromobily	Rezerva pro nabíjení s přístupem	Nová výstavba
Dveře	Šířka dveří	min. 800 mm (světlá šířka)	Měří se mezi křídlem a zárubní

	Manipulační prostor před dveřmi	1500 × 1500 mm	Před i za dveřmi
	Práh	max. 20 mm	Zkosený
	Výška klik, madel	800–1200 mm (optimum 850–1000 mm)	
	Automatické dveře	Světlá šířka min. 900 mm	Detekce osob od výšky 250 mm
	Nouzové odemykání	Povinné u WC dveří	Odemknutí zvenčí
	Otočné / karuselové dveře	Musí být alternativa	Klasické dveře poblíž
Interiérové bariéry	Šířka chodeb	min. 1500 mm (doporučeno 2000 mm)	Obousměrný provoz
	Manipulační plocha	min. 1500 × 1500 mm	Na koncích chodeb
	Výška pracovních ploch	800 mm	Volný podjezd: 700 mm výška, 600 mm hloubka
	Úložné prostory	Horní hrana max. 1200 mm	Spodní hrana min. 400 mm
	Povrchy	Protiskluzné, bez spár > 5 mm	
	Přechody podlah	Lišty max. 5 mm	
	Nouzová tlačítka	max. 200 mm nad podlahou	Dosažitelnost z podlahy
	Evakuační signalizace	Vizuální i akustická	I pro osoby se zrakovým/sluchovým postižením
Výtahy	Předsíň výtahu	Manipulační plocha min. 1500 × 1500 mm	

	Kabina výtahu	min. 1100 mm šířka, 1400 mm hloubka	
	Dveře výtahu	Světlá šířka min. 900 mm	Automatické
	Ovládací prvky	Výška 900–1200 mm	Reliéfní symboly + Braillovo písmo
	Madlo v kabině	Výška 800–900 mm	Na boční stěně
	Zrcadlo/vizuální prvek	Na zadní stěně	Pro couvání vozíkem
	Nouzové zařízení	Přístupné z vozíku	
Rampy	Maximální sklon	Doporučený 1:16 (6,25%) Maximální 1:8 (12,5 %) na krátké délky (3 m)	
	Šířka rampy	min. 1500 mm (nouzově 1000 mm)	
	Podesty	Každých 9–10 m	Velikost min. 1500 × 1500 mm
	Povrch	Pevný, protiskluzový	
	Zábradlí	Výška 900 mm + 750 mm (pro děti)	Oboustranně
	Ochranný lem	Výška min. 50 mm	
	Osvětlení	min. 100 lux	
	Vizuální prvky	Kontrastní pruhy pro nevidomé	

Hygienická zařízení	Rozměry WC kabiny	min. 1600 × 1800 mm	ideálně 2200 x 2200 mm
	Manipulační prostor před WC	1500 × 1500 mm	
	Šířka dveří	min. 800 mm	Otevírání ven
	Výška mísy	450–480 mm	
	Opěrná madla	Výška 750–850 mm	Délka min. 700 mm, 1 madlo sklopné
	Umyvadlo	Výška 800 mm	Volný podjezd 700 mm
	Zrcadla	Spodní hrana max. 900 mm	Naklápěcí nebo nízko
Chodníky, přechody, zastávky	Přechody obrubníky	max. 20 mm výškový rozdíl	Plynulý přechod
	Šířka přechodu	min. 3 m	
	Šířka chodníků	min. 1500 mm (doporučeno 2000 mm)	
	Podélný sklon chodníku	max. 8 % (krátce max. 12 %)	
	Příčný sklon	max. 2 %	
	Povrch	Pevný, protiskluzový	Spáry do 8 mm
	Zastávky - výška nástupiště	min. 200 mm (ideálně 250 mm)	
	Šířka nástupiště	min. 1500 mm (doporučeno 2000 mm)	

PŘÍLOHA Č. 2 *NÁVRHY K VYLEPŠENÍ PROBLEMATICKÝCH OBLASTÍ*

NÁRODNÍ MUZEUM

Pravidelná údržba a kontrola čistoty výtahů v metru

Současný stav: Výtahy v metru na trase Hlavní nádraží – Muzeum jsou sice funkční a umožňují bezbariérový přesun, ale jejich čistota a celkový stav zůstává nedostatečný. Znečištěné a zanedbané výtahy mohou negativně ovlivnit komfort a bezpečnost přepravy nejen vozíčkářů.

Navrhované řešení: Zavedení pravidelného monitoringu čistoty výtahů a zvýšení frekvence jejich údržby. Dopravní podnik hl. m. Prahy by mohl zavést pravidelné inspekce výtahů a evidenci jejich stavu. Výhodné by také byla možnost hlášení problémů cestujícími – integrovat funkci do aplikace PID Lítačka, kde by cestující mohli nahlásit znečištěné či nefunkční výtahy v reálném čase.

Úprava chodníků a řešení bariér v okolí Národního muzea

Současný stav: Přístup ke vchodu do Národního muzea je momentálně komplikovaný kvůli probíhajícím stavebním pracím. Část chodníků je zúžená nebo zcela uzavřená, což nutí vozíčkáře volit delší obcházkovou trasu. Přechody mají zkosené nájezdy, avšak některé z nich mají až nebezpečně příkrý sklon.

Navrhované řešení: Systematická koordinace rekonstrukcí s ohledem na bezbariérovost a úprava příliš strmých nájezdů. Při plánování oprav komunikací by měl být povinně zapojen odborník na bezbariérovou přístupnost, aby se předešlo vzniku nových bariér. Účinná by byla revize a úprava přechodů – snížení příliš strmých nájezdů na přechodech dle legislativních požadavků.

Zajištění bezbariérového vstupu do Historické budovy

Současný stav: Hlavní vstup je tvořen schodištěm bez alternativního přístupu, což zcela znemožňuje samostatný pohyb osob na vozíku.

Navrhované řešení: Vybudování rampy nebo použití mobilní zdvihací plošiny s přístupem z boční části budovy - provést technickou studii proveditelnosti s ohledem na památkovou ochranu budovy, vypracovat návrh rampy/plochy v souladu s estetickými a bezpečnostními požadavky, konzultovat s památkáři vhodnou formu stavebního zásahu.

Zlepšení bezpečnosti v podzemní spojovací chodbě

Současný stav: Chodba má v některých úsecích sklon až 7 %, což může komplikovat samostatný pohyb bez asistence.

Navrhované řešení: Instalace jednostranných nebo oboustranných madel a protiskluzových pásů na podlahu.

Zlepšení dostupnosti parkování

Současný stav: Vyhrazená parkovací místa jsou omezená - jedno místo v podzemí Historické budovy vyžaduje rezervaci 24 hodin předem.

Navrhované řešení: Zřízení dalších míst na přilehlých komunikacích a zavedení online rezervačního systému s možností rychlé rezervace na poslední chvíli, případně umístění směrových tabulí k dostupným místům.

STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ

Bezbariérový přístup do stanice metra Staroměstská

Současný stav: Stanice Staroměstská nemá výtah ani plošinu, což zcela znemožňuje její využití osobami na vozíku. Přesto ji některé dopravní aplikace stále nabízejí jako možnou trasu.

Navrhované řešení: Vybudování výtahu mezi uliční úrovní a nástupištěm linky A v této stanici.

Oprava a úprava dlažby na pěší trase

Současný stav: Nejkratší možná trasa pro pěší přesun vede po historických dlažebních kostkách a úzkých či zkosených chodnících, které ztěžují pohyb vozíčkářů.

Navrhované řešení: Nahrazení stávající dlažby ve frekventovaných úsecích (např. část Václavského náměstí, Na Příkopě, Celetná) hladším, protiskluzovým povrchem nebo speciálně upravenými dlažebními prvky s rovnějšími spoji. Provést analýzu problémových míst a identifikovat nejproblematičtější úseky z hlediska sjízdnosti pro vozíčkáře. Konzultace s Národním památkovým ústavem a nalezení kompromisu mezi zachováním historického charakteru a bezbariérovostí.

Lepší navigace a informovanost o bezbariérových trasách

Současný stav: Některé navigační aplikace, například IDOS, stále nabízejí i trasy, které nejsou plně bezbariérové. Cestující tak mohou být zaváděni na trasu, která ve skutečnosti není vhodná pro vozíčkáře.

Navrhované řešení: Aktualizace informací v navigačních systémech a zavedení dynamického systému upozornění na překážky. Integrace přesných dat o přístupnosti do aplikací - spolupráce mezi DPP a vývojáři aplikací jako Google Maps nebo IDOS, aby tyto platformy poskytovaly aktuální informace o bezbariérových trasách. Zavedení upozornění na dočasné překážky - automatizovaný systém, který by v reálném čase zobrazoval upozornění na stavební práce či nefunkční výtahy v aplikacích pro plánování cest. Rozšíření funkce aplikace PID Lítačka o možnost hlasového navádění speciálně přizpůsobeného pro osoby s pohybovým omezením.

Rozšíření plošinového systému v mezipatře

Současný stav: Přístup mezi výtahem a další částí trasy je řešen schodištěm, které lze překonat pomocí stávající schodišťové plošiny. Ta je však určena pouze pro mechanické vozíky a její rozměry a nosnost neumožňují použití elektrických vozíků.

Navrhované řešení: Náhrada stávající plošiny za modernější model s vyšší nosností a větší ložnou plochou, který by umožnil bezpečné využití i pro elektrické vozíky. Toto řešení je pro elektrické vozíky využitelné pouze při dalších úpravách dále ve věži.

Úprava úzkých průchodů a prahů na vyhlídce

Současný stav: Přístupová chodba ke kruhovému výtahu a výstupní část u ochozu věže jsou limitovány velmi úzkými dveřmi a výraznými prahy. Tyto prvky komplikují průjezd i mechanickým vozíkům, pro elektrické jsou prakticky nepřekonatelné.

Navrhované řešení: Rozšíření dveřních průchodů tam, kde to dovoluje konstrukční řešení stěn a snížení nebo vyrovnání prahů pomocí nájezdových klínů nebo přechodových prvků s protiskluzovou úpravou.

Zvýšení komfortu v pohybu po objektu

Současný stav: V některých částech je chodba velmi úzká a za běžného provozu přeplněná, což omezuje možnost manévrování i bezpečné vyhnutí s ostatními návštěvníky.

Navrhované řešení: Zavedení časově vymezených bezbariérových prohlídek s omezeným počtem návštěvníků, případně vytvoření jednosměrného okruhu pro lepší organizaci pohybu.

LETENSKÉ SADY

Úprava přechodu pro chodce bez sníženého obrubníku

Současný stav: Na pěší trase mezi Staroměstským náměstím a tramvajovou zastávkou Staroměstská se nachází přechod pro chodce bez sníženého obrubníku, který představuje bariéru pro osoby na invalidním vozíku a další osoby s omezenou mobilitou.

Navrhované řešení: Obrubník by měl být odstraněn a nahrazen bezbariérovým nájezdem s protiskluzovým povrchem.

Rozšíření nástupního ostrůvku na zastávce Staroměstská

Současný stav: Nástupní ostrůvek na této zastávce je poměrně úzký, což může komplikovat nástup a výstup osob na vozíku, zejména v době dopravní špičky, kdy je zde vysoká koncentrace cestujících.

Navrhované řešení: Rozšíření nástupního ostrůvku tak, aby splňoval požadavky na bezpečné a komfortní nastupování a vystupování vozíčkářů.

Zajištění bezbariérového přístupu k Metronomu

Současný stav: Přístup k hlavní vyhlídkové plošině s Metronomem je v současnosti nemožný pro osoby na vozíku. Všechny trasy vedoucí k tomuto místu jsou přerušeny schodišti bez alternativní rampy či výtahu.

Navrhované řešení: Vytvoření alespoň jedné bezbariérové trasy, ideálně formou rampy nebo mobilní plošiny, např. ze strany s nejnižším převýšením, s možností budoucího rozšíření na ostatní trasy.

Rozšíření bezbariérového přístupu od Vltavy (např. od Čechova mostu)

Současný stav: V současnosti není možné se z oblasti Čechova mostu dostat do Letenských sadů bez překonání schodišť. Tato bariéra znemožňuje přístup osobám na vozíku, rodičům s kočárky a seniorům.

Navrhované řešení: Vybudování nové bezbariérové trasy s pozvolným stoupáním, případně instalace terénní rampy nebo šikmého výtahu (např. kolejnicového).

Zkvalitnění orientačního systému v parku

Současný stav: Neexistuje systematické značení bezbariérových tras ani vizuální navigace pro osoby se zrakovým znevýhodněním.

Navrhované řešení: Zavedení přehledného navigačního systému se značením bezbariérových tras, výškových profilů a umístění přístupových bodů - umístění informačních panelů s mapou bezbariérových tras a QR kódy vedoucími do navigační aplikace. Zavést barevné a kontrastní značení na sloupcích i zpevněných cestách. Bylo by vhodné spolupracovat s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením při testování a schvalování značení.

PRAŽSKÝ HRAD

Rozšíření nájezdových ploch na zastávkách Chotkovy sady a Malostranská

Současný stav: Na obou těchto zastávkách jsou nájezdy poměrně úzké, což znesnadňuje bezpečný nástup a výstup osob na invalidním vozíku, zejména v době zvýšené frekvence cestujících.

Navrhované řešení: Zastávky by měly být rozšířeny minimálně na šířku 200 cm, což by umožnilo komfortnější manévrování vozíčkářů i ostatních osob s omezenou mobilitou.

Úprava přechodů přes tramvajové koleje

Současný stav: Při přecházení tramvajových kolejí na zastávkách Chotkovy sady i Malostranská existuje riziko, že menší přední kolečka invalidního vozíku mohou uvíznout nebo způsobit ztrátu stability.

Navrhované řešení: Instalace pryžových nebo kovových výplní mezi kolejnicemi v souladu s platnými normami. Tento prvek vyrovná povrch mezi kolejemi a chodníkem, čímž se minimalizuje riziko uvíznutí koleček. Výběr vhodného materiálu – pryžové nebo speciální plastové výplně, které umožní bezproblémový přejezd vozíčkářů. Nejprve aplikovat na několika vytipovaných zastávkách, následně rozšířit na další problematické lokality.

Úprava hlavní vstupní rampy

Současný stav: Kovová nájezdová rampa u hlavního vstupu má sklon cca 10 %, chybí jí madla a nesplňuje plně bezpečnostní standardy.

Navrhované řešení: Doplnění rampy o jednostranné nebo oboustranné madlo a protiskluzové úpravy pro zvýšení bezpečnosti a komfortu při zachování vizuálního souladu s historickým prostředím.

Odstranění prahu u vstupních dveří

Současný stav: Vstupní dveře mají cca 5 cm vysoký práh, který může být překážkou pro některé mechanické vozíky.

Navrhované řešení: Úplné odstranění prahu nebo instalace nízkého mobilního nájezdu (např. dřevěný klín). Zajištění pravidelného umisťování obsluhou nebo bezpečnostní službou dle otevíracích hodin.

Zajištění dostupnějšího parkování ZTP

Současný stav: Nejbližší vyhrazená parkovací místa jsou relativně vzdálena (Hradčanské náměstí, Nerudova), přístup k nim je ztížený náročným povrchem.

Navrhované řešení: Vymezení nového parkovacího místa pro ZTP v blízkosti některého z vedlejších vstupů do areálu Hradu. Prověření prostorových možností v areálu Hradu či v ulici U Prašného mostu, podání návrhu Správě Pražského hradu k vymezení jednoho/dvou míst s přímým napojením na zpevněnou trasu ke katedrále a opatření místa dopravním značením a vodorovným značením.

Omezení přístupu do nepřístupných částí (věž, krypta) – návrh alternativy

Současný stav: Věž a krypta nejsou přístupné osobám na vozíku, přístup je možný pouze po schodišti.

Navrhované řešení: Virtuální přístup formou videoprojekce nebo 3D skenů přístupných na místě či online. Vytvoření krátké komentované videoprohlídky těchto prostor. Zajištění přístupnosti videa na tabletu zapůjčitelném u vstupu, případně přístup přes QR kód. Doplnění této možnosti v průvodcovských materiálech.

PETŘÍN

Úprava bezbariérovosti pozemní lanové dráhy po rekonstrukci

Současný stav: Lanová dráha na Petřín je momentálně mimo provoz (do léta 2026) kvůli havarijnímu stavu. Podle dostupných informací není v současné podobě bezbariérová – problémem jsou přístupové schody, sklon tras a nevhodný povrch nástupišť.

Navrhované řešení: Zajistit, aby plánovaná rekonstrukce zahrnovala plnohodnotné bezbariérové úpravy obou stanic (Újezd i Nebozízek), včetně bezbariérových vstupů bez schodů, nájezdových ramp s max. sklonem 6 %, protiskluzových povrchů a vhodného prostoru pro nástup/výstup vozíčkářů. Dále vybavit lanovku signalizačními prvky (akustické i vizuální) a přehledným značením.

Značení a optimalizace pěších tras pro vozíčkáře

Současný stav: Z Újezdu na Petřín vede více tras, z nichž některé jsou příkré nebo obsahují schodiště. Informace o bezbariérových možnostech výstupu jsou dostupné pouze omezeně. **Navrhované řešení**: Vyčlenění a označení jedné nebo více oficiálních bezbariérových tras s mírnějším sklonem a bez schodišť. Doplnění směrového značení přímo v terénu, ideálně včetně interaktivní mapy nebo QR kódů s informacemi o náročnosti, délce a sklonu tras. Zapracování informací i do turistických aplikací (např. PID Lítačka, Mapy.cz).

Výměna nebo úprava výtahu

Současný stav: Rozměry kabiny výtahu (60 × 150 cm) jsou nevyhovující pro většinu mechanických i elektrických vozíků.

Navrhované řešení: Zvážit možnost nahrazení stávající kabiny širší variantou (např. 80–90 cm), pokud to technické a konstrukční možnosti dovolí. Alternativně upravit vnitřní vybavení výtahu (např. posun tlačítek, sklápěcí sedák) tak, aby se zlepšila dostupnost pro přesednutí.

Zajištění alternativního způsobu výhledu pro osoby, které se do rozhledny nedostanou

Současný stav: Nejvyšší vyhlídková plošina není přístupná vůbec, a i přístup do mezipatra je problematický.

Navrhované řešení: Instalace digitálního „výhledu pro všechny“ ve vstupní části rozhledny – např. interaktivní dotykový panel nebo obrazovka s 360° panoramatem a popisky. Možnost nasazení VR brýlí s výhledem z nejvyšší plošiny.