

Univerzita Karlova v Praze
Filozofická fakulta
Ústav informačních studií a knihovnictví

Studijní program: informační studia a knihovnictví

Studijní obor: informační studia a knihovnictví

Bakalářská práce

Lucie Pimperová

Propojení bezbariérové dopravy a bezbariérových přístupů do knihoven a muzeí v Praze

**Interconnexion between barrier-free transport and barrier-free entrance
into the libraries and museums in Prague**

Praha 2010

Vedoucí práce: Mgr. Ludmila Fonferová

Oponent bakalářské práce:

Datum obhajoby:

Hodnocení:

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.

V Praze, dne 7. srpna 2010

.....
podpis studenta

Identifikační záznam

PIMPEROVÁ, Lucie. Propojení bezbariérové dopravy a bezbariérových přístupů do knihoven a muzeí v Praze = Interconnexion between barrier-free transport and barrier-free entrance into the libraries and museums in Prague . Praha, 2010-07-20. 51 s., 7 s. příl. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, Ústav informačních studií a knihovnictví. Vedoucí bakalářské práce Ludmila Fonferová.

Abstrakt (česky)

Předmětem bakalářské práce zmapování bezbariérových přístupů do vybraných budov knihoven a muzeí, jejich porovnání a analýza reálného využití osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Cílem práce je porovnání možných řešení bezbariérových úprav, zjistit, popsat a zhodnotit současné bezbariérové propojení mezi městskou hromadnou dopravou a vybranými knihovnami a muzei v Praze. V první části se práce zaměří na historický i současný pohled na zdravotně postižené a na historii přepravy těchto osob a také se vymezí kategorie handicapů. Druhá část se zaměří na určení a bližším popisu bariér. V poslední části je provedena podrobná analýza současného a budoucího stavu bezbariérových přístupů vybraných budov. [Autorský abstrakt].

Abstrakt (anglicky)

The topic of the bachelor thesis is to chart the barrier-free access to the chosen buildings of libraries and museums, the comparison and analysis of their real utilization by disabled people. The goal of the thesis is to compare the possible solutions of the barrier-free adjustments, to describe and evaluate the current barrier-free connections between city transportation and selected libraries and museums in Prague. The first part focuses on the historical and contemporary view of the disabled people, on the history of barrier-free public transportation as well as on the categorization of handicaps. The second part determines and describes barriers. The detailed analysis of present and future state of the barrier-free entrances to the buildings is made in the last part. [Author's abstract].

Klíčová slova (česky):

zdravotně postižení, bezbariérový přístup, veřejné knihovny, městská hromadná doprava, bezbariérová doprava, bezbariérové úpravy budov, Národní muzeum, Národní technická knihovna, Národní knihovna České republiky, Městská knihovna v Praze, Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.,

Klíčová slova (anglicky):

disabled people, barrier-free entrance, public libraries, public transport, barrier-free travel, barrier-free design of buildings, National Museum, National Technical Library, National Library of the Czech Republic, The Municipal Library of Prague, The Prague Public Transit Co. Inc.

OBSAH

PŘEDMLUVA.....	10
1 ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÍ.....	12
1.1 Historický pohled na postižené.....	12
1.2 Historie přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace.....	13
1.2.1 Tramvaje.....	14
1.2.2 Autobusy.....	14
1.2.3 Metro.....	16
1.3 Význam slov „postižení“ a „handicap“ v dnešní době.....	17
1.3.1 Současný pohled na postižené.....	18
1.4 Kategorizace handicapů.....	19
2 BARIÉRY.....	23
2.1 Psychické bariéry.....	23
2.1.1 Komunikační bariéry.....	24
2.2 Fyzické bariéry.....	24
2.2.1 Architektonické bariéry.....	25
2.2.2 Obecný popis bezbariérového přístupu.....	26
2.2.3 Dopravní bariéry.....	30
2.2.4 Obecný popis zařízení pro bezbariérový přístup.....	31
2.2.5 Současný stav vozidel MHD.....	32
3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	34
3.1 Kritéria výběru pro analýzu knihoven a muzeí.....	34
3.2 Analýza bezbariérovosti knihoven a muzeí v Praze.....	35
3.2.1 Analýza pohledu knihoven a muzeí na jejich vlastní bezbariérovost.....	35
3.3 Ústřední Městská knihovna v Praze.....	37

3.3.1	Historie budovy.....	37
3.3.2	Popis budovy z hlediska bezbariérovosti.....	37
3.3.3	Nejbližší bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu.....	39
3.4	Národní knihovna České republiky	40
3.4.1	Historie budovy.....	40
3.4.2	Popis budovy z hlediska bezbariérovosti.....	40
3.4.3	Nejbližší bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu.....	42
3.5	Národní technická knihovna	42
3.5.1	Historie budovy.....	42
3.5.2	Popis budovy z hlediska bezbariérovosti.....	43
3.5.3	Nejbližší bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu.....	46
3.6	Národní Muzeum – Hlavní (historická) budova	46
3.6.1	Historie budovy.....	47
3.6.2	Popis budovy z hlediska bezbariérovosti.....	47
3.7	Národní Muzeum – Nová budova.....	50
3.7.1	Historie budovy.....	50
3.7.2	Popis budovy z hlediska bezbariérovosti.....	50
3.7.3	Nejbližší bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu.....	52
3.8	Analýza využití služeb objektů samotnými uživateli	52
4	ZÁVĚR	55
	POUŽITÁ LITERATURA	57
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	61
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	61
	PŘÍLOHY	

PŘEDMLUVA

V dnešní době se začínáme stále více zajímat o to, jak se komu žije a jaké je naše okolí, ve kterém žijeme. Zvláštní skupinu, o které se díky vozičkářům hovoří čím dál tím více, tvoří postižení neboli lidé s handicapem. V městském prostředí jsou bariéry pro tyto lidi mnohem viditelnější, a proto mě zaujala otázka využívání pražské městské hromadné dopravy za účelem dopravy do knihoven a muzeí a možná existence nějakého bezbariérového propojení mezi nimi. Jsem svým způsobem jedna z handicapovaných uživatelek obou těchto služeb, proto mě zajímaly i pohledy jiných osob, a to především osob na invalidním vozíku. Pokusila jsem se o zmapování reálných bezbariérových přístupů do vybraných objektů knihoven a muzeí v Praze s větším důrazem na současný stav.

Cílem práce byla analýza bezbariérových přístupů ze stanic městské hromadné dopravy do několika významných budov knihoven a muzeí. Analýza hodnotí použité bezbariérové úpravy provedené na budovách a jejich současnou praktickou užitelnost a dostupnost osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Toto hodnocení je uvedeno nejen z pohledu uživatelů (vozičkářů), ale i z pohledu zástupců jednotlivých zkoumaných objektů.

Při tvorbě bakalářské práce jsem při návštěvách objektů pokusila o objektivní pohled na stavební úpravy i jejich praktickou použitelnost. K výzkumu jsem využila stávající legislativu týkající se bezbariérových úprav staveb a jejich okolí. Využila jsem také možnosti průzkumu formou rozhovorů se zaměstnanci objektů i se samotnými handicapovanými. Problémy nastaly, když jsem chtěla znát statistiky návštěv handicapovaných, a také při hledání náznaků spolupráce s Dopravními podniky hl. města Prahy, a.s. V prvním případě se jedná o příliš minoritní skupinu, než aby to někdo sledoval, ve druhém případě takováto spolupráce téměř neexistuje. Při hledání informací o dopravních prostředcích jsem využila konzultace s vedoucím archivu Dopravních podniků hl. města Prahy, a.s.

Tato bakalářská práce je rozdělena do tří hlavních kapitol. V první kapitole jsem se zaměřila na historii společenského vnímání zdravotně postižených osob, počátky úprav vozidel městské hromadné dopravy, určení dnešního významu slov „postižení“ a „handicap“ a provedla jsem kategorizaci jednotlivých handicapů, podle kterých je

nahlíženo na reálnou uživatelnost provedených úprav. Ve druhé kapitole jsem se soustředila na popis jednotlivých bariér. V oblasti psychických bariér sem patří podkapitola s bariérami komunikačními, v oblasti bariér fyzických se zaměřuji na architektonické a dopravní bariéry, spolu s popisy bezbariérových přístupů a současným stavem vozidel městské hromadné dopravy. V poslední kapitole jsem provedla přesnější analýzu vybraných budov a nejbližších zastávek městské hromadné dopravy, jejich historické i současné přístupnosti a dnešní reálné uživatelnosti osobami se sníženou schopností pohybu a orientace se zaměřením na osoby na vozíku nebo osoby s francouzskými holemi.

Použitá literatura je citována v souladu s normou ISO 690, resp. ISO 690-2. Záznamy jsou řazeny abecedně podle jmenného záhlaví. Z uvedené normy vychází také zvolená citační metoda – citování pomocí prvního údaje záznamu a data vydání (označovaná též jako „Harvardský systém“). Poznámky pod čarou stručně doplňují či objasňují informace uvedené v samotném textu. Text práce je doplněn obrázky a tabulkami, jejichž seznamy je možné nalézt za seznamem použité literatury na konci práce, kde se také nacházejí přílohy.

Na tomto místě bych ráda poděkovala za cenné rady a připomínky při zpracování bakalářské práce, především vedoucí práce Mgr. Ludmile Fonferové a panu Mgr. Pavlu Fojtíkovi, vedoucímu archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

1 ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÍ

Každý člověk je jedinečný. Lišíme se nejen podle ras, ale i jeden od druhého souhrnem našich tělesných a psychických vlastností. Není proto divu, když se mezi námi objevili lidé, kteří se lišili ještě více než ostatní, a to nejen vzhledem, smyslovými či tělesnými vadami, ale i duševním stavem či chorobami.¹ S těmito nápadnějšími odchylkami se musel vyrovnat nejen jedinec sám, ale i celá společnost okolo něj.¹

1.1 Historický pohled na postižené

Jak se naše společnost vyvíjela, vyvíjely se i různé pro ni typické kultury a podle nich se určovalo a ještě stále určuje, co je správné a žádoucí a co už ne. „*Ti, kteří nejsou jako všichni ostatní, kteří se odlišují a to nejen v chování, ale i svým fyzickým vzhledem či jinými charakteristikami, jsou zpravidla vnímáni jako cizí, ohrožující nebo nebezpeční.*“² Je to dáno tím, že každou kulturu provázejí určité ideály, podle kterých se dále určují normy přijatelnosti, normálnosti, správnosti, a kterým odpovídají i emocionální reakce a způsoby chování, vnímání a přijímání jednotlivých členů oné kultury.

Na nejnižší a nejstarší úrovni vývoje lidské společnosti docházelo k odmítání a někdy dokonce ke společností akceptovaným odstraněním slabších nebo fyzicky postižených jedinců, protože na tom záviselo přežití celé společnosti. Tito jedinci ji ohrožovali, protože jejich přínos pro ostatní byl minimální a ta společnost, která chtěla být silná, si takovéto jedince nemohla dovolit. Spartané chtěli silné a zdravé jedince, Řekové a Římané jedince krásné na duchu i na těle. Narození jedince, který tyto normy nesplňoval, tak bylo jednoznačně negativní a bylo chápáno jako varovný signál.

Přechod starověké a středověké kultury je v chápání odlišnosti ovlivněn příchodem náboženství. Postižení je chápáno jako „boží vůle“ a je projevem zkoušky

¹ VÁGNEROVÁ, M., *Psychologie handicapu*, s. 7.

² VÁGNEROVÁ, M., *Psychologie handicapu*, s. 8.

nebo trestu jedince. Kromě zavržení takovýchto lidí na sebe ale chápání postižení vzalo i jiné podoby – iracionální fascinaci nebo naopak laskavý soucit a péči. Zároveň jim však byla připisována určitá duchovní nebo dokonce magická síla. Postižení se „*velmi často stávali nositeli zvláštních schopností, které jim svým způsobem zajišťovaly místo ve společnosti.*“³ Stačí si vzpomenout na nadlidsky silné hrdiny z bájí, kmenové šamany, čarodějnice, proroky budoucnosti... u nich mělo postižení spíše pozitivní smysl, i když určitá odtažitost společnosti měla své místo i zde.

Ze středověku se do naší doby ale přenesl i kladný přístup k postiženým – onen křesťanský soucit a péče o slabé a nemocné. Za poslední dvě století se tento přístup mění v reálnou pomoc hlavně v oblasti integrace jedince zpět do společnosti namísto jejich oddělení. Pomalu se tak mění role, která byla postiženým souzena dříve a naše společnost je nyní začíná i jinak vnímat. Začíná se snažit reagovat na postižené jinak než jen na základě vrozených a naučených předsudků a stereotypů starých tisíce let, snaží se o větší individuální přístup a o poznání a následné odstranění bariér bránících kontaktu a poznání.

1.2 Historie přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Mezi cestujícími využívajícími služeb Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je také mnoho cestujících se sníženou možností pohybu a orientace, ať již jde o osoby imobilní, nevidomé, slabozraké, neslyšící, s dočasně sníženou pohyblivostí, těhotné ženy nebo matky s kočárky. Po dlouhá desetiletí bývalo pro tyto cestující pouze vyhrazeno sedadlo ve voze, které bylo značeno tabulkou s textem „Místo pro invalidy“. Z přepravy však byli fakticky nepřímou vyloučeny osoby na invalidních vozících, protože dopravní prostředky, a později dokonce ani stanice metra, neumožňovaly jejich nástup.

Zpřístupnění městské hromadné dopravy handicapovaným spoluobčanům a usnadnění jejich cestování nejen z hlediska vlastní bezpečné přepravy, ale i v poskytování všech dalších potřebných informací, patří v posledních letech mezi významné cíle DP. Od v 90. let 20. století zahájil DP postupné kroky k pohodlnější a

³ VÁGNEROVÁ, M., *Psychologie handicapu*, s. 11.

bezpečnější přepravě všech cestujících, zdravotně postižené nevyjímaje⁴. Největší nároky pochopitelně představuje přeprava osob, které ke svému pohybu používají vozíky, a přeprava nevidomých cestujících. Zatímco první skupina cestujících představuje především problém technický, ve druhém případě přibývá ze strany dopravce ještě nutnost poskytnout nevidomému cestujícímu další potřebné přepravní informace.

1.2.1 Tramvaje

Od roku 1996 probíhaly v pražské tramvajové síti první zkušební jízdy s cestujícími prototypu nízkopodlažní tramvaje typu RT6-N1. Výška podlahy od temene kolejnice je 350 mm. V prostoru pod podlahou u druhých dveří je nájezdová rampa, která umožňuje pohodlnější manipulaci s invalidním vozíkem, pro který je ve vozidle vyhrazeno stanoviště s možností zajištění. Zkušební provoz s cestujícími byl přerušen v roce 1999 pro technické problémy a v dohledné době se s nákupem dalších vozů tohoto typu nepočítá.

Éra nízkopodlažních tramvají typu 14T začíná až rokem 2005.

Průběžně probíhají rekonstrukce nástupních ostrůvků v některých tramvajových zastávkách, umožňující bezbariérový přístup. Ve vybraných zastávkách, kde není možné zřídit samostatný nástupní ostrůvek, se počítá se zřízením zvláštního typu nástupiště spočívající ve zvýšení vozovky do úrovně chodníku ve vymezeném úseku (tzv. zastávka vídeňského typu). Takové nástupiště slouží k pohybu cestujících jen v době, kdy je v zastávce tramvajové vozidlo, jinak je určeno běžnému automobilovému provozu. Výškový rozdíl vozovky vede současně ke snížení rychlosti projíždějících automobilů a zvyšuje bezpečnost cestujících čekajících na chodníku.

1.2.2 Autobusy

Autobusová doprava zaznamenala v posledním desetiletí v přepravě osob s omezenou schopností pohybu největší pokrok. V letech 1994 a 1995 zařadila divize Autobusy do provozu tři nízkopodlažní vozy Neoplan N 4014 a v roce 1996 první čtyři

⁴ Následující údaje jsem získala při konzultaci s panem Mgr. Pavlem Fojtíkem, vedoucím archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

nízkopodlažní autobusy Karosa - Renault City Bus. Výška podlahy u obou typů autobusů nad zemí je 320 mm, a to v rozsahu dvou třetin celkové podlahové plochy vozu. Část autobusů Karosa - Renault (dodávky od roku 1999) je navíc vybavena sklopnou nájezdovou rampou u prostředních dveří, která dále usnadňuje přístup invalidních vozíků.

V průběhu roku 2000 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nakoupil 80 nízkopodlažních autobusů, a tím se zvýšil jejich počet z 95 na 175 autobusů. Na konci roku bylo garantováno vypravení v rozsahu 123 vozů v pracovní dny, 72 vozů v sobotu a 75 nízkopodlažních vozů v neděli. Do konce roku 2001 nakoupil dalších 30 nízkopodlažních autobusů Karosa - Renault a 3 nízkopodlažní kloubové autobusy Karosa - Renault. Začátkem ledna 2002 byl do provozu byl zařazen první pražský nízkopodlažní kloubový autobus Karosa 2081 City Bus na lince 200. Od konce srpna 2009 byl zahájen provoz kloubových plně nízkopodlažních autobusů SOR NB12 předtím standardní délky NB 18.

Dopravní podnik také pečlivě připravil ve spolupráci se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v České republice a Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID) nasazení nízkopodlažních autobusů na 21 vybraných linek. Z toho je garantován provoz nízkopodlažními vozy na 9 linkách v plném rozsahu a na dalších 5 o sobotách a nedělích. Spoje zajištěné nízkopodlažními autobusy jsou vyznačeny v zastávkových jízdních řádech, což umožňuje zdravotně postiženým cestujícím výhodné plánování cesty.

Kromě spojů zajišťovaných nízkopodlažními autobusy na pravidelných linkách provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy i dvě zvláštní autobusové linky určené pro osoby s omezenou schopností pohybu, které spojují bezbariérové bytové objekty na sídlištích Černý Most II, Jižní Město II, Nové Butovice a Řepy s centrem města, kde je umožněn vzájemný přestup. Na linky jsou vypravovány 4 speciálně upravené autobusy vybavené speciálními rampami pro nakládání invalidních vozíků. Vozy mají redukovaný počet sedadel a rozšířený prostor pro přepravu většího počtu vozíků. Provoz těchto autobusů zajišťuje dvoučlenná osádka, řidič a asistent pro obsluhu rampy.

Autobusové linky obsazované nízkopodlažními autobusy dnes v kombinaci s vybranými stanicemi metra významně usnadňují cestování osob se sníženou pohyblivostí a pomáhají jim lépe se zapojit do života celého města.

1.2.3 Metro

Používat metro bylo dlouhých 16 let pro postižené téměř nemožné. Teprve od 1. července 1990 jim bylo umožněno používat v doprovodu vyškolené osoby nákladní výtahy alespoň ve stanicích Florenc a Chodov na trati C, později byla tato možnost rozšířena i na několik dalších stanic a kde to bylo možné, přikročilo se k dodatečným vestavbám osobních výtahů. Od 21. prosince 1992 byl ve stanici Hlavní nádraží v provozu první osobní výtah v síti pražského metra, který spojil povrch (odbavovací halu nádraží) s nástupištěm ve směru k Muzeu. O rok později přibyl výtah i v opačném směru a ve stanici Nádraží Holešovice.

Všechny stanice nových traťových úseků uváděné do provozu od roku 1994 mají důsledně bezbariérový přístup. V letech 1998–2006 bylo dodatečně vestavěno 15 osobních výtahů ještě v 9 dalších stanicích, kde to dovozovaly místní podmínky, v některých případech i za cenu, že cesta je rozdělena do dvou výtahů situovaných v různých částech stanice, kdy jeden výtah zajišťuje spojení povrchu s podchodem a druhý spojení podchodu s nástupištěm. Zajímavý je výtah ve stanici Vltavská, jehož klec se mezi vestibulem a nástupištěm pohybuje po šikmé dráze. Do provozu byl uveden 18. července 2006. V některých stanicích byla instalována šikmá samoobslužná schodišťová plošina umožňující přepravu invalidních vozíků nebo dětských kočárků. První taková plošina byla uvedena do provozu ve stanici Chodov 1. července 2002, další pak v Nových Butovicích (2004), na Strašnické (2004) a na Smíchovském nádraží (dvě plošiny v roce 2005).

V roce 2008 mělo bezbariérový přístup 39 z 57 stanic pražského metra, z toho 25 prostřednictvím osobního výtahu, 5 stanic je přístupných speciálně upravenými nákladními výtahy (a jeden další nákladní výtah slouží na Nádraží Holešovice jako rezerva) a v 5 stanicích jsou plošiny. Čtyři stanice mají přímý bezbariérový přístup v úrovni nebo po šikmých rampách.⁵

Ve 21. století tak přeprava osob se sníženou schopností pohybu a orientace může probíhat normálními dopravními prostředky a vozíčkář si svůj nízkopodlažní spoj najde pohodlně přes internet v jízdním řádu.

⁵ viz. Příloha 1 - obrázek Stavů bezbariérových zařízení

1.3 Význam slov „postižení“ a „handicap“ v dnešní době

Termín "postižení" zahrnuje velké množství různých funkčních omezení, která se vyskytují v každé populaci ve všech zemích světa. Lidé mohou být postiženi fyzickou, mentální nebo smyslovou vadou, zdravotním stavem nebo duševním onemocněním. Takovéto vady, stavy nebo onemocnění mohou být trvalého nebo přechodného rázu. Postižení může být důsledkem poruchy a provází ho jakékoli omezení či nedostatek schopnosti vykonávat určitou činnost.⁶

Podle slovníků nese slovo „handicap“ význam: nevýhoda⁷, překážka⁸. Původně však vzniklo v 19. století z termínu „hand in cap“ (ruka v klobouku), který při anglických dostizích znamenal los určující lehčí, trénovanější koně, kteří ponosou větší zátěž, aby byly podmínky pro všechny vyrovnané⁹. Mnohem později se začala tato definice „zátěže“ používat i u lidí ve smyslu nějakého onemocnění, tělesné vady nebo postižení. Rozšířením této definice nyní je, že handicap vzniká v situaci, kdy náročnost prostředí převyšuje fyzické či smyslové schopnosti jedince¹⁰. Není tedy vrozenou či získanou vlastností, ale je konfliktem mezi dočasným stavem způsobeným kombinací určitých specifických potřeb jednotlivce a nevhodně řešeným prostředím, které tyto požadavky nesplňuje. Handicap je proto ztráta nebo omezení příležitosti účastnit se života společnosti na stejné úrovni jako ostatní.

Termín "handicap" označuje konflikt postižené osoby s prostředím. Účelem tohoto termínu je položit důraz na nedostatky v prostředí i v mnoha organizovaných aktivitách ve společnosti, např. informacích, komunikaci a vzdělávání, které zabraňují osobám se zdravotním postižením, aby se zapojily za vyrovnaných podmínek¹¹.

Ve vztahu k osobám se sníženou schopností pohybu a orientace je u nás však toto slovo stále používáno špatně a v rozporu s evropskými konvencemi.

⁶ NRZP ČR: Standardní pravidla pro vyrovnání příležitosti pro osoby se zdravotním postižením

⁷ Handicap, 2010

^{8,10} Handicap, 2007

⁹ VÁGNEROVÁ, M., *Psychologie handicapu*, s. 33.

¹¹ NRZP ČR: Standardní pravidla pro vyrovnání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením

1.3.1 Současný pohled na postižené

V posledních několika desetiletích lze pozorovat prohlubující se tendence všestranné demokratizace a humanizace společenského života s rostoucím důrazem na vyrovnávání příležitostí všech členů společnosti. Fenomén rovnosti má více dimenzí, vedle „minoritní“ či „věkové“, lze uvést i kvalitativní úroveň života zdravotně postižených osob. Ta těsně souvisí s právem zdravotně postižených na vzdělání, na odpovídající pracovní uplatnění, na soukromý a rodinný život, na zdravotní péči a sociální ochranu.

Širší prosazení pozitivních přístupů ke zdravotně postiženým proto předpokládá omezení neznalosti jejich problémů a odlišností, a to nejen mezi odborníky či těmi, kteří přijímají politická rozhodnutí, ale i v široké veřejnosti. Věrohodné informace jsou zcela nezbytné také v případě, když chceme poznat a aktivně ovlivňovat jakoukoli oblast společenského dění. To plně platí i pro přijímání opatření sledujících snížení tíživých důsledků zdravotního postižení. Zdravotně postižení lidé totiž netvoří jednotnou skupinu osob, naopak je třeba si uvědomit, že jsou mezi nimi značné rozdíly v důsledku variability postižení.

Před rokem 2005 při schvalování Koncepce statistiky o občanech se zdravotním postižením¹² vznikla i konečná definice pro toho, kdo je zdravotně postižený: *„Zdravotně postiženou je osoba, jejíž tělesné, smyslové a/nebo duševní schopnosti či duševní zdraví jsou odlišné od typického stavu pro odpovídající věk a lze oprávněně předpokládat, že tento nepříznivý stav potrvá déle než 1 rok. Odlišnost od typického stavu pro odpovídající věk musí být takového druhu či rozsahu, že obvykle způsobuje omezení nebo faktické znemožnění společenského uplatnění dané osoby.“*¹³

Podle Českého statistického úřadu a jeho statistik¹⁴, kdy se šetření zúčastnilo 548 praktických lékařů, kteří v období od května do září 2007 vyplnili a zaslali 10.645 dotazníků, patří mezi základní zjištění skutečnost, že v souladu s výše stanovenou definicí a prahem zdravotního postižení žije v ČR 1 015 548 osob se zdravotním postižením (9,87 % z celkové populace – 10 287 189 obyvatel). Mírně vyšší je podíl zdravotně postižených žen (9,98 %) než mužů (9,76 %). Tento rozdíl je způsoben

¹² Vláda České republiky, 2010

¹³ NOVÁK, J., Šetření zdravotně postižených osob zaplnilo další bílé místo na mapě české statistiky, s. 542.

¹⁴ Český statistický úřad, 2009

zejména vyšší střední délkou života žen. Podíl zdravotně postižených od 45 let prudce narůstá a ve věkové skupině od 75 let výše poprvé převyšuje počet zdravotně postižených žen počet postižených mužů. Lze říci, že více než 26 % osob v důchodovém věku trpí zdravotním postižením.

Vzhledem k důsledkům zdravotního postižení je téměř 90 % postižených odkázáno v různém rozsahu – v závislosti na věku a míře postižení – na pomoc jiných osob. Nejčastěji vypomáhají nejbližší příbuzní (téměř 73 % případů výpomoci), častá je pomoc i vzdálenějších členů rodiny (7,5 %), pečovatelské služby (7,3 %), v menším počtu případů vypomáhají přátelé a sousedé (5,7 %). Zajímavé je, že jen asi 1,7 % postižených využívá asistentskou výpomoc.

Cílem této statistiky bylo rozlišení bariér: jedny jsou objektivně dané a neměnné a ty druhé lze ve prospěch zlepšení kvality života postižených a postupného vyrovnávání příležitostí s ostatními členy společnosti, postupně odstraňovat.

V této souvislosti je pozitivní, že vzestupný rozvoj lidských možností postupně napomáhá omezovat prostor materiálně daného a naopak stále více rozšiřuje oblast pro uplatnění společenských řešení.

Co se týče postupu v členských zemích EU, v rámci tzv. *Programme of Community action in the field of Health (2008–2013)*¹⁵ vznikl Evropský projekt měření zdravotního postižení, který předpokládá šetření otázek zdravotního postižení a sociální integrace. V současné době se připravuje společný dotazník, který bude zaměřen zejména na postavení postiženého ve společnosti (fyzická mobilita, přístup k internetu, využití volného času, vztahy ke společenskému okolí) a na jeho postavení na trhu práce. Předpokládá se, že šetření bude prováděno formou interview s postiženými osobami, a to buď jako samostatné nebo v rámci širšího zjišťování nejdříve v roce 2010.

1.4 Kategorizace handicapů

Proto, abychom lépe porozuměli pojmům „handicap“ a „bezbariérovost“ je potřeba si uvědomit, že tělesná postižení jsou různá, a proto jsou různé i nároky na

¹⁵ EUbusiness, 2010

přístupnost města a jeho vybavenost. Přesnější kategorizace je velmi obtížná z důvodu velkého množství různých nemocí, úrazů a jejich následků a mnoha okolních vlivů na postiženého. Pro kvalitu života má – spolu s typem – zásadní význam i míra (závažnost) postižení. Rozlišujeme v základu čtyři stupně závažnosti zdravotního postižení: lehké, středně těžké, těžké a velmi těžké¹⁶.

Pro účel mé práce jsem převzala zjednodušenou kategorizaci osob se sníženou schopností pohybu podle Daniely Filipiové¹⁷, která by měla nastínit hlavně různorodost potřeb pro odlišné skupiny těchto lidí.

Do této kategorizace nejsou zahrnuta sluchová ani zraková postižení, soustředím se zde pouze na tělesně handicapované.

1. KATEGORIE

Lidé s lehčím tělesným postižením pohybující za pomoci hole nebo francouzské hole nebo jde o starší osoby. Do této kategorie by se také daly zařadit maminky s kočárky a dětmi do tří let.

- o problémem jsou vysoké schodišťové stupně (nástup do dopravních prostředků), nepřítomnost zábradlí u schodišť, možné problémy se vstáváním ze židle, kluzký terén s možností pádu, otevírání dveří, delší stání na jednom místě

2. KATEGORIE

Lidé s potížemi s chůzí jako takovou, pohybující se za pomoci dvou francouzských holí a často i za pomoci různých protetických a ortopedických pomůcek. Tito lidé jsou schopni ujít pouze velmi omezenou vzdálenost a chůze je velmi vyčerpává.

- o problémem je jakákoli delší vzdálenost, schody (zvláště bez zábradlí), dopravní prostředky pokud nejsou nízkopodlažní jsou zcela nepřístupné, kluzký terén s možností vážného pádu, při vstávání ze židle většinou potřebují

¹⁶ NOVÁK, J., Šetření zdravotně postižených osob zaplnilo další bílé místo na mapě české statistiky, s. 546.

¹⁷ FILIPOVÁ, D., Život bez bariér, s.12 – 14.

pomoc druhé osoby, velký problém je samostatné otevírání dveří, delší stání na jednom místě je skoro nemožné

3. KATEGORIE

Vozíčkáři – první část jsou vozíčkáři samostatní, kteří nevyžadují a nepotřebují pomoc asistenta nebo druhé osoby. Druhá část jsou vozíčkáři, kteří tuto asistenci potřebují.

- lidé používající vozík pouze pro pohyb venku (osoby s amputovanou dolní končetinou nebo staří lidé), protože nejsou schopni delšího stání nebo chůze (přelom z 2. kategorie)
- zcela samostatní vozíčkáři (lidé trvale upoutáni na invalidní vozík)
 - problémem pro obě výše zmíněné skupiny je větší sklon komunikace, architektura veřejných staveb (prahy, neexistence výtahu či vhodného sociálního zařízení v objektu), zcela nemožné je zdolání schodů, nepřístupnost dopravních prostředků bez přímých bezbariérových úprav, nepřístupnost chodníků nebo přechodů, špatné bezbariérové řešení vstupů do objektů
- vozíčkáři vyžadující asistenci druhé osoby pouze k některým úkonům. Tyto osoby mohou mít ve větší či menší míře postiženy i ruce.
 - problémem jsou některé velmi specifické úkony bez asistence druhé osoby. Tyto mnohdy výše zmíněné úkony se liší v závislosti na schopnostech a tělesných možnostech vozíčkáře (pomoc s přesunem z vozíku, při osobní hygieně, při jakémkoli pohybu venku).
- vozíčkáři vyžadující 24 hodinovou asistenci – většinou osoby ochrnuté na všechny čtyři končetiny
 - velkým problémem jsou veškeré výše zmíněné úkony bez přímé a stálé asistence druhé osoby a dále: samostatná jízda do kopce či z kopce, překonávání prahů nebo nízkých stupňů, nástup do nízkopodlažního vozidla MHD a opětovný výstup z něj, otevírání dveří, schody jsou překonatelné pouze při asistenci dvou osob, které vozíčkáře „nesou“, není možné stání ani chůze

- vozíčkáři pohybující se na elektrickém vozíku (osoby mající postižené i ruce)
 - zvýšené nároky na prostor
 - problémem je větší sklon komunikace, velmi nebezpečné jsou terénní nerovnosti, při kterých hrozí převrácení vozíku, architektura veřejných staveb (úzké vstupní dveře, prahy, neexistence dostatečně velkého výtahu či vhodného sociálního zařízení), zcela nemožné je zdolání schodů i schůdků vyšších než jsou 2 cm, nepřístupnost dopravních prostředků bez přímých bezbariérových úprav, nepřístupnost některých chodníků nebo přechodů (obrubníky, umístění sloupu světelné signalizace) a některé specifické úkony bez asistence druhé osoby

4. KATEGORIE

Lidé s progresivní nemocí, kteří si s postupem času projdou všemi výše uvedenými kategoriemi. Jejich nároky na prostor i péči a pomoc postupně narůstají.

- problémem se postupně stává vše výše uvedené, od problémů s vysokými schodišťovými stupni, po problémy s chůzí, jízdou na vozíku až po jakýkoli pohyb bez stálé asistence druhé osoby

2 BARIÉRY

Hlavní bariéry jsou v naší společnosti a kultuře dvojího typu – jsou psychické a fyzické. Psychické bariéry se týkají především vnímání postiženého a to jak společností a jejími jednotlivými jedinci, tak i postiženým samotným, patří do nich i bariéry komunikační. Fyzické bariéry jsou hlavně bariéry handicapu – týkají se dostupnosti a uživatelnosti prostředí, ve kterém postižený žije.

2.1 Psychické bariéry

Psychické bariéry jsou jak v nás, ve „zdravých“ lidech, tak i v osobách s handicapem. Je to patrné například na tom, že se handicapovaným osobám úmyslně vyhýbáme, jsme k nim odměřeni a negativní a to z různých důvodů.

„Jsou lidé, kteří nevědí, jak s postiženou osobou komunikovat, jak jí pomoci. Někteří mají jakýsi zvláštní pocit viny, že oni jsou zdraví a ten druhý je více či méně bezmocný.“¹⁸

Dokonce jsou mezi námi i ti, kteří se takovýchto osob štítí, cítí k nim najednou soucit, hrůzu i odpor. Takové postoje společnosti k handicapovaným nejsou vrozené, ale vytváří se učením a jsou podmíněny vlivy prostředí, ve kterém žijeme.

Tyto předsudky a stereotypy však můžeme překonat, stačí když rozbijeme bariéry, které dělí zdravotně postižené osoby od společnosti a umožníme kontakt a vzájemné poznání. Když přestaneme tyto lidi škatulkovat a budeme s nimi zacházet individuálně jako s normálními lidskými bytostmi, kterými jsou. Nebudeme je vytěsňovat ze svého středu s naprostou nechápavostí a nevšímavostí k tomu, že i tito lidé chtějí a mohou žít běžným životem. Handicapovaný se totiž cítí být ze společnosti vyřazen právě tak moc, jak se k němu okolní společnost chová. A mnohem citlivější jsou k takovýmto bariérám lidé, kteří se s handicapem nenarodili, ale přišli k němu náhle vlivem nemoci nebo úrazu. Ti si bariéry ve svém okolí uvědomují mnohem více a jsou na ně citlivější než ti, kteří s ním žijí od malička, protože znají i svou zcela

¹⁸ FILIPOVÁ, D., Život bez bariér, s.8.

„zdravou“ stránku ze života před tím a musí se neustále smířovat s tím, že některé věci teď prostě nedokážou nebo nemohou. A čím jsou lidé starší, tím je to horší, protože se stávají méně a méně přizpůsobivými.

V současnosti se snažíme tyto lidi co nejvíce zařadit zpět do společnosti a co nejvíce jim v této integraci pomáhat.

2.1.1 Komunikační bariéry

Komunikační bariéry velmi výrazným způsobem limitují možnosti společenského uplatnění zejména osob postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, pro něž je znaková řeč hlavním vyjadřovacím prostředkem. Přestože znaková řeč byla těmito občany široce používána teprve v roce 1998 nabytí platnosti zákon, který upravuje její používání. V rámci této úpravy byl novelizován zákon č. 100/1998 Sb., kde byl vložen nový paragraf 86 a, upravující nárok na bezplatné tlumočnické služby pro držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P v rozsahu nejvýše 24 hodin za kalendářní rok a dále změněn zákon č. 144/1988 Sb., o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení ve znění pozdějších předpisů tak, že v § 34 byl doplněn nový odst. 2, stanovující povinnost obecních úřadů zabezpečit pečovatelskou službu pro neslyšící. Tato ustanovení zákona nabytí účinnosti dnem 1. 1. 1999. Prováděcí předpis Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, který upraví rozsah bezplatných tlumočnických služeb pro studenty středních a vysokých škol dosud vydán nebyl¹⁹.

2.2 Fyzické bariéry

Fyzickými bariérami myslím reálná omezení v prostředí, ve kterém žijeme a každý den se v něm pohybujeme. Tyto bariéry velmi komplikují nebo dokonce zcela znemožňují pohyb zdravotně postižených v tomto prostředí.

Podle Standardních pravidel pro vyrovnání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením²⁰ by jednotlivé státy (tedy i ČR) měly uznat celkový význam přístupnosti v procesu vyrovnávání příležitostí ve všech společenských oblastech. Pro osoby se

¹⁹ Zákon č. 155/98 Sb.

²⁰ NRZP ČR: Standardní pravidla pro vyrovnání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením

zdravotním postižením jakéhokoliv druhu by měly zavádět programy činností vedoucí ke zpřístupnění prostředí.

Na prvním místě je iniciace opatření k odstranění překážek zapojení v prostředí. Takovým opatřením by mělo být vypracování standardů a zásad a zvážení zavedení legislativních úprav zajišťujících přístupnost různých společenských oblastí, např. bydlení, stavby, veřejné dopravní služby a další dopravní prostředky, ulice a ostatní venkovní prostředí. Dále by měly zajistit, aby architekti, konstruktéři a ostatní, kteří se profesionálně účastní na projektování a výstavbě, měli přístup k adekvátním informacím o politice postižení a o opatřeních k dosažení přístupnosti. Požadavky na přístupnost by měly být součástí projektu a výstavby prostředí již od začátku projekčních prací. Při vypracovávání standardů a norem přístupnosti by měly být konzultovány organizace osob se zdravotním postižením. Měly by se také zapojit na místní úrovni, již od počátku stádia plánování, kdy jsou projekty veřejné výstavby navrhovány, a tak zajistit maximální přístupnost.

V tomto směru došlo přinejmenším v oblasti legislativy k výraznému pokroku. Samotné vytvoření legislativních podmínek však nestačí. Právní předpisy je také nutné dodržovat. Nezastupitelnou úlohu při kontrolní činnosti mají občanské iniciativy i jednotliví občané. Z tohoto důvodu byla tato problematika zařazena do právního minima.

2.2.1 Architektonické bariéry

Základním předpisem upravujícím otázky odstraňování architektonických bariér je stavební zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu²¹. Jeho ustanovení provádí nejpodrobněji vyhláška č. 174/1994 Sb., kterou se stanoví obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Definiuje hlavně obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v případě mé práce je zajímavá hlavně definice u staveb občanského vybavení – tedy u staveb používaných veřejností (jako jsou knihovny a muzea) a u veřejné dopravy včetně místních komunikací. Vyhláška dále říká, že osobami s omezenou schopností pohybu a orientace nejsou myšleny jen osoby se zdravotním postižením, ale i těhotné ženy, matky s

²¹ Zákon č. 50/1976 Sb.

kočárky, staří lidé, ale i osoby, jejichž pohybové schopnosti jsou omezeny pouze dočasně. Tím se značně rozrostl počet osob, kterých se problematika bezbariérovosti přímo týká.

Velmi významné jsou však i další předpisy vyhlášky č. 132/1998 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona a o obecných technických požadavcích na výstavbu a vyhláška č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace²². Vyhláška č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 se věnuje obecným technickým požadavkům zabezpečujícím bezbariérové užívání staveb²³.

2.2.2 *Obecný popis bezbariérového přístupu*

V první části přílohy vyhlášky č. 174/1994 Sb.²⁴, se dále určují přesná technická pravidla řešení úprav komunikací, výškových rozdílů, schodišť a ramp, chodníků, přechodů a nástupišť, vstupů do objektů a výtahů. Ve druhé části se určují pravidla řešení pro vnitřní prostory, jako jsou okna, dveře, zdravotně technická zařízení, manipulační prostory a plochy a informační zařízení. Ve třetí části se určují pravidla řešení pro veřejné plochy, patří sem parkoviště a odstavné plochy, veřejné automaty, poštovní schránky, mezinárodní symbol přístupnosti a mezinárodní symbol hluchoty. Zajímala jsem se ale především o její první část:

Komunikace

- Úprava povrchů: povrch chodníků, schodišť a ramp musí být rovný a upravený proti skluzu. U přechodů musí být snížení u obrubníku vyznačeno výrazně odlišnou strukturou a charakterem povrchu, vnímatelným slepeckou holí a nášlapem v minimální šíři 300 mm. Sklony šikmých rovin musí splňovat požadavky na rampy.
- Výškové rozdíly u přechodů a vodorovných vnitřních komunikací nesmí být vyšší než 20 mm.
- Schodiště a rampy včetně schodišť a ramp v podchodech musí být po obou stranách opatřena madly ve výši 900 mm, která musí přesahovat o 150 mm první a poslední schodišťový stupeň, případně začátek a konec rampy. V místech s možností pádu osoby

^{22,24} Zákon č. 50/1976 Sb.

²³ Vyhláška č. 398/2009 Sb.

z výšky musí být madlo nebo zábradlí ve výši 1100 mm. Schodišťová ramena, pokud jsou jediným přístupem, musí být přímá. Rampy musí být široké nejméně 1300 mm a jejich podélný sklon smí být nejvýše 1:12 (8,33 %). Není-li rampa delší než 3000 mm, smí mít výjimečně sklon nejvýše 1:8 (12,5 %); neplatí u staveb podle § 1 odst. 1 písm. b). Rampa musí mít po obou stranách ve výši 300 mm vodící tyč. Rampa delší než 9000 mm musí být přerušena odpočívadly v délce nejméně 1500 mm. Odpočívadla musí mít i kruhová rampa. Podesty ramp musí mít min. délku 1500 mm. První a poslední stupeň každého schodišťového ramene musí být výrazně kontrastně rozeznatelný od okolí. Schodiště, rampy a konstrukce vybíhající do prostoru musí být upraveny tak, aby bylo zabráněno možnosti vstupu nevidomých osob do prostoru s nižší výškou než 2100 mm.

- Chodníky musí být široké nejméně 1500 mm a smí mít podélný sklon nejvýše 1:12 (8,33 %) a příčný sklon nejvýše 1:50 (2,0 %). Na úsecích delších než 200 m musí být zřízena odpočívadla o podélném a příčném sklonu nejvýše 1:50 (2,0 %). V prostoru mezi 450 a 2200 mm nad chodníkem nesmí být umístěny žádné konstrukce, které by mohly ohrozit bezpečnost zrakově postižených osob. Komunikace pro pěší musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby, přičemž hrana chodníku u vozovky není vodící linií. nezbytné překážky na komunikacích pro pěší (stožáry veřejného osvětlení, dopravní značky, stromy, telefonní automaty apod.) musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí profil min. šířky 900 mm.

- Přechody a nástupiště: Přechody situované u staveb občanského vybavení a vybavené signalizací musí mít samoobslužné zařízení s upravenou délkou intervalu. Přechody vybavené světelnou signalizací musí být vybaveny též signalizací zvukovou. Ovládání samoobslužných signalizačních zařízení musí být umístěno ve výšce 1100 až 1400 mm. Nástupiště hromadné dopravy musí mít při svém okraji úpravy pro nevidomé a slabozraké, které jsou vnímatelné zbytkem zraku (kontrast), nášlapem a slepeckou holí.

- Úpravy jsou závislé na druhu dopravního prostředku

a) u nástupišť železniční dopravy pruh širší min. 400 mm ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště,

b) u nástupišť tramvajových rychlodrah pruh šíře min. 400 mm ve vzdálenosti 500 mm od hrany nástupiště,

c) u nástupišť metra pruh šíře 150 mm ve vzdálenosti 600 mm od hrany nástupiště.

- U staveb občanské vybavenosti musí být zajištěny vodící linie pro slabozraké a nevidomé. Akustické naváděcí systémy v uvedených stavbách se navrhují na základě znaleckého posudku konzultačního střediska Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených v České republice.

- Vstupy do objektů: Před vstupem do objektu musí být vodorovná plocha nejméně 1500 x 1500 mm, při otevírání dveří ven nejméně 1500x 2000 mm. Vstupní dveře musí umožňovat otevření nejméně 900 mm. Smí být zaskleny od výšky 400 mm nebo musí být chráněny proti mechanickému poškození vozíkem (zaskleny nerozbitným sklem tvrzeným, s drátěnou vložkou apod.). Musí být opatřeny vodorovným madlem s výjimkou dveří automaticky ovládaných. Zámek dveří musí být umístěn v maximální výši 1000 mm, klika nebo madlo ve výši maximálně 1100 mm. Horní hrana zvonkového panelu nesmí být výše než 1200 mm. Vstup musí být osvětlen tak, aby nevznikal náhlý a velký kontrast mezi osvětlením vně a uvnitř budovy.

- Výtahy: Před vstupními dveřmi výtahu musí být volný prostor nejméně 1400 x 1400 mm. Vstupní dveře výtahu a výtahové kabiny musí mít šířku nejméně 800 mm. Šířka výtahové kabiny musí být nejméně 900 mm, hloubka výtahové kabiny musí být nejméně 1200 mm (u bytových domů a nově navrhovaných staveb musí být hloubka výtahové kabiny nejméně 1400 mm a šířka 1100 mm). Kabina výtahu musí být vybavena: telefonním či signálním zařízením umístěným nejvýše 1000 mm nad podlahou; sklopným sedátkem umístěným v dosahu ovládacího panelu a ovládacím panelem ve výši 1000 až 1200 mm nad podlahou. Kabina výtahu nesmí mít ručně otevírané dveře. Ovládací panel musí mít zařízení čitelné hmatem alespoň pro vstupní podlaží a u staveb občanského vybavení pro všechna podlaží. Příjezd přivolané kabiny musí být oznamován zvukovým signálem.

Vnitřní prostory

- Okna musí mít pákové uzávěry v maximální výši 1100 mm nad podlahou. Okna a prosklené stěny s parapetem nižším než 500 mm musí mít spodní části do výšky 400 mm opatřeny proti mechanickému poškození a ve výšce 1400 až 1600 mm opatřeny

výraznou páskou šířky nejméně 50 mm nebo pruhem ze značek o rozměru 50 x 50 mm, vzdálenými od sebe maximálně 150 mm, jasně viditelnými proti pozadí.

- Dveře musí mít světlou šířku nejméně 800 mm. Prosklené stěny nebo prosklené dveře, jejichž zasklení zasahuje níže než 800 mm nad podlahou, musí být ve výšce 1400 až 1600 mm označeny výraznou páskou šířky nejméně 50 mm nebo pruhem ze značek o rozměru 50 x 50 mm vzdálenými od sebe maximálně 150 mm, jasně viditelnými proti pozadí. Spodní část takových dveří musí být upravena obdobně jako prosklené stěny.
- Zdravotně technická zařízení: Horní hrana sedátka záchodové mísy musí být ve výšce 500 mm nad podlahou, ovládání splachovacího zařízení musí být umístěno po straně nejvýše 1200 mm nad podlahou, po obou stranách záchodové mísy musí být sklopná madla ve vzájemné vzdálenosti 600 mm a ve výšce 780 mm nad podlahou. Dveře se musí otvírat směrem ven a musí být opatřeny z vnitřní strany vodorovným madlem. Zámek dveří musí být odjistitelný zvenku. Vedle záchodové mísy musí být prostor min. šířky 800 mm. V kabině WC musí být umístěno umyvadlo. Min. rozměry kabiny 1400 x 1400 mm, u nově navrhovaných staveb 1600 x 1800 mm. Umyvadlo musí být opatřeno pákovou výtokovou baterií. Vedle umyvadla je nutné osadit madlo umožňující opření.
- Manipulační prostory a plochy: Nejmenší manévrovací prostor pro vozík je 1200 x 1500 mm. Místo pro vozík v hledišti musí mít půdorysné rozměry nejméně 1000 x 1200 mm, musí být na rovné podlaze s výhledem na jeviště a přístupné zezadu. U staveb občanského vybavení musí být určená místa opatřena indukční smyčkou pro osoby s vadami sluchu. Tato místa musí být označena mezinárodním symbolem hluchoty. Šířka stání v garážích a na parkovištích musí být nejméně 3500 mm. Výška pro umístění vybavení a manipulačního zařízení u staveb je 600 až 1200 mm. Překážky na komunikacích pro pěší musí mít ve výšce 1100 mm ochranu (zábradlí, oplocení) a podstavec o výšce alespoň 100 mm tvořící zarážku pro slepeckou hůl.
- Informační zařízení: Základní informační grafické zařízení pro pohyb veřejnosti ve stavbách občanského vybavení musí mít kontrastní a dobře osvětlené nápisy. Základní informační zařízení pro orientaci musí být doplněna akustickými, taktilními a optickými prvky, které slouží osobám se smyslovým postižením.

Veřejné plochy

- Parkoviště a odstavné plochy Šířka stání pro vozidla zdravotně postižených osob na parkovištích, odstavných plochách a v garážích musí být nejméně 3500 mm a smí mít sklon nejvýše 1:20 (5,0 %).
- Mezinárodní symbol přístupnosti je čtverec modré barvy, na němž je vyobrazena bílou čarou stylizovaná postava hledící vpravo a sedící na vozíku pro invalidy. Min. rozměry symbolu jsou 100 x 100 mm.
- Mezinárodní symbol hluchoty je čtverec modré barvy, na němž je vyobrazen bílou čarou stylizovaný boltec ucha, který přerušuje diagonálu vedenou z horního pravého rohu čtverce. Min. rozměry symbolu jsou 100 x 100 mm.

2.2.3 Dopravní bariéry

Dopravní bariéry jsou jednou z nejzávažnějších překážek bránících pohybu zdravotně postižených. Je proto velmi povzbudivé, že i v této oblasti dochází k zlepšování situace. Jak to dokazuje následující vyhláška č. 104/1997 Sb.²⁵, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, kde například v autobusech musí být z vnější strany vozidla na dobře viditelném místě označeny dveře určené pro nástup osob s omezenou schopností pohybu a orientace k prostoru či sedadlům pro ně vyhrazeným.

Další zákon²⁶ je o drahách a platí tu i vyhlášky o přepravním řádu pro veřejnou drážní dopravu a silniční dopravu č. 175/2000 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah vyhláškou č. 173/1995 Sb., řád určených technických zařízení vyhláškou MDS č. 100/1995 Sb., stavební a technický řád drah ve znění pozdějších předpisů vyhláškou č. 177/1995 Sb. a vyhláškou MDS č. 223/1995 Sb. o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských pozemních cestách.

²⁵ Zákon č. 50/1976 Sb.

²⁶ Zákon č. 266/1994 Sb.

2.2.4 Obecný popis zařízení pro bezbariérový přístup

Ve smyslu platných Smluvních přepravních podmínek²⁷ lze nyní v provozu metra přepravovat osoby na vozíku pro invalidy pouze ve stanicích s bezbariérovým přístupem, v osobních výtazích, v upravených nákladních výtazích, nebo šikmých a svislých plošinách v doprovodu osoby poskytující osobě na vozíku pro invalidy nezbytnou pomoc. Tento doprovod si musí osoba na vozíku pro invalidy zajistit sama.

Pohyblivé schody nejsou konstruovány ve smyslu technických norem pro přepravu osob na invalidních vozících, ani pro přepravu prázdných invalidních vozíků. Nelze technicky zajistit bezpečnou stabilizaci invalidního vozíku na jedoucích stupních šikmého schodišťového pásma, jeho uvolněním je ohrožena bezpečnost osoby na invalidním vozíku a bezpečnost ostatních osob na schodovém pásmu.

Výtahy a pojízdné schodišťové plošiny (šikmé i svislé), které jsou určeny pro přepravu imobilních osob a osob s dětskými kočárky, jsou konstruovány, schváleny do provozu a provozovány v souladu s technickými a legislativními normami, platnými v době jejich uvedení do provozu. Z důvodu, kdy k uvádění do provozu dochází v dlouhém časovém intervalu, mají tato zařízení částečně odlišná vybavení, zejména v oblasti informačního systému pro nevidomé, dorozumívacích zařízení v případech nouze, kamerový dohled, atd. V této části²⁸ je pouze obecný popis všech zařízení, bližší podrobnosti jsou uvedené ve vybraných technických údajích u každého zařízení v jednotlivých stanicích (trasa A, trasa B, trasa C):

- Volná plocha před nástupními místy je nejméně 1500×1500 mm nebo kruh o průměru 1500 mm.
- šířka šachetních a kabinových dveří u výtahů a svislých plošin je nejméně 800 mm. U výtahů jsou použity samočinné vodorovně posuvné dveře. U svislých plošin jsou použity samočinné dveře, u vstupu na šikmé plošiny jsou použity mechanické nebo elektronické zábrany (závory).
- Všechny kabiny výtahů mají hloubku nejméně 1400 mm, šířku nejméně 1100 mm, výšku nejméně 2000 mm.

²⁷ Dopravní podnik hl. města Prahy, Práva a povinnosti

²⁸ Dopravní podnik hl. města Prahy, Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace, Přeprava osob na vozíku pro invalidy.

- Dopravní plošina schodišťových výtahů nebo plošin a svislých zdvihacích plošin určených pro dopravu osob na vozíku má šířku nejméně 900 mm a délku nejméně 1400 mm.
- Nosnost osobních výtahů je max. 630 kg, svislá zdvihací plošina má nosnost max. 400 kg, šikmé schodišťové plošiny mají nosnost max. 250 kg.
- Všechny kabiny výtahů a ovládací panely plošin jsou vybaveny tlačítkem pro přivolání obsluhy pro případy nouze s akustickým signálem, některé kabiny výtahů jsou vybaveny obousměrným dorozumívacím zařízením, umožňujícím komunikaci mezi kabinou výtahu a pracovištěm obsluhy.
- Některé kabiny výtahů jsou vybaveny akustickým hlášením jednotlivých stanic. Ovladače pro volbu stanic v kabině a ve stanicích jsou u některých výtahů vybaveny značením v Braillově hmatném písmu.
- Některé stanice výtahů jsou vybaveny akustickým signálem v rozmezí 35 až 55 dBA, signalizující příjezd kabiny do stanice.
- Některé kabiny výtahů a plochy před nástupními místy jsou vybaveny kamerovým dohledem, vyvedeným na trvale obsazené pracoviště obsluhy.

2.2.5 *Současný stav vozidel MHD*

Názory na výhodnost či nevýhodnost určitého dopravního prostředku a dopravního systému se neustále mění. Někdy hledisko efektivnosti dopravy neodpovídá řešení z hlediska cestujícího a neustále je nutné hledat kompromisy. V současnosti se v rámci DP aplikuje celkem šest standardů kvality, z nichž se jich hned několik přímo dotýká osob se sníženou možností pohybu a orientace: „**Přesnost provozu**“, „**Informování cestujících**“, „Příjetí“, „Stejnokroj“, „Funkčnost jízdenkových automatů“ a nedávno přijatý standard „**Bezbariérových zařízení v metru**“²⁹. Metro je tedy samostatně uvedeno i ve standardech.

Domnívám se, že své standardy by měly mít i autobusy a tramvaje, neboť podle statistiky ke 31. lednu 2009 DP vlastní 494 nízkopodlažních autobusů z celkového počtu 1210 vozidel a 111 nízkopodlažních tramvají z celkového počtu 998 vozů³⁰.

²⁹ obsahující známé pojmy jako: volná plocha mezi nástupními místy, šířka dveří, vnitřní rozměry výtahu, vnitřní vybavení výtahu, navigační a informační prvky

³⁰ viz. Příloha 2 – Statistika nízkopodlažních vozidel

Navýšení těchto počtů samozřejmě záleží na financích a na budoucích plánech obměny vozového parku DP.

Velmi výhodným se pro postiženého stává internet. Zde si na webových stránkách DP z pohodlí domova vyhledá přesné časy spojení přímo s nízkopodlažními vozidly. Vygenerovaná spojení s přestupními zastávkami jsou zcela bezbariérová a pro osobu na vozíčku tak odpadá vymýšlení teoreticky bezbariérového spojení a neznalosti času odjezdů a příjezdů vozidel.

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

V České republice tvoří občané se zdravotním postižením významnou minoritní skupinu, podle nejrůznějších kvalifikovaných odhadů se jedná asi o 10 % všech obyvatel. V těchto odhadech samozřejmě nejsou zahrnuty maminky s dětmi do tří let a lidé v důchodovém věku, což by tuto minoritu ještě navýšilo. To mě přivedlo k zamyšlení se nad tím, jestli s touto minoritou počítají i knihovny a muzea, jestli pro uspokojování i jejich informačních potřeb jsou ochotni k bezbariérovým změnám a jaké tyto úpravy jsou a samozřejmě i jaké další úpravy chystají pro budoucnost.

3.1 Kritéria výběru pro analýzu knihoven a muzeí

V rámci statistiky³¹ kultury jsou sledována muzea, památníky a galerie včetně poboček na území České republiky. Přehled o síti, činnosti s návštěvností galerií, muzeí a památníků se zpracovává i pro jednotlivé regiony ČR. Dle této statistiky bylo v Praze k roku 2008 celkem 31 muzeí s 36 pobočkami. Tyto vybrané údaje ze statistických výkazů poskytují přehled o počtu knihoven a jejich poboček, bohužel však neposkytují data o počtu knihoven v jednotlivých regionech.

Pro knihovny v Praze k témuž roku odpovídá počet 204 knihoven. Z toho je 36 knihoven Akademie věd, 39 knihoven při VŠ, 12 lékařských knihoven, 69 městských a místních knihoven, 8 muzejních knihoven a 40 studijních a vědeckých knihoven.

Pro svou analýzu bezbariérových přístupů do knihoven a muzeí v Praze jsem ve své práci vybrala několik objektů muzeí a knihoven.

Kritéria pro výběr objektu byla následující:

- je knihovnou nebo muzeem
- je v centru Prahy
- je blízko zastávky MHD
- je všeobecně známý

³¹ Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, *Statistika kultury 2008*, s. 33.

- je hojně navštěvován širokou veřejností
- je buď historická nebo je novostavbou
- má vlastní webové stránky
- měl, má nebo bude mít bezbariérové úpravy
- pokud se jedná o knihovnu, nebude to knihovna místní nebo menší pobočka městské knihovny

Dále jsem vyloučila knihovny Akademie věd, lékařské knihovny, muzejní knihovny, galerie a památníky a upřednostnila jsem objekty, které v názvu mají slova „národní“ nebo „ústřední“. Pro svou analýzu jsem zvolila počet objektů nepřesahující pět.

Tato kritéria splnily tyto objekty: ústřední budova Městské knihovny v Praze, Národní knihovna ČR, Národní technická knihovna, hlavní budova a nová budova Národního muzea.

3.2 Analýza bezbariérovosti knihoven a muzeí v Praze

Zvolené objekty jsem dále podrobila přesnější analýze³². Kromě historie budov mě zajímal i stav jejich okolí, vchody a základní části vnitřních interiérů. V neposlední řadě jsem také zjišťovala i možnou dostupnost objektu od nejbližších zastávek městské hromadné dopravy.

3.2.1 Analýza pohledu knihoven a muzeí na jejich vlastní bezbariérovost

K bezbariérovým přístupům do budov mě zaujala i otázka toho, zda bude souhlasit vyjádření zaměstnanců vedení knihoven a muzeí v porovnání s jimi inzerovaným stavem na webových stránkách a opravdovým stavem přístupnosti budov.

Anketu jsem prováděla telefonicky dne 8. července 2010. Podařilo se mi spojit se zaměstnanci z úseku komunikace nebo dokonce přímo tiskovými mluvčími

³² viz. Příloha 5

jednotlivých vybraných objektů, kteří by podle mých předpokladů pro odpovědi na otázku podobného typu měli mít nejlepší kvalifikaci.

Na otázku bezbariérovosti budovy z jejich pohledu dotázaní odpovídali většinou kladně. Pokud je budova stará a nemá žádné bezbariérové úpravy, snaží se uživatelům s handicapem vyhovět v rámci možností budovy: podle pana Musálka za historickou budovu Národního muzea umožňují přístup k nákladním výtahům, podle paní Hanzlíkové z Městské knihovny a podle paní Hrončkové z Národní technické knihovny poskytují zaměstnanci na zazvonění přímou asistenci pro vstup do budovy. Pokud budovy již prošly rekonstrukcí, bezbariérové úpravy jsou jejich součástí a v současnosti jsou využívány nejen handicapovanými osobami. Budovy, u kterých se v blízké budoucnosti bude rekonstrukce zahajovat, mají bezbariérové úpravy vchodů a interiérů zahrnuté v plánech rekonstrukce.

Budovy ovšem bezbariérové vchody nijak označeny nemají, na tom se shodli všichni. Většinou musí uživatel sám projevit iniciativu a na takovou možnost vstupu se informovat předem. Pokud jde o novou budovu, uživatel by měl sám dopředu vědět, že již je podle stávajících stavebních norem bezbariérově upravena, a proto žádné označení nepotřebuje.

Handicapovaní budovy knihoven i muzeí podle dotázaných zástupců vybraných institucí opravdu navštěvují. Ale jsou pro ně příliš minoritní skupinou, než aby se o tom vedly statistiky.

Dotázaní také přiznávají, že i když jsou „zcela“ bez bariér, určitá asistence je bohužel zapotřebí vždy. O slabinách přístupů a snížené dostupnosti vědí a snaží se je nahradit právě asistencí.

V této analýze se projevila informovanost zástupců knihoven a muzeí o stavu budov. V případě Ústřední budovy Městské knihovny se to bohužel rozchází s informacemi na jejich webových stránkách, kde mají výslovně uvedeno, že tato budova je bezbariérová³³. Paní Hanzlíková to však popřela. Jediný objekt, který má informace v podobě mapky o umožnění bezbariérového přístupu i na svém webu je historická budova Národního muzea. V ostatních případech vyjádření odpovídají reálnému stavu. Přesné znění otázek a odpovědí na ně je uvedeno v příloze³⁴.

³³ Městská knihovna v Praze, Knihovní síť

³⁴ viz. Příloha 4

3.3 Ústřední Městská knihovna v Praze

Důvody návštěvy této budovy jsou zřejmé – je to ústřední budova všech 43 poboček pražské Městské knihovny, ze kterých je bezbariérově upravena více než polovina (24 poboček). Ústřední knihovna otevřená v roce 1928 má kromě prvního patra plného volného výběru i 2 divadelní sály v suterénu budovy, část s knihovnou pro děti a vlastní fond pro nevidomé. Samostatně tu od roku 1994 sídlí i Galerie hlavního města Prahy, která zde využívá výstavní sály budovy.

3.3.1 *Historie budovy*

Generální rekonstrukce budovy pro splnění funkce multifunkčního domu se uskutečnila v letech 1996 a 1997. Šlo o rekonstrukci nejen stavební, ale také o nové pojetí služeb a o úplnou automatizaci knihovnických agend. Dne 20. dubna 1998 byla knihovna slavnostně otevřena³⁵. Nyní vedení knihovny kromě vylepšování stávajících služeb uvažuje i o koncepci mobilních služeb, zaměřených právě na imobilní a starší osoby a maminky s dětmi. V budoucnosti se možná i dočkáme minibibliobusu, který bude specializovanější a bude dojíždět přímo do například domovů důchodců nebo nemocnic a škol³⁶.

3.3.2 *Popis budovy z hlediska bezbariérovosti*

První co budovu obklopuje je chodník. V tomto případě je dostatečně široký a rovný, na všech rozích má snížené nájezdy.

Vchody do budovy jsou dva: hlavní a vedlejší.

Hlavní vchod je z Mariánského náměstí a není bezbariérový, před dveřmi jsou dva schody, dveře jsou dvojitě, většinou zavřené, bez madel a s vysoko umístěnými klikami. Dveře jsou zasklené, ale ve spodní části má dostatečně široký rantl. Při otevření získáme 80cm široký vstup, i když požadavky na dostatečný prostor před nimi nesplňují. Dveře nejsou automaticky ovládané. Vnitřní schodiště má několik zábradlí a je vhodné i pro osoby s berlemi.

³⁵ Městská knihovna v Praze, Informace o knihovně, Historie knihovny

³⁶ Tyto informace jsem získala od tiskové mluvčí knihovny, paní Hanzlíkové

Vedlejší vchod viditelný na obrázku č. 1 je z ulice Valentinská. Vchod má být bezbariérovým vstupem do budovy, postrádá však jakékoli označení. Zároveň však také slouží jako vchod do Galerie hl. města Prahy. Má zvýšenou úroveň chodníku (tvořenou jakýmsi třístranným nájezdem z kostek) i dostatečnou rovnou plochu před vstupem. Dveře nemají práh, což je klad, ovšem pokud je otevřeno pouze jedno jejich křídlo, potom nesplňují požadavky na minimální šířku. Také nemají madla a nejsou automaticky ovládané. Mají jen malou plochu zasklení ve vrchní části. Výška kliky splňuje maximální výšku 1.1 m, zvonky jsou po levé straně a jsou o málo výše než je stanovený limit.



Obrázek 1 Vedlejší vchod do budovy MK

Schodiště obklopující výtah má zábradlí, ovšem nemá začáteční rovnou část vhodnou pro osoby s berlemi. K výtahu vede snižující se nájezd, chodba před vstupem do něj je pro vozíčkáře dostatečně široká. Je to však starý výtah a nesplňuje nynější evropské normy – například má ručně otevírané dveře nebo nemá vnitřní dveře oddělující kabinu od výtahové šachty. Následují prosklené dveře do knihovny samotné. Opět nemají madla, i když spodní dřevěná část dveří je upravena proti poškození. Přístup na vnitřní galerii bezbariérový není – vedou na ni pouze dvě točitá schodiště. Pro přístup ke knihám ve vyšších policích nutná asistence druhé osoby.

Sociální zařízení (toalety), až na nepřítomné umyvadlo a nutnost požádat o jejich odemčení, odpovídá normám.

Informační zařízení je tu provedeno formou velkých televizních obrazovek ve výšce cca 2 m nad zemí.

Mezinárodní symboly přístupnosti nejsou na budově nikde umístěny, uvnitř budovy se malé a snadno přehlédnutelné ikony nachází jako ukazatele směru k toaletám a na dveřích od nich.

Pro osobu na vozíku se návštěva ústřední budovy Městské knihovny stává výletem vyžadujícím asistenci, protože náročnost prostředí převyšuje její možnosti. Knihovna však takovýchto čtenářů nemá mnoho, proto se v blízké budoucnosti nic nezmění.

3.3.3 Nejbližší bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu

Nejbližší bezbariérovou zastávkou je zastávka tramvaje Staroměstská. Bohužel je patrné i z obrázku 2, nástupiště není dostatečně široké a před přechodem by mohly být problémem samotné označení zastávky a sloup se světelnou signalizací, nájezd na nástupiště nebo naopak na přechod tu je, i když není upravený pro nevidomé.



Obrázek 2 Nástupní ostrůvek Staroměstská

Cestou se nachází dostatečně široké chodníky i s nájezdy na ně. Pozor ovšem na nevyhovující povrch v blízkosti zastávky Staroměstská, je tvořen malými kostkami, které po dešti nebo v zimě mohou nepříjemně klouzat. Chodník okolo budovy knihovny je z části asfaltový a z části je opět tvořen kostkami. Nikde není jediný ukazatel nebo informační tabule, opět nikde není vidět jediný symbol přístupnosti.

3.4 Národní knihovna České republiky

Národní knihovna České republiky je největší a zároveň jednou z nejstarších českých veřejných knihoven a její sbírky mají celoevropský význam. Sídlí v budově Klementina, které je druhou největší architektonickou historickou památkou v Praze, a její historie sahá až do začátku 17. století, kdy se Karlova univerzita dostává pod správu jezuitů, kteří knihovny jejích kolejí přemísťují právě sem³⁷.

3.4.1 Historie budovy

V rámci umožnění fyzických výpůjček i pro osoby se sníženou schopností pohybu byly v knihovně vybudovány koncem 90. let jak v exteriéru (hlavní vchod) tak v interiéru (Hala služeb) nájezdové rampy a sociální zařízení umístěné v přízemí budovy, volně k dispozici je také dostatečně velký výtah. Momentálně je Klementinum ve fázi první etapy revitalizace. Barokní knihovna s návštěvnickou trasou by měla být znovu přístupná do dvou let. Po úplném odstěhování fondu Státní technické knihovny hodlá Národní knihovna v nově vzniklých prázdných prostorách zřídit v podkroví velký depozitář a využít i ostatní prostory nejen pro knihovnickou a návštěvnickou část, ale i pro administrativu.

3.4.2 Popis budovy z hlediska bezbariérovosti

Chodník obklopující budovu Klementina je pro vozíčkáře přístupný jak ze strany od Mariánského náměstí, tak z Křížovnické ulice vchodem vedle kostela sv. Salvátora. Kromě všudypřítomných kostek je chodník relativně dostatečně široký a jsou na něm umístěny snížené nájezdy na přechody. Uvnitř na nádvořích Klementina je šířka samozřejmě větší a povrch je betonový.

Hlavní vstup do knihovny sice má několik schodů bez zábradlí, ale je tu z pravé strany umístěna nájezdová rampa³⁸, která již zábradlí má. Samotné vchodové dveře jsou dvoukřídlé a nemají práh. Pokud je otevřené pouze jedno křídlo, dveře nesplňují požadovanou minimální šířku pro vjezd vozíku. Navíc je tu těsně před nimi

³⁷ Národní knihovna České republiky, Historie knihovny

³⁸ viz. Obrázek 3

třicentimetrový schůdek. Zde byl učiněn pokus namísto nájezdu položit sem vyšší gumovou rohož a tím schůdek snížit³⁹. Tento schůdek by pro většinu vozíčkářů mohl být velkým problémem. Setkáváme se tu tak se špatně vyřešenou bezbariérovou úpravou vchodu, ze které se rázem naopak stává bariéra.



Obrázek 3 Nájezdová rampa, NK ČR



Obrázek 4 Nesprávně vyřešený vstup, NK ČR

V interiéru již jsou vnitřní prosklené dveře dostatečně široké, nachází se tu i vnitřní nájezdová rampa do Haly služeb. Samozřejmostí je absence prahů.

Schodiště po levé straně vedoucí do dalších částí knihovny má zábradlí, i když pro osoby s berlemi není uzpůsobeno. V zadní části je však pro vozíčkáře i pro osoby jinak pohybově omezené umístěn volně dostupný výtah vedoucí do studoven, který splňuje všechny požadavky na vnitřní prostor i na umístění ovládacích prvků. Také se

³⁹ viz. Obrázek 4

zde nacházejí toalety, které až na madla na dveřích odpovídají jak v umístění umyvadla a sklopných madel, tak v prostornosti.

Informační zařízení je provedeno v rámci větších cedulí umístěných na rozích schodiště a na chodbách.

Cedule nebo obrázky s mezinárodním symbolem přístupnosti se cestou zvenku na budově nikde nenacházejí, uvnitř jsou takto celkem viditelně označeny toalety.

Na internetu na webových stránkách knihovny je umístěn zjednodušený orientační plán přízemí⁴⁰.

Návštěvníci na vozíku se kromě absence značení a lehce nedořešeného přístupu hlavního vchodu knihovny cítí pohodlně a je jim umožněna velká samostatnost. Osoby používající francouzské hole nemají žádné větší problémy. Jednoduché úpravy budovy Klementina jsou velmi praktické a opravdu jsou bezbariérově použitelné. S drobnou úpravou hlavního vchodu v nejbližší budoucnosti nepočítá, protože hlavní vchod bude po rekonstrukci přemístěn a povede přes Machoňovu studovnu.

3.4.3 Nejblíže bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu

V případě Národní knihovny je přístupnost stejná, jako u Městské knihovny - od zastávky Staroměstská. Tento přístup je popsán výše v kapitole 3.3.3.

3.5 Národní technická knihovna

Za rok založení knihovny jako takové je považován rok 1718. Z Knihovny vysokých škol technických se potom v roce 1960 stala Státní technická knihovna.

3.5.1 Historie budovy

Po přesídlení z Klementina do nové budovy se v současnosti jmenuje Národní technická knihovna a byla účelně vybudována⁴¹ jako součást areálu vysokých škol v Praze 6-Dejvicích. Stavební práce byly zahájeny na podzim 2006, hrubá stavba

⁴⁰ Národní knihovna České republiky, Plán budovy

⁴¹ Národní technická knihovna, Historie projektu

dokončena v prosinci 2007 a od dodavatele byla převzata v prosinci 2008. „*Kromě Státní technické knihovny a knihovny VŠCHT tu bude o podstatná část fondů ČVUT a v přízemí najde své místo i dejvická pobočka Městské knihovny.*“⁴² Pro veřejnost byla nová budova knihovny plně zpřístupněna 9. září roku 2009.⁴³

3.5.2 Popis budovy z hlediska bezbariérovosti

Tato knihovna by kvůli svému umístění v areálu vysokých škol měla sloužit nejen osobám se sníženou schopností pohybu a orientace z řad nestudujících, ale hlavně z řad studujících.

Chodníky vedoucí od stanice metra, autobusu i tramvaje Dejvická jsou částečně betonové a částečně je jejich povrch tvořen malými dlažebními kostkami. Rohy ulic mají přechody a v 95% i správně snížené nájezdy i s úpravami pro nevidomé, takže se osoba s omezenou schopností pohybu nebo orientace pohodlně dostane až ke knihovně.

Již při projektování nové budovy se s handicapovanými předem počítalo, což mě uvádí do rozpaků hlavně při použití kteréhokoli ze čtyř hlavních vstupů do budovy. Velké dvoukřídlé dveře na obrázku č. 5 z dálky vypadají naprosto nepřekonatelně a zblízka jejich otevření opravdu není v silách vozíčkářových paží, ale alespoň je u nich po pravé straně nainstalován pro vozíčkáře zvonek, který upozorní knihovní centrálu a ta vyšle pracovníky ostrahy s dveřmi pomoci. Vše trvá několik minut. Některé vnitřní dveře se po použití „zvonku“ umístěného před nimi automaticky otevřou, u druhých vnějších dveří to bohužel neplatí. Tyto dveřní problémy, které by se daly vyřešit lépe například systémem samootevíracích dveří na pohybová čidla, mohou mít i osoby starší, maminky s kočárky a lidé pohybující se za pomoci francouzských holí, dveře jsou velké a těžké.

⁴² OPPELT, R., Kulový blesk aneb čtyři knihovny v jedné

⁴³ RYLICH, J., Národní technická knihovna otevřela své brány



Obrázek 5 Vstupní dveře, NTK

Všechna vnitřní schodiště tu samozřejmě mají zábradlí, i když nejsou zcela vhodná pro osoby s berlemi. Zasklené středové plochy ohraničující vnitřní prostory jsou dle zákona označeny třemi vodorovnými pruhy, ve spodní části však není viditelná úprava proti poškození.

Čtyři výtahy jsou zřízeny podle směrnic a zcela vyhovují označení „eurovýtah“. Jsou dostatečně prostorné, se správně umístěným ovládacími panely, sklopnými sedátky i správně širokými automatickými dveřmi.

Jelikož je to zcela nová budova, toalety jsou viditelně označeny symboly přístupnosti, jak je vidět i na obrázku č. 6, a splňují veškeré prostorové nároky. Zevnitř dveří jsou ve správné výšce umístěna madla a uvnitř kabiny jsou madla jak u umyvadla tak u toalety.



Obrázek 6 Sociální zařízení v přízemí, NTK

Uvnitř se osoba na vozíku pohybuje zcela samostatně kromě návštěvy informací v přízemí, zde je nutná asistence druhé osoby při otevírání dveří. V šestém patře jsou navíc umístěny i individuální bezbariérové studovny.

Cestou k objektu knihovny se nacházejí dvě informační tabule s rozmístěním a popisem jednotlivých vysokoškolských budov, mezi nimiž najdeme i novou Národní technickou knihovnu. Každý se tak může snadno zorientovat a zjistit svou polohu, i když pro vozíčkáře jsou umístěny vysoko a tím jsou i popisky ve spodní levé části hůře čitelné. První cedule se nachází hned na rohu Šolínovy a Zikovy ulice, druhou najdeme o pár desítek metrů dál v Technické ulici.

Žádné symboly přístupnosti však nikde viditelně na budově nenajdeme. Pouze všímavý návštěvník se zvědavě přijde podívat blíž k podivným nízkým sloupkům⁴⁴ po pravé straně vchodových dveří, na jejichž vrchní stlačitelné straně podobné zvonku nebo vypínači je teprve umístěna menší samolepka se symbolem vozíčkáře. Při první předem neinformované návštěvě jsou sloupky v okolním kovu a skle snadno přehlédnutelné.



Obrázek 7 Zvonek, NTK

Návštěvníci kterékoli knihovny sídlící v této nové budově se mohou i přes vozík či hole cítit velmi samostatně. Potěšující je, že při realizaci stavby na ně bylo myšleno a celá knihovna je zařízena tak, aby co nejvíce potlačila a odstranila architektonické

⁴⁴ viz. Obrázek 7

bariéry objektu tak, a aby tak náročnost prostředí byla pro osoby se sníženou schopností pohybu co nejmenší. Kromě výše zmíněných vchodů, kdy však zcela samozřejmě a bez vyzvání asistuje pracovník ostrahy, se tyto osoby mohou cítit zcela normálně a samostatně, zkrátka „jako ti ostatní“.

3.5.3 Nejblíže bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu

Nejbližší bezbariérovou multi-zastávkou je stanice metra, tramvají i autobusů Dejvická. Z metra vedou perfektně značené výtahy splňující všechna požadovaná nařízení. Autobusy staví na správné straně blíže u vysokoškolského areálu a se vstřícnými řidiči a nízkopodlažními autobusy nejsou žádné problémy. U tramvaje je bezbariérový výstup snadněji umožněn ze směru vedoucím od Vítězného náměstí, kdy je tu dostatečně široké nástupiště s povrchovou úpravou pro nevidomé a se sníženým nájezdem na přechod vedoucí k areálu. Z opačného směru je bezbariérový výstup veden z konce nástupiště po nájezdu a překonání kolejí veden přes ten samý přechod směřující k areálu vysokých škol.

Cestou se nachází dostatečně široké chodníky i s nájezdy na ně, většinou i povrchově upravené pro nevidomé. Povrch je místy tvořen malými kostkami, které po dešti nebo v zimě mohou nepříjemně klouzat, místy je asfaltový. U knihovny je tvořen betonovými kvádry. Přístupnost k objektu od zastávky Dejvická je přes možné malé nerovnostní komplikace na jinak rovných chodnících zcela bezproblémová a díky informačním tabulím i orientačně nenáročná.

3.6 Národní Muzeum – Hlavní (historická) budova

Jako nejstarší muzejní ústav v Čechách bylo založeno pod názvem „Vlastenecké muzeum“ roku 1818 slavnostním svoláním zemské šlechty z 15. dubna⁴⁵, i když právně je rozhodující schválení stanov až dne 14. června 1822.

⁴⁵ Národní muzeum, Význam a historie Národního muzea

3.6.1 Historie budovy

Hlavní budova Národního muzea má velmi bohatou historii. Muzejní sbírky byly zpočátku shromažďovány v minoritském klášteře sv. Jakuba na Starém Městě a v soukromých bytech, prvním stálým sídlem muzea se stal r. 1819 Šternberský palác na Hradčanech⁴⁶, zčásti pro ten účel propůjčený Společností vlasteneckých přátel umění. Soutěž o návrh na novou budovu Muzea vyhrál architekt Josef Schulz. Dne 27. června 1885 bylo místodržitelstvím vydáno povolení ke stavbě. Dokončovací práce trvaly až do začátku roku 1890. Otevřena veřejnosti byla budova v 18. května 1981.

3.6.2 Popis budovy z hlediska bezbariérovosti

Historická budova není bezbariérová, ale handicapovaným návštěvníkům se vychází všemožně vstříc. Většinou je nutné kontaktovat muzeum předem, veškeré potřebné informace, i když bez mapy či orientačního plánu budovy, jsou k nalezení na webových stránkách⁴⁷.

Chodník v okolí budovy má větší sklon, z přední části, kde se zároveň nachází i hlavní vchod, je budova vozíčkáři nepřístupná kvůli prudkému kopci a schodům, navíc je povrch tvořen velkými kostkami. Ze strany od výstupů z výtahů metra je ale chodník pozvolnější a zde se také nachází i vedlejší vchod muzea, před kterým je vyhovující prostorná rovná plocha.

Malý problém je napoprvé najít onen levý boční vchod vedoucí do dvora budovy, dveře jsou nenápadné a snadno přehlédnutelné, ale jsou opatřeny po levici nízko umístěným zvonkem. Dveře viditelné na obrázku č. 8 nejsou nijak označeny. Šířka prostoru mezi otevřeným dveřním křídlem není zcela ideální, ale se svými 80cm je dostatečná.

⁴⁶ SLENÁŘ, K., *Společnost Národního muzea : v dějinách i v současnosti*, s. 13.

⁴⁷ Národní muzeum, Národní muzeum (hlavní budova)



Obrázek 8 Vedlejší vchod, Historická budova NM

Výtah je sice starý, ale není ručně otevírací a jelikož je služební a svým způsobem i nákladní, je i velmi prostorný. Kromě vozíčkářů ho s úspěchem využívají i maminky s kočárky. Stejný výtah s nutnou asistencí zaměstnance muzea se používá při každém přesunu z patra do patra.

Hlavní vnitřní schodiště sice má nižší a širší stupně a zábradlí, ale pro osoby s berlemi je ono zábradlí zcela nevyhovující. Doporučuji spíše použít za asistence zaměstnance muzea služební výtah.

Vnitřní dveře jsou většinou dvoukřídlé a i při pouhém jednom otevřeném křídle jsou dostatečně široké, kliky jsou ovšem vysoko. Prahy zde buď vůbec nejsou nebo jsou nízké. Vozíčkář se tak může po patře pohybovat zcela volně nebo jen s minimální asistencí. Některé výstavní skříně (zvláště s minerály) jsou příliš vysoké, vozíčkář, který nemá možnost vstát, do nich nemá možnost nahlédnout. Ostatní výstavní prostory jsou již bez problému.

Sociální zařízení sice nejsou nijak speciálně bezbariérově upravena, ale jsou prostorná a dají se při troše šikovnosti nebo menší asistenci používat, i když tu chybí madla a splachovadla jsou vysoko.

Jelikož je budova velmi známá, žádné informační tabule v jejím blízkém okolí zde nenajdeme. A protože zatím není ani bezbariérová, nenajdeme tu ani žádná označení přístupnosti. Informace o možnosti bezbariérového vstupu jsou ovšem vypsány na webových stránkách muzea.

Muzeum s tím ovšem chce něco dělat. Na prosinec roku 2011 je plánováno zahájení rekonstrukce, která by měla trvat až do roku 2015. Komplexní rekonstrukce budovy má za cíl nejenom prodloužit životnost této významné národní kulturní památky pro další generace, ale především přispět k jejímu oživení dle současných i očekávaných budoucích požadavků na bezbariérovost a na provoz muzea při maximálním zachování jeho autenticity. Nové výtahy do druhého suterénu zavedou návštěvníky ke spojovací chodbě, která jim umožní průchod do sousední nové budovy Národního muzea. Autorem projektu je Sdružení Národní muzeum, složené z firem VPÚ DECO Praha, a. s., a SUDOP Praha, a. s., hlavním architektem projektu je Ing. arch. Zdeněk Žilka⁴⁸.

Nejbližší a zároveň nejpohodlnější bezbariérovou zastávkou je přestupní stanice metra Muzeum. Z východu metra Muzeum C⁴⁹ musí vozičkář překonat světelnou křižovatku a mírný kopec, aby se k vedlejšímu vchodu dostal. Chodníky i přechody na křižovatce jsou však dostatečně široké a mají správně vytvořené nájezdy. Ze stanice Muzeum A⁵⁰ je to pro vozičkáře či jinak pohybově omezené osoby nejkratším a pro lehký sklon směrem dolů zároveň i nejpohodlnějším přístupem k vedlejšímu vchodu muzea. Nemusí se zde překonávat žádná křižovatka, stačí ke dveřím ujít nebo ujet cca 40m.



Obrázek 9 Výstup z Muzea A



Obrázek 10 Výstup z Muzea C

⁴⁸ Tisková zpráva k rekonstrukci hlavní budovy Národního muzea

⁴⁹ viz. Obrázek 9

⁵⁰ viz. Obrázek 10

Používání obou výtahů zřízených zcela podle zákonů řečených výše je také bez problémové, bezbariérové výstupy jsou jasně a viditelně označeny cedulí s piktogramem. Jediné, co u výtahů chybí je upravený povrch pro nevidomé.

3.7 Národní Muzeum – Nová budova

Novou budovu Národní muzeum získalo v roce 2006 a 1. června 2009 ji převzalo od Rádia Svobodná Evropa (nebo také Rádia Svoboda).

3.7.1 *Historie budovy*

Nejstarší částí muzejní budovy je téměř dochovaný objekt bývalé Pražské burzy peněžní a zbožní, který byl zprovozněn v únoru 1938. V roce 1946 se zde usídlil československý parlament, v 60. letech se navíc rozhodlo o rozšíření a přestavbě budovy. Tři architekti (Karel Prager, Jiří Kadeřábek a Jiří Albrecht) přišli se zcela ojedinělým řešením přístavby. Nechali zachovanou budovu Pražské burzy, vedle ní zbourali dva činžovní domy směrem k Václavskému náměstí a na jejich místě vytvořili přístavbu. Zároveň vztyčili unikátní nadstavbu jak nad novou přístavbou, tak nad starou budovou Burzy. Této nadstavbě, která je řešena v ocelovém svařovaném nosníku – mostní konstrukci, se říká Vierendeelova konstrukce. Nadstavba je dvoupodlažní a je nesena pouze na čtyřech sloupech. Přestavba byla dokončena v roce 1973. Objekt se v 80. letech znovu částečně rekonstruoval. Parlament se mezitím změnil na Federální shromáždění a sídlil tu až do roku 1992. V letech 1995 až 2009 vysílalo z budovy Rádio Svobodná Evropa/Rádio Svoboda. Vláda objekt v roce 2006 přidělila Národnímu muzeu pro jeho trvalé rozšíření a muzeum se sem od roku 2009 postupně stěhuje⁵¹.

3.7.2 *Popis budovy z hlediska bezbariérovosti*

Vstup do budovy je jednoznačně nejpohodlnějším a nejlépe vyřešeným vstupem ze všech sledovaných objektů. Muzeum se rozhodlo, že hlavní vchod se schody mířící

⁵¹ Národní muzeum, Nová budova Národního muzea

přímo na magistrálu nechá uzavřený a bude používat pouze velmi moderní boční vchod. Osoba na vozíku se tu může pohybovat zcela samostatně.

Velkou výhodou je tu chodník okolo budovy. Je tvořen podobnými žulovými deskami, jaké se nacházejí ve stanicích metra, jen jsou na povrchu více zdrsňené. Pro vozíčkáře to znamená skoro ideální povrch bez jakýchkoliv nerovností.

Vchod⁵² je snem každého pohybově omezeného člověka. Jsou to dveře prosklené speciálním sklem, které se otevírají zcela samostatně směrem do stran a to na povel pohybového čidla. Odpadá tak otevírání dveřního křídla jen za pomoci vlastní síly, s vysoko umístěnou klikou a bez nainstalovaných madel. Navíc prostor mezi otevřenými dveřmi vysoce převyšuje minimálních 90cm. Nikde žádné schody, práh nebo nutnost zvonkem přivolávat vrátného. Před vchodem je gumová rohož, ale ta nepředstavuje problém.



Obrázek 11 Hlavní vchod, Nová budova NM

V budově jsou navíc dva volně přístupné výtahy, které umožňují návštěvu vyšších podlaží. Tyto výtahy jsou moderní a splňují všechny výše uvedené požadované parametry na bezbariérovost.

Bezbariérové sociální zařízení je pouze v přízemí, ale je viditelně označené. Uvnitř nechybí dostatek místa, madla na správných místech, umyvadlo nebo ve správné výšce umístěné splachovadlo.

⁵² viz. Obrázek 11

Bohužel zvenku chybí informační tabule a ukazatele, ale protože jde o zcela nový objekt Muzea, zatím ještě nebyly nainstalovány. V budoucnu se však s jejich instalací při rekonstrukci vedlejší budovy počítá.

Také chybí označení bezbariérového vstupu symbolem. Tato informace chybí i na webových stránkách muzea.

V této budově si osoba na vozíku může připadat jako normální „zdravý“ člověk, protože ji tu nic neomezuje a naopak všechno jí dovoluje pohybovat se v opravdu bezbariérovém muzejním prostředí bez jakékoli námahy nebo za nutnosti asistence druhé osoby. Protože tento objekt ještě není zcela zapsán v paměti veřejnosti, zaměstnanci se proto velmi snaží o maximální vstřícnost a návštěvníkovi dokáží i jasně a správně poradit a pomoci, pokud se na ně obrátí s nějakým dotazem nebo prosbou. Ze všech pěti sledovaných objektů se tento nejvíc přiblížil opravdovému významu slova bezbariérový.

3.7.3 Nejblíže bezbariérová zastávka MHD a přístupnost k objektu

Doprava do Nové budovy je stejná jako v případě Hlavní budovy Muzea a je popsána výše. Jediné, co se mění je, že osoba s vozíkem musí překonat světelnou křižovatku směrem k Nové budově a to i od výtahů ze stanice metra Muzeum A. Její překonání je ale snadné a i chodník k budově není nijak výrazně nebezpečný.

3.8 Analýza využití služeb objektů samotnými uživateli

Pro ověření využívání nízkopodlažní městské hromadné dopravy a bezbariérových přístupů a jejich možných problémů v praxi jsem se rozhodla pro vytvoření, provedení a zpracování menší ankety v jednom z pražských bezbariérových domů.

Anketu jsem provedla ve středu 14. července 2010 v bezbariérovém domě s pečovatelskou službou ve Vondroušově ulici na Praze 6 – Řepích. Pět zastižených lidí se mnou bylo ochotno spolupracovat. Otázky zodpovídaly dvě ženy a tři muži, většinou starší 60 let, všichni byli nějakým způsobem pohybově omezeni – pohyb omezen stářím, dvojce francouzské hole, jeden vozíčkář.

Pokládala jsem tyto otázky:

- 1) Navštěvujete knihovnu nebo muzeum?
- 2) Jak často?
- 3) Jak se do knihovny dopravujete a kudy?
- 4) Vidáte cestou nějaké označení bezbariérového přístupu?
- 5) Máte nějaké problémy s přístupem do budovy a s pohybem uvnitř?

ad 1) Na otázku návštěvnosti jsem získala pouze jednu zápornou odpověď, s odůvodněním, že knihy pánovi nosí syn a muzea mají pro něj špatnou přístupnost a dostupnost, tím byl rozhovor ukončen.

Čtyři zbylí dotazovaní naopak knihovny navštěvují, dva pouze místní pobočky Městské knihovny, dva kromě místních poboček i ústřední budovu Městské knihovny. Národní knihovnu ani Národní technickou knihovnu nenavštěvuje ani jeden z dotázaných. Pouze jeden z dotazovaných navštěvuje muzea a to Muzeum hlavního města Prahy a Náprstkovo muzeum, návštěvy probíhají za pomoci asistenta.

ad 2) Na otázku druhou, týkající se četnosti návštěv, všichni čtyři dotazovaní odpověděli, že knihovnu navštěvují minimálně 1x měsíčně. Jeden dotazovaný uvedl, že muzea navštěvuje 2x ročně, jedna z žen uvedla ještě minimálně 3x ročně návštěvy různých výstav.

ad 3) Otázka dopravy do knihoven byla zajímavější. Pouze jeden pán se dopravuje do nejbližší místní pobočky autem. Naopak tři dotazovaní se dopravují za pomoci městské hromadné dopravy a to za pomoci autobusů a tramvají, dva z nich využívají i metro.

Trasa těchto cest vede v případě autobusového spojení nejčastěji přes zastávky Zličín, Bílá hora, případně Břevnovská, v případě tramvaje je hlavní přestupní zastávkou Anděl, v případě metra je to Zličín a Anděl (tato stanice není bezbariérová) nebo Smíchovské nádraží. Dva z dotázaných uvedli i využívání speciální bezbariérové linky číslo 3.

ad 4) Na otázku viděných bezbariérových označení se všichni dotazovaní používající MHD shodli na cedulkách na autobusech a tramvajových vozech k tomu určených, v metru dobře viditelných cedulích označující bezbariérový výstup ze stanice.

Na budovách knihoven a muzeí a ani v jejich blízkosti žádná označení nebo informační cedule s označením bezbariérového vstupu neviděl ani jeden z nich.

ad 5) Na poslední otázku týkající se přístupu do budov a pohybu v nich tři dotazovaní odpověděli, že po zjištění předem nebo prvotním dotázání již s přístupem ani se samostatným pohybem po budově žádné větší problémy nejsou, jediné snad příliš těžké dveře ve vchodech budov, pokud je musí otevírat sami, ale když už musí zdolat schody, vždy je tam zábradlí. Jeden dotazovaný (vozičkář) odpověděl, že musí vždy předem upozornit na svůj příchod zaměstnance knihovny nebo muzea, aby mu umožnili vstup do budovy, s pohybem po interiérech již většinou (s pomocí asistenta) problém nemá.

Na základě odpovědí na tuto anketu jsem došla k závěru, že se městská hromadná doprava v Praze pro přesun osob do knihovny nebo muzea opravdu využívá, a to ve více jak polovině případů. Také se ukázalo, že bezbariérové vchody do objektů nejsou nijak označené, ale i přes to jsou hojně využívány staršími lidmi i vozičkáři. Pokud se vyskytnou nějaké problémy s pohybem po objektech, upozornění zaměstnanců je bez problému a ti jsou vždy maximálně vstřícní a nápomocní.

4 ZÁVĚR

Bezbariérová Praha. Utopie nebo opravdová skutečnost? Jak vlastně v současnosti vypadá takové bezbariérové prostředí? Prostor, které je z hlediska možnosti dobrého pohybu a orientace vstřícné pro každého bez rozdílu? Ne každý z nás si dokáže plně představit takové bezbariérové město, natož pak Prahu. Navíc většina z nás si ani neuvědomí, kolik bariér musí postižený překonat při obyčejné cestě do práce nebo cestou na nákup. Proč? Protože „zdravý“ člověk nevnímá, že hned u východu z domu čekají schody, potom obrubník u chodníku, „bezbariérový“ nástup do městské hromadné dopravy, práce v objektu bez výtahu, náhlé hledání vhodného sociálního zařízení... bariér je spousta a každý z nás se s nimi potýká po svém, jen handicapovaní potřebují ke svému samostatnému pohybu jakousi „předpřípravu“ od města samotného.

Vyřešit přístupnost Prahy a její vybavenosti pro handicapované osoby není snadné a najít východisko vyhovující všem typům tělesného postižení je v podstatě nemožné. Je třeba hledat, vymýšlet a pokoušet se najít řešení vyhovující valně většině a těm zbývajícím se bude zcela evidentně snažit pomoci. Výrazně se na pomoci zrušit takovéto bariéry v Praze podílejí například projektanti, architekti nebo úředníci stavebních úřadů. A všichni ti, kteří se podílejí na tvorbě našeho životního prostředí a společnosti. K výraznému pokroku došlo například v oblasti legislativy, kdy byla tato problematika zařazena do právního minima.

S řešením, jak umožnit přístup ke svým službám i postiženým lidem, maminkám s kočárky nebo se staršími pohybově omezenými osobami, se každá vybraná budova potýkala jinak. Snažila jsem se, aby na jednotlivých příkladech bylo vidět, jak se taková řešení úprav dají úspěšně i méně úspěšně provést a jak moc se na tom podílejí nejen architekti, ale i lidé v objektech zaměstnaní. Pro Městskou knihovnu v Praze je tato skupina pouhou minoritou při srovnání s ostatními uživateli knihovny, změny se kvůli ní proto dělat nebudou. Opačný přístup ale zastávají jak ostatní sledované knihovny, tak i muzea. Pro ně je tato minoritní skupina také skupina možných uživatelů jejich služeb. Když se tedy zaměřují zvláště například na děti nebo na studenty, proč by se nemohli zaměřit zvláště i na osoby s omezenou možností pohybu

nebo na zrakově či sluchově postižené? Tyto osoby mají také nárok na umožnění užívání nabízených služeb, pouze se pro to musí zajistit podmínky bez bariér. Nová moderní společnost totiž přímo vyžaduje rovnoprávnost mezi všemi jejími členy.

POUŽITÁ LITERATURA

- Český statistický úřad. *Český statistický úřad* [online]. Praha : Český statistický úřad, c2009, zveřejněno dne 30.5. 2008 [cit. 2010-07-17]. Výběrové šetření zdravotně postižených VŠPO 07. Dostupné z WWW: [http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/4100269DD7/\\$File/330908j3.pdf](http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/4100269DD7/$File/330908j3.pdf).
- Dopravní podnik hl. m. Prahy. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. Praha : Dopravní podnik hlavního města Prahy, [2001] [cit. 2009-07-29]. Práva a povinnosti. Dostupný z WWW: <http://www.dpp.cz/prava-a-povinnosti/>.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. Praha : Dopravní podnik hlavního města Prahy, [2001] [cit. 2009-04-29]. Pražská doprava. Bezbariérové cestování. Dostupný z WWW: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/>.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. Praha : Dopravní podnik hlavního města Prahy, [2001] [cit. 2009-07-29]. Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Přeprava osob na vozíku pro invalidy. Dostupný z WWW: <http://www.dpp.cz/smluvni-prepravni-podminky/6-preprava-osob-s-omezenou-schopnosti-pohybu-a-orientace-preprava-osob-na-voziku-pro-invalidy/>.
- EUBusiness. *EUBusiness* [online]. United Kingdom : EUBusiness Ltd 2010, strana naposledy edit. 8.9.2010 [cit. 2010-07-23]. The EU's Second Programme of Community Action in the Field of Health 2008-2013. Dostupný také z WWW: <http://www.eubusiness.com/topics/health/programme>.
- FILIPOVÁ, Daniela. *Život bez bariér : projekty a rekonstrukce*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 1998. 101 s. ISBN 80-7169-233-6.
- Handicap. 2010. In *Wikipedie : otevřená encyklopedie* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikimedia Foundation, 2001-, strana naposledy edit. 2010 [cit. 2010-07-17]. Česká verze. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Handicap>.
- KUČERA, Radek. 2005. Handicap. In *ABZ.cz : slovník cizích slov* [online]. [S.l.] : [S.n.], 2005-2006. Databáze slovníku dostupná z WWW: <http://slovník-cizich-slov.abz.cz>.

- Městská knihovna. *Městská knihovna v Praze* [online]. Praha : Městská knihovna v Praze, [2000], 29. 4. 2009 [cit. 2009-04-29]. Informace o knihovně. Historie knihovny. Dostupný z WWW: <<http://www.mlp.cz/historie.php>>.
- Městská knihovna. *Městská knihovna v Praze* [online]. Praha : Městská knihovna v Praze, [2000], 29. 4. 2009 [cit. 2009-06-29]. Knihovní síť. Dostupný z WWW: <<http://www.mlp.cz/knihsit.php>>.
- Národní informační a poradenské středisko pro kulturu. *Statistika kultury 2008 : základní statistické údaje o kultuře v České republice* [online]. Centrum informací a statistik kultury. Praha : Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, c 2009 [cit. 2010-07-17]. Dostupný také z WWW: <http://www.nipos-mk.cz/wp-content/uploads/2009/03/statistika_kultury_2008_nipos.pdf>. ISBN 978-80-7068-232-6
- Národní knihovna České republiky. *Národní knihovna České republiky* [online]. Praha : Národní knihovna České republiky, 1994-, 31.5. 2010 [cit. 2010-07-23]. Historie knihovny. Dostupné z WWW: <http://nkp.cz/pages/page.php3?navez=Historie_knihovny&submenu3=16>.
- Národní knihovna České republiky. *Národní knihovna České republiky* [online]. Praha : Národní knihovna České republiky, 1994-, 31.5. 2010 [cit. 2010-07-23]. Kontakty. Plán budovy. Dostupné z WWW: <http://nkp.cz/pages/page.php3?navez=Plan_budovy&submenu3=89>.
- Národní muzeum. *Národní muzeum* [online]. Praha : Národní muzeum, c2005-2010 [cit. 2010-07-21]. Navštivte nás. Národní muzeum (hlavní budova). Dostupný také z WWW: <http://www.nm.cz/sluzby-detail.php?f_id=2>.
- Národní muzeum. *Národní muzeum* [online]. Praha : Národní muzeum, c2005-2010 [cit. 2010-07-21]. Navštivte nás. Nová budova Národního muzea. Dostupný také z WWW: <http://www.nm.cz/sluzby-detail.php?f_id=56>.
- Národní muzeum. *Národní muzeum* [online]. Praha : Národní muzeum, c2005-2010 [cit. 2010-07-21]. Význam a historie Národního muzea. Dostupný také z WWW: <<http://www.nm.cz/historie-budova.php>>.

- Národní technická knihovna. *Národní technická knihovna = National technical library* [online]. Praha : Techlib, c2006-2010 [cit. 2010-06-23]. Historie projektu. Dostupné z WWW: < <http://techlib.cz/cs/422-projekt-vystavby-narodni-technicke-knihovny>>.
- Národní rada osob se zdravotním postižením ČR. *Národní rada osob se zdravotním postižením České republiky* [online]. Praha : Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, c2007 [cit. 2010-07-06]. Dokumenty. Standardní pravidla pro vyrovnání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením. Dostupný z WWW: <<http://nrzp.cz/standardni-pravidla-pro-vyrovnani-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim/>>.
- NOVÁK, Jaroslav; KALNICKÁ Vladimíra. Šetření zdravotně postižených osob zaplnilo další bílé místo na mapě české statistiky. *Statistika*. 2008, č. 6, s. 542. Dostupné také z WWW: < <http://panda.hyperlink.cz/cestapdf/pdf08c6/novak.pdf>>.
- OPPELT, Robert. Kulový blesk aneb čtyři knihovny v jedné. *Mladá fronta Dnes - Praha*. 31. prosinec 2008, B1. ISSN 1210-1168.
- RYLICH, Jan. Národní technická knihovna otevřela své brány. *Ikaros* [online]. 2009, roč. 13, č. 10 [cit. 2010-07-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.ikaros.cz/narodni-technicka-knihovna-otevrela-sve-brany>>. ISSN 1212-5075.
- SKLENÁŘ, Karel. *Společnost Národního muzea : v dějinách i v současnosti*. 1. vyd. Praha : Společnost Národního muzea, 2007. s. 95. ISBN 978-80-86078-74-8.
- *Tisková zpráva k rekonstrukci hlavní budovy Národního muzea*. Praha : Národní muzeum, 2010. 5s. Dostupný z WWW: <<http://www.nm.cz/press.php>>.
- VÁGNEROVÁ, Marie; HADJ-MOUSSOVÁ, Zuzana; ŠTECH, Stanislav. *Psychologie handicapu*. 2. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 230 s. Určeno pro posluchače Pedagogické fakulty UK. ISBN 80-7184-929-4.
- Vláda České republiky. *Vláda České republiky* [online]. Praha : Vláda České republiky, c2010, [cit. 2010-07-17]. Dokumenty vlády – 2005–12–07. Dostupný také z WWW: <http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/web/cs?Open&2005&12-07>.

- Vyhláška č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb [online]. [2004], [cit. 2010-07-01]. Dostupný také z WWW: <<http://www.mmr.cz/getdoc/>>.
- Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) [online]. c 2000-2010 [cit. 2010-07-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.infoposel.cz/index.php?idm=legislativa&idr=24&idc=1031329442>>.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách [online]. c 2000-2010 [cit. 2010-07-01]. Dostupný z WWW: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=266/1994>.
- Zákon č. 155/1998 Sb., o znakové řeči a o změně dalších zákonů [online]. c 2000-2010 [cit. 2010-07-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.infoposel.cz/index.php?idm=legislativa&idr=24&idc=1031329442>>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Vedlejší vchod do budovy MK

Obrázek 2 Nástupní ostrůvek Staroměstská

Obrázek 3 Nájezdová rampa, NK ČR

Obrázek 4 Nesprávně vyřešený vstup, NK ČR

Obrázek 5 Vstupní dveře, NTK

Obrázek 6 Sociální zařízení v přízemí, NTK

Obrázek 7 Zvonek, NTK

Obrázek 8 Vedlejší vchod, Historická budova NM

Obrázek 9 Výstup z Muzea A

Obrázek 10 Výstup z Muzea C

Obrázek 11 Hlavní vchod, Nová budova NM

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

DP – Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.

NRZP – Národní rada osob se zdravotním postižením ČR

MHD – Městská hromadná doprava

NIPOS – Národní informační a poradenské středisko pro kulturu

NK ČR – Národní knihovna České republiky

MK – Městská knihovna v Praze

NTK – Národní technická knihovna

NM – Národní muzeum

HB NM – Historická budova Národního muzea

NB NM – Nová budova Národního muzea

PŘÍLOHA 1

Stav bezbariérových zařízení



PŘÍLOHA 2

Statistika nízkopodlažních vozidel ke 31. 12. 2009

Nízkopodlažní vozidla	Název	Počet	Celkem nízkopodlažní vozy		Celkem všechny vozy	
AUTOBUSY	Standardní délka	City Bus	317	409	494	1210
		Citelis	12			
		vozy LE City	4			
		midibusy Ikarus E91	6			
		elektrobusy Zeus M200E	2			
		SOR BN 12 a nB 12	68			
	Kloubové autobusy	City Bus	52	85		
		SOR NB 18	33			
TRAMVAJE	vozy 14T (tzv. „porsche“) se dvěma nízkopodlažními články	60	111		998	
	obousměrné KT8D5, RN2P s nízkopodlažním středním článkem	26				
	rekonstruované T3R, PLF se sníženým středem	25				

PŘÍLOHA 3

1. Mezinárodní symbol přístupnosti zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku

Symbol je čtverec modré barvy, na němž je vyobrazena bílou čarou stylizovaná postava sedící na vozíku pro invalidy. Nejmenší rozměry symbolu jsou 100 mm x 100 mm.



2. Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby doprovázející dítě v kočárku

Symbol je čtverec modré barvy, na němž je vyobrazen bílou barvou stylizovaný dětský kočárek. Nejmenší rozměry symbolu jsou 100 mm x 100 mm.



PŘÍLOHA 4

Otázky:

- 6) Je váš objekt podle Vás bezbariérově přístupný? Ano – jak a od kdy? / Ne – proč a jsou v pránu úpravy?
- 7) Upozorňujete nějakým značením na to, že Váš objekt je bezbariérově přístupný? (Například mapami na internetu nebo informačními cedulemi na budově?). Spolupracujete na označení přístupu do budovy s dopravním podnikem nebo s městskou částí? Ano – jak? / Ne – proč ne?
- 8) Navštěvují Vás handicapovaní lidé? Vedete si o tom nějakou statistiku?
- 9) Potřebují tito lidé v budově nějakou asistenci personálu nebo mohou vše dělat naprosto samostatně? (Například přístup k databázím, k regálům apod.?)

Paní Libuše Piherová (úsek komunikace Národní knihovny):

- 1) *Náš dvouhektarový objekt (původně jezuitská kolej) je bezbariérově přístupný v těchto místech: kovový nájezd před hlavním vchodem do budovy - z r. 2004, předtím tu byl dřevěný nájezd, odhadem z r. 1998, nájezd v Hale služeb, toaleta v přízemí - z r. 2002, výtah pro vozíčkáře v prostoru Astronomické věže (turistická trasa, tedy nikoli pro uživatele NK ČR) - z r. 2000. Samozřejmě plánujeme, v rámci současné prováděné revitalizace Klementina, další bezbariérové přístupy.*
- 2) *Neupozorňujeme, zájemci o tuto informaci se táží většinou v Informacích u hlavního vchodu či ve vrátnici, kde jsou poučeni.*
- 3) *Nikoliv.*
- 4) *Navštěvují nás a my s nimi počítáme, statistiku si zatím nevedeme.*
- 5) *Bohužel nemáme zvukovou ani dotykovou navigaci pro nevidomé a slabozraké (externí/interní), nemáme bezbariérový web pro tutéž skupinu. Vozíčkáři tu s pohybem po knihovně nemají problémy.*

Paní Lenka Hanzlíková (tisková mluvčí Městské knihovny):

- 1) *Ne, máme sice upravené toalety a výtah, ale není to „eurovýtah“. Další úpravy v plánu nejsou, protože vozíčkáři jsou velmi minoritní skupinou našich uživatelů a navíc budova prošla v letech 1996 a 1997 generální rekonstrukcí.*
- 2) *Ne, protože spíše nejsme bezbariérovou budovou. Chytáme nový web, kde již bude umístěn plán budovy a její fotografie. A ne, nespolupracujeme.*
- 3) *Ano, ale statistiku si pro její obtížnost ve zjišťování a kontrole nevedeme.*
- 4) *Pro použití výtahu musí zvonit na vrátného, který jim pomůže. Nedostanou se na galerie a do vrchních regálů. Přístup k databázím je z místnosti v patře se schody, takže se musí se svými dotazy obrátit na zaměstnance knihovny. Jinak se po knihovně mohou pohybovat zcela volně.*

Paní Eva Hrončková (informace pro média Národní technické knihovny):

- 1) *Ano, naše budova je zcela bezbariérová. S handicapovanými bylo počítáno už v plánech stavby a po dostavění v roce 2009 byly uvedeny veškeré úpravy do praxe.*
- 2) *Ne, je to nový objekt a podle evropských norem se u nových budov s bezbariérovým přístupem počítá již od plánů. Vozíčkář má po stranách vchodů vlastní zvonek otevírající mu dveře do budovy a přivolávající asistenci, kdyby měl nějaké problémy. Ne.*
- 3) *Ano, ale statistiku si nevedeme, protože se to jen velmi špatně monitoruje.*
- 4) *Asistence je jim bez vyzvání nabídnuta ochrankou již při vstupu, kdy ochranka otevírá hlavní dveře a pomáhá se vstupem do budovy. Po budově se pak vozíčkář pohybuje zcela samostatně. Samozřejmě, že do vyšších polic regálů nedosáhne, ale od toho tam jsou knihovnice, aby mu s čímkoli pomohly.*

Pan Petr Musálek (úsek komunikace Národního muzea):

- 1) *Historická budova Národního muzea bezbariérová není, ale příští rok začne generální rekonstrukce budovy a v níž je na vozíčkáře pamatováno. Do té doby se snažíme vyjít vstříc tím, že po předchozím kontaktu umožňujeme nejen vozíčkářům ale i maminkám s kočárky využívat nákladní výtah, aby se dostali všude po budově.*

- 2) *Ne, budova nijak označena není, ale na webových stránkách je u informací o vstupném uveden i popis bezbariérového přístupu s kontaktem na mě, kde jim potom vysvětlím, kde je vedlejší vchod a domluvíme se na čase, kdy na ně někdo ze zaměstnanců muzea počká a doprovodí je k výtahu nebo jim poskytne jakoukoli další pomoc.*
 - 3) *Ano, nejen vozíčkáři, ale i staří lidé a maminky s kočárky, statistiku si bohužel nevedeme.*
 - 4) *Ano, potřebují doprovod u výtahu, ale potom se již po patře mohou pohybovat zcela volně a pokud nechtějí výklad, pohybují se bez doprovodu. Dokonce máme ohlasy, že bez problémů využívají i toalety.*
-
- 1) *Nová budova Muzea, do které budou při rekonstrukci přesunuty sbírky z historické budovy, je již bezbariérově upravena. Má několik nových výtahů, vstupní dveře byly přesunuty z magistrály na bok budovy a otevírají se zcela automaticky. Tyto úpravy probíhaly postupně v 80. letech a během let 2006 až 2009, kdy jsme budovu přebíraly od Rádia Svobodná Evropa.*
 - 2) *Zatím ne, ale chceme, aby byly instalovány směrovky od výstupů z metra, jinak vozíčkáři se většinou na přístupnost budovy ptají předem, takže cedule nejsou potřeba. Snažíme se o spolupráci při jednání o směrovkách s ROPIDem, ale vše se bude řešit až při rekonstrukci.*
 - 3) *Ano, ale statistiku si nevedeme, není, kdo by to zapisoval a hlídal.*
 - 4) *Ne, v této budově žádnou pomoc nepotřebují, díky několika výtahům a automaticky otevíraným hlavním dveřím se mohou i tito návštěvníci pohybovat zcela volně a bez doprovodu.*

PŘÍLOHA 5

SLEDOVANÉ	KNIHOVNA		ÚK MK		NK		NTK		HB NM		NB NM	
	je	není	je	není	je	není	je	není	je	není	je	není
NÁSTUPIŠTĚ nejbliže budově												
nájezd / výtah	x		x		x		x		x		x	
dostatečná šířka		x		x	x		x		x		x	
úprava pro nevidomé		x		x	x				x			x
CHODNÍK v okolí budovy												
rovný	x		x		x		x		x		x	
s nájezdy	x		x		x		x		x		x	
dostatečně široký	x		x		x		x		x		x	
VSTUPY DO OBJEKTŮ												
rovná plocha před vstupem 150cm x 150cm	v.v.	hl.v.	x		x		x		x		x	
otevření dveří šířka min 90cm	.	x		x	x				x		x	
zasklení nad 40cm ochranným pásem	x			x		x			x			x
madlo		x		x		x			x			x
automatické ovládání		x		x	x				x		x	
klika/madlo max 1.1m	v.v.	hl.v.		x		x		x				x
zvonky max 1.2m	v.v.	hl.v.		x	x			x				x
VÝTAHY v budově												
před vstupem min 140cm x 140cm		x	x		x			x			x	
šířka dveří min 80cm	x		x		x			x			x	
šířka kabiny 90cm / nové 110cm	x		x		x			x			x	
hloubka kabiny 120cm / nové 140cm	x		x		x			x			x	
sign.zař./telefon výška 110cm		x	x		x				x		x	
sklopné sedátko		x	x		x				x		x	
ovládací panel 100-120cm		x	x		x				x		x	
ručně otevírané dveře	x			x		x			x			x
DVEŘE												
šířka min 80cm		x	x		x				x		x	
označení prosklení páskou nebo pruhy		x	x		x				x		x	
spodní část upravena proti poškození	x		x				x		x			x
SCHODIŠTĚ												
zábradlí	x		x		x			x				x
zábradlí vhodné i pro berle	hl.v.	v.v.		x		x			x			
TOALETY pro vozičkáře												
splachovadlo max 120cm vysoko	x		x		x				x		x	
madlo vedle umyvadla		x	x		x				x		x	
sklopná madla vedle wc	x		x		x				x		x	
80cm místa vedle wc	x		x		x				x		x	
dveře otevírají směrem ven	x		x		x			x			x	
zevnitř dveří madlo	x			x	x				x		x	
umyvadlo ve wc místnosti		x	x		x				x		x	
prostor uvnitř min 140cm x 140cm	x		x		x				x		x	
INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ v budově												
SYMBOL PŘÍSTUPNOSTI u budovy												
Mapa/info o přístupnosti na internetu		x	x				x		x			x

hl.v. - hlavní vchod

v.v. - vedlejší vchod

