ODSTRAŇOVÁNÍ ARCHITEKTONICKÝCH BARIÉR

Removing architectural barriers

7: 1-200, 2005
ISSN 1212-4117

Hana Francová

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, katedra sociální práce a sociální politiky

Summary

In many cases, the implementation of new building works and repairs of existing buildings and communications unfortunately brings no improvement of the access for people with health handicaps and thus also no fulfillment of laws.

These citizens face the problem of financing when removing barriers, however, in general it is possible to conclude that misunderstanding on the part of different institutions presents the greatest obstacles. Possible compromises resulting in the solution of the situation frequently lead to a potentiation of the inferiority complex. The removal of barriers of physical nature is paradoxically rather simple in comparison with overcoming barriers in human thinking.

Key words: persons with restricted capability of locomotion and orientation - architectural barriers – easy-access entrances – legislative standards

Souhrn

Realizace nových staveb a opravy stávajících budov a komunikací bohužel v mnoha případech neznamenají pro zdravotně postižené zlepšení přístupnosti a tím naplnění zákona.

I když tito občané naráží na problém financování při odstraňování bariér, obecně lze však říci, že větší překážkou bývá nepochopení ze strany různých institucí. Možné kompromisy vedoucí k řešení situace znamenají často zvýraznění komplexu méněcennosti. Paradoxně je odstraňování bariér fyzického charakteru jednodušší než překonávání bariér v lidském myšlení.

Klíčová slova: osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – architektonické bariéry – bezbariérové vstupy – právní normy

Pojem bezbariérová přístupnost označuje souhrn technických, případně technicko-administrativních opatření zajišťujících samostatný pohyb a užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, tzn. bez pomoci druhé osoby. Mezi osoby s omezenou schopností pohybu a orientace patří osoby postižené pohybově (zejména osoby na invalidním vozíku), zrakově, sluchově, osoby pokročilého věku, těhotné ženy a osoby doprovázející dítě v kočárku, děti do tří let, popřípadě osoby s mentálním postižením.

Bezbariérové přístupy do obytných domů, do budov státních a veřejných institucí a služeb (převážně vchody do úřadů, obchodů, škol, sociálních, zdravotních a rekreačních zařízení) významně ovlivňují kvalitu života osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Kritickým místem v životě zdravotně postižených je také bariérovost

infrastruktury a dopravních řetězců, která je dána především nevyhovujícím povrchem komunikací (tj. nerovností a neupraveností proti skluzu), vysokopodlažními autobusy či bariérami stavebního charakteru v rámci místní hromadné dopravy (příliš velký výškový rozdíl mezi nástupištěm a místem vstupu do veřejného dopravního prostředku). Přístupnost dopravní infrastruktury významně limituje zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomických aktivit, hraje klíčovou roli pro volbu místa bydliště a pracoviště.

Odstraňování architektonických bariér je ošetřeno zejména stavebním zákonem, tzn. zákonem č. 83/1998 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, zákonem č. 72/1994 Sb., o vlastnictví bytů, v platném znění a Vyhláškou č. 369/2001 Sb., o obecných technických poža-

давých zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v platném znění. (Zákon č. 83/1998 Sb., zákon č. 72/1994 Sb., Vyhláška č. 369/2001 Sb.) Uvedené právní normy jsou základním nástrojem pracovníků stavebních úřadů, projektantů, investorů a realizátorů staveb.

Výše uvedená legislativa sice stanoví, jaké zásady je třeba dodržet pro zajištění různých typů staveb osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, jaké povinnosti a kompetence má stavební odbor, ale zásadními nedostatky jsou nevyčíslené sankce při nedodržení jednotlivých paragrafů.

Z původního znění Vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace č. 53/1985 Sb. plynula pro obec povinnost stavět z plánované bytové výstavby určité procento bezbariérových bytů. Toto ustanovení však nebylo ze strany stavebních odborů při schvalování projektů obytných domů akceptováno a nyní prováděné rekonstrukce staré zástavby jsou značně finančně náročné. Stávající novelizované znění Vyhlášky č. 369/2001 Sb. naznačuje, že se bydlení pro osoby s postižením řeší výstavbou domů s tzv. byty zvláštního určení. (Vyhláška č. 369/2001 Sb.) Tyto domy však často vznikají v okrajových částech města. Vezmeme-li v úvahu současný trend vedoucí k omezování dopravních spojů a místy až k útlumu veřejné a železniční dopravy, dostává se tato skupina obyvatelstva do vážných problémů. V rámci běžné bytové výstavby se s lidmi s postižením počítá pouze do té míry, že vstup do domu a jeho vnitřní komunikace musí splňovat požadavky bezbariérovosti tak, jak výše uvedená vyhláška stanoví. V naší právní terminologii je nahrazen bezbariérový byt výrazem „byt zvláštního určení“. Pokud nebyl byt pod tímto pojmem zkolaudován a užívá-li ho občan s těžkými vadami nosného nebo pohybového ústrojí omezující ve značném rozsahu jeho pohyblivost nebo občan úplně nebo prakticky nevidomý dle Vyhlášky č. 182/1991 Sb., nabízí se možnost požádat referát sociálních věcí o příspěvek na úpravu bytu. (Vyhláška č. 182/1991 Sb.)

Nezanedbatelným problémem se jeví i dostupnost veřejných bezbariérových sociálních zařízení. Vyhláška č. 369/2001 Sb. stanoví, že všude tam, kde jsou veřejná WC, musí být počítáno i s bezbariérovou toaletou. Alternativou při naplňování této právní dikce bývají speciální kabiny s WC. Zpřístupnění kabin je na tzv. euroklíč, tj. univerzální klíč použitelný na výtahy, plošiny a toalety všude po Evropě. Téma cestovního euroklíče je otevřené již několik let.

Cílem sdělení je upozornit na nedodržování právních předpisů upravujících problematiku odstraňování bariér, informovat o některých orgánech a organizacích působících v této oblasti a zmapovat jejich kompetence ve smyslu nápravy stávajícího neutěšeného stavu.

Na základě prováděné analýzy lze předpokládat, že bez výrazného zásahu do právního prostředí se situace zdravotně postižených z hlediska přístupnosti a užívání staveb a dopravy příliš nezmění.

Při vyhodnocování situace jsem vycházela z vlastního pozorování a z rozhovorů se zástupci příslušných resortů, provozovatelů zařízení a samotných zdravotně postižených.

Jaká tedy jsou práva a povinnosti institucí, jejichž počínání zásadním způsobem ovlivňuje řešení dané situace?

- Stavební odbor - hlavní orgán, jenž dohlíží na realizaci stavebních prací a zodpovídá za respektování legislativy. Je povinen zkoumat, zda v rámci územního rozhodnutí nebo stavebního povolení budou vedle obecných technických požadavků na výstavbu zohledněny i speciální požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, přičemž vydaná rozhodnutí musí být s těmito požadavky v souladu. V rámci kolaudačního řízení pak stavební odbor přezkoumává, zda byly podmínky stavebního povolení včetně těchto požadavků splněny, a závisle na výsledku rozhoduje o kolaudaci stavby nebo o odložení kolaudace do odstranění nedostatků.
- Sdružení pro životní prostředí postižených v ČR (SŽPZP) - neziskové sdružení, jež je oprávněné vyjadřovat se k projektům staveb a jednat v těchto záležitostech při kolaudačním řízení se stavebními odbory. Není však složkou státní správy a stanoviska takového sdružení nejsou rovnocenná stanoviskům institucí hygieny, požární ochrany, Státní památkové péče atd. Tato situace má tudíž za následek alibistický postoj stavebních úřadů a jejich malý zájem odborných služeb využít.
- Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků - poradní orgán projektantů. Autorizované osoby a ČKAIT činných ve výstavbě nesou příslušný díl spoluzodpovědnosti zejména v oblasti navrhování a vedení staveb. Z pohledu ČKAIT se jedná o ochranu zájmů klientů při územním plánování, projektování a ochraně a vytváření životního prostředí.
- Vládní výbor pro zdravotně postižené občany a Národní rada zdravotně postižených ČR. Hlavním počinem těchto institucí bylo v roce

2002 vyhlášení Národního rozvojového programu mobility pro všechny. Tento plán vzala vláda České republiky dne 14. července 2004 na vědomí a schválila jeho financování. (Usnesení vlády ČR 2004) Ze záměrů zmíněného programu vyplývá, že prostředky programu mobility budou uvolňovány převážně na realizaci ucelených bezbariérových tras, tj. celkové propojení budov a bezbariérové dopravy. Nevratná přímá pomoc (příspěvek, dotace) se poskytne na individuální projekty na základě grantových schémat. Na zpřístupňování dopravy se bude podílet Státní fond dopravní infrastruktury, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj a kraje.

Podpora určená na zpřístupnění dopravy je rozdělena na podporu:

- systémových opatření ve městech (provazujících městskou hromadnou dopravu), zejména instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace
- odstraňování bariér stavebního charakteru v městské hromadné dopravě
- nákup dopravních prostředků včetně obnovy a rozvoje specifického vozového parku
- vybudování bezbariérových pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy.

Cílem programu je rovněž podpořit vybudování bezbariérových vstupů do budov zajišťujících dopravní obslužnost. Pro přidělení dotace je důležité napojení takovýchto budov na bezbariérové trasy města. (Národní rozvojový program mobility pro všechny) Projekt řeší pohyb po městě či obci v širším pohledu a zaměřuje se na realizaci jednotlivých úseků ve vzájemné propojenosti. Investice jdoucí do komplexního řešení svobodného pohybu ve městech i mimo ně jsou nanejvýš žádoucí. Je však potřeba, aby jejich využití bylo maximálně efektivní a cílené zvláště s ohledem na zjištěné časté porušování právních předpisů.

Za nedostatečně fungující jsem shledala některé instituce měst, které jsou správci komunikací a které se podstatným způsobem podílejí na přípravě a realizaci staveb, zejména dopravních. Mívají totiž velmi malou znalost problematiky zdravotně postižených, což mohu doložit následujícím zjištěním: některá opatření na komunikacích (nefunkční hmatové úpravy, chybějící směrové vedení u pěších komunikací v blízkosti budov) jsou pro zrakově postižené nevhodná a často i vysloveně nebezpečná, přesto byly stavby zkolaudovány a přejaty správci komunikací do trvalého užívání.

Situace ve výstavbě nových bytových komplexů je do značné míry rovněž nevyhovující. Objekty leckde splňují povinnosti stanovené vyhláškou jen symbolicky – například návrhem náhradních vstupů garážemi nebo tzv. přípravou na umístění schodišťové plošiny, která spočívá v možnosti připojení na elektrickou instalaci v rozvodové skříňce na chodbě. Přitom šikmá plošina je zařízení vyvinuté pro přístup do stávajících staveb. Bohužel jsem se velmi často setkala s tím, že právě instalace těchto plošin byla i u novostaveb zvažována jako jediné možné řešení bezbariérového vstupu zcela automaticky. Filipiová uvádí, že při řešení vstupu do domu je nejvhodnější řešení stavební, tedy pevné, bez použití jakéhokoliv zařízení. Elektrická či hydraulická zařízení se dají použít až v krajním případě, kdy ostatní možnosti nelze aplikovat. Navíc velkou nevýhodou těchto zařízení je jejich vysoká pořizovací cena a jako u každého přístroje jejich potenciální poruchovost (Filipiová, 2002). Za porušení zmíněných předpisů nejsou stanoveny žádné postihy. Existuje pouze možnost podat žalobu pro nedodržení zákona a podstoupit soudní proces.

Obdobný stav je možno pozorovat i u nově zbudovaných obchodů, kde využití schodů při vstupu je naprosto běžné a samozřejmé. Evidentně se jedná o nedodržení vyhlášky č. 369/2001 Sb., ale tato situace není všeobecně považována za dostatečný důvod pro vyvolání soudního řízení. Další problém přináší i samotná rekonstrukce obchůdků a dalších budov, kde technicko-organizační opatření spočívá hlavně v instalaci zvonků a přenosných rampiček. Zvonek je často umístěn tak, že na něj vozičkář nedosáhne nebo často zmizí krátce po nainstalování či nefunguje. S politováním musím konstatovat, že jedinými opravdu bezbariérovými místy jsou nová velkonákupní centra, v nichž člověk na invalidním vozíku pravidelně najde i volně přístupné WC.

Právě povinné vybudování veřejného bezbariérového sociálního zařízení je další záležitostí, na kterou jsem se zaměřila. Majitelé různých provozoven hledí na každý čtverečný metr a málo využívanou kabinu s WC pro vozičkáře považují za přepych. Rovněž například u mnoha benzinových pump na dálnici slouží kabiny s WC určené pro tělesně postižené často k jiným účelům. Jak jsem zaznamenala, argumentem pro takové počínání je nízká návštěvnost těchto prostor. Jde o bludný kruh - vozičkáři o této situaci vědí, a proto raději volí jiné řešení. Otázka návštěvnosti je ale otázka značně irelevantní. Za naprosto absurdní musím označit postoj, zda se bude obecně závazná právní norma dodržovat v souvislosti s aktuálním počtem vozičkářů. Je zřejmě nutné se ptát, zda poža-

davek speciální kabiny s WC pro vozíčkáře je správně stanoven a zda by nemělo dojít k úpravě tak, aby tato kabina byla součástí běžné toalety. Sama myšlenka uzamykatelné kabiny je možná zajímavá, ale otázkou zůstává, zda jde o řešení vhodné s ohledem na obtížnou dostupnost euroklíče (cena je relativně vysoká - více než 600 Kč) a hlavně má zatím v České republice málo dalších využití. Pokud by podle Filipiové u nás byla respektována a hlavně důsledně kontrolována aplikace Vyhlášky 369/2001 Sb., která jasně stanoví, že všude tam, kde jsou veřejná WC, musí být počítáno i s bezbariérovou toaletou, nebylo by potřeba zavádět nesystémová řešení pomocí euroklíčů (Filipiová, 2003). Navíc je nedůstojné, aby se invalidní osoby musely dožadovat toalety jako čehosi výjimečného, kam mají přístup jen vyvolení.

K určitému pozitivnímu posunu došlo v případě rekonstrukcí bytů zvláštního určení. Jakékoliv stavební úpravy spojené se změnou vzhledu a rozměrů domu vyžadovaly stoprocentní souhlas spoluvlastníků domu, přičemž odmítavé stanovisko kteréhokoliv z nich se nepožadovalo zdůvodňovat. Praxe ale ukázala, že složité majetkoprávní problémy často znemožňovaly získat plný počet kladných vyjádření ze strany ostatních vlastníků a blokovaly tak řešení situace. Tento současný stav však bude v dohledné době napraven, pokud Senát parlamentu schválí novelu zákona o vlastnictví bytů, která pro tento účel předpokládá souhlas třech čtvrtin vlastníků bytů v domě (zákon č. 72/1994 Sb.).

Dosavadní praxe prokazuje, že existující legislativa z této oblasti se dostává do podvědomí projektantů, investorů a pracovníků státní správy velmi obtížně. To je zčásti důsledkem skutečnosti, že problematika není předmětem učebních osnov středních odborných a vysokých škol, přestože její řešení vyžaduje řadu specifických znalostí. Za důležité proto považuji posílit znalost zákonů a zvýšit kvalifikaci příslušných pracovníků. Předmětem diskuse je také záležitost poradců a konzultantů zájmových sdružení zdravotně postižených. Jde hlavně o to, že působí zcela mimo právní prostředí, a jak jsem již zmínila, stavební úřady tudíž nemají za povinnost konzultovat svoje stanoviska k projektům staveb s takovým sdružením. Současně s tím je nutno podotknout, že zcela schází věcná i právní odpovědnost poradce či konzultanta za svoji práci a za případné chyby. Z uvedeného vyplývá, že jako žádoucí se jeví usilovat o vznik nového orgánu státní správy vybaveného patřičnou kompetencí. Předpokladem vzniku zmíněné instituce by samozřejmě byla odborná příprava jejích pracovníků. Ti by dle mého názoru

měli být vybaveni odbornými informacemi ze stavebnictví včetně příslušných právních předpisů a zároveň by museli disponovat specifickými znalostmi z důležitých oblastí života zdravotně postižených lidí (základní typy zdravotních postižení, kompenzační pomůcky, sociální služby atd.). Reálně by bylo též jít cestou zřizování konzultačních center při České komoře autorizovaných inženýrů a techniků. Soudím, že obrat k lepšímu lze očekávat pouze při zásadních změnách v legislativě a v práci kompetentních orgánů místní samosprávy, tedy stavebních odborů a odborů dopravy, v práci odborníků specializovaných na uvedenou oblast. Tyto změny musí být systémové a promyšlené.

Pozitivní kroky spatřuji v provádění školení pracovníků odborů dopravy se zaměřením na úpravy komunikací pro osoby se sníženou schopností orientace. Lněnička ze Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých v ČR se domnívá, že stavebním úřadům by v praxi výrazně pomohly podrobnější materiály: standardy, vzorové listy či technické návody, kterými by se konkrétní návrhy a projektová dokumentace řídila (Lněnička, 2004).

Další samostatnou kapitolou k diskusi je výstavba domů pouze s byty určenými pro osoby s tělesným postižením. Jsem toho názoru, že se tímto vytváří jakási „ghetta invalidů“, která podporují pocit odlišnosti od zdravých jedinců. Myslím, že by pro tyto osoby měly vznikat byty v rámci běžné bytové výstavby. Vyhláška však pro domy s více než třemi byty požaduje pouze bezbariérový přístup a vnitřní komunikace (Vyhláška č. 369/2001 Sb.). Proč by ale v rámci výstavby bytového domu v kterékoliv části města nemohl být byt, který splňuje požadavky bezbariérovosti? Nebyl by snad cestou k tak často zmiňované potřebě integrace, respektive reintegrace handicapovaných osob do společnosti i tento přístup?

Závěrem bych chtěla podotknout, že architektonická bariéra může vzniknout při užívání staveb ať už nefunkčností některého zařízení, necitlivou změnou nebo nespolehlivostí či selháním lidského faktoru. V každém případě postiženému ztěžuje život a snižuje jeho samostatnost. Nepřístupnost objektů brání handicapovaným svobodně se rozvíjet a realizovat svou osobnost aktivitami profesní či společenské povahy. Důrazné upozorňování na porušování legislativy, uvádění účinných argumentů, zapojení odborníků a veřejnosti a trpělivé jednání jsou nezbytně nutné kroky pro usnadnění života zdravotně postižených.

LITERATURA

Filipiová, D. 2002: Můžeš. Největším problémem bývá vstup do domu. [online], č. 2, ročník

VIII. [cit. 2005-02-12]. Dostupné z <http://www.filipova.cz/publikace/muzes02.html>.

Filipiová, D. 2003: Otázky a odpovědi. [online], [cit. 2005-02-11]. Dostupné z: <http://www.filipiova.cz/otazky.html>.

Národní rozvojový program mobility pro všechny 2004 [online], [cit. 2005-02-21]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/doc/NRPM.doc>

Lněnička, P. 2004: Za bariéry nesou odpovědnost nejen stavební úřady, ale také poradci a konzultanti z organizací zdravotně postižených. Skok do reality: speciální noviny o legislativě pro zdravotně postižené., roč. 9, č. 1, s. 3-4.

Usnesení vlády České republiky 2004 [online],

[cit. 2005-02-14]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/exhtml>

Vyhláška č. 369/2001, o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v platném znění

Vyhláška č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení, v platném znění.

Zákon č. 83/1998 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění.

Zákon č. 72/1994 Sb., o vlastnictví bytů, v platném znění.

Hana Francová
francova@zsf.jcu.cz