

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Husitská teologická fakulta

Bakalářská práce

Problematika bezbariérovosti MHD v Praze

The issue of wheelchair accessibility in Prague public transport

Vedoucí práce:

prof. PhDr. Beáta Krahulcová, CSc.

Autor:

Tereza Bartošová

2012

Ráda bych touto cestou poděkovala paní prof. PhDr. Beátě Krahulcové, CSc. za cenné rady a připomínky při vedení mé bakalářské práce. Též děkuji mým respondentům za jejich otevřenost a ochotu. Dále děkuji Haně Lanzingerové za její asistenci při výkonu experimentu. Nesmím opomenout mého partnera Ondřeje Vočku, jenž mi byl při psaní této práce velkou oporou.

„Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci s názvem Problematika bezbariérovosti MHD v Praze napsala samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.“

V Praze dne 25.6.2012

Tereza Bartošová

Anotace

Cílem práce je seznámení se současným stavem bezbariérovosti MHD v Praze v souvislosti s osobami s omezenou hybností. Vymezuji pojmy jako handicap, tělesné postižení, osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Zaměřuji se na osoby tělesně a zdravotně postižené, zabývám se také psychosociálními aspekty těchto osob. Popisuji osobní kompenzační pomůcky pro imobilní osoby.

Věnuji se legislativě a technickým požadavkům pro bezbariérové prostředí a též přístupnosti MHD. Dále se zabývám bariérami, nízkopodlažní autobusovou a tramvajovou dopravou a bezbariérovostí metra.

V praktické části, za pomoci experimentu a rozhovorů s vozíčkáři cestujícími MHD v Praze, poukazuji na nedostatečnou vybavenost pražské MHD v rámci bezbariérovosti a též nahlížím na kvalitu života osob s těžkým tělesným postižením.

Klíčová slova: bariéry, handicap, kompenzační pomůcky, kvalita života, městská hromadná doprava, přístupnost, tělesně postižení, vozíčkář

Annotation

The goal of the thesis is to acquaint the reader with the current state of barrier-free public transport in Prague in connection with people with mobility impairments. I define the concepts of handicap, physical disability, people with disabilities, people with limited mobility and orientation. I focus on people with physical disabilities and people with disabilities and I also deal with psychosocial aspects of these people. I also describe personal mobility aids for disabled persons.

I also look at the legislation and the technical requirements of barrier-free environment and the accessibility to public transport as well. I examine barriers, low-floor buses and trams and subway wheelchair accessibility.

In the practical part of the thesis I point to the lack of barrier-free facilities in Prague public transport and I also deal with the quality of life of people with severe disabilities. I do so through experiment and interviews with wheelchair users traveling by public transport in Prague.

Keywords: accessibility, barriers, city public transport, handicap, mobility aids, mobility impairments, quality of life, wheelchair user

Obsah

Úvod	8
1 Osoby s omezenou hybností	9
1.1 Základní terminologické pojmy	9
1.2 Osoby se zdravotním postižením	11
1.2.1 Národní plán vytváření rovných příležitostí pro OZP	11
1.2.2 Plán vyrovnávání příležitostí pro OZP	13
1.3 Osoby tělesně postižené	15
1.4 Psychosociální aspekty	16
1.4.1 Identita a integrace tělesně postižených.....	16
1.5 Osobní kompenzační pomůcky pro lokomoci imobilních osob	17
1.5.1 Základní kompenzační pomůcky.....	17
1.5.2 Invalidní vozíky a jejich členění.....	18
2 Bariérovost a mapování přístupnosti MHD v Praze	20
2.1 Legislativa a technické požadavky pro bezbariérové prostředí	20
2.1.1 Vyhláška č. 398/2009 Sb.	20
2.1.2 Technické bariéry pro vozíčkáře	21
2.1.3 Technické prostředky ke snižování bariérovosti	22
2.2 Současný stav MHD v Praze ve vztahu k bezbariérovosti	23
2.2.1 Nízkopodlažní autobusová doprava	24
2.2.2 Nízkopodlažní tramvajová doprava	25
2.2.3 Metro	27
3 Experiment bariérovosti v současné pražské MHD	30
3.1 Cíl šetření	30
3.2 Metody a metodika	31
3.2.1 Podmínky provedeního experimentu	31
3.3 Mapování terénu	32
3.3.1 První část - cesta MHD na vozíku	32
3.3.2 Druhá část - cesta MHD bez vozíku	34
3.4. Výsledky mapování terénu a jejich interpretace	36
4 Rozhovory s osobami s tělesným postižením cestujícími MHD	37
4.1 Metodika a provedení rozhovorů	37
4.2 Respondent č.1: Petra	40

4.3	Respondent č.2: Jakub	43
4.4	Respondent č.3: Vojtěch	47
4.5	Shrnutí a interpretace	49
4.6	Závěr šetření	56
	Závěr	58

Seznam zkratk

dg.	Diagnóza
DMO	Dětská mozková obrna
DPP, a.s.	Dopravní podnik Praha, akciová společnost
ID	Invalidní důchod
JÚŠ	Jedličkův ústav a školy (pro tělesně postižené)
OOSPO	Osoby s omezenou schopností a orientace
o.s.	Občanské sdružení
o.p.s.	Obecně prospěšná společnost
OSN	Organizace spojených národů
OZP	Osoba se zdravotním postižením
NRZP ČR	Národní rada osob se zdravotním postižením ČR
TP	Tělesně postižený

Úvod

Pro svou bakalářskou práci jsem zvolila téma *Problematika bezbariérovosti MHD v Praze*. Důvodem k výběru tohoto tématu je můj osobní zájem o bližší seznámení se současným stavem městské hromadné dopravy v Praze vzhledem k bezbariérovosti.

Prvotním podnětem pro vytvoření této práce se pro mě mimo jiné stalo každodenní setkání s chlapcem upoutaným na invalidní vozík během společné cesty autobusem, jež mě zprvu vedlo k zamyšlení nad kvalitou života takto postižených lidí, dále k hlubším úvahám nad možnostmi zlepšení přístupnosti MHD.

Dalo by se předpokládat, že Praha, jakožto hlavní město České republiky s nejvyšším počtem obyvatel, bude o krok napřed co do vyspělosti ve všech směrech před ostatními městy a především - přístupná všem. Bohužel opak je pravdou. Ještě stále se setkáváme s překážkami pro občany s omezenou schopností pohybu a orientace. V tomto případě se jedná nejen o vozíčkáře, nýbrž i o rodiče s kočárky, seniory, či osoby se smyslovým postižením. Lidé, kteří nepatří do žádné z těchto kategorií, mnohdy ani netuší, jak obtížný a časově náročný se stává boj s přístupností do některých veřejných prostor. Ani bezbariérový přístup na úřad, do knihovny, či jen do obchodu není samozřejmostí, natož vstup do veřejných dopravních prostředků. Praha v této oblasti nedisponuje plnou vybaveností a mnozí občané si nemohou dovolit cestovat osobním automobilem.

Ústřední námět této práce je poměrně obecného rázu, tedy pro upřesnění se budu v první řadě zabývat jeho sociální stránkou, to znamená lidmi, kterých se téma bezbariérové dopravy zásadně dotýká, tj. osobami s omezenou hybností (i když by si větší pozornost zasloužili i jinak znevýhodněné osoby, vzhledem k rozsahu bakalářské práce zužuji výběr pouze na tyto). V druhé řadě se zaměřím na technickou stránku, a to na možnosti pražské MHD a její vybavenost v rámci bezbariérovosti. Oba tyto celky spadající do teoretické části se budou prolínat v praktické části mé bakalářské práce, tj. v experimentu a rozhovorech s osobami s těžkou poruchou hybnosti.

Pokud jde o podrobnější koncept, teoretická část je rozdělena na dvě kapitoly. První kapitola je zaměřena na osoby s omezenou hybností. Zde vymezím terminologii několika pojmů, kterými se budu dále zabývat. Jedním z nich je například termín *handicap*. Po terminologii se zaměřím na záležitosti spojené s osobami se zdravotním postižením a osobami

s tělesným postižením. Dále bude následovat téma identity a integrace tělesně postižených osob. Tuto kapitolu zakončím výčtem kompenzačních pomůcek určených osobám s poruchou hybnosti.

Jak jsem již nastínila, cílem mé práce je bližší odhalení nynějšího stavu přístupnosti MHD v Praze. Nepřístupnost ve veřejném transportu stěžuje život lidem se sníženou schopností pohybu, obzvláště lidem na invalidním vozíku a těmto se budu v druhé kapitole teoretické části své práce věnovat přednostně. Rozeberu termín *bezbariérovost* v kontinuitě s městskou hromadnou dopravou v Praze. Dále se budu věnovat legislativě a technickým požadavkům pro bezbariérové prostředí. Následovat budou příklady technický bariér pro vozičkáře a naopak technické prostředky ke snižování bariérovosti. V další podkapitole poukážu na současný stav MHD v Praze ve vztahu k bezbariérovosti. Zde se zaměřím na dnešní bezbariérovou tramvajovou dopravu, autobusovou dopravu a na přístupnost metra.

V praktické části se budu snažit nahlédnout do života osob na invalidním vozíku v rámci experimentu, při němž za pomoci svých „asistentů“ zmapuji mnou zvolený terén, a poukážu na konkrétní nedostatky v pražské veřejné dopravě přímo z pohledu „ze sedla vozičku“. Na závěr uvedu rozhovory se třemi osobami upoutanými na invalidní vozík. Obsah těchto rozhovorů se pokusím interpretovat. Tímto způsobem chci zmapovat konkrétní zkušenosti vozičkářů, jejichž život je ztížen překážkami v MHD v Praze.

1. Osoby s omezenou hybností

1.1 Základní terminologické pojmy

Jak již bylo řečeno v úvodu, má práce se zaměřuje především na osoby s omezenou hybností. Tyto však korelují s termíny jako jsou např. *tělesné postižení (TP)*, *osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO)*, *osoby se zdravotním postižením (OZP)*, apod. Všechna tato označení mají co dočinění s pojmem *handicap*. Se všemi uvedenými pojmy budu pracovat i v dalších oddílech a kapitolách, je tedy vhodné je definovat.

Přednostně definuji termín „handicap“ (česky též hendikep). Dle Jandourka (2001, str. 94) se jedná o „*Sociální znevýhodnění jedince v důsledku jeho postižení (tělesného, smyslového apod.) nebo příslušnosti k určité skupině.*“ Průcha, Walterová a Mareš (2003, str. 72) tuto definici doplňují takto: „*Míra handicapu závisí nejen na samotném postižení, ale i na podmínkách, které společnost k jeho vyrovnávání poskytuje.*“ Oproti tomu vymezuje Matoušek (2008, str. 67) handicap v tomto znění: „*Nepříznivá sociální situace člověka vyplývající z poruchy nebo omezené schopnosti (disability).*“ dále hovoří o ovlivnitelnosti handicapu. Handicap je nutno kompenzovat systémovými zajištěními, jako je například likvidace architektonických bariér. Důležitá je změna postoje majoritní společnosti vůči handicapovaným lidem, případně pomoc, která sahá podle závažnosti postižení od výpomoci až po intenzivní péči v ústavu (Matoušek, 2008). K původnímu významu diskutovaného termínu existuje pár teorií. V první řadě se hovoří o *handicapu*, který se objevil někdy kolem roku 1827 v Anglii ze slovního spojení „hand in cap“, tj. „ruka v klobouku“. Tato ruka v klobouku označovala los, pomocí kterého se zvolil lehčí, starší či trénovanější kůň, který poté během dostihového závodu nesl zátěž a tím se pro všechny účastníky vyrovnaly podmínky tohoto závodu. Takto vykládá význam slova handicap slovník Petit Robert (in Vágnerová, 2001, str. 33). V pozdější době začal tento termín značit i u lidí „zátěž“ ve smyslu onemocnění, tělesné vady, postižení. Vlastní vysvětlení původního významu pro slovo handicap má i časopis s názvem *Můžeš*. Ten mj. hovoří o obecném názoru lidí, kteří mají za to, že tato „ruka v klobouku“ je spojena s žebráním a tím se používaný výraz stává pejorativním (Cikrt, 2011, [online]).

Osoby s omezenou hybností jsou vlastně druhým označením pro osoby tělesně postižené. „*Hlavním znakem osob s tělesným postižením je celkové nebo částečné omezení hybnosti, ať už se jedná o příčinu primární či sekundární, přičemž rozsah postižení se v plně*

míře ukazuje až v konfrontaci jedince s prostředím.“ tímto způsobem popisuje osoby s tělesným postižením (TP) Vítková (2006, str.7).

V legislativě týkající se bezbariérových staveb se často používá slovní spojení „osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“. Dle tvrzení Filipiové (1998, str. 11) „*Těmito osobami (OOSPO) jsou nejen lidé s tělesným, zrakovým, či sluchovým postižením, ale i starší lidé, těhotné ženy a matky s dětmi do tří let.*“ Aby byla definice kompletní, podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, patří mezi OOSPO i osoby s mentálním postižením (více o této vyhlášce viz pododíl 2.1.1)

Dále je třeba vymezit pojem „osoba se zdravotním postižením“ (OZP). Zdravotní postižení je dle Matouška (2008, str. 255) „*Postižení člověka, které nepříznivě ovlivňuje kvalitu jeho života, zejména schopnost navazovat a udržovat vztahy s lidmi a schopnost pracovat.*“ Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (NRZP ČR) charakterizuje zdravotní postižení jako dlouhodobý či trvalý neblahý zdravotní stav, který není možno již zcela odstranit a nepomáhá zde nijak zásadně ani léčba. Jedná se zde o situaci, již jedinec většinou nemůže ovlivnit vůlí. Obzvláště u těžších forem zdravotního postižení nastávají změny v možnostech plnohodnotné participace a zapojení v soukromých aktivitách i ve společenském životě.¹ Více o OZP viz oddíl 1.2.

Zdravotní postižení je označení nemoci a zdravotního oslabení v užším smyslu slova, na rozdíl od *tělesného postižení*, které jakožto mající širší význam, zahrnuje všechny typy postižení včetně mentálního a smyslového.

1.2 Osoby se zdravotním postižením (OZP)

Definice OZP je převážně uvedena v oddíle 1.1. V tomto oddíle se zaměřím na dva z nejdůležitějších dokumentů uveřejněných *Národní radou osob se zdravotním postižením ČR* (dále jen NRZP).

¹*Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010-2014.* 29.3.2010. Česká republika: Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2010, str.3. Dostupné z WWW: <<http://www.nrzp.cz/dokumenty/np-ozp.pdf>>.

1.2.1 Národní plán vytváření rovných příležitostí pro OZP

Důležitým dokumentem vydaným v roce 2010 je *Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby zdravotně postižené na období 2010-2014*². Tento plán má napomoci lepší integraci osob zdravotně postižených (OZP) do společnosti. Hlavní body tohoto dokumentu vypíši níže a vzhledem k jejich rozsahu uvedu jejich obsah převážně jen heslovitě:

1. **Rovné zacházení a ochrana před diskriminací** – o rovnoprávnosti všech osob před zákonem (bez výjimky), o právní ochraně před diskriminací, o změně antidiskriminačního zákona³ a též o použití univerzálního designu⁴.

2. **Ženy se zdravotním postižením** – budoucím úkolem je mapování situace zdravotně postižených (ZP) žen v souvislosti s diskriminací a dále porovnání jejich postavení ve srovnání s nepostiženými ženami i se ZP muži. Jedním z dalších úkolů je i zajištění rovnoprávných podmínek žen se ZP.

3. **Výchova veřejnosti a osvětová činnost** – úkolem je zvýšit povědomí společnosti o situaci OZP. Hovoří se zde i o úkolu vymítit předsudky, stereotypy a škodlivé praktiky ve vztahu k OZP a podpořit povědomí o přínosech a schopnostech OZP apod.

4. **Přístupnost staveb a dopravy, přístup k informacím** – cílem je dát OZP možnost nezávislého žití a plného začlenění do všech oblastí společenského života. Úkolem je odstraňování bariér bránících přístupnosti všech budov, dopravní sítě, dopravy apod.

5. **Rovnost před zákonem** – opětné potvrzení smluvních států, že OZP mají kdekoli oprávnění na uznání jejich osoby jako právního subjektu.

6. **Nezávislý život** – úmluva o uznání rovného práva všech OZP žít v rámci společnosti, s možnostmi volby na rovnoprávném základě s ostatními.

² *Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010-2014*. 29.3.2010. Česká republika: Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2010, str.6-42. Dostupné z WWW: <<http://www.nrzp.cz/dokumenty/np-ozp.pdf>>.

³ Česká republika. ZÁKON ze dne 23. dubna 2008 o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon): Antidiskriminační zákon. In: 198/2009 Sb. 2008. Dostupné z WWW: <http://www.nrzp.cz/dokumenty/Antidiskriminacni_zakon_2009.pdf>.

⁴ Univerzální design (Universal Design) je o principu komplexního plánování staveb tak, aby navrhovaná řešení vyhovovala i OOSPO

7. **Osobní mobilita** – mluví se zde úmluvě o zajištění osobní mobility OZP s nejvyšší možnou mírou nezávislosti, také o zajištění dostupnosti kompenzačních pomůcek a podpůrné technologie aj. Též se zabývá rozšiřováním bezbariérové dopravy.

8. **Život v rodině** – úmluva o odstranění diskriminace OZP v rámci záležitostí týkajících se rodiny, manželství, rodičovství, osobních vztahů apod.

9. **Vzdělávání a školství** – uznání práva OZP na vzdělání s rovnými příležitostmi a bez diskriminace.

10. **Zdraví a zdravotní péče** – uznání práva OZP na dosažení maximální možné úrovně zdraví a to bez diskriminace na základě ZP.

11. **Rehabilitace** – úmluva o umožnění OZP dosáhnout a udržet si samostatnost v co nejvyšší možné míře, čemuž mají dopomáhat také služby a programy v oblasti zdravotní péče, zaměstnanosti apod.

12. **Zaměstnávání** – Uznání práva OZP na práci tak, aby byli (nejen) v tomto směru rovnoprávní s ostatními.

13. **Sociální zabezpečení a sociální ochrana** - zaručení přiměřené životní úrovně a sociální ochrany.

14. **Participace občanů se zdravotním postižením a jejich organizací na správě věcí veřejných** – zaručení politických práv OZP a zaručení příležitostí užívat tato práva v rovině s ostatními.

15. **Přístup ke kulturnímu dědictví a účast na kulturním životě** – uznání práva osob zdravotně postižených na účast při kulturním životě společnosti, její rekreaci, volném čase a sportu – to vše na rovnoprávném základě s ostatními.

1.2.2 Standardní pravidla pro vyrovnání příležitostí pro OZP

Standardní pravidla pro vyrovnání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením [online] jsou velice důležitým dokumentem schváleným 28. října 1993 Valným shromážděním Organizace spojených národů (OSN). Organizace OZP mohou tento dokument

využit při kampaních za rovnoprávnost. Tato pravidla však neplatí jako mezinárodní právo a nemají ani funkci antidiskriminační legislativy. Ovšem v případě, že je (Pravidla) aplikuje větší počet států, mohla by se stát mezinárodním obyčejovým právem. Standardní pravidla se zaměřují se na oblasti důležité pro kvalitní život OZP a pro dosažení plné integrace a rovnosti. Cílem je tedy zajistit pro osoby zdravotně postižené tatáž práva, jako mají ostatní. Tato pravidla jsou základem odborné a technické spolupráce mezi státy, OSN a ostatními mezinárodními organizacemi.

Tento dokument se v úvodu zabývá podmínkami a současnými potřebami osob se zdravotním postižením, dále hovoří o předchozích mezinárodních akcích zabývajících se touto problematikou. Věnuje se vytváření standardních pravidel, objasňuje pojmy jako „postižení“ a „handicap“. Dále se zaměřuje na témata jako prevence, rehabilitace, vyrovnání příležitostí. Tato část uzavírá preambule.

Jednou z hlavních částí tohoto dokumentu jsou *Předpoklady rovnoprávného zapojení*, které obsahují výčet pravidel pro státy, jichž se tento dokument týká, jako je např. pravidlo zvyšování uvědomění, pravidlo léčebné péče, pravidlo rehabilitace či pravidlo služby.

Druhá kapitola těchto Standardních pravidel je zaměřena na cílové oblasti rovnoprávného zapojení OZP, jež zahrnují pravidlo přístupnosti, pravidlo vzdělání, pravidlo pro zaměstnávání, pravidlo udržení příjmu a sociálního zabezpečení, či pravidlo pro rodinný život a integritu osobnosti. Dále hovoří o pravidlu kultury, rekreace a sportu a pravidlu o náboženství.

Třetí kapitolou jsou *Realizační opatření*, jež navazuje na předchozí kapitolu s výčtem předpisů, tedy pravidel, která by měla zlepšit kvalitu života OZP. Jedná se tedy o pravidla zaměřující se na informace a výzkumu, taktiku a plánování, na legislativu, hospodářskou politiku, koordinaci práce, dále na organizaci osob se zdravotním postižením, školení pracovníků. Závěr této kapitoly obsahuje pravidlo pro Monitorování a vyhodnocování programů týkajících se zdravotního postižení při realizaci Standardních pravidel na národní úrovni, pravidlo o odborné a ekonomické spolupráci a nakonec pravidlo mezinárodní spolupráce.

Čtvrtá kapitola a tedy závěr je věnován tématu tzv. *Monitorovacího mechanismu*. Monitorování má za úkol identifikovat překážky a načrtnout žádoucí opatření, která by vedla k úspěšné realizaci Pravidel. Tento mechanismus bude brát ohled na ekonomický,

společenský a kulturní charakter jednotlivých států. Nemělo by se opomenout zajištění poradenských služeb a výměna informací a zkušeností mezi státy.

1.3 Osoby tělesně postižené

Jak je uvedeno v oddíle 1.1, tělesné postižení může mít příčinu primární či sekundární dle důsledku omezení hybnosti. Dle Sováka (in Vítková, 2006, str. 13) „...sem (mezi TP) lze tudíž zařadit nejen jedince s přímým postižením pohybového aparátu nebo centrální a periferní nervové soustavy, ale i jedince jejichž pohyb je omezený v důsledku jejich nemoci nebo zdravotního oslabení nepřímo.“

Filipiová (1998) kategorizuje druhy tělesného postižení podle míry postižení:

- 1) Osoby s lehčím tělesným postižením – jsou např. schopny zdolat pár schodů, ale hůře vstávají ze židle. Používají hůl či berle. Může se jednat i o starší osoby.
- 2) Osoby, jež mají problémy s chůzí jako takovou – pohybují se s pomocí francouzských holí, popř. pomocí protetických a ortopedických pomůcek. Velmi těžko vstávají, překonat schody bez zábradlí je pro ně téměř nemožné.
- 3) Vozíčkáři – dají se dělit na dalších 5 typů:
 - vozíčkáři, kteří potřebují vozík jen venku (nevydrží dlouho stát či chodit apod.)
 - vozíčkáři trvale upoutaní na vozík, ale jsou samostatní (až na výjimky)
 - vozíčkáři, kteří potřebují k různým úkonům pomoc druhé osoby
 - vozíčkáři, kteří potřebují nepřetržitou pomoc druhé osoby (kvadruplegici)
 - vozíčkáře na elektrickém vozíku (většinou mají postižené i ruce)
- 4) Osoby s progresivní nemocí – postižený prochází krok za krokem dílčími výše uvedenými kategoriemi.

1.4 Psychosociální aspekty

Téma identity a integrace tělesně postižených osob (TP) je poměrně složité. Dnešní společnosti se vytýká její postoj vůči TP, působí totiž někdy až diskriminativně. Otázkou je, proč tomu tak je a zda se s tím dá něco dělat. Tím se budu okrajově zabývat v pododdíle 1.4.1.

1.4.1 Identita a integrace tělesně postižených

Vágnerová (2004) definuje identitu jako sebepojetí, které se stává efektem zobecnění zkušenosti se sebou samým. Hovoří také o tzv. *tělesné identitě*: „*Člověk ke svému tělu zaujímá určitý postoj: hodnotí je, má k němu nějaký citový vztah, akceptuje je, anebo je odmítá atd. Je důležité, aby člověk přijal svoje tělo takové, jaké je, aby byl sám se sebou identifikován.*“ (Vágnerová, 2004, str. 253.) Dále se dozvídáme o tom, že podstatnější změna na těle může vyvolat silné emoční reakce a zdání ztráty části vlastního já. To se může stát např. následkem amputace jakékoli části těla.

Dle Jesenského (2000) formování osobnosti a zdoání omezení handicapu a překonávání porušení celistvosti jedince probíhá v určitém prostředí, které pak vytváří podmínky procesu formování osobnosti. „*Nedostatečná vybavenost handicapovaného (vnitřní podmínky) spolu s nepříznivými podmínkami vnějšího prostředí mohou podstatně měnit celou kvalitu života zdravotně postiženého.*“ (Pfeiffer in Jesenský, 2000, str. 84)

Tělesně postižený člověk působí na své okolí tím, jak své postižení vnímá on sám, jakým způsobem řeší určité situace a jak tato východiska ovlivňují jeho samého (Vágnerová, Hadj-Mousová, Štech, 2001). „*Svou roli má rovněž celkový tělesný vzhled jedince, protože hraje mimořádně důležitou úlohu v sociálních vztazích, které mohou být osobní přitažlivostí či odpudivostí dítěte silně poznamenány.*“ (Vágnerová, Hadj-Mousová, Štech, 2001, str.57)

„*Socializace tělesně a zdravotně postiženého člověka je celoživotní proces. U tělesně a zdravotně postižených jedinců dochází k tomu, že i při dosažení společenské integrace se v průběhu dalšího života objevují problémy související s mimořádnými a náročnými životními situacemi, kdy stupeň zapojení těchto jedinců odpovídá adaptaci, tzn. že vyžadují ohledy a pomoc zdravých lidí.*“ (Kábele, 1993, str 47.)

Dle Filipiové (1998) existují psychické bariéry ve „zdravých lidech“ stejně jako jsou v postižených osobách. „Zdravý“ člověk se kolikrát z různých důvodů postiženého straní. Může to být proto, že lidé často nevědí, jak s postiženým člověkem komunikovat, jak mu třeba poskytnout pomoc. Někdy hraje svou roli i pocit viny ve „zdravém“ člověku, že on má dobré zdraví, kdežto postižený jedinec je bezmocný. Další příčinou je i neznalost onemocnění či úrazu postiženého člověka, což někdy vede k pochybám o jeho schopnosti komunikovat. A nejhorší je případ lidí, kteří se zvláště pokrouceného jedince s postižením až štítí.

Filipiová (1998) nachází řešení těchto situací v možnosti uvědomění lidí, že se jednou i oni sami mohou dostat na pozici tělesně postiženého. Velkou mírou mohou k integraci TP dopomoci projektanti, úředníci, architekti, sociální pracovníci a především zdravotníci. Zdravotníci jsou totiž ve většině případů první osoby, s nimiž se TP dostane do styku, ať už po úrazu či kvůli nemoci.

V současnosti vzniklo několik návrhů a plánů k lepší integraci zdravotně postižených osob (OZP). Některé z nich jsou již uvedeny v podkapitole 1.2.

1.5 Osobní kompenzační pomůcky pro lokomoci imobilních osob

Pomůcek, jež mají lidem s poruchou hybnosti dopomoci alespoň k částečné ne-li úplné mobilitě, se vyskytuje značné množství. Tyto nástroje slouží osobám s handicapem jako technická podpora při pohybu a tedy při plnění běžných úkonů. Lidem s omezením hybnosti umožňují snížit jejich handicap, tedy se následně lépe integrovat do společnosti a tím možná zlepšit kvalitu jejich života. Vyjmenuji zde a krátce vylíčím pouze základní typy.

1.5.1 Základní kompenzační pomůcky

Dle Jonáškové (in Renotierová, Ludíková, 2004, str. 242) můžeme kompenzační pomůcky členit takto:

- **Berle, hole, chodítka a kozičky** - pro jedince s poruchou hybnosti dolních končetin. Váha se přenáší především na horní končetiny, jimiž se jedinec o pomůcku opírá.

- „*Lezítka*“ - nebo také rollbrett. Je to jakási deska na kolečkách, která dopomáhá dítěti k základnímu pohybu. Dítě leží na lezítku v horizontální poloze břichem dolů a rukama se odráží od země, čímž dochází k lokomoci.
- **Ortopedický vozík** – či také invalidní vozík, kolečkové křeslo. V dnešní době široká škála výběru dle individuálních potřeb uživatele a z toho vyplývající dělení typů těchto vozíků.

1.5.2 Invalidní vozíky a jejich členění

Janoušková (in Renotierová, Ludíková, 2004, str. 242-243) rozlišuje základní typy vozíků dle:

- **Věku uživatele** (vozíky dětské; vozíky pro dospělé)
- **Účelu použití** (standardní vozík pro běžné použití; různé sportovní vozíky pro výkony jednotlivých sportů; speciální sanitární vozík užívaný při osobní hygieně)
- **Vozíky dle obsluhy** (vozík řízený samotným uživatelem; vozík obsluhovaný druhou osobou)
- **Dle pohonu, konstrukce a použití** (mechanické vozíky a elektrické vozíky ovládané joystickem; skládací a neskládací vozíky; vozíky s pohonem na velká zadní kola a vozíky s pohonem na velká přední kola; vozíky ovládané pákou a ovládané pedálem apod.)

Existují také vozíky polohovací, díky nimž je možná změna polohy trupu ze sedu na leh. Uživatel vozíku by neměl setrvat na vozíku ve statické poloze déle jak 30 minut, neboť přesažení této doby ve stejné poloze by mohlo vést ke vzniku tělesných obtíží, jako jsou např. ztuhlost či otlaky (Renotierová, Ludíková, 2004).

Zpravodajský portál www.livingfuture.cz přišel s informací o novém vývinu kolečkového křesla, jež je ovládáno výhradně řídicími myšlenkami. Toto křeslo prý vynalezli vědci ve Švýcarsku. Vynález údajně funguje dle programu, který rozpozná signály v mozku uživatele vozíku, dle kterých vydá příkaz elektrickému vozíku. Pokud bude chtít uživatel s vozíkem zabočit vpravo, bude se na tuto myšlenku intenzivně soustředit a vozík napojený na mozek jedince následně zabočí doprava (Tomek, 2011, [on-line]).

Dalším zajímavým vynálezem moderní doby je tzv. *Tongue Drive System*. Ten umožňuje ovládání elektrického vozíku pomocí jazyka, může tak nahradit klasický joystick.

Je však nezbytné mít v jazyku piercing, který ve své horní části obsahuje miniaturní magnet, jehož pohyb je snímán senzorem umístěným v oblasti tvrdého patra úst. Tento senzor informaci digitálně zpracuje a předá ji vedoucímu zařízení, které svými signály uvede elektrický vozík do pohybu dle požadovaného směru. Podle dostupných informací technologii otestovalo 11 vozíčkářů a to s úspěchem (SHE-MON, 2012, [on-line]).

2. Bezbariérovost a mapování přístupnosti MHD v Praze

Hned v úvodu narážím na zásadní problém. Ve slovníku Evropské unie chybí pojem „bezbariérovost“. Stejně tak platná česká legislativa blíže nedefinuje tento termín. Odborné slovníky psychosociálního odvětví se tímto pojmem také příliš nezabývají. Přesto lze dojít k významu tohoto slova skrze jiné názvosloví.

Dle Filipiové (1998) v našem okolí existují dvojí bariéry. Jednak fyzické a v druhém případě psychické. Fyzickou bariérou se míní reálná překážka, která brání osobě s hendikepem v pohybu po objektu, po městě apod. Psychickou bariérou může být neochota či neschopnost přijmout postiženého člověka jako člověka plnohodnotného. Více o psychických bariérách viz pododíl 1.4.1.

Stejným způsobem můžeme rozlišovat bezbariérovost, neboli přístupnost. Ta se pak dělí např. na technickou, sociální, edukační a komunikační. Technickou bezbariérovostí se myslí přístupnost veřejných budov, veřejných prostranství do kterého spadají např. i chodníky na ulici, dále přístupnost zastávek a souprav městské hromadné dopravy (MHD) apod. Sociální bezbariérovostí rozumíme odstranění překážek, jež mají podobu předsudků dnešní společnosti vůči hendikepovaným lidem.

Za bezbariérové prostředí se tedy pokládá takové prostředí, jež je dostupné nejen zdravým lidem, ale i lidem s tělesným postižením. (Filipiová, 1998)

2.1 Legislativa a technické požadavky pro bezbariérové prostředí

2.1.1 Vyhláška č. 398/2009 Sb.

Technickými požadavky pro bezbariérové prostředí se zabývá vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb pro OOSPO, zveřejněná v listopadu roku 2009. Tato vyhláška svou účinností ruší vyhlášku č. 369/2001 Sb. a vyhlášku 492/2006 Sb. Zákon platí pro současné a budoucí stavby, nikoli pro minulé, což je důvodem stále se vyskytujících bariérových staveb v tak hojném množství. Vyhláška se zabývá zpracováním dokumentací,

kteře se týkají staveb jako jsou pozemní komunikace, bytové domy, či např. prostory pro výkon práce OZP ve vztahu k přístupnosti, jak o tom hovoří § 2 této vyhlášky.

Veřejné dopravy, v rámci dostupnosti osobám na vozíku, se týkají pouze dvě zmínky. První zmínka je obsažena v § 4, v souvislosti s přístupností nástupišť veřejné dopravy, jež je více rozvedena v oddíle 3.1 vyhlášky. Zde se mluví o optimálních výškách nástupišť, tj. obrubníků, určených pro bezbariérový přístup osobám s omezenou schopností pohybu do autobusů, trolejbusů, tramvají, železnic, lanových drah a metra. Druhá zmínka je ve výčtu staveb občanského vybavení § 6 odst. 1, do kterého patří budova pro veřejnou dopravu, jíž se týkají obecné požadavky pro stavbu a zařízení bezbariérových budov. Všeobecná požadavky ohledně technických bezbariérových zařízení nalezneme v § 6 odst. 2, kde se píše o přístupu do všech prostor určených veřejnosti, který musí být zajištěn vodorovnými komunikacemi, schodišti a souběžně vedenými bezbariérovými rampami či výtahy. V odůvodněných případech lze použít zdvihací plošinu.⁵

Symbol přístupnosti

Přístupnost zařízení či prostoru pro osoby na vozíku je značena mezinárodním symbolem přístupnosti. Tento symbol se vyskytuje v provedení čtverce modré barvy, na němž je vyobrazena bílou čarou stylizovaná postava hledící vpravo a sedící na vozíku pro invalidy. Minimální rozměry této značky jsou 100mm x 100mm (Skopec, 1999, str.5), viz Příloha č. 3 – obr. 2.

2.1.2 Technické bariéry pro vozíčkáře

Nejen v Praze naráží vozíčkáři na technické bariéry, jež jim brání ve volném pohybu po městě. Ovšem ty zde zůstaly z větší části ještě z dob komunismu a bude trvat ještě dlouhou dobu, než budou všechny odstraněny. Nynější a budoucí projektanti však již mají možnost

⁵ Česká republika. Vyhláška 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, č. 398, částka 129. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=e2ee431a-846a-4847-853b-70918ff0e2ad>>. ISSN 1211-1244.

orientovat se na tvorbu bezbariérového prostředí, čímž by umožnili tělesně postiženým osobám snazší integraci do společnosti.

Pokud se zaměříme na MHD, doposavad se v Praze setkáváme s mnoha typy překážek. MHD obecně je propojena s městskými komunikacemi, tedy bude pojetí bariér širší. Níže vypíši příklady nejčastějších architektonických chyb a problémů přístupnosti, o kterých ve svých publikacích hovoří Filipiová (1998, 2002). Jedná se tedy o:

- Schody i schůdky vyšší než 2 cm (u prostředků veřejné dopravy i kdekoli jinde)
- Úzké vstupní dveře (např. při vstupu do terminálů hromadné dopravy)
- Prahy, obrubníky u chodníků (např. i u nástupních ostrůvků při MHD, někdy jim chybí nájezd pro vozíky)
- Obrubníky u přechodů pro chodce (viz Příloha č.1 – obr. 4)
- Úzké chodníky s nerovným povrchem (viz Příloha č. 1 – obr. 3)
- Chodníky s překážkami (např. poštovní schránka na nevhodném místě)
- Špatně konstruované nájezdy na chodník (sklon nájezdu přesahující 45°; úzký nájezd) – příklad dobře konstruovaného nájezdu viz Příloha č. 2 – obr. 3
- Některé samoobslužné světelné signalizace u přechodů nejsou pro vozíčkáře na dosah
- U některých výtahů je pro vozíčkáře ovládací deska příliš vysoko (správné řešení viz Příloha č. 2 – obr.1)
- Absence zábradlí či vodících tyčí u ramp pro vozíčkáře (příklad správného řešení viz Příloha č. 2 – obr. 4)
- Rampa s příliš velkým sklonem (více než 12,5%) či šířkou menší než 130 cm

2.1.3 Technické prostředky ke snižování bariérovosti

Technická kompenzační zařízení a příslušenství vozíku pro překonávání architektonických bariér dělají v životě vozíčkáře mnoho. Byť jediný schod brání v přístupnosti do určitého objektu, ale díky technickým prostředkům, které vyjmenuji a stručně popíši níže, lze tuto hranici překonat i na vozíku. Dle Renotierové a Ludíkové (2004, str. 244) se jedná o tyto:

- **Rampa** – slouží k nájezdu vozíku z chodníku přes bariéru dvou až tří schodů, nebo pro nájezd uživatele vozíku do dodávkového automobilu. Vyrábějí se pevné kovové rampy, anebo dělené skládací rampy z duralu.

- **Šikmá schodišťová plošina** – je vhodná k přesunu osob uvnitř budovy i z venku. Kolejnice je možno přizpůsobit danému prostoru, tedy jakémukoli sklonu schodiště či změně směru.
- **Svislá schodišťová plošina** – (nebo také zvedací, hydraulická) je možno ji instalovat uvnitř budovy i vně. Hrozí menší riziko zranění uživatele této plochy, díky bezpečnostním prvkům, jimiž je vybavena.
- **Schodolez** – umožňuje zdolání schodiště, které nemá plošinu. Dostupný je ve dvou variantách. Jednak pro vlastní obsluhu samotným uživatelem, za druhé s možností obsluhy další osoby.
- **Scalamobil** – příslušenství vozíku umožňující překonání schodiště a též úzkého točitého schodiště, kde nelze použít schodolez.

2.2 Současný stav MHD v Praze ve vztahu k bezbariérovosti

Bezbariérová doprava je pro mnohé jen komfortnějším způsobem dopravy, pro osoby s fyzickým hendikepem jde však o nezbytnost.

V následujících řádcích popíši nynější stav pražské městské hromadné dopravy, přičemž se zaměřím na bezbariérovou autobusovou dopravu, tramvajovou dopravu a metro. Budu se zabývat historií nízkopodlažnosti uvedených dopravních prostředků, následně postupným zvyšováním počtu souprav nízkopodlažních vozů v určitých letech a konečně plány do budoucna. Ohledně dopravy metrem pro mě budou stěžejní aktuální informace o bezbariérových přístupech a jejich možnostech. Nejaktuálnější veřejně dostupné informace o stavu bezbariérové dopravy jsou ze statistik *Dopravního podniku hlavního města Prahy* (DPP) zhruba z poloviny roku 2011.

Je vhodné se zmínit o brožuře s názvem *Městem bez bariér*, již vydal DPP, obsahující podstatné informace k usnadnění cestování pražskou MHD osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, dostupné na webových stránkách DPP (www.dpp.cz).

2.2.1 Nízkopodlažní autobusová doprava

Největší posun v dostupnosti nízkopodlažních autobusů byl zaznamenán během posledních cca dvaceti let. Situace se postupně zlepšuje čím dál tím víc. V současné době garantuje autobusová doprava **bezbariérové spoje** v rámci 119ti autobusových linek.⁶

Historický vývoj nízkopodlažnosti u autobusů

První nízkopodlažní autobusy se v Praze objevily v roce 1994. Mezi léty 1994-1996 bylo v provozu 7 vozů. Velký rozmach přišel v roce 2000, kdy DPP nakoupil 80 nízkopodlažních autobusů, čímž se jejich počet téměř zdvojnásobil. K výraznému zvýšení počtu nízkopodlažních autobusů opět došlo začátkem roku 2010 a dále v prvním čtvrtletí 2011, tj. k dubnu roku 2011 je garantované nízkopodlažní vypravení v ranní přepravní špičce celkem 372 vozů. O víkendu se pak jedná celkem o 229 vozů

V současnosti má DPP v autobusovém vozovém parku 49,22% nízkopodlažních vozidel, tedy celkového počtu 1 180 autobusů je 582 vozů nízkopodlažních. Pětadvacet autobusů – tedy asi 1,8 % z vozového parku s označením „LOW ENTRY“ je částečně nízkopodlažních. Procento nízkopodlažních vozidel bude dle informací DPP do budoucna ještě narůstat, původní klasické autobusy budou naopak postupně vyřazovány. Výše uvedené informace jsou dle dostupných zdrojů DPP aktuální pro duben 2011.⁷

Výhody nízkopodlažního autobusu

Nízkopodlažní autobus umožňuje nástup a výstup osob na invalidním vozíku a zjednodušený nástup a výstup cestujících s dětským kočárkem. Vozy jsou vybaveny sklápěcí plošinou, která slouží jakožto můstek mezi obrubníkem a vstupem do dveří. Výsledkem je poté rychlejší a snazší odbavení cestujících v zastávkách.

⁶ Bezbariérové cestování v autobusech: Garantované nízkopodlažní linky. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011, 11.12.2011 [cit. 2012-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/garantovane-nizkopodlazni-linky-autobusu/>>.

⁷ Bezbariérové cestování v autobusech. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/autobusy/>>.

Občas je negativně vnímán fakt, že většina sedaček je umístěna na vyvýšených částech podlahy. Důvodem těchto zvýšení je řada zařízení uvnitř konstrukce autobusu (např. palivové nádrže, vzduchojemy apod.), které je nutno umístit pod podlahou.⁸

Zvláštní autobusová linka

DPP disponuje speciální autobusovou linkou určenou výhradně pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Zajišťuje spoj bezbariérových bytových objektů na sídlištích s centrem města, kde lze přestoupit na druhou obdobnou linku, nově provozovanou jiným dopravcem (do prosince 2010 byla tato linka zajišťována DPP). Na linku jsou vypravovány 4 zvláště upravené autobusy. V rámci redukce počtu sedadel je rozšířený prostor pro přepravu většího počtu vozíků (až 7 invalidních vozíků najednou). Tyto zvláštní linky pro tělesně postižené jsou značeny jako *H1* a *H2*.

DPP, a.s. spolupracuje především s *Pražskou organizací vozíčkářů* a *Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých*. Při každém nasazení nového autobusu DPP s těmito organizacemi konzultuje otázky vnitřního uspořádání autobusu, označovacích a signalizačních prvků.⁹

2.2.2 Nízkopodlažní tramvajová doprava

V pražských ulicích se nízkopodlažní tramvaje poprvé objevily v roce 1996, tehdy se jednalo o 4 vozy. Kvůli nevhodným konstrukcím těchto vozů a velkému množství závad byly tyto tramvaje roku 2009 prodány.

V průběhu let 2005-2009 nakoupil DPP celkem 60 nízkopodlažních tramvajů typu *Škoda 14T* a dále nízkopodlažní vozy typu *KT8D5.RN2P*, kterých bylo do provozu doposud uvedeno 31 (dle prognózy by v roce 2013 mělo být dosaženo celkového počtu 47 kusů od

⁸ Bezbariérové cestování v autobusech. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-17 15:30]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/autobusy/>>.

⁹ Bezbariérové cestování v autobusech. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-17 16:03]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/autobusy/>>.

tohoto typu vozu). Od roku 2006 vzniklo celkem 33 modernizovaných částečně nízkopodlažních tramvají *T3R.PLF*.

V roce 2008 přibylo v Praze statisticky nejvíce nízkopodlažních tramvají (38 kusů). Od počátku roku 2011 je do provozu uváděn nový typ stoprocentně nízkopodlažní tramvaje *15T*. V současnosti DPP vlastní 20 kusů tohoto typu (do roku 2017 by jich mělo být celkem 250).

Pokud shrneme celou historii nízkopodlažních tramvají od roku 2005 až do května 2011, během těchto let pořídily DPP minimálně 144 nízkopodlažních tramvají (viz tabulka níže), z celkových 936 provozních tramvají. Výše uvedené informace jsou dle dostupných zdrojů DPP aktuální pro květen 2011.¹⁰

Přehled typů nízkopodlažních tramvají ve vozovém parku DPP (květen 2011):

Typ tramvaje	Počet
Škoda 14T	60
KT8D5.RN2P	31
T3R.PLF	33
Škoda 15T	20

Zdroj: www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje [16. 6. 2012].

Prognóza na rok 2017

DPP předpokládá, že v roce 2017 budou nízkopodlažní tramvaje tvořit více jak 50% vozového parku, s celkovým počtem 390 vozů.

¹⁰ Bezbariérové cestování v tramvajích. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje/>>.

Dle zpráv DPP nynější počet nízkopodlažních tramvají již umožňuje vypravení 84 nízkopodlažních vlaků po Praze ve všední den. Tyto garantované spoje¹¹ jsou rozvrženy skoro ve všech linkách. Se stoupajícím počtem nízkopodlažních tramvají bude růst četnost těchto spojů.¹²

Doposud nejnovější typ tramvaje - Škoda 15T

V roce 2011 uvedl DPP do provozu nejnovější typ nízkopodlažní tramvaje 15T. Tento typ je speciálně navržen pro převoz cestujících na invalidním vozíku větších rozměrů, respektive vyhrazené místo pro vozičkáře v této tramvaji dosahuje až nadstandardních rozměrů, ač původní prostor splňoval rozměrově platnou normu (která je však dnes již zastaralá). Typ 15T tak vznikl díky spolupráci s různými organizacemi, např. s *Pražskou organizací vozičkářů*, a díky snaze dopravních podniků zlepšovat a rozšiřovat bezbariérovou dopravu.¹³

2.2.3 Metro

V pražském metru se vyskytuje dohromady 57 stanic, počítáme-li přestupní stanici na každé trati metra zvlášť. Z tohoto celkového počtu je 36 stanic s bezbariérovým přístupem - ve třech stanicích mohou osoby na vozíku používat upravené nákladní výtahy a ve třech stanicích šikmou schodišťovou plošinou. Dále je ve stanici *Nádraží Holešovice* dostupná svislá plošina a mezi bezbariérovou stanicí se počítá i *Vyšehrad*, kde ač je stanice s oddělenými nástupišti tratí metra, je možné dostat se z jednoho nástupiště na druhé pouze přechodem přes povrchovou komunikaci, tedy přes vzdálenější lávku vně vestibulu metra. V některých stanicích chybí bezbariérový vstup, zde je pak přeprava osob na vozíku problematická, ne-li neuskutečnitelná. Mohou za to koncepce výstavby jednotlivých částí

¹¹ Garantované spoje – tj. spoje provedené nízkopodlažním vozidlem, značí se symbolem přístupnosti v zastávkových jízdních řádech a na čele nízkopodlažního vozu.

¹² Bezbariérové cestování v tramvajích. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20 20:22]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje/>>.

¹³ Bezbariérové cestování v tramvajích. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20 20:30]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje/>>.

metra, respektive stanic do roku 1990, které byly stavěny bez možnosti bezbariérového přístupu.¹⁴ Orientační plán metra včetně značení bezbariérových stanic viz Příloha č.3 –obr. 1.

Přístup k metru pro osoby na invalidním vozíku

Osoby na invalidním vozíku lze přepravovat z vestibulu metra k prostorám metra pouze v bezbariérových stanicích a to pomocí osobního výtahu (viz Příloha č. 2 – obr. 2), upraveným nákladním výtahem či na šikmých a svislých plošinách určených pro přesun imobilních osob a osob s dětskými kočárky. Podstatné je, že vozíčkáři si musí -v případě neschopnosti ovládat přepravní plošinu či osobní nebo nákladní výtah- sami zajistit vlastní doprovod, který bude Dopravními podniky vyškolen k obsluze těchto přístrojů a jenž tedy bude v těchto situacích potřebné osobě nápomocen. DPP v žádném případě nedoporučuje k přepravě osob na vozíku pohyblivé schody, ty nejsou konstruovány ani pro přepravu prázdných invalidních vozíků. Navíc by tímto způsobem přesunu mohla osoba přepravující vozík ohrozit bezpečnost osoby na vozíku či bezpečnost spolucestujících. Stejně tak existují nekompromisní předpisy pro ovládání nákladních výtahů.

Co se týká občasných závad některých pohyblivých plošin či osobních výtahů, většinou tyto poruchy způsobí samotná neznalost či nedbalost lidí, kteří tato bezbariérová zařízení ovládají. Přičemž všechna zařízení mají při sobě návod k jejich použití. Byly zaznamenány i případy vandalů, kteří tuto pomocnou techniku poškodili, nemluvě o jejich projevech talentu v podobě nevzhledně posprejovaných interiérů kabin výtahů.

Pokud hovoříme o přepravě metrem, existuje zde překážka, která brání hladkému nástupu vozíčkářů do vozů metra, a tou je horizontální mezera mezi okrajem peronu a nástupní hranou vozidla, která je u všech vozů metra jako jejich nezbytná součást. Na tratích značených A a B jsou provozovány soupravy složené ze starších typů vozů, u nichž je prakticky technickou nutností vyvýšení nástupní hrany vozidla výše než je hrana nástupiště, tím pádem se s invalidním vozíkem do vozu metra najíždí hůře, ve většině případů je nutná

¹⁴ Bezbariérové přístupy v metru. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>>.

pomoc druhé osoby. Přesto se DPP snaží osobám s pohybovým postižením vyjít vstříc a usiluje o hledání různých východisek k řešení těchto případů.¹⁵

Plány do budoucna

DPP plánují v budoucích letech zpřístupnění stanic metra *Anděl*, *Můstek* a *I. P. Pavlova*. Stanice *Můstek* by se tak mohla stát bezbariérovou v průběhu druhého pololetí roku 2012. Současně se řeší investiční příprava přístupnosti metra *I. P. Pavlova* a *Anděl*, jejichž bezbariérovost se předpokládá v letech 2013 a 2014. Předpoklady pro příští léta jsou i pro transformaci některých nákladních výtahů ve výtahy po přepravu osob.¹⁶

¹⁵ Bezbariérové přístupy v metru. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20 20:48]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>>.

¹⁶ Bezbariérové přístupy v metru. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20 20:58]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>>.

3. Experiment bariérovosti v současné pražské MHD

V současnosti obyčejnému člověku zabere cestování městskou hromadnou dopravou, především po tak velkém městě jako je Praha, mnoho času. Ještě více času však cestování zabere člověku, jehož tempo je udáváno jeho omezenou schopností pohybu. Na vině jsou pak také technické překážky v dopravě. V následujícím experimentu se pokusím prezentovat, jak mohou bariéry v MHD ovlivnit a posléze komplikovat život osobám s poruchou hybnosti, v tomto případě vozíčkářům.

3.1 Cíl

Cílem experimentu v rámci mé bakalářské práce je poukázání na nedostatečnou vybavenost pražské MHD pro bezbariérovou dopravu osob s omezenou hybností.

Jako prostředek experimentu jsem zvolila mapování určitých tras MHD v Praze, o kterých je mi z předchozích osobních i předaných zkušeností známa jejich bariérovost. Aby situace byla autentická, využila jsem k tomuto pokusu školou propůjčený invalidní vozík a vžila se do role vozíčkáře, po vzoru akce o.s. Asistence *Jedeme v tom s vámi!*¹⁷

Před provedením experimentu jsem si určila základní úkoly. Jednalo se o vytyčení konkrétních cílových bodů v centru Prahy, přes které má trasa povede s tím, že k přepravě na daná místa použiji pouze městskou hromadnou dopravu. Stejnou trasu v obdobných podmínkách, jen bez invalidního vozíku, zmapuji v roli tělesně intaktní občanky. Výsledný čas dopravy z bodu A do bodu B na invalidním vozíku srovnám s časem cesty z bodu X do bodu Y již bez vozíku. Na závěr pomocí tabulky vyhodnotím časový rozdíl mezi těmito kótami a výsledky se pokusím interpretovat. Během tohoto pokusu se samozřejmě zaměřím na mezery v bezbariérové dopravě, veškerá tato fakta fotograficky zdokumentuji a taktéž vyhodnotím v závěru šetření.

Prvotním úkolem v rámci metody polostrukturovaného rozhovoru (ten viz kapitola 4) je nalézt 3 respondenty s tělesným postižením, nejlépe vozíčkáře, kteří pravidelně cestují MHD v Praze. Dalším úkolem je zpracování základní charakteristiky těchto osob (sociodemografický popis jako např. pohlaví, věk, vzdělání apod.) v rámci rozhovorů. Jako

¹⁷ Občanské sdružení Asistence vytvořilo projekt s názvem *Jedeme v tom s vámi!* aneb *Za přístupnou MHD*, jež nabízí možnost ozkoušet si v jednom dni, jaké je to být vozíčkářem cestujícím Prahou a místní MHD. Více viz webové stránky www.asistence.org [26. 6. 2012].

další krok provedu rozhovory s respondenty ohledně jejich názorů a zkušeností s pražskou MHD. Jednotlivé poznatky z rozhovorů shrnu do tabulek dle tematických okruhů a pokusím se o jejich interpretaci. Souhrnné výsledky obou šetření uvedu do závěru kapitoly 4.

3.2 Metody, metodika a úkoly

Metody: Experiment a polostrukturovaný hloubkový rozhovor (ten viz kapitola 5)

Metodika experimentu: Zvolila jsem si trasu o třech na sebe navazujících finálních bodech ze stanice *Smíchovské nádraží* do:

- Rehabilitačního střediska Citymed (adresou Vocelova 7, Praha 2)
- Jedličkova ústavu (adresou V Pevnosti 4, Praha 2)
- Café Na půl cesty (adresou Centrální park Pankrác, Praha 4).

Vytyčené body jsem vybrala záměrně s předpokladem, že tato místa -dle mých předchozích osobních zkušeností- vozičkáři běžně navštěvují a dále proto, že se pojí s trasami MHD, na které se chci zaměřit ve svém experimentu.

Veškeré postřehy a zásadní informace z cest jsem zapisovala ručně do bloku a následně doma zpracovala do elektronické podoby.

Další metodika je více méně uvedena v předchozím oddíle 3.1

3.2.1 Podmínky provedení experimentu

Celý experiment probíhal za doprovodu mých přátel, kteří mi byli nápomocni v rolích asistenta, tlačícího invalidní vozík a dokumentaristky, pověřené tvorbou fotografií. Za jejich ochotu a pomoc jsem jim velice vděčna.

Za den „D“ jsem zvolila předem naplánované nedělní odpoledne. Počasí nám bohužel nevyšlo příliš vstříc a tak jsme, nehledě na předpověď, vyrazili provést experiment za větrného počasí, a to při teplotě vzduchu v rozmezí 2°C – 10°C. Vzhledem ke svým předešlým zkušenostem jsem předpokládala, že o víkendu za takového počasí nebudou ulice

ani dopravní prostředky nijak plné lidí. Na druhou stranu nám byly nevýhodou méně frekventované spoje, než o všedních dnech.

Nutno dodat, že tento experiment simuluje situaci člověka, jenž se narodil v Praze a má tušení o tom, jak funguje místní hromadná doprava, leč na invalidním vozíku je velice krátký čas. K naplánování tras jsem nezjišťovala spoje z internetového zdroje, ale (jak je výše uvedeno) jakožto rodilá Pražanka a čerstvý vozíčkář jsem dala na svou zkušenost, intuici a jízdní řády na zastávkách MHD.

Takto nastavené podmínky experimentu bych osobně považovala za poměrně obtížné, ale velmi blízké realitě, se kterou se vozíčkáři denně potýkají.

3.3 Mapování terénu

Pro lepší orientaci značím podstatné názvy stanic MHD tučně a kurzívou.

Plán cesty: *Smíchovské nádraží – I. P. Pavlova – Vyšehrad – Pankrác.*

Smíchovské nádraží označuje místo, ve kterém výzkum začíná. U stanice *I. P. Pavlova* se vyskytuje *Rehabilitační středisko Citymed*¹⁸, u stanice *Vyšehrad* sídlí *Jedličkův ústav*¹⁹ a poslední destinace, tedy *Pankrác* a zde *Café Na půl cesty*²⁰, je mým konečným bodem v tomto experimentu.

3.3.1 První část - cesta MHD na vozíku

Celý výzkum započal na tramvajové zastávce *Smíchovském nádraží*, kde jsem se již usazena na vozíku setkala se svými asistenty. Jak jsem dříve uvedla v oddíle 4.2, prvním cílovým bodem v tomto experimentu byla návštěva Rehabilitačního střediska Citymed, adresou Vocelova 7 na Praze 2, tedy prvním cílovým bodem byla zastávka *I. P. Pavlova*. Celou akci nám hned v začátku komplikoval fakt, že si jeden z mých asistentů zapomněl doma doklady. Naštěstí bydlel jen pár zastávek tramvají od *Smíchovského nádraží*, a to hned

¹⁸ www.citymed.cz [26. 6. 2012]

¹⁹ www.jus.cz [26. 6. 2012]

²⁰ www.greendoors.cz/cafe_na_pul_cesty/o_kavarne [26. 6. 2012]

u stanice **Zborovská** (zařadila jsem tedy tuto stanici dodatečně do svého cestovního plánu v rámci experimentu cesty s vozíkem i k cestě pěšky bez vozíku, což se projeví ve výsledných tabulkách časů cest; pokud jde o samotné vyzvednutí asistentových dokladů, nevznikla žádná časová prodleva, která by měla další vliv na výsledky experimentu). Ve 14:20 jsme tedy nastoupili do nízkopodlažní tramvaje směr **Zborovská**. Jeden ze spolucestujících příliš nedbal, že stojí na místě určeném pro vozíčkáře, museli jsme ho tedy taktně požádat o uvolnění místa. První, co nás při výstupu ze soupravy zaskočilo, byl výjezd z nízkopodlažní tramvaje přímo do vozovky (viz. Příloha č. 1 – obr. 1) – tudíž se bez použití rampy hůře vystupovalo z tramvaje a následně špatně najíždělo na chodník, kterému chyběl samotný nájezd. Dalším překážkou se pro nás stala lidmi přeplněná nízkopodlažní tramvaj, kterou jsme museli nechat odjet, jelikož s vozíkem bychom se do ní bohužel nevtěsnali. Vyčkali jsme tedy na další bezbariérový spoj, což způsobilo zdržení. Následná cesta tramvají do prvního cílového místa byla poté bez komplikací.

Po splnění prvního vytyčeného cíle, tedy návštěvy Citymedu sídlícího minutu chůze od stanice **I. P. Pavlova**, v plánu následovalo dostat se z této lokality do Jedličkova ústavu sídlícího na **Vyšehradě**. Cesta metrem nepřišla v úvahu, jelikož stanice metra **I. P. Pavlova** nedisponuje žádným bezbariérovým vstupem, o výtahu ani nemluvě. Jediným řešením v tu chvíli bylo absolvovat cestu pěšky od Citymedu k další nejbližší stanici metra a to k **Muzeu** na trase metra **C**. Pěší cesta byla značně nepříjemná. Některým chodníkům opět chyběly nájezdy ze silnice samotné chodníky měly velice hrbolatou strukturu s mnoha velkými děrami, ulice byly znečištěny doslovnými horami odpadků a do toho silně foukal vítr, na vozíku mi bez pohybu bylo velmi chladno. Dorazili jsme k výtahu pro vozíčkáře, který nás měl dopravit do podzemí. Výtah byl znečištěný a zapáchající. Zanedlouho poté, co jsme se dostali výtahem do podzemí, přijela souprava metra. Ta nás dopravila blíže k druhému cíli, tedy na **Vyšehrad**. Odtud jsme se cvičně prošli k Jedličkově ústavu a pak zpět na vyšehradské metro.

Když jsme na ně čekali pro další spoj, neušlo mi, že v případě nutnosti jet metrem na opačnou stranu, bych jako vozíčkář neměla absolutní šanci. Mezi nástupišti je předěl, ve kterém jezdí oboustranně soupravy metra a jedinou možností, jak se dostat z jednoho nástupiště na protější, je podchod, ke kterému vedou z obou stran početné schody. A výtah ani nájezdní rampa zde neexistují (jak jsem se později dozvěděla, vně vestibulu metra stojí lávka na pozemních komunikacích, přes kterou bylo možno přejet na druhou stranu). My jsme naštěstí pokračovali v jízdě metrem ze stanice **Vyšehrad** směrem na **Pankrác**, tuto cestu jsme

absolvovali bez potíží. Z metra stanice **Pankrác** jsme vyjeli na povrch země již solidnějším výtahem a odtud jsme pak nastoupili do nízkopodlažního autobusu, který nás dovezl k poslednímu vytyčenému bodu naší cesty. Tím bodem byla zastávka s názvem **Sídliště Pankrác**, kde jsme zakončili cestu v Café Na půl cesty, které vozíčkáři hojně navštěvují pro jeho bezbariérovost a příjemný přístup personálu.

3.3.2 Druhá část - cesta MHD bez vozíku

Za obdobných podmínek, při jakých byla vykonána cesta MHD na vozíku, jsem provedla průzkum vytyčené trasy bez použití vozíku. Tentokrát bez spolupráce přátel. Tedy opět v neděli, ve 14 hodin a 20 minut jsem na **Smíchovském nádraží** nastoupila do tramvaje, která směřovala do zastávky **Zborovská**. Dojela jsem na uvedenou stanici, nahlédla do jízdního řádu a vyčkala na nejbližší spoj. První přijíždějící tramvaj nebyla tak plná (ač to samozřejmě bez vozíku nemělo takový vliv na to, zda s ní pojedou, či ne), nastoupila jsem do ní a jela rovnou do stanice **I.P.Pavlova**, odkud jsem došla k středisku Citymed.

Aby experiment vycházel z objektivních faktorů, vyčkala jsem u Citymedu do 15:04 hodin (ve stejném čase jsem vyrážela od tohoto rehabilitačního střediska v první části pokusu s vozíkem) a jelikož mi nic nebránilo jet metrem z **I.P.Pavlova**, učinila jsem tak, šla do metra a odsud jela v krátkém časovém úseku směr druhý cíl - **Vyšehrad**. Zde jsem vystoupila a opět se prošla k Jedličkově ústavu a zpátky k metru.

Z **Vyšehradu** již nebylo jiné lepší cesty ke třetímu cíli, než té, kterou jsme absolvovali s mým pomocným výzkumným týmem přátel v první části experimentu s vozíkem. V 15:59 hodin, tedy ve stejný čas jako v první části pokusu, jsem nastoupila do metra jedoucího z **Vyšehradu** na **Pankrác**, zde jsem pak vyjela po eskalátorech do vestibulu metra a odsud došla pár metrů pěšky k zastávce autobusu. Tam jsem vyčkala na autobus, který mě dopravil opět na zastávku **Sídliště Pankrác** k místnímu **Café**. Tímto jsem završila druhou část experimentu. Celá cesta proběhla bez komplikací.

Tabulka č. 1. - Cesta Prahou s vozíkem – časové vyhodnocení:

	Citymed (I. P. Pavlova)	Jedličkův ústav (Vyšehrad)	Café Na půl cesty (Sídliště Pankrác)	
Start (bod A) (čas odjezdu, stanice, způsob dopravy)	14:20 <i>Smíchovské nádraží (tram)</i>	15:04 <i>I. P. Pavlova (pěšky)</i>	15:59 <i>Vyšehrad (metro)</i>	
Přestup (čas odjezdu, stanice, způsob dopravy)	14:39 <i>Zborovská (tram)</i>	15:26 <i>Muzeum C (metro)</i>	16:09 <i>Pankrác (bus)</i>	
Cíl (bod B) (čas příjezdu, stanice)	14:48 <i>I. P. Pavlova</i>	15:29 <i>Vyšehrad</i>	16:11 <i>Sídliště Pankrác</i>	
Trvání cesty	28 min.	25 min.	12 min.	Celkem: 65 min.

Tabulka č. 2. - Cesta Prahou bez vozíku – časové vyhodnocení:

	Citymed (I. P. Pavlova)	Jedličkův ústav (Vyšehrad)	Café Na půl cesty (Sídliště Pankrác)	
Start (bod X) (čas odjezdu, stanice, způsob dopravy)	14:20 <i>Smíchovské nádraží (tram)</i>	15:12 <i>I. P. Pavlova (metro)</i>	15:59 <i>Vyšehrad (metro)</i>	
Přestup (čas odjezdu, stanice, způsob dopravy)	14:32 <i>Zborovská (tram)</i>	-	16:09 <i>Pankrác (bus)</i>	
Cíl (bod Y) (čas příjezdu, stanice)	14:40 <i>I. P. Pavlova</i>	15:14 <i>Vyšehrad</i>	16:11 <i>Sídliště Pankrác</i>	
Trvání cesty	20 minut	2 minuty	12 minut	Celkem: 34 min.

3.4 Výsledky mapování terénu a jejich interpretace

Nejprve jsem z jednotlivých časů odjezdů a příjezdů ve svých záznamech vypočetla trvání cesty každé individuální trasy z bodu A do bodu B (viz tabulka č.1 z oddílu 3.3) – tedy například cestu ze *Smíchovského nádraží* do stanice *I.P.Pavlova*. Ze tří výprav mi vyšly tři různé časy, které značí doby strávené na cestě z bodu A do bodu B. Sečtením těchto 3 časů jsem získala koncový čas, za který se mi podařilo navštívit všechny 3 vytyčené cíle návštěvy (středisko Citymed, Jedličkův ústav, Café Na půl cesty). Ten samý postup jsem zopakovala u tabulky č. 2. (viz oddíl 3.3) – tedy u cesty Prahou bez vozíku. Koncové časy obou cest se liší v závislosti na tom, zda jsem městskou hromadnou dopravou cestovala na vozíku, či bez něj. Dle tabulek z oddílu 3.3 je zřejmé, že cesta na vozíku za jinak stejných podmínek trvala téměř dvojnásobek doby, co cesta bez vozíku.

V případě cestování MHD na vozíku bylo nutné se vyhnout lokalitám, z nichž není možnost cestovat dál kvůli jejich bariérovosti, což vedlo k nutnosti dostat se k nejbližším přístupným spojům, které byli většinou vzdálené, a tím pádem došlo ke zpoždění. Dalším důvodem zdržení v první části experimentu byl fyzický blok v podobě přeplněného dopravního prostředku, kam by se člověk bez vozíku a větších zavazadel teoreticky mohl vtěsnat, ale vozíčkář již kvůli potřebě místa na vozík nikoli.

4. Rozhovory s osobami s tělesným postižením cestujícími MHD

Provedla jsem tři rozhovory s lidmi připoutanými na vozík. Podmínkou pro selekci těchto osob bylo jejich pravidelné cestování městskou hromadnou dopravou v Praze.

V první řadě jsem vymezila metodiku a provedení rozhovorů v oddíle 4.1, individuální rozhovory jsou tematicky rozděleny na dvě části, ač v jednotlivých rozhovorech se spojují v jeden celek. Samotné rozhovory zabírají oddíly 4.2 až 4.4. První část je založena na otázkách týkajících se osobního života respondentů, ergo je zde cílem monitoring lokalit a situací, ve kterých se respondenti obecně často vyskytují či v nedávné době vyskytovali. Zaměřuji se na jejich osobu ve vztahu ke společnosti. Zkusím nahlédnout do života osob na vozíku, ten se poté pokusím interpretovat na konci této kapitoly z hlediska jeho kvality.

Druhá část rozhovorů je zaměřena na konkrétní zkušenosti a názory respondentů na pražskou hromadnou dopravu. Na příkladech těchto lidí se pokusím objasnit vztah vozíčkářů k současné městské hromadné dopravě, z jejich osobních zkušeností pak vytyčit zásadní nedostatky veřejné přepravy v Praze.

Podnětným zjištěním pro mě bude dále informace, na kolik bariérové cestování a společnost (i v korelaci) ovlivňují kvalitu života dotazovaných, jakožto zástupců skupiny vozíčkářů (nebo také tělesně či zdravotně postižených osob). Též mě zajímá fakt, jak velkou roli hraje jejich postižení v jejich životě.

4.1 Metodika a provedení rozhovorů

Nejprve uvedme v jednotlivých bodech podrobnosti týkající se metodiky a provedení mého šetření.

Cílová skupina: Osoby na invalidním vozíku (dále jen „vozík“ využívající MHD minimálně dvakrát do týdne.

Počet respondentů: Celkem tři dotazování. Z toho jedna žena ve věku 26 let a dva muži ve věku 25 a 19 let.

Metoda: Polostrukturovaný hloubkový osobní rozhovor.

Tematické okruhy č.1 – osobní život a jeho kvalita:

- **Základní údaje:** Pohlaví, věk, vzdělání, diagnóza, bydlení.
- **Bydlení a rodina:** Kde a s kým bydlí, kde bydlel v minulosti. Rodiče, sourozenci.
- **Vzdělání:** Jakou školu navštěvoval či stále navštěvuje.
- **Onemocnění:** Kdy se objevilo, projevy, průběh.
- **Přátelé a partnerské vztahy:** Jaké má přátele, postoj k nim, kde s nimi tráví čas, případné partnerské vztahy.
- **Zájmy a práce:** Jak a kde tráví volný čas. Kdy a kde vykonával či stále vykonává zaměstnání.
- **Vlastní zhodnocení kvality života a budoucnost:** Jak je spokojen se svým životem. Plány a představy o budoucím životě.

Tematické okruhy – respondent a MHD v Praze:

- **Jaký vozík používáš? Využíváš služeb osobní asistence?** Jaký typ/typy vozíku používá a zda má osobního asistenta, případně jak často je odkázán na pomoc asistenta.
- **Jaké jsou tvé pravidelné trasy Prahou s MHD? Setkáváš se během cest po těchto trasách s bariérami? Pokud ano, uveď prosím jejich konkrétní příklady.** Jak často využívá MHD. Příklady tras, kterými běžně cestuje – zde udány konkrétní stanice a čísla spojů (v textu obojí značené kurzívou). Výčet případných bariér během uvedených cest. V některých případech respondent uvádí i sídla míst, odkud nebo kam dojíždí. (Jelikož se za uplynulý rok moc změn při pražské MHD nekonalo, bere se v potaz i uvedení častých tras z roku 2011.)
- **Setkáváš se při cestování MHD kromě fyzických bariér i s jinými problémy, nebo tě naopak na jízdě MHD něco výrazně těší?** Udání konkrétních případů spokojenosti i nelibosti spojených s MHD.
- **Jezdíš raději MHD či osobním automobilem?** Zda raději jezdí automobilem či MHD a proč.

- **Ovlivňuje cestování MHD nějak zásadně tvůj život?** Co dotazovanému cestování pražskou MHD přináší a co bere. Co by na MHD rád změnil a proč.
- **Jak celkově hodnotíš nynější pražskou MHD?** Jak hodnotí pražskou MHD jako celek.
- **Co bys dělal v této situaci: Nečekaně ses ocitl v určité lokalitě v Praze daleko od domova, kde není možné dohledat bezbariérový spoj domů, ač zde MHD jezdí?**

Anonymita respondentů: Ač se v rozhovorech jedná o témata velice osobní povahy, respondenti souhlasili s uveřejněním klíčových informací sloužících k mapování jejich pohybu po Praze, tzn. uvedení obcí bydliště, konkretizace míst, které běžně navštěvují apod. Uvedená jména respondentů jsou smyšlená.

Získávání respondentů: Hledání respondentů nebylo nijak náročné. Příležitostně vykonávám osobní asistenci jednomu z níže uvedených dotazovaných, který se stýká s lidmi taktéž využívajícími tzv. kolečkové křeslo. Tento dotazovaný mi poskytl kontakt na svého přítele, jenž mou žádost o interview přijal a to se uskutečnilo. Dále mi při hledání osob k rozhovoru byl nápomocen předseda občanského sdružení Ramus, který mi dal kontakty na dvě osoby využívající služby jmenovaného sdružení. Z toho jedna osoba odmítla z důvodu zaneprázdněnosti a druhá osoba s interview souhlasila. Vzhledem k obsáhlosti své práce jsem se rozhodla pouze pro 3 respondenty.

Průběhy rozhovorů: Na počátku našeho setkání jsem respondentům objasnila smysl rozhovoru, nastínila jeho obsah a jaký bude zhruba jeho průběh. Dále jsem vysvětlila, jak bude naloženo se získanými informacemi, domluvili jsme se též na otázce anonymity a autorizace. V okamžiku, kdy byli dotazovaní se vším obeznámeni a s interview nadále souhlasili, započal samotný rozhovor. Ve všech případech se -dle mého názoru- jednalo o přátelské šetření v příjemné atmosféře, automaticky hned zprvu došlo na tykání. Rozhovor byl spíše volnějšího rázu. Dotazovaní velmi ochotně a otevřeně odpovídali na veškeré otázky, ač často rádi odbíhali daleko od daného tématu. Nedošlo na případ, kdy by respondent odmítl cokoli zodpovědět. Se všemi třemi osobami nadále udržuji přátelský kontakt.

Délka rozhovorů: Rozhovory trvaly ve dvou případech cca 90 minut, v jednom případě až 3 hodiny.

Pořizování záznamu: Nebyl pořízen žádný audiovizuální záznam. Veškeré informace jsem zaznamenávala manuálně do osobního počítače v podobě elektronického zápisu.

Čas a místo: Všechny rozhovory jsem provedla v dubnu 2012. Rozhovory se uskutečňovaly v Praze, jednalo se o různé lokality: na lavičce v městském parku, v hostinci, v domě jednoho z respondentů.

Výsledky: Primární sociodemografický popis dotazovaných (pohlaví, věk apod.), informace o respondentech z dílčích tematických okruhů, interpretace získaných údajů.

4.2 Respondent č.1: Petra

Základní údaje

Žena, 26 let, vzdělání vysokoškolské, dg. deficit merosinu (svalové onemocnění), bydlí se svými rodiči.

Průběh rozhovoru

Rozhovor jsem provedla u Petry doma v rámci osobní asistence. Trvání rozhovoru cca 60 minut.

Bydlení a rodina

Bydlí se svými rodiči v rodinném bezbariérovém domku na Praze 4 v Hrnčích. Petřiny rodiče žijí spolu, sourozenci žádní.

Vzdělání

Studovala prezenčně metropolitní univerzitu v Praze, obor evropská studia a veřejná správa. Studium zakončila magisterským titulem.

Onemocnění

Dle Petry se *deficit merosinu* vyskytuje jen u 4 lidí v České republice a je způsoben geneticky, což je i důvod pro to, že nemá sourozence. Ač je Petra imobilní od malička, toto onemocnění u ní bylo diagnostikováno, a vlastně i definováno, teprve v jejích 14 letech.

Nemoc se projevuje svalovou hypotonií, následně kompletní nehybností všech čtyř končetin, trupu a hlavy. Jemná motorika je obecně poměrně funkční.

Přátelé a partnerské vztahy

Opravdových kamarádů má jen pár a s těmi se stýká většinou doma či s nimi zajde do kina. Pohybuje se v 90% mezi „zdravými“ lidmi, proto ani nepocituje svůj handicap. Partnerský vztah neměla doposud žádný.

Zájmy a práce

Petra se nejvíce zajímá o cizí jazyky, o angličtinu (AJ) především. Vedle toho má ráda hudbu, sledování filmů, anglickou literaturu. Zhruba jedenkrát do měsíce navštíví i kino či divadlo. Petra dobrovolně doučuje anglický jazyk v domě jejím a jejích rodičů, mzdu za to nedostává.

Vlastní zhodnocení kvality života a budoucnost

Mimo to, že je na vozíku, je spokojená, ač mohlo by to prý být lepší. Budoucnost vidí optimisticky. Touží po samostatném bydlení, přála by si dobře finančně ohodnocenou práci, která by ji bavila a duševně naplňovala. Chtěla by se stát učitelkou či překladatelkou z anglického jazyka.

Jaký vozík používáš ? Využíváš služeb osobní asistence?

Petra vlastní elektrický bytový vozík značky Meyra, dále mechanický vozík na cesty. Osobní asistenci potřebuje kvůli svému onemocnění nepřetržitě.

Jaké jsou tvé pravidelné trasy Prahou s MHD? Setkáváš se během cest po těchto trasách s bariérami? Pokud ano, uveď prosím jejich konkrétní příklady.

Při cestě do školy, v letech 2006-2011, používala Petra MHD denně. I po dokončení studií využívá Petra hromadnou dopravu minimálně dvakrát do týdne.

- Z domova do školy - sídlem Dubečská 900/10 na Praze 10- (pravidelná cesta do r. 2011): Autobusem č.165 ze stanice *Hrnčířský hřbitov* na stanici *Opatov* a odsud autobusem č.177 na *Spojovací* - spoje našla vždy podle internetu.

- Ze školy - sídlem Kytlická 757 na Praze 9- domů (pravidelná cesta do r. 2011): Z Proseku metrem na stanici Opatov a zde přestup na autobus č.165, kterým Petra jela rovnou na Hrnčířský hřbitov.
- Z domova do kina Galaxie na Hájích -sídlm Arkalycká 1/877 na Praze 4-: Přímý spoj autobusu č. 165 z Hrnčířského hřbitova na Háje
- Z domova do nákupního centra na Chodově -sídlm Roztylská 2321/19 na Praze 4-: Autobusem č.165 z Hrnčířského hřbitova na Háje. Z Háje jede Petra s asistentkou metrem na Chodov a zde vyjedou osobním výtahem.

Jen pro příklad Petra uvádí, jakým způsobem se přepravovala do metra ještě začátkem roku 2011, než byl na Hájích přistavěn výtah pro vozíčkáře: Petra požádala asistentku, aby došla pro zaměstnance dopravních služeb a ti poté Petru vyvezli nákladním výtahem (sloužícím k vývozu odpadu). Z tohoto výtahu přestoupili na další výtah, který je dopravil k rampě v prostředí, které nebylo určeno pro běžnou veřejnost. Po absolvování cesty po této rampě nastoupili do dalšího výtahu, který je finálně dovezl do metra stanice Háje. Celá cesta z vestibulu metra přímo do podzemního metra trvala cca 15 minut. Nyní už je naštěstí vše jinak.

Setkáváš se při cestování MHD kromě fyzických bariér i s jinými problémy, nebo tě naopak na jízdě MHD něco výrazně těší?

Pro Petru je přínosný kontakt s lidmi. Zjistí, co se dnes nosí, občas se pobaví nad dialogy spolucestujících. Společnost lidí je jí příjemná. Přes výčet svých předchozích odpovědí neuvádí žádné konkrétní problémy. Vždy si na internetu vyhledala bezbariérový spoj a to speciálně na webových stránkách www.dpp.cz. Nakonec doplňuje, že by uvítala více bezbariérových vstupů do metra.

Jezdíš raději MHD či osobním automobilem?

Prý záleží na dané situaci, jedna ku jedné. Petra po chvíli konstatuje, že jízda autem je pro ni pohodlnější, rychlejší, ale finančně nákladnější. Co se týká MHD, zde zase oceňuje společnost lidí. Mj. je Petra schopná jezdit s MHD jen v případě, že teplota vzduchu neklesne pod +10°C a jen v případě od sněhu uklizené silnice.

Ovlivňuje cestování MHD nějak zásadně tvůj život?

Dává jí společnost. Na druhou stranu se musí přizpůsobit dopravě. Když není možné kvůli bariérovému spoji využít MHD, tak cestuje osobním automobilem ve společnosti rodičů/asistentky. V případě, že není k dispozici ani automobil, zůstává doma.

Jak celkově hodnotíš nynější pražskou MHD?

Myslí si, že se situace zlepšuje, ač někteří řidiči jsou neochotní spolupracovat, například vyndat nájezdni rampu pro vozík. Přesto ji nemůže hodnotit zcela negativně, jedná se o případ od případu.

Co bys dělala v této situaci: Nečekaně ses ocitla v určité lokalitě v Praze daleko od domova, kde není možné dohledat bezbariérový spoj domů, ač zde MHD jezdí?

Petra by zavolala rodičům či asistentce s řidičským průkazem, aby ji v případě možnosti odvezli autem. V krajním případě by volala *Societu o.p.s.*²¹ pro převoz. Poznamenává, že kdyby tušila tuto komplikaci předem, nejela by na dané místo vůbec.

4.3 Respondent č.2: Jakub

Základní údaje

Muž, 34 let, vzdělání vysokoškolské, dg. dětská mozková obrna (DMO), bydlí sám.

Průběh rozhovoru

Rozhovor proběhl v hostinci blízko Jakubova bydliště a trval cca 3 hodiny. Jakub mě vyzvedl na metru a na místo doprovodil.

Bydlení a rodina

Bydlí sám v bytě v Praze 9 na Černém mostě, dříve se spolubydlíci. Do 17 let žil s rodinou v Liberci, kde se dopravoval výhradně autem s rodiči. Pro srovnání hodnotí nynější bezbariérovou dopravu v Liberci takto: autobusovou dopravu jako dobrou, tramvajovou dopravu jako horší, ale jinak je s tamějším transportem spokojený. Jakub má příjemné rodinné zázemí a dle svého úsudku skvělé rodiče. Má o 6 let starší vdanou sestru.

Vzdělání

²¹ www.societa.cz [11. 6. 2012]

Studoval ZŠ v Jedličkově ústavu v Liberci. Po ZŠ navštěvoval jeden rok libereckou Praktickou školu. V roce 1997 se dostal do Prahy a začal studovat obchodní školu tříletou, kterou ukončil závěrečnou zkouškou z účetnictví a ekonomiky, zde odmaturoval v roce 2002. Poté absolvoval jazykovou školu Polyglot, tedy studia anglického, německého a španělského jazyka. Na závěr prezenčně vychodil Metropolitní univerzitu v Praze a zde obor evropská studia ukončená magisterským titulem. Mj. konstatuje ještě půlroční studia v německých Brémách, kde prý byla městská hromadná doprava doslova úžasná.

Onemocnění

Dětská mozková obrna byla u Jakuba diagnostikována v jeho 3 letech, nemohl si stoupnout na nohy. Jakub je imobilní od malička, DMO se u něj projevuje spastickou triparézou a problémy se zrakovou percepcí. Jakub se i přes svou diagnózu naučil samostatnosti a ve většině případech se o sebe dokáže postarat sám bez cizí pomoci.

Přátelé a partnerské vztahy

Škola ho socializovala, „mezi svými“ byl v Liberci v Jedličkově ústavu, zde se přátelil s pár dětmi. Nyní má mnoho kamarádů, kamarádek, přátel z různých míst. Jakub má za sebou jeden vážný vztah, v Praze se dal dohromady se svou ošetřovatelkou, se kterou poté společně strávil 5 let. Mj. měl i jiné krátkodobé známosti.

Zájmy a práce

Jakubovou vášní jsou automobily a vše, co s nimi souvisí, totiž otec pracoval v oboru. Dále má rád hokej, hudbu, německý jazyk a navrch hraje ve florbalovém týmu. Pracuje na poloviční úvazek v informačním centru Metropolitní univerzity v Praze. Jinak pobírá invalidní důchod.

Vlastní zhodnocení kvality života a budoucnost

Jakub je spokojený, dosáhl téměř všeho, čeho chtěl dosáhnout. Se svou budoucností je, jak říká, smířen. Nejdříve plánuje složit státní zkoušku z německého jazyka. Poté se rozhodne, zda zůstane ve stávajícím zaměstnání, anebo se v blízké době přestěhuje do Německa, kde vše nechá osudu. Rád by si našel přítelkyni.

Jaký vozík používáš ? Využíváš služeb osobní asistence?

Jakub běžně používá elektrický vozík značky Invacare, při cestě autem používá mechanický vozík. Jakub funguje bez osobní asistence.

Jaké jsou tvé pravidelné trasy Prahou s MHD? Setkáváš se během cest po těchto trasách s bariérami? Pokud ano, uveď prosím jejich konkrétní příklady.

Jakub jezdí MHD minimálně 3 dny v týdnu. A to:

- Z domova do práce: Z Černého mostu na Skalku – buď přímý spoj nízkopodlažním autobusem č. 296, cesta cca na hodinu jízdy. V případě, že autobus ujel, jel Jakub metrem z Černého mostu na Vysočanskou a zde přestoupil na autobus č. 195/177, cesta trvala taktéž cca hodinu.
- Z domova na florbal na stanici Želivského: Z Černého mostu jede Jakub metrem na Vysočanskou, zde vyjede osobním výtahem z vestibulu metra téměř k autobusové zastávce, kde nastoupí do nízkopodlažního autobusu s č. 136, který ho dopraví na zastávku *Bělocerkevská* k přestupu na další nízkopodlažní autobus s č. 124. Tento autobus ho finálně doveze do cíle s názvem *Želivského*. Kvůli speciálnímu elektrickému vozíku k hraní florbalu však většinou upřednostňuje méně náročnou cestu s taxislužbou.
- Jednou za týden z domova do Jedličkova ústavu (JÚŠ) - sídlem V Pevnosti 4, Praha 2: Z Černého mostu bezbariérový autobusem č. 1 na Vyšehrad. Když mu autobus ujede, tak Jakub cestuje z Černého mostu metrem trasou *B* na *Florenc*, zde přestoupí výtahem na trasu metra *C* a odsud na *Vyšehrad*. Avšak když na *Florenci* nejede výtah, musí zde čekat opět na bezbariérový autobus č.1 (a ten jezdí jen 1x do hodiny).

Setkáváš se při cestování MHD kromě fyzických bariér i s jinými problémy, nebo tě naopak na jízdě MHD něco výrazně těší?

Je prý dobře, že existují vůbec nějaké bezbariérové vstupy a že přibývají, socializuje ho to. Horší je to s návazností spojů. Jakub hodnotí situaci slovy: „Když cestuješ v Praze, musíš být dobrý plánovač.“ Je občas nutné si naplánovat trasu předem, dohledat aktuální spoje a funkčnost výtahů v metru, k čemuž Jakubovi slouží webové stránky *Dopravních podniků Praha*²².

Nespokojený je s údržbou zařízení na bezbariérových stanicích, ať už z hlediska hygieny či funkčnosti. Výtahy navštěvují na noc bezdomovci a například na Smíchovském nádraží jsou sice dvě šikmé schodišťové plošiny, ale většinou nefungují. Jakub v rozhovoru

²² www.dpp.cz [26. 6. 2012]

navrhuje jako řešení zprostředkování výtahů ideálně na čipovou kartu jen pro „potřebné“. Dále mu vadí špatná návaznost bezbariérových spojů a podotýká, že co se týče bezbariérovosti výstupů, metro trasy A je na tom dosti zoufale. Dopravním podnikům vytýká nekryté autobusové zastávky, konkretizuje stanici *Ládví*. Jakub jezdí za každého počasí, ač ne vždy je mu to příjemné.

Pokud by Jakub mohl něco změnit, koupil by jiné soupravy metra, než jsou na trase metra A a B (jezdí zde, dle jeho slov, ruské soupravy předělané Škodou Plzeň), zde se totiž špatně nastupuje do vozu metra. Bariérou mu je jakýsi vyvýšený okraj vagónu, přes který těžko přejede, musí tedy vždy požádat o pomoc spolucestujících.

Celé téma uzavírá slovy: „*Stačilo by, kdyby fungovalo to, co je.*“

Jezdíš raději MHD či osobním automobilem?

Když může jet autem, dává mu Jakub přednost kvůli flexibilitě. Navrch hrozí menší pravděpodobnost okradení, s tím má totiž Jakub špatné osobní zkušenosti. Nejraději by jezdil pouze autem.

Ovlivňuje cestování MHD nějak zásadně tvůj život?

Negativně vidí Jakub nutnost přijmout, že je při cestování menšina. Co „normální“ člověk ujede za 10 minut, to Jakub jede půl hodiny, jelikož musí například čekat na autobus. Městská hromadná doprava mu však umožňuje, aby se zařadil do společnosti.

Jak celkově hodnotíš nynější pražskou MHD?

Doslova hodnotí: „*Jako ve škole, za 3 z 5ti, je co zlepšovat.*“

Co bys dělal v této situaci: Nečekaně ses ocitl v určité lokalitě v Praze daleko od domova, kde není možné dohledat bezbariérový spoj domů, ač zde MHD jezdí?

Jakub by si zavolal taxislužbu, např. *Societa o.p.s.* či *Handicap transport*²³ - jenže ty se musí objednat týden dopředu. Jakub využívá i služeb *Transport Assistance* firmy *Portage*²⁴, která funguje 24 hodin denně, ovšem to se poté projeví na ceně. V krajním případě by někoho požádal o „dotlačení“ k nejbližšímu bezbariérovému spoji.

²³ www.handicap-transport.cz [26. 6. 2012]

²⁴ www.portage.cz [26. 6. 2012]

4.4 Respondent č. 3: Vojtěch

Základní údaje

Muž, 20 let, vzdělání základní, dg. DMO.

Průběh rozhovoru

Rozhovor s Vojtěchem proběhl v parku na lavičce nedaleko jeho bydliště a trval cca 90 minut. Do rozhovoru mírně zasahoval i Vojtěchův osobní asistent.

Bydlení a rodina

Bydlí se svými rodiči v rodinném bariérovém bytě (se schodolezem) v Praze na Smíchově. Rodiče žijí spolu, Vojtěch má staršího bratra.

Vzdělání

Studoval ZŠ v Praze v Jedličkově ústavu, nyní navštěvuje Praktickou školu v Jedličkově ústavu, do které dojíždí s rodiči automobilem.

Onemocnění

DMO byla u Vojtěcha diagnostikována po narození, je tedy imobilní od malička. Onemocnění u něj zapříčinilo levostrannou hemiplegii a zároveň paraplegii. Ztrácí rovnováhu.

Přátelé a partnerské vztahy

Nemá problém si je najít, rád se přátelí a přátel má hodně. Rád s nimi často vyráží za zábavou, ať už do hospody, kina či na koncert. Partnerský vztah nemá, nechce mít, vyhovuje mu být s kamarády a nechce se vázat na jednu osobu.

Zájmy a práce

Chození ven s kamarády, velký fanda moderního streetartu a hiphopu (kultura, hudba apod.). Dobrovolně se vzdělává se na pozici hudebního produkčního u svého známého, jinak není výdělečně činný. Dostává invalidní důchod.

Vlastní zhodnocení kvality života a budoucnost

Myslí si, že má plnohodnotný život. Rád by se zdokonalil v hudební produkci, chce mít vlastní produkční firmu, či by byl rád zaměstnán ve firmě svého šéfa. Nepopírá, že by časem uvítal vlastní bydlení.

Jaký vozík používáš ? Využíváš služeb osobní asistence?

Vojtěch používá mechanický vozík značky Meyra. Kvůli svému handicapu asistenta potřebuje neustále.

Jaké jsou tvé pravidelné trasy Prahou s MHD? Setkáváš se během cest po těchto trasách s bariérami? Pokud ano, uveď prosím jejich konkrétní příklady.

Vojtěch jezdí MHD každý den při cestě ze školy domů, případně během odpoledne, kdy dojíždí za zábavou či prací. A to:

- Ze školy sídlem V Pevnosti 4 na Praze 2 domů: Ze stanice *Vyšehrad* metrem na *Pražského povstání*, zde přestoupí po peróně na druhý směr jízdy metra a jede na *Florenc*. Tam přestoupí pomocí výtahu z trasy metra *C* na trasu *B*, avšak když výtah nejede, veze ho na přestup po eskalátorech asistent. Z *Florence* na trase *B* pak jedou metrem na *Anděl*. Jenomže na *Andělu* není výtah z metra, tedy musí Vojtěch s pomocí asistenta vyjet z metra do vestibulu opět po eskalátorech.
- Z domova na Žižkov do tančírny XT3: Dvě možnosti cesty- buď s asistentem pomocí MHD, nebo s rodiči automobilem. S asistentem do tančírny jede tramvají č. 9 na *Lipanskou* přímým spojem, zpět k ránu jezdí s taxi službou.
- Ze školy sídlem V Pevnosti 4 na Praze 2 do kina Bio Oko na Strossmayerově náměstí – Vojtěch jede z *Vyšehradu* metrem na *Pražského povstání*, zde přestoupí po peróně na druhý směr jízdy metra a jede na *Vltavskou*, tam ho vyveze výtah a pak pěšky s asistentem se pak dopraví rovnou do kina.

Setkáváš se při cestování MHD kromě fyzických bariér i s jinými problémy, nebo tě naopak na jízdě MHD něco výrazně těší?

Jako pozitivum Vojtěch uvádí, že má při cestě MHD kontakt s kamarády. Avšak ne všude jsou ochotní lidé, ne všude je to bez bariér. Na místech, kde se nevyskytují výtahy, jezdí rychlé eskalátory a tam kde výtah je, je buď porouchaný nebo znečištěný. Na mnoha místech, především u tramvajových ostrůvků, Vojtěch naráží na obrubníky, na které se špatně najíždí. Práh mezi perónem a vlakem metra na trase B se těžko překonává. A bezbariérové tramvaje jezdí, dle Vojtěchova názoru, velmi málo.

Jezdíš raději MHD či osobním automobilem?

Vojtěch upřednostňuje jízdu automobilem, je prý rychlejší a pohodlnější.

Ovlivňuje cestování MHD nějak zásadně tvůj život?

Neustále řešení spojů a čekání na ně bere Vojtěchovi čas a energii. Na druhou stranu se během čekání na autobus a jízdou jím stmelí s kamarády. Uvítal by však ochotnější řidiče, často se při požadavku na vyndání nájezdové rampy setkává s úšklebky řidičů.

Jak celkově hodnotíš nynější pražskou MHD?

Vojtěch si myslí, že se situace zlepšila, ač někteří starší řidiči jsou neochotní spolupracovat, například vyndat nájezdovou rampu. Přesto pražskou MHD nemůže hodnotit zcela negativně, jde o případ od případu, tedy celkově spíše pozitivní.

Co bys dělal v této situaci: Nečekaně ses ocitl v určité lokalitě v Praze daleko od domova, kde není možné dohledat bezbariérový spoj domů, ač zde MHD jezdí?

Vojtěch by zavolal kamarádům či rodičům, aby pro něj dojeli autem. Mj. konstatuje, že pokud jde o plánování tras po Praze, málokdy používá web, ale když už k tomu dojde, tak hledá na webovém serveru www.idos.cz. Obvykle trasy většinou plánuje sám z hlavy nebo s kamarády či s asistenty.

4.5 Shrnutí a interpretace

Všechny tři hloubkové osobní rozhovory proběhly bez problému, spolupráce s respondenty byla velice příjemná. Díky otevřenosti dotazovaných jsem měla přístup k velmi zajímavým a podnětným informacím. Otázky, jež jsem klientům pokládala, byly průběžně upravovány podle aktuálně získaných informací, aby nebylo opomenuto žádné pro mě, a tedy pro tuto bakalářskou práci, podstatné téma.

Informace ze tří hloubkových rozhovorů jsem stručně shrnula do dvou tabulek níže. Data z obou tabulek vycházejí z rozhovorů z předešlých oddílů 5.2 až 5.4.

První tabulka (tabulka č. 1) obsahuje stěžejní informace, dle kterých se pokusím u jednotlivých respondentů interpretovat kvalitu jejich osobního života. Zaměřím se zde na

odlišnosti a také na jejich společné znaky, které se pokusím shrnout pod tabulku č. 1. V řádcích jsou jednotlivá témata z první části tematických okruhů rozhovorů, které se prolínají v sloupcích, představujících informace o každém respondentovi zvlášť.

Druhá tabulka (tabulka č. 2) sděluje informace z druhé části tematických okruhů rozhovorů. V jednotlivých sloupcích jsou údaje uvedené dotazovanými osobami, které doplňují témata uvedená v řádcích. V tomto případě se jedná převážně o názory a zkušenosti dotazovaných s MHD v Praze. Aby se dalo v tabulce lépe orientovat, rozdělila jsem otázku *Setkáváš se při cestování MHD kromě fyzických bariér i s jinými problémy, nebo tě naopak na jízdě MHD něco výrazně těší?* na dvě buňky, obsah jedné buňky vypovídá o pozitivních výpovědích o MHD, obsah druhé buňky o negativních výpovědích o MHD. Opět se pokusím o srovnání jednotlivých informací, jež se pokusím interpretovat pod tabulkou č.2.

Tabulka č. 1 – Osobní život a jeho kvalita

	Petra	Jakub	Vojtěch
Pohlaví a věk	Žena, 26 let	Muž, 34 let	Muž, 20 let
Bydlení a rodina	Žije s rodiči	Samostatně, má sestru	Žije s rodiči, má bratra
Vzdělání	Vysokoškolské (mgr.)	Vysokoškolské (mgr.)	Základní vzdělání
Onemocnění	Deficit merosinu diagnostikován ve 14 letech	DMO diagnostikována ve 3 letech	DMO diagnostikována po narození
Přátelé a partnerské vztahy	Pár důvěrných přátel, partnerský vztah doposud žádný	Přátel mnoho, v minulosti 1 vážný vztah a krátkodobé známosti	Přátel mnoho, partnerský vztah doposud žádný (nechce)
Zájmy	Anglický jazyk (AJ), literatura, kino, hudba,	Florbal, hokej, němčina, automobily	Vše kolem hip-hopu, koncerty, kino, přátelé
Práce	Pobírá invalidní důchod (ID), doma dobrovolně doučuje AJ	Pracuje za mzdu na poloviční úvazek, pobírá ID	Pobírá ID, neoficiálně se vzdělává na post hudebního producenta
Vlastní hodnocení kvality života a budoucnosti	Spokojenost, má plány, budoucnost vidí optimisticky	Spokojenost, má plány, budoucnost vidí optimisticky	Spokojenost, má plány, budoucnost vidí optimisticky

Věk dotazovaných osob je poměrně různorodý, leč ne natolik, aby se od něj způsob jejich života odrážel a tedy od ostatních příliš lišil. Ve všech případech dotazování vyrůstali v harmonické rodině, jejich rodiče jsou doposavad spolu, což by mohlo mít vliv na jejich družnou a přátelskou povahu. Dvě z těchto osob mají sourozence. Pouze Jakub bydlí samostatně v pronajatém bezbariérovém bytě, Petra a Vojtěch žijí se svými rodiči, v kterých mají oporu.

Dva z respondentů mají vysokoškolské vzdělání, Vojtěch má prozatím dokončenou základní školu, leč projevuje jasné ambice v jiném odvětví. Dá se tedy usuzovat, že se jedná o cílevědomé, pilné a inteligentní osoby. Jakubovi a Vojtěchovi byla diagnostikována DMO již v raném dětství, avšak u každého se projevuje jiným způsobem, u Petry bylo její onemocnění – deficit merosinu- diagnostikováno a vlastně definováno až ve 14ti letech. Petra a Vojtěch jsou odkázáni na pomoc svých asistentů, Jakub se bez pomoci obejde.

Jak vyplývá z tabulky, žádné z osob nečiní problém žít plně společenský život, mít zájmy mimo domov, navštěvovat kulturní akce. Všichni tři mají přátele a není pro ně těžké si je najít. Jen jedna osoba prožila vážný vztah, druhá po něm netouží a třetí by si ráda našla partnera, avšak se prý ještě nenaskytla možnost. I přesto se zdá být společenský život všech tří respondentů naplněn i přes jejich handicap. Jakub inklinuje ke sportu a cizím jazykům. Cizí jazyky jsou též Petřinou zálibou, což se u ní promítá do všech směrů, ať už do volby školy, práce či koníčků. Vojtěch je fanda hip-hopu, hudebního stylu, který je dnes mezi mládeží velice oblíben, díky tomu se svými kamarády navštěvuje různé koncerty a rád by se stal hudebním produkčním tohoto žánru, na čemž nyní pracuje. Pracující v pravém slova smyslu je však pouze Jakub a to na poloviční úvazek, Petra pracuje dobrovolně doučováním angličtiny bez nároku na mzdu, přesto všichni tři respondenti pobírají invalidní důchod. Z výše uvedeného vyplývá, že všichni tři jsou tedy schopni vykonávat zaměstnání na poli intelektuálním, což je jen otázkou času, vůle a místa na pracovním trhu.

Ve všech případech dotazování uvádějí spokojenost se svým dosavadním životem, mají své plány a vyhlídky do budoucnosti, kterou vidí optimisticky. Dle předešlých výpovědí a osobního setkání s respondenty usuzují, že nebyli pro svůj handicap okolní společností zřejmě nikterak vážně konfrontováni a pokud ano, netrápí se tím, proto u nich zřejmě převládá optimistický nahléd nad životem. Jak Petra zmiňuje v oddíle 4.2, nachází se z 90% mezi „zdravými“ lidmi, čímž tolik nepocituje svůj handicap. Dle mého předpokladu jsou

v obdobné situaci i Jakub s Vojtěchem a musím podotknout, že všechny tyto tři osoby působí v osobní přítomnosti velice pozitivním až entuziastickým dojmem.

Tabulka č. 2 – Názory a zkušenosti s cestováním MHD v Praze

	Petra	Jakub	Vojtěch
Typ vozíku, potřeba osobní asistence	Elektrický vozík a mechanický vozík na cesty, asistence nutná nepřetržitě	Elektrický vozík a mechanický vozík na cesty, asistenci nepotřebuje vůbec	Mechanický vozík, asistenta potřebuje nepřetržitě
Pravidelné trasy (i minulé)	Viz oddíl 4.2 -např.: (dříve do školy), do kina, do obchodního centra	Viz oddíl 4.3 -např.: na florbal, do práce, do JÚŠ	Viz oddíl 4.4 -např.: ze školy, do tančírny, do kina
Problémy při cestování MHD – konkrétní příklady	(jen z minulosti – komplikovaný přestup na dříve bariérových <i>Hájích</i>) -další komplikace neuvádí	-bezbariérový autobus č. <i>1</i> jezdí jen jednou do hodiny -šikmé schodišťové plošiny na <i>Smíchovském nádr.</i> Většinou nefungují -nekrytá bus zastávka na <i>Ládví</i> - soupravy metra na trasách <i>A</i> a <i>B</i> (bez pomoci do těchto souprav sám nevjede)	-práh mezi perónem a vlakem metra na trase <i>B</i> (např. stanice <i>Anděl</i>) se těžko překonává -na <i>Vyšehradě</i> není přestup na opačný směr metra -na <i>Florenci</i> často nefunguje bezbariérový výtah -na <i>Andělu</i> chybí bezbariérový výstup-asistent ho veze z metra po eskalátorech
Co při cestování MHD potěší (+)	+ kontakt s lidmi + pobaví se	+ přibývá bezb. vstupů +socializace	+kontakt s kamarády
Obecné problémy při cestování MHD (-)	- málo bezbariérových vstupů do metra -neochotní řidiči	- špatná návaznost bezbariérových spojů -nutno plánovat trasu předem včetně dohledávání funkčnosti bezbariérových výtahů - špatná údržba zařízení na bezbariérových stanicích -nekryté bus zastávky	- nepříjemní řidiči -ne všude jsou ochotní lidé -špatná údržba zařízení na bezbariérových stanicích -u tram ostrůvků obrubníky bez nájezdu -málo spojů bezbariérových tramvají
MHD vs. automobil	Upřednostňuje automobil (rychlejší, komfortnější, ale dražší než MHD)	Plně upřednostňuje automobil (flexibilita, menší možnost okradení)	Upřednostňuje automobil (rychlejší, komfortnější)
Vliv MHD na život	Dává jí společnost, ale musí se přizpůsobit spojům, když není k dispozici bezbar. spoj, nikam nejde	Cítí se být menšinou kvůli omezením v MHD, ale socializuje ho to	Neustále řešení spojů mu bere čas a energii, avšak vynahrazuje mu to společnost kamarádů při čekání na spoj
Celkové hodnocení pražské MHD	MHD se zlepšuje	„ <i>Jako ve škole, za 3 z 5ti, je co zlepšovat.</i> “ – průměrné hodnocení	Spíše pozitivní hodnocení, situace se zlepšila
Řešení situace viz poslední otázka Tematických okruhů č.2²⁵	-Požádala by rodiče/asistenta, aby pro ni dojeli autem; -Volala by Societu o.p.s; zůstala by doma	-Zavolal by sis taxislužbu (Societa o.p.s apod.); požádal by o „dotlačení“ k nejbližšímu bezbariérovému spoji	Požádal by rodiče/kamarády, aby pro něj dojeli autem

²⁵ Otázka z tematických okruhů č. 2: *Co bys dělal v této situaci: Nečekaně ses ocitl v určité lokalitě v Praze daleko od domova, kde není možné dohledat bezbariérový spoj domů, ač zde MHD jezdí?*

Jakub běžně používá elektrický vozík, jeho obsluhu zvládá sám. Vojtěch používá pouze mechanický vozík, kvůli nehybnosti svých rukou ale využívá pomoci asistenta. Petra i přesto, že používá elektrický vozík, potřebuje kvůli svému onemocnění osobní asistenci. Situace cestou MHD je tak kolikrát paradoxně složitější pro Jakuba, jelikož v případě nutnosti nemá nikoho po ruce, např. při překonání překážek v podobě obrubníků apod.

V současnosti jeden z dotazovaných pravidelně navštěvuje školu, druhý dojíždí do zaměstnání a třetí převážně setrvává doma, v nedávné době však také ještě navštěvoval školu. Všichni tři alespoň jednou do týdne jedou MHD za zábavou, za svými koníčky či povinnostmi. Dá se tedy říci, že cestování MHD v jejich životě zabírá nezanedbatelnou část života.

Ze všech možných respondentů popsaných tras, ať už do školy či jinam, byl popsány konkrétní problémy v oblasti MHD s:

- 1) často nefunkční šikmé schodišťové plošiny na *Smíchovském nádraží*
- 2) bezbariérový autobus č. 1 jezdí pouze jednou do hodiny
- 3) soupravy metra na tratích A a B zapřičiňují bariéru mezi metrem a peronem
- 4) často nefunkční bezbariérový výtah z metra na *Florenci*
- 5) na zastávce metra *Vyšehrad* není možnost přejít s vozíkem z jednoho peronu na druhý, viz Příloha č. 1 – obr. 2, k dispozici jsou pouze obyčejné schody do a z podchodu (ve skutečnosti je zde možnost přesunu z jednoho nástupiště na druhé, je však nutné přejít přes od vestibulu metra vzdálenější lávku nad pozemními komunikacemi a o tom zjevně ne všichni vozíčkáři mají ponětí)
- 6) na stanici metra *Anděl* chybí bezbariérový výstup
- 7) nekrytá autobusová zastávka *Ládví*

Přičemž třetí případ komplikace byl popsán dvakrát, ostatní jen jednou. Ve chvíli, kdy respondent narazí na alespoň jednu z těchto bariér, znamená to pro něj následné zdržení a hledání vhodného nahrazení bezbariérového spoje, který nemusí být vždy dostupný. Případně řeší situaci jinou méně vhodnou substitucí, např. když Vojtěch s asistentem místo použití bezbariérového výtahu vyjedou z metra do vestibulu po eskalátoru, což je dle DPP nepřijatelné, viz pododíl 2.2.3.

Pokud jde o to příjemné, co si s MHD dotazované osoby spojují, mluví se zde převážně o socializaci, kontaktu s lidmi, Petra se při cestování hromadnou dopravou prý i

pobaví, Vojtěch se tak i více sblíží se svými přáteli, kteří s ním cestují. Jakuba těší přibývajících bezbariérových vstupů.

Na druhou stranu co se týče obecných nepříjemností při cestování s MHD, konstatuje Petra málo bezbariérových vstupů do metra a neochotu některých řidičů ke spolupráci. Dále si dotazovaní stěžují na špatnou návaznost bezbariérových spojů, špatnou údržbu zařízení na bezbariérových stanicích či na občasný výskyt nekrytých autobusových zastávek. Dále je prý nutno plánovat trasu předem včetně dohledávání funkčnosti bezbariérových výtahů. Mj. Vojtěch není spokojen s množstvím spojů bezbariérových tramvají a s neochotou některých spolucestujících. Těžkosti činí také některé tramvajové ostrůvky s obrubníky bez nájezdu pro vozík. Je tedy znát, že na pražské MHD je co zlepšovat.

Všichni tři dotazovaní preferují automobil před MHD. Častým důvodem je rychlost, větší komfort, dle Jakuba je to i flexibilita a především menší riziko okradení. Petra vidí ale i negativa a to v ceně pohonných hmot. Docházím však k otázce, zda by dotazovaní měli k automobilu stejný přístup i v případě, že by došlo k větší přístupnosti MHD obecně, tedy ke snížení bariérovosti, a v rámci toho i k následnému zrychlení dopravy osob tělesně postižených osob. V Jakubově případě by to zřejmě tak velký vliv nemělo, u Petry a Vojtěcha by to dle mého názoru mohlo mít vliv rozhodně větší.

Jak MHD ovlivňuje život lidí na vozíku, lze vydedukovat částečně z tabulky výše. Opět je zde hned třikrát zdůrazňována socializace díky MHD, přesto se neustálým řešením bezbariérových spojů cítí být dva respondenti ochuzeni - jeden o čas a energii a druhý o možnost cítit se jako součást většinové společnosti a to kvůli technickým bariérám. Petřino cestování Prahou je závislé na bezbariérových spojích, většinu si dohledá na internetu, ale v případě, že bezbariérový spoj k nějakému místu není, Petra zůstává na místě, tudíž tak může být o jisté věci ochuzena. Tímto shledávám vliv MHD na život vozíčkářů jako značný.

Celková spokojenost dotazovaných s pražskou MHD se odráží v jejich stručném hodnocení. Vojtěch a Petra si cení zlepšení bezbariérovosti MHD, leč Jakub hodnotí MHD v parafrázi jako průměrnou. K tomu není co dodat.

Z odpovědí respondentů na otázku, co by dělali v situaci, kdyby byli na místě v Praze daleko od domova, kde není blízko žádný vyloženě bezbariérový spoj, mi bylo ve všech případech sděleno, že by dotazovaní přivolali taxislužbu pro vozíčkáře (avšak ta se musí většinou objednat dlouho dopředu). Další možností se ve dvou případech stalo požádání

rodičů či přátel o odvoz autem. Petra má za to, že kdyby tušila takovéto komplikace, zůstala by raději doma. A v poslední řadě uvedl Jakub možnost požádání kolemjdoucí osoby o odtlačení z onoho místa na nejbližší bezbariérový spoj. Což v případě opravdu velmi vzdáleného bezbariérového spoje může být poněkud složité, nemluvě o ochotě náhodného kolemjdoucího. Z toho usuzuji, že dotazované osoby již zřejmě měli obdobnou zkušenost s výše uvedenou situací a její řešení se zdají být teoreticky nenáročná, přesto v reálu může být takováto situace více než nepříjemná. Asi jako když se „zdravý“ člověk vyskytne daleko od pro něj „normální“ MHD, s tím rozdílem, že má dvě zdravé nohy, po kterých určitou vzdálenost většinou bez potíží dojde.

4.6 Závěr šetření

Nejdříve jsem provedla rozhovory zabývající se převážně kvalitou osobního života dotazovaných zastupujících tělesně postižené osoby – vozíčkáře. Poznatkově přínosné pro mě bylo zjištění, že dotazované osoby dle svých výpovědí, ale také dle jejich osobního vystupování, se i přes svůj handicap zdají být velmi spokojenými lidmi. Svě zdravotní postižení si uvědomují, stejně tak komplikace, které jsou s ním spojeny, přesto ho ve svém životě museli přijmout a tak si na ně zvyknout, což může být důvodem jejich spokojenosti. Všichni tři respondenti jsou pro mě pozitivním příkladem vyrovnaných osob se zdravotním postižením, kteří se nebrání společnosti, ba naopak ji vyhledávají. Jak se zdá, nedochází u nich k téměř žádnému konfliktu s okolní společností. U vzorku těchto osob se prokazuje, že např. vzdělání, zábava, volnočasové aktivity a v některých případech i práce jsou pro lidi s tělesným postižením v současnosti dostupné a jimi vyhledávané.

V druhé části rozhovorů jsem zjišťovala, zda určité překážky v dopravě mají vliv na kvalitu života těchto lidí, zda nějak ovlivňují jejich plány a potom do jaké míry. Na příkladech těchto osob jsem se snažila promítnout různé zkušenosti s pražskou MHD v rámci bariérovosti tak, jak ji prožívají samotní vozíčkáři a dle mého názoru byl tento cíl splněn. S tím souvisí i provedený experiment z kapitoly 4. Z všeobecně dosažených informací vyplynulo, že současný stav bezbariérovosti MHD v Praze je poměrně uspokojivý (alespoň oproti minulosti), přesto se stále vyskytuje dost zásadních překážek, jež dopravu znepríjemňují a zdržují (viz oddíl 4.5). Jak jsem se mohla osobně přesvědčit, doprava MHD Prahou na vozíku zabere opravdu podstatně více času (někdy až dvojnásobek!), než doprava

pražskou MHD bez tohoto „omezení“, čemuž nasvědčují i některé výpovědi dotazovaných. Vozíčkáři, kteří nemají jinou možnost, než cestovat MHD, jsou v podstatě závislí na systému této dopravy a jejích prostředcích. To může jejich život komplikovat, ale především ovlivňovat, jak to popisuje jeden z dotazovaných. Tzn. nebude-li možnost bezbariérového spoje na nějaké místo, např. v důsledku porouchání osobního bezbariérového výtahu v požadovaném místě výstupu z metra, nebo v důsledku obecně chybějícího bezbariérového výstupu (a nebudou-li jiné možnosti dopravy), do požadované lokality se jednoduše nedostane. A pokud ano, bude např. nutné vzít to oklikou, což ale způsobí zdržení. Všeobecně je nutností plánovat spoje předem, což sice také zabere čas, ale alespoň jsou k tomu dostupné prostředky, jako např. webové stránky informující i o aktuálních závadách na technických zařízeních.

Na druhou stranu cestování MHD přináší dle rozhovorů některým tělesně postiženým i potěšení, a to ve formě společnosti spolucestujících (což ne každý může dnes říct). Vyplývá to z uvedených rozhovorů, tedy pokud se zrovna nejednalo o případ neochotného řidiče. Z osobní zkušenosti musím konstatovat, že mně cestování na vozíku pražskou MHD nebylo vůbec příjemné. V některých případech mě lidé v dopravních prostředcích buď vůbec neregistrovali (nemohu posoudit, zda záměrně či neúmyslně) a bylo nutné je upozornit, že stojí na místě pro vozíčkáře. Přesto se mi podařilo zachytit i pár úsměvů směřujících k mé osobě, pokud se zrovna nejednalo o zvědavé pohledy. Ale v tomto případě jde zřejmě jen o to si zvyknout, což usuzuji i z výpovědí dotazovaných osob, které se o konfliktu se spolucestujícími zmínili dohromady jen jednou a to v poměrně zanedbatelné míře.

V dostupných publikacích, které se alespoň částečně zabývají bezbariérovostí veřejné dopravy, se můžeme dočíst o mnohým typech překážek, se kterými je možné se v dnešní době setkat. Avšak k úplnému seznámení se všemi problémy při hromadné dopravě je téměř nutné zaměřit se na konkrétní osobní zkušenosti a výpovědi lidí, kteří tyto komplikace pocítují každý den, celý život. Tím chci říci, že k uvědomění některých věcí člověk musí dojít cestou prožitku, nejlépe „na vlastní kůži“.

Závěr

Předmětem mé práce bylo seznámení s aktuálním stavem městské hromadné dopravy v Praze v rámci bezbariérovosti. Oproti jiným vyspělým zahraničním městům je na pražské dopravě určitě mnoho co zlepšovat, přesto není situace alarmující. Bariérovost pražské MHD se projevuje architektonickými překážkami a zároveň chybějícími prostředky ke snížení bariérovosti vůbec. Děje se tomu však ne tak úplně z nedbalosti lidí, nýbrž kvůli vysokým částkám, jež by muselo město do přestavování investovat a též kvůli zastaralým stavebním konceptům, které tehdy s přístupností MHD pro tělesně postižené občany příliš nepočítali a tyto špatné stavební zásahy se vracejí či přestavují jen těžko.

S bariérovostí města souvisí občané, kteří ji pocítují nejvíce. V tomto případě se jedná o zdravotně a tělesně postižené osoby, především osoby s omezenou mobilitou, na něž jsem se zaměřila v první kapitoly teoretické části nejvíce. Naštěstí doba začíná být vůči těmto lidem vstřícnější a tak vznikají různé dokumenty zabývající se integrací těchto osob do společnosti. O tom vypovídá i *Národní rozvojový program mobility pro všechny*²⁶ z 26. března 2008, jehož cílem je podpora realizace komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích a tedy odstraňování bariér. Pokud jde o MHD, tento program hovoří o odstraňování bariér stavebního charakteru v MHD a o obnově vozidel veřejné autobusové dopravy. Dále se zabývá zpřístupňováním pěších tras a jejich napojováním na systém dopravy. Další neméně důležitý bod v tomto programu se týká systémových opatření ve městech provozujících MHD, a to hlavně instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů sloužících cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace.

Ve své bakalářské práci jsem provedla experiment řešící nakolik je pražská městská hromadná doprava přístupná lidem na vozíku i jiným osobám s omezenou schopností pohybu. Podstatné bylo zjištění, kolik času takovéto cestování zabere vozíčkářům oproti „zdravým“ pasažérům MHD. Podařilo se mi zmapovat konkrétní místa v centru Prahy, kde je a není možné se setkat s bariérami, též dojít k závěru, co asi vozíčkáři při cestování Prahou pocítují.

²⁶ Česká republika. Příloha k usnesení vlády ze dne 26. března 2008 č. 292. *Národní rozvojový program mobility pro všechny*. Vláda České republiky, 2008. Dostupné z WWW<: <http://www.nrzp.cz/dokumenty/Mobilita-plan.pdf>>.

Z rozhovorů provedených s tělesně postiženými osobami na vozíku jsem získala mnoho poznatků o kvalitě jejich osobního života. Převážně kladné informace předčily mé očekávání, což považuji za velice pozitivní fakt. Taktéž jsem získala informace o jejich názorech a zkušenostech s MHD v Praze, ty potvrdily můj předpoklad, že cestování pražskou MHD na vozíků není nijak snadné. Dle výsledků šetření a informací z oddílů teoretické části, existuje v Praze stále mnoho bariérových stanic metra a bezbariérové spoje nejsou tak frekventované. Na druhou stranu se dle prognóz můžeme dočkat přibývajících zpřístupnění dalších stanic metra a taktéž početnějších bezbariérových spojů, jež se budou odvíjet také od rostoucího počtu nízkopodlažních autobusů a tramvají. To vše je pouze otázkou času.

Problematika bezbariérovosti MHD

The issue of wheelchair accessibility in Prague public transport

Tereza Bartošová

Shrnutí

Ve své práci jsem se věnovala nynějšímu stavu bezbariérovosti MHD v Praze ve vztahu k osobám s omezenou hybností. Přiblížila jsem pojmy jako handicap, tělesné postižení, osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Více jsem se zaměřila na osoby tělesně a zdravotně postižené, jejichž psychosociálními aspekty jsem se poté zabývala. Taktéž jsem předložila základní výčet osobních kompenzačních pomůcek pro imobilní osoby.

Zabývala jsem se legislativou a technickými požadavky pro bezbariérové prostředí. Dále jsem se zaměřila na bariéry všeobecně, na nízkopodlažní autobusovou a tramvajovou dopravou a na přístupnost metra.

Provedla jsem experiment v rámci pražské MHD a dále rozhovory s vozíčkáři cestujícími touto MHD. Díky tomu jsem měla možnost nahlédnout na problematiku bezbariérovosti z pohledu těch, kterých se to týká především, a ilustrovat tak některé životní zkušenosti handicapovaných osob.

Summary

In my work I have examined the present state of barrier-free public transport in Prague in relation to persons with mobility impairments. I approached concepts such as handicap, physical disability, people with disabilities, people with limited mobility and orientation. I was more focused on people with physical disabilities and people with disabilities and their psychosocial aspects I had dealt with. I also presented a basic list of personal assistive devices for disabled persons.

I dealt with legislation and technical requirements for barrier-free environment. I also focused on the barriers in general, the low-floor buses and trams and subway access.

I performed an experiment in the Prague public transport as well as interviews with wheelchair users traveling by public transport. Thanks to that I had the opportunity to look at the problem from the perspective of disabled people and to illustrate some of the life experiences of people with disabilities.

Seznam použitých pramenů

FILIPIOVÁ, Daniela. *Projektujeme bez bariér: projekty a rekonstrukce*. Vyd. 1. Praha: Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2002. ISBN 80-865-5218-7.

FILIPIOVÁ, Daniela. *Život bez bariér: projekty a rekonstrukce*. Vyd. 1. Praha: Grada, 1998. ISBN 80-716-9233-6.

JANDOUREK, Jan. *Sociologický slovník*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2001. ISBN 80-717-8535-0.

JESENSKÝ, Ján. *Andragogika a gerontagogika handicapovaných*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Karlova, 2000. ISBN 80-718-4823-9.

KÁBELE, František a kol. *Somatopedie: učebnice speciální pedagogiky tělesně a zdravotně postižené mládeže*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 1993. ISBN 80-7066-533-5.

MATOUŠEK, Oldřich. *Slovník sociální práce*. Vyd. 2., přeprac. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-368-0.

PRŮCHA, Jan, WALTEROVÁ, Eliška, MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník: učebnice speciální pedagogiky tělesně a zdravotně postižené mládeže*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-717-8772-8.

RENOTIÉROVÁ, Marie, LUDÍKOVÁ, Libuše. *Speciální pedagogika*. 2. vyd., dopl. a aktualiz. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2004. Učebnice (UP Olomouc). ISBN 80-244-0873-2.

SKOPEC, Jan. *Stavby bez bariér pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace*. 3. upravené vyd. Brno: Sdružení pro životní prostředí, 1999. ISBN 80-865-5218-7.

VÁGNEROVÁ, Marie, HADJ-MOUSSOVÁ, Zuzana, ŠTECH, Stanislav. *Psychologie handicapu*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2001. ISBN 80-718-4929-4.

VÁGNEROVÁ, Marie. *Základy psychologie*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2004. ISBN 80-246-0841-3.

VÍTKOVÁ, Marie. *Somatopedické aspekty*. 2., rozš. a přeprac. vyd. Brno: Paido, 2006. ISBN 80-731-5134-0.

Seznam elektronických zdrojů

Bezbariérové cestování v autobusech: Garantované nízkopodlažní linky. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011, 11.12.2011 [cit. 2012-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/garantovane-nizkopodlazni-linky-autobusu/>>.

Bezbariérové cestování v autobusech. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/autobusy/>>.

Bezbariérové cestování v tramvajích. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje/>>.

Bezbariérové přístupy v metru. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. 2011 [cit. 2012-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>>.

Café Na půl cesty, www.greendoors.cz/cafe_na_pul_cesty/o_kavarne [26. 6. 2012].

CIKRT, Tomáš. Proč nejsme invalidé ani handicapovaní. In: *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevdávají* [online]. 1.3.2011. [cit. 2012-06-25]. ISSN 1213-8908. Dostupné z WWW: <<http://www.muzes.cz/aktuality/tema/proc-nejsme-invalidi-ani-handicapovani/>>.

Česká republika. Příloha k usnesení vlády ze dne 26. března 2008 č. 292. *Národní rozvojový program mobility pro všechny*. Vláda České republiky, 2008. Dostupné z WWW: <<http://www.nrzp.cz/dokumenty/Mobilita-plan.pdf>>.

Česká republika. Vyhláška 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, č. 398, částka 129, Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=e2ee431a-846a-4847-853b-70918ff0e2ad>>. ISSN 1211-1244.

Česká republika. ZÁKON ze dne 23. dubna 2008 o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon): Antidiskriminační zákon. In: *198/2009 Sb.* 2008. Dostupné z WWW: <http://www.nrzp.cz/dokumenty/Antidiskriminacni_zakon_2009.pdf>

Dopravní podnik hlavního města Prahy, www.dpp.cz [26. 6. 2012].

HANDICAP TRANSPORT, www.handicap-transport.cz [26. 6. 2012].

Jedličkův ústav a školy, www.jus.cz [26. 6. 2012].

Lékařské a rehabilitační centrum Citymed, www.citymed.cz [26. 6. 2012].

Občanské sdružení Asistence, www.asistence.org [26. 6. 2012].

Obecně prospěšná společnost Societa, www.societa.cz [26. 6. 2012].

PORTAGE Transport Assistance, www.portage.cz [26. 6. 2012].

Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010-2014. 29.3.2010. Česká republika: Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2010. Dostupné z WWW: <<http://www.nrzp.cz/dokumenty/np-ozp.pdf>>.

SHE-MON. Nová zdravotní pomůcka využívá piercing jazyka. In: *PainArt* [online]. 14.3.2012. [cit. 2012-06-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.painart.cz/42/nova-zdravotni-pomucka-vyuziva-piercing-jazyka/clanek>>.

Standardní pravidla pro vyrovnání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením. 28. října 1993. Valné shromáždění OSN, 1993. Dostupné z WWW: <<http://www.nrzp.cz/images/PDF/spvpozp1993.pdf>>.

TOMEK, Aleš. Švýcarští výzkumníci vyvinuli kolečkové křeslo ovládané výhradně řidičovými myšlenkami. In: *LIVING FUTURE* [online]. 3.11.2011. [cit. 2012-06-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.livingfuture.cz/clanek.php?articleID=10507>>.

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Příklady architektonických chyb - bariéry (viz str. 66)

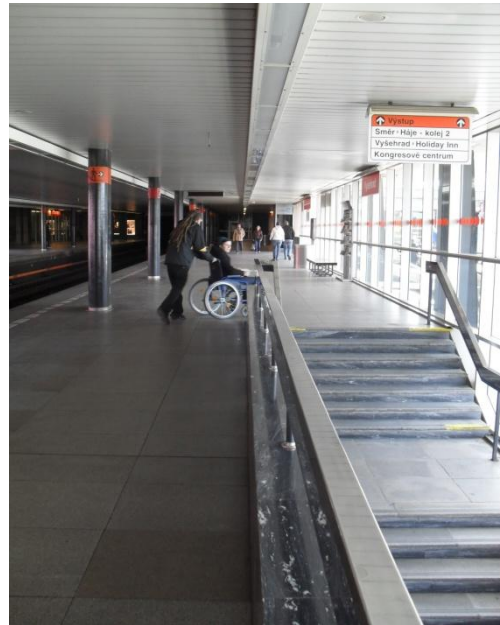
Příloha č. 2 – Správná řešení přístupnosti (viz str. 67)

Příloha č. 3 – Orientační plán metra a symbol přístupnosti (viz str. 68)

Příloha č. 1 - Příklady architektonických chyb (bariéry)



Obr. 1 špatně řešená tramvajová zastávka



Obr. 2 nástupiště u metra Vyšehrad

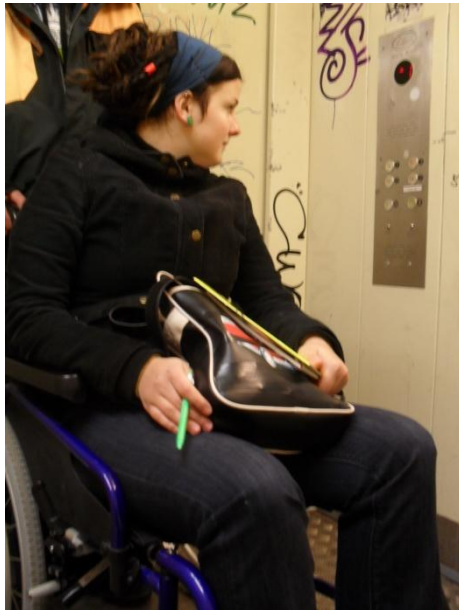


Obr. 3 nerovnosti chodníku



Obr. 4 špatně řešený přechod (chybí nájezd)

Příloha č. 2 – Správná řešení přístupnosti



Obr. 1 Tlačítka ovládání v dobré výši



Obr. 2 Osobní výtah pro vozičkáře

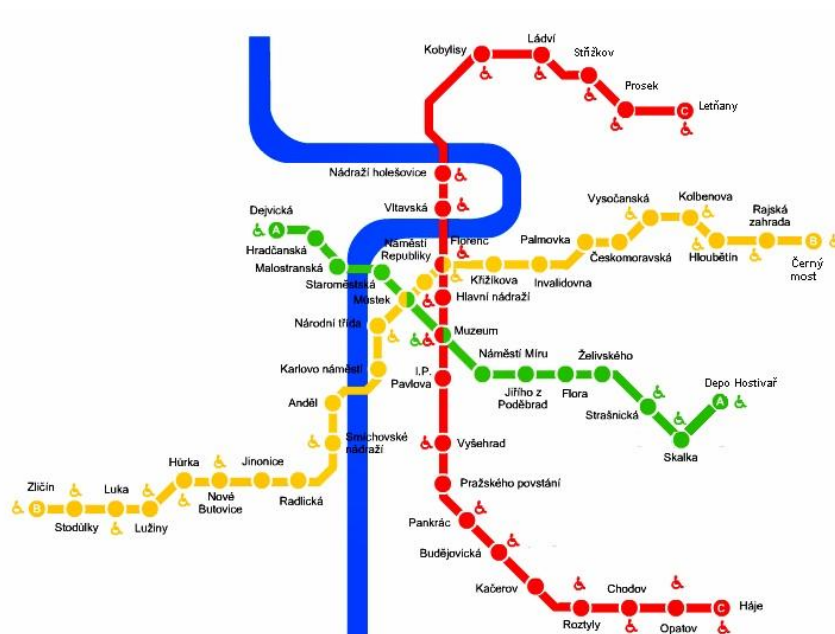


Obr. 3 Dobře řešený nájezd na chodník



Obr. 4 Svislý chodník doplněný o zábradlí

Příloha č. 3 – Orientační plán metra a symbol přístupnosti



Obr. 1 Orientační plán metra s vyznačenými bezbariérovými stanicemi



Obr. 2 Mezinárodní symbol přístupnosti

