UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta humanitních studií

Bakalářská práce

Vozíčkářka v pražské MHD: autoetnografie cestování městskou veřejnou dopravou

Wheelchair user in Prague public transport: autoethnography of commuting

Autorka: Tereza Roubalová

Vedoucí práce: Petr Gibas, MSc.

Praha 2014

Ráda bych tímto poděkovala Petru Gibasovi, MSc. za udílení rad, díky nimž mohla být tato práce dovedena do konce. Dále bych chtěla poděkovat svému doprovodu, který mi byl vždy nápomocen a to nejen za dobu výzkumu. Bez této osoby a její ochotě by tento výzkum nebyl možný.

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 5. 5. 2014 Tereza Roubalová

Obsah

1. Úvod 1

2. Kontext a úhel pohledu 2

2.1 Nahlížení na vozíčkáře 2

2.2 Diagnóza jako rámec uvažování o světě 4

3. Metodologie 6

3.1 Autoetnografie 6

3.2 Výzkumné otázky, strategie výzkumu a analýza dat 7

4. Síť pražské MHD v současnosti a výhledy do budoucnosti 11

5. Vlastní autoetnografický výzkum 18

5.1 MHD, skutečně nápomocná technologie? 19

5.1.1 Autobusy 19

5.1.2 Tramvaje 25

5.1.3 Metro 27

5.2. Plánování, komplikovanost trasy a časovost 30

5.3 Chování lidí 31

5.4 Interpretace jevů a chování 35

5.5 Sebereflexe a emoce spojené s cestováním 37

6. Závěr 40

Použité zdroje 42

1. Úvod

Téma mé bakalářské práce nazvané *Vozíčkářka v pražské MHD: autoetnografie cestování městskou veřejnou dopravou* se zrodilo z mého uvědomění si, že mé vidění světa je přece jen o něco odlišné, než pohled u lidí chodících. Jsem od narození na invalidním vozíku a některé situace vidím z jiné perspektivy a to nejen fakticky jako člověk sedící a překonávající fyzické bariéry, ale také ze společenského hlediska jako „zvláštní element" v každodenní rutině. Chtěla jsem využít této možnosti jiné perspektivy, které se mi dostalo.

Z různých možností jsem si vybrala pražskou hromadnou dopravu, protože ji využívám téměř každý den a jako takovou s ní cestoval snad téměř každý, kdo někdy alespoň navštívil Prahu a má svůj vlastní obraz o tom, jak to v pražské MHD vypadá. Ačkoliv je jízda touto dopravou i pro mne víceméně rutinou, je to rutina odlišná od té, kterou absolvuje člověk chodící. To sice nemohu osobně potvrdit, ale lze tak vyvodit už z pouhého pozorování a také z reakcí chodících lidí, kteří si někdy vyzkoušeli jet pražskou MHD v invalidním vozíku.

Pražská hromadná doprava je součástí našeho každodenního života. Každý den se s ní přepraví až milion lidí (Portál HMP, n/d) a mezi nimi i vozíčkáři jako jsem já. Hromadná doprava je pro mne při přepravě velice důležitá a nevyhnutelně se na zastávkách i v dopravních prostředcích dostávám do interakce jak s pracovníky Dopravního podniku hlavního města Prahy, tak s ostatními cestujícími.

Ačkoli je Praha hlavním městem a je nejnavštěvovanějším městem v republice (Papáček, 2013) a očekávalo by se, že se zde všem dostane volného pohybu, nebyla pražská hromadná doprava po dlouhou dobu uzpůsobena pro cestování osob s omezenou možností pohybu. První nízkopodlažní autobusy byly uvedeny do provozu na přelomu let 1994/1995 a u tramvají to bylo o rok později. Co se týče stanic metra, tam platí, že s bezbariérovým přístupem byly budovány stanice až po roce 1990 (DPP, 2013). Dnes, po dvaceti letech od zavedení prvních nízkopodlažních autobusů, se město snaží vozíčkářům vyhovět a zavádí i speciální linky určené přímo „pro osoby se sníženou hybností a schopnosti orientace", jak zákon definuje širokou skupinu lidí zahrnující osoby s různým postižením, těhotné ženy, maminky s malými dětmi i seniory (MMR, 2009).

Práce je tedy zaměřena zejména na osobní zkušenost badatelky jakožto vozíčkářky v prostředcích pražské MHD. Jde o autoetnografický výzkum, při němž se snažím zachytit nejen mé osobní vnímání prostoru jako takového, ale samozřejmě také překážky, úskalí a časový aspekt cestování v pražské MHD. Aby byl obraz celistvější, reflektuji i chování

spolucestujících a pracovníků Dopravního podniku. Částečně se však také zastavuji u kontextu problematiky pražské MHD a vozíčkářů, tedy jaký je všeobecně postoj vozíčkářů a také hlavního města Prahy k současnému stavu. Hlavním cílem výzkumu je však zachycení osobní perspektivy při cestování pražskou MHD osobou na invalidním vozíku.

V první kapitole vymezuji vozíčkáře a vliv prostoru na jejich kategorizaci. Také uvádím, čím se mohou podobat i lišit pohledy vozíčkářů s různým kulturním pozadím a diagnózou. V další kapitole se zaměřuji na metodologickou část, kde vymezuji, jak jsem k pozorování přistupovala. Představuji termín autoetnografie, možnosti, jakými se k této metodě dá přistupovat a nakonec, jak jsem ji uchopila já sama. Před samotnou autoetnografickou zkušeností, dávám možnost nahlédnout do sítě pražského MHD, jakožto mého výzkumného terénu. Taktéž nastiňuji kontext situace mezi vozíčkáři a stavem pražské MHD. Jaké je stanovisko vozíčkářů, jaké jsou jejich snahy a jaká je reakce a uvědomění Dopravního podniku, potažmo samotného hlavního města Prahy. V části věnující se výzkumu prezentuji své terénní zápisky. Vyčleňuji z nich často se opakující kategorie, kde popisuji, co bylo pozorováno. Své poznatky částečně vztahuji k Osmanovým textům týkajících se technologie a vnímání času lidmi na elektrických vozících. Také se pokouším interpretovat chování lidí v určitých situacích. V neposlední řadě také reflektuji sama sebe, jak působím na okolní prostředí a hlavně jak okolí působí na mne. Nakonec jsem se snažila podělit o své osobní názory a své citové rozpoložení v některých situacích.

Cílem práce je jednak nastínit, jak probíhá každodenní cestování pražskou MHD osobou na invalidním vozíku, jednak ukázat, jak technologie, jako jsou dopravní prostředky, ovlivňují délku a problematičnost cesty, ale také vyvolávají určité chování a emoční reakce.

2. Kontext a úhel pohledu

2.1 Nahlížení na vozíčkáře

Obecně jsou vozíčkáři zařazováni pod všeobecnější kategorie, jako jsou osoby se zdravotním postižením, handicapovaní nebo invalidé. Uvedená označení mohou mít pro mnohé lidi do těchto skupin zařazených, a to i pro mne, jakési zabarvení méněcennosti a s těmito označeními se nechceme ztotožňovat. Svou invaliditu přiznáváme až ve chvílích, kdy žádáme o dávky nebo se dožadujeme výhod, jako je MHD zdarma či vyhrazené parkování (Cikrt, 2011). Označení „vozíčkářka“ není už tak všeobecné a jasněji vymezuje můj stav. Toto označení se v populaci využívá hojně, avšak nebývá příliš definováno. Jednu z definic nabízí Josef Kábele,

když píše, že vozíčkáři jsou *„jednou ze skupin specificky těžce postižených s trvalým ochrnutím dolních končetin, tj. lidé odkázaní na život v invalidním vozíku“* (Kábele, 1992, s. 5). Tato definice však nezahrne všechny vozíčkáře, neboť někteří nejsou ochrnutí a přesto jsou, stejně jako já, odkázáni na invalidní vozík. Z této definice bych vyjmula část zaměřující se na „trvalé ochrnutí dolních končetin“, s jejím zbytkem souhlasím. Podle mého tedy vozíčkáři jsou lidé trvale odkázáni na invalidní vozík v důsledku tělesného postižení.

Na kategorizování handicapovaných má vliv sociokulturní pozadí, ale také samotné ustavení prostoru (Kitchin, 1998). Prostor není jen statickým umístěním objektů, ale je sociálně konstituovaný. Vytváří interakce, tedy chování i emocionální reakce. Nedostupnost prostoru znemožňuje nebo komplikuje sociální vztahy handicapovaných s okolím. Podle Kitchina (1998) je prostor organizovaný tak, aby se zachovávala moc na handicapovanými a ti tak zůstávali ve vyhrazeném prostoru. Prostor města je taktéž zjevným příkladem toho, jak může být i zdánlivě zpřístupněné místo nadále nepřístupné, protože normy ke zpřístupnění nebo stavební úpravy byly neefektivní. Některé prostory jsou sice upravené, ale svým způsobem více odlučují handicapované od „zdravých“ a podtrhují, že takoví lidé jsou jiní. (Kichtin, 1998, s. 347). To, že děláme něco odlišně, například používáme invalidní vozík, jinak chodíme, nebo potřebujeme pomoct ve veřejné dopravě, je pro ostatní určitým uvědoměním si toho, že existuje nějaká nepsaná představa, jak se věci mají dělat a že právě my se od tohoto odlišujeme. (Hansen, Philo, 2007). Na jednu stranu jsou naše odlišné způsoby přemisťování se ihned viditelné a upozorňují na to, že jsme něčím jiní, na druhou stranu nám však pomáhají, abychom mohli dělat tytéž činnosti jako ostatní. Přesto si zbytek společnosti myslí, že naše schopnosti jsou omezené a moc toho nedokážeme, proto se nás ptají, jestli s sebou máme doprovodnou osobu (Hansen, Philo, 2007, s. 497). V devadesátých letech dvacátého století se věřilo, že technologie a znalosti mohou tyto tělesné odlišnosti opravit a udělat z handicapovaných „normální lidi“. Gleeson (1998) si ale stojí za tím, že samotná technologie nedokáže tento problém vyřešit, že postižení nejsou jen jakési přirozené limity, které lze technologií překonat, ať už se jedná o problém samotných zdravotních postižení anebo přizpůsobování prostoru. Je třeba změnit i sociokulturní a politické nazírání na tento problém (Gleeson, 1998, s. 104). Pokud aplikuji tento pohled na současnou situaci pražské MHD, pak zde sice máme nejmodernější dopravní prostředky, které jsou přístupné všem, ale dokud se nezmění systém, jakým je přistupováno k postiženým, nebude situace vyřešená. Můžeme mít technologie na přestavbu zastávek, ale nejprve se musí představitelé odhodlat k tomu, aby přestavba proběhla. Technologie nám taktéž nepomohou překonat předsudky, které vůči postiženým přetrvávají.

2.2 Diagnóza jako rámec uvažování o světě

Abych demonstrovala, jak se může lišit vnímání okolního prostředí, interakcí v něm i posuzování časovosti v závislosti na důvodu, který člověka na invalidní vozík přivedl, připomenu zde poznatky, které učinil Robert Murphy ve své knize *Umlčené tělo*. Jeho poznatky jsou podle mne v našich končinách stále aktuální, ačkoliv kniha byla vydána v roce 1987 a popisuje situaci ve Spojených státech amerických.

Robert F. Murphy, který ve své autobiografii popisuje svou postupující nemoc, si všímá i změny postojů jeho okolí a změn jeho vlastních postojů, protože se změnilo jeho postavení ve společnosti. Nemocí ztratil i kousek svého já, lidé se k němu jinak chovali i se jinak cítil ve vztahu k sobě samému. Dříve, stejně jako ostatní, postižené neregistroval, taková je selektivní slepota kultury (Murphy, 2001, s. 75). Až poté si začal všímat sociálních omezení invalidů a toho, jak se k nim ostatní chovají. Náhlý handicap transformuje i pohled na věci, zdraví lidé nevědí, co mají od handicapovaných očekávat, a proto je jejich vzájemná interakce problematická.

Murphy ze svých pozorování vyvodil, že většinu invalidů provází zlost, jako zahořklost na osud nebo jako situační zlost z frustrace, když se jim něco nedaří nebo se s nimi špatně zachází. Nemohou příliš projevovat své emoce, protože to zdravé lidi znepokojuje, povolený je jen smích a veselost.

Murphy vnímal postižení jako formu prahovosti, jako práh mezi izolací a vynořením se v iniciačním rituálu. Handicapovaní se podle tohoto zadrhli někde uprostřed a nejsou ani zdraví ani nemocní (Murphy 2001, s. 109). Také porušují Lévi-Straussovo rozlišení příroda versus kultura, protože jsou kontaminováni přírodou a ne jen nositeli kultury. Status postiženého smývá všechny ostatní statusy: věk, profesi i pohlaví. Lidé se získaným postižením se odcizují i svému starému já, které vytlačuje nová identita a tak se uzavírají i před světem a lidé mimo rodinu je v tom podporují (Murphy, 2001, s. 90-92).

K postiženým se přistupuje s předsudky, degraduje se jejich sociální postavení, může to dojít až k vyhýbavosti, strachu a otevřenému nepřátelství. V teorii Goffmanova stigmatu mají postižení stejný status jako odsouzenci, určité etnické menšiny a duševně nemocní. (Goffman, 2003, s. 13). Společnost jim připisuje negativní identitu, tu má ten, kdo na sebe upozorňuje skrze své negativní stránky a tou viditelné postižení je. Nelze však tvrdit, že by na sebe všichni postižení chtěli skrze svůj handicap přitahovat pozornost. Ve Spojených státech amerických byl a je populární kult těla, handicapovaní tyto ideály nesplňují, a proto měl Murphy za to, že právě

kvůli tomu je k nim cítěn odpor. Když je zdraví vidí, mají strach, že by se jim mohlo stát totéž. Postižení se stávají, živým symbolem selhání a slabosti a popírají samo lidství (Murphy, 2001, str. 97). Tím se vlastně vracím k myšlence omezených schopností vozíčkářů, a že v dnešní době by měla tato omezení odbourat technologie.

Jiný vhled do světa vozíčkářů nabízí Osman se ve své práci (2012) zaměřené na myopaty, tedy na lidi se svalovými onemocněními, kteří používají elektrický vozík. Elektrický vozík je poměrně rychlý, zato je však robustní a má velkou hmotnost, proto jsou jejich trasy delší, ale zato se klade důraz na to, aby byly striktně bezbariérové. Raději tedy volí cestu delší, ale bezproblémovou, než cestu vzdálenostně kratší, ale s možnými překážkami. Ve výzkumu se prokázalo, že postižení, pokud předtím byli na mechanickém vozíku, si příliš nepamatují trasy. Nemají k tomu důvod, na místo určení je totiž obvykle vezl někdo jiný. V rozhovorech, které Osman vedl, respondenti uváděli, že mají špatný orientační smysl a trasu lépe popíší ústně, než kdyby ji měli zakreslit do mapy. Tento výzkum byl veden v Brně a částečně se také dotýká místní MHD. Úloha MHD je v cestování po městě velmi důležitá, ale zároveň je používání MHD stresující (Osman, 2012, s. 90). Lidé s těmito onemocněními vnímají svou prostorovost a časovost jinak. Žijí s myšlenkou, že každý den může být jejich posledním, a proto je jejich plánování poměrně krátkodobé, tedy neplánují akce na roky dopředu (Frantál, Maryáš, 2012, s. 85). Zato jim nevadí čekat, pokud nejsou přímo domluvení mezi sebou. Raději volí trasu pěšky, i když je delší, než aby jeli MHD, protože je to nejjistější způsob. Takové trasy bývají prozkoumané a minimalizují se na nich možné komplikace, které mohou nastat. Také tak mohou lépe relaxovat a cítí větší autonomii, a to i přesto, že taková trasa bude několikanásobně delší. Protože byli celý život zvyklí na někoho nebo na něco čekat a časově se přizpůsobovat, jsou ochotní obětovat čas pro jistější cestu a samotné čekání je neznervózňuje. (Osman 2012, s. 92-98).

Myopaté se sami považují za něco mezi chodci a řidiči, jsou v podstatě velmi spjatí se svým elektrickým vozíkem, tedy s určitou technologickou vymožeností. Tím se svým způsobem stávají kyborgy, tedy někým, kdo má organické části, ale zároveň je z části technologický (Mulíček, Osman, Seidenglanz, 2013, s. 18). Tato technologie jim umožnila nabýt určité svobody pohybu, ale zároveň jsou v používání této technologie limitováni. Limity spočívají v technologii samotné, což je hlavně výdrž baterie vozíku a poté v okolním prostředí, kde jsou nedokonalé cesty a na nich překážky.

3. Metodologie

3.1 Autoetnografie

Autoetnografie je metoda, kterou jsem použila během samotného výzkumu, na kterém je postavena tato práce, proto je třeba ji podrobněji přiblížit. Zaměřím se na pojem autoetnografie, jak jej vymezují jiní autoři a také na to, jak byla tato metoda použita k realizování této práce.

Autoetnografie je poměrně novou metodou kvalitativního přístupu zkoumání a dala by se charakterizovat jako *„přístup k výzkumu a psaní, který se snaží popsat a systematicky analyzovat osobní zkušenosti za účelem porozumění kulturním zážitkům“* (Ellis, Adams a Bochner, 2010). Dále je to podle Ellis a ostatních přístup, který bere v potaz výzkumníkovo působení na terén, jeho subjektivitu a emocionalitu (Ellis, Adams a Bochner, 2010). Autoetnografický text je vždy určitým převyprávěním a interpretováním autorovy minulosti a ta může být podána různě podle toho, jaké má autor v dané době názory a jakou funkci má jeho text mít. (Hamdan, 2012). Středem zájmu je právě minulost, protože dění a chování se dá interpretovat až s určitým odstupem. Tato metoda má v sobě možnost odpovídání na otázky, které byly těžko zodpověditelné, protože dává prostor výzkumníkovi ze skupiny, která byla dříve prezentována z vnějšku, aby o ní vypovídal sám prostřednictvím svého umístění ve skupině (Wall, 2006).

Anderson (2006) vymezuje ve své práci pět klíčových rysů autoetnografie. Za prvé má výzkumník status plnoprávného člena-výzkumníka. Badatel má dvě role, jednak je výzkumníkem, ale zároveň je také plnoprávným členem skupiny. Dají se rozlišit dva typy takových výzkumníků. Jsou to buď „konvertovaní“, které původně zajímala jen data, ale postupně je začala problematika zajímat hlouběji a stali se členy skupiny. Druhým, častějším typem, jsou „oportunisté“, kteří se do zkoumané skupiny narodili nebo jsou do ní zařazeni a využijí své pozice ke konání výzkumu. Výzkumník-člen nejlépe rozumí pocitům členů dané skupiny, avšak může vzniknout rozepře mezi rolí výzkumníka a aktéra. Za druhé je to analytická reflexivita. Reflexivita pomáhá badateli uvědomit si, že působí na terén a terén působí na něj. Zkoumá své vnitřní já za účelem lepšího porozumění sobě samému i ostatním členům. Je třeba zkoumat a porozumět sám sobě, abychom poté rozuměli ostatním. Třetím bodem je narativní zjevnost výzkumníkova já. V textu, mají být patrné badatelovi pocity a osobní zkušenosti. Teprve zachycení pocitů dává možnost hlubšího emocionálního porozumění členům dané skupiny, je to něco, kam nemá běžný výzkumník-pozorovatel šanci proniknout.

Za čtvrté je důležitá konverzace s informátory mimo sebe. Konverzace s ostatními členy skupiny nám může pomoci vyvarovat se sklouznutí k autobiografii. Za páté klade Anderson důraz na závaznost k teoretické analýze (Anderson, 2006, s. 378-388).

Tato metoda je, podobně jako klasická autobiografie, závislá na paměti, protože jde z velké části o narativní vyprávění událostí. Autoetnografie se od autobiografie liší svým etnografickým přístupem. Jde v ní o *„kulturní analýzu a interpretování výzkumníkova chování, myšlenek a zkušeností ve vztahu k ostatním“*. Autoetnografie je tedy etnografií z metodologické stránky a autobiografií obsahem (Chang, 2007). K podpoře paměti a pravdivosti popisovaných událostí mohou sloužit artefakty, jako jsou listiny, záznamy, fotografie deníky či podobné zápisky, které určitým způsobem zmrazují daný moment v čase. Muncey a další také zdůrazňují, že autoetnografie je především o umění textem zaujmout, vtáhnout čtenáře a co nejlépe mu přiblížit danou situaci, k čemuž je vhodné i použití metafory (Muncey, 2005).

Autoetnografie byla vystavena nejedné kritice poukazující například na nedostatečný vědecký přístup, nebo jí bylo vytýkáno, že je to metoda příliš narcistická a příliš zaměřená na výzkumníka. Wall však píše, že ačkoli jsou narativy na první pohled zacílené na jedinou osobu, ve skutečnosti skrze autoetnografický text nemluví jedinec, ale odráží se v něm celý sociokulturní rámec, proto je i takováto metoda relevantní (Wall, 2006). Častými úskalími autoetnografie bývá přílišné zaměření se na sebe sama a izolování se od vlivu ostatních, musí se pamatovat na to, že kultura je sdílená a hlavním posláním autoetnografie je zachytit interakci mezi sebou a ostatními (Chang, 2007).

Svou autoetnografii jsem zaměřila výhradně na své vlastní pozorování, nezapojovala jsem jiné vozíčkáře. Pozorovala jsem prostředí kolem sebe a právě chování, které způsobila má přítomnost v terénu a také svou vlastní odezvu na toto chování. Z pozorování jsem si pořizovala textové záznamy. Využila jsem i vlastních fotografií k dokreslení představy o některých dopravních prostředcích.

3.2 Výzkumné otázky, strategie výzkumu a analýza dat

Od hlavního cíle výzkumu, jímž je zachycení perspektivy vozíčkářky při cestování v pražské MHD, se odvíjí i hlavní výzkumná otázka: *Jaká je zkušenost vozíčkáře při cestování MHD?* Dále mě zajímal vliv technologie na cestování, z toho vyplývající chování lidí a časovost a emocionální stránka. Chování lidí je podle Murphyho řízeno kulturou, ve které žijí, protože ta vnáší do života pravidla a normy, které dělají chování v určitých situacích předvídatelné

druhými osobami (Murphy, 2010, s. 55). Chtěla bych svými poznatky navázat na Roberta Osmana a ukázat, jak technologie ovlivňuje život vozíčkáře a jak přemýšlí vozíčkářka o běžném cestování.

Další výzkumné otázky znějí takto:

Jak je technologie prospěšná při cestování, jak jej usnadňuje a kde jsou její limity? Jaký je časový aspekt cestování pražskou MHD? Jak se chovají spolucestující a zaměstnanci Dopravního podniku a jak na mne jejich chování působí?

K realizaci výzkumu jsem uplatnila kvalitativní strategii výzkumu, neboť mi jde o zachycení reality se všemi možnými aspekty a svým způsobem o vytváření nového porozumění, které bývá jedním z hlavních znaků připisovaných kvalitativnímu výzkumu (Disman, 2002, s. 286). Kvalitativní výzkum mi při zkoumání v terénu umožňuje přímo v procesu vytvářet nové otázky a uzpůsobovat celý výzkum (Hendl, 2005, s. 50). Navzdory Andersonově doporučení jsem však nevyhledávala jiné vozíčkáře, protože mi jde o podrobnější zachycení chování lidí v závislosti na mých názorech. Ačkoli si i ostatní všimnou chování kolem sebe, nebudou na něj pohlížet metodologicky a obvykle člověk není ani příliš reflexivní. Kromě toho Hamdan (2012) a Muncey (2005) čerpaly ve svých pracích také výhradně ze svých vlastních zkušeností, proto si nemyslím, že je nezbytně nutné vyhledávat další vozíčkáře.

Z pozorování jsem heslovitými poznámkami pokud možno ihned zaznamenávala důležité okamžiky na zastávkách, při samotné cestě dopravní prostředkem i chování lidí a z nich jsem rekonstruovala terénní poznámky. Ty jsou datované, popisují přístupnost na zastávkách, reakce ostatních lidí na moji přítomnost, co je potřeba udělat při příjezdu autobusu, potažmo tramvaje, následné chování řidiče, chování cestujících v daném dopravním prostředku a poté vystupování. Pokusila jsem se také zaznamenat své pocity a myšlenky v daných situacích. Poznámky slouží pro utvrzení paměti a i pro následnou analýzu. Uvedené možnosti pořizovat fotografie jsem využila k detailnějšímu připomenutí některých míst. Zvláště bych chtěla přiblížit interiér speciálních autobusových linek, kam většinová společnost nemá přístup.

Pro ilustraci nyní uvedu, jak vypadají mé terénní zápisky z jednoho dne.

> *5. 2. 2014 – Z Malé Ohrady jsme najely rovnou, protože je to téměř zároveň. V autobuse bylo místo a většina lidí, na které vidím, je ke mně zády nebo si hledí svého – obecně se moc neciví. Je třeba se kromě zabrzdění a držení doprovodem ještě sám držet, jinak to hodně hází; výstup na Slánské jsme zvládly také bez pomoci.*

Projely 2 klasické tramvaje a lidé na zastávce nepokukují příliš, hledí si svého. Na zastávce je elektronická tabule, kde se ukazuje jaké číslo a za jak dlouho jede a také, jestli je bezbariérová. Tramvaj tolik necuká (asi je to ta Škoda 15T – jede se pohodlně a není třeba se držet). Myslely jsme, že prostor pro vozíčkáře je tam uprostřed, jako jsme zvyklé jinde, tak jsme tam nastoupily, ale tenhle prostor tam nebyl, takže jsem tam trochu překážela. Ale lidé zvenku viděli, že tam jsem, tak asi kvůli tomu nastupovali jinými dveřmi. Děti, co nastoupily proti nám, zase pokukovaly a některé i zíraly. Při nastupování se cestující ptali, jestli nechceme pomoct. Stejně hladce jsme vystoupily a použily jsme knoflík pro kočárky.

Zpět jsme jely starší tramvají, kde je to místo uprostřed. Doprovod mávl na tramvaj bez plošiny a řidič čekal, pak vyběhl a zavolal, že nemá plošinu, ale jestli nechceme pomoct, mezitím jsme si všimly, že tramvaj nemá označení pro vozíčkáře. Projelo šest tramvají bez plošiny až pak naše s plošinou, zase Škoda 15T, tak jsme tentokrát nastoupily vpředu, plošiny opět nebylo třeba, protože to je téměř zároveň a to se s doprovodem zvládne. Vpředu hned u řidiče je opravdu velký prostor. Na výstup tam je tlačítko na dveře a vedle pro vozíčkáře.

Nakonec jsme jely malým autobusem a ten je výš nad chodníkem, doprovod to sice i tak zvládl ale s vyšší obtíží; řidič se alespoň snažil autobus naklonit. Uvnitř se vejde jeden vozíčkář a je tam cedulka uvolněte místo vozíčkáři.

Lidé nám nejen nabízeli pomoc s nástupem do tramvaje a v orientaci na zastávce, ale také mi zdvihli věc, která mi upadla. Vždy mám dobrý pocit, ale zároveň jsem překvapená, když lidé takto nabízejí pomoc, i když se to poslední dobou děje často. Je to milé překvapení.

Na Stodůlkách na metru byl výtah funkční, ale když jsme vystoupily nahoře, šel do výtahu pán, který neměl žádný očividný problém s pohybem. Možná bych neměla, ale mám v takové chvíli pocit, že by jich neubylo, kdyby použili schody, výtah snad není nutný, i když musím uznat, že tam nebylo plno.

Ze svých zápisků vyděluji tematické celky, které se často objevovaly, a tedy by se daly pokládat za důležité body mého cestování pražskou MHD. Vytvořila jsem si tedy určitý systém kategorií odpovídajících datům a také vyhovujících cílům mé práce. Jak píše Silverman, *„kategorie, na které se zaměřujeme při psaní poznámek, budou nevyhnutelně teoreticky sycené“* (Silverman, 2005, s. 138). Nad kategoriemi, na které jsme zaměření, logicky nejvíce přemýšlíme a pojíme k nim nejvíce interpretací. Mne sice nejde o teorii, ale často se vyskytující kategorie s sebou logicky ponesou i nejvíce zážitků. Tato témata nejprve popisuji, až poté je

možné opakující se jevy a chování interpretovat. V neposlední řadě reflektuji také sama sebe, své pocity a názory na určité situace a chování. V deskriptivní části se tyto kategorie jeví spíše odděleně, ale v interpretativní a reflexivní části jsou spíše celkem, který pojí dohromady jevy spojené s chováním.

Předmětem výzkumu je v prvé řadě sama badatelka, tedy já. Jsem vozíčkářkou od narození a k přepravě na delší vzdálenosti používám mechanický invalidní vozík. K samostatnému obsluhování tohoto vozíku je často potřeba značná fyzická síla a v určitých momentech je zcela nemožné se s vozíkem někam dostat vlastními silami, proto mám s sebou vždy doprovod. Ačkoliv mám vozík všude s sebou, v případech potřeby mohu z vozíku vstát a s pomocí překonat menší překážky. Výzkum se však také dotýkal náhodných cestujících, pracovníků Dopravního podniku a mého doprovodu.

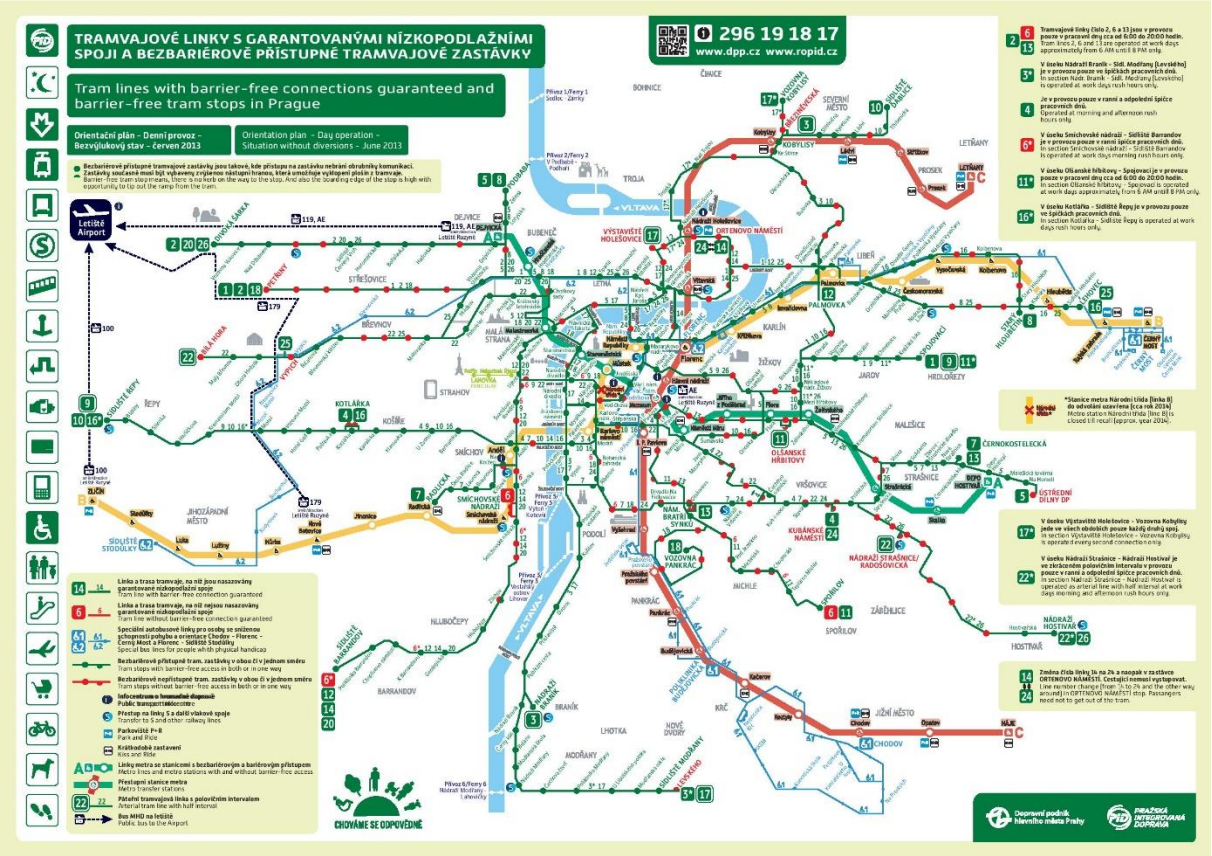
Důležitá je pro mne zejména validita výzkumu a to z hlediska reflexivity, pokud byla nedostatečná, potom nebyl zcela splněn hlavní cíl výzkumu. Reliabilita pro mne podstatná není, protože jde o autoetnografický výzkum a ačkoli by jej mohli zopakovat i jiní vozíčkáři, nemusí mít nutně totožné kulturní a sociální prostředí a názory, a tudíž se mohou lišit i výklady situací a samozřejmě také emocionální rozpoložení.

Jisté problémy mohly nastat nedostatečným odosobněním a reflexivitou, jako aktérka jsem mohla jednoduše zapomenout na to, že nejde jen o pouhou rutinní cestu, ale o předmět výzkumu. Abych této situaci předešla, při každém příchodu na zastávku jsem se připlavila na zaznamenávání poznámek. Po takovém upamatování bylo pro mne při dalších příchodech na zastávky snazší upamatovat se na předmět výzkumu. Dále by mi při nemožnosti dělat si v určité chvíli poznámky mohla selhat paměť při detailním líčení situace, avšak nestalo se mi, že by nebyla možnost, napsat si alespoň nějaké poznámky. Z etického hlediska jsem nenarazila na žádný problém, protože cestující i pracovníci byli náhodní a neznámí a nevyžadovala jsem od nich žádné informace. Jediná osoba, mimo mě samotné, kterou zmiňuji častěji, je můj doprovod, ale i ten je anonymizován.

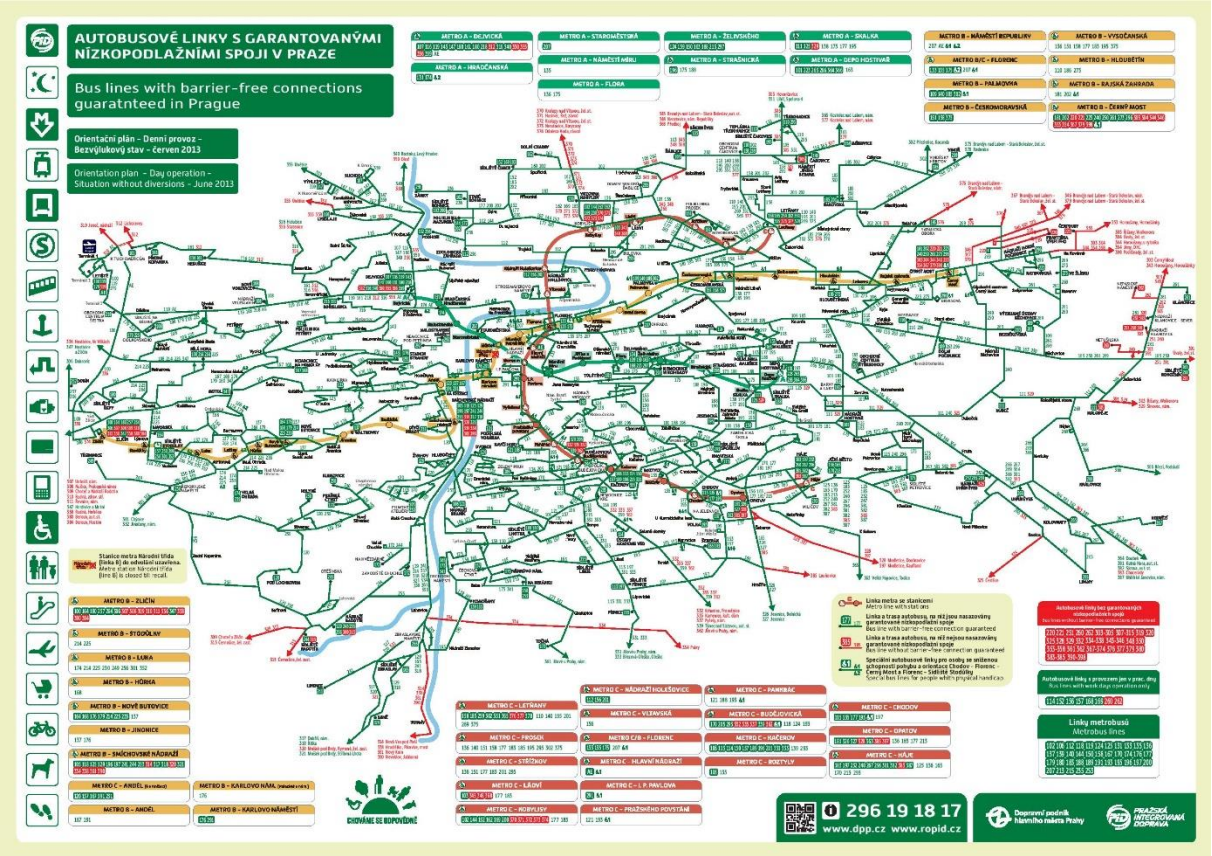
Samotný výzkum probíhal v období mezi 3. říjnem 2013 a 14. březnem 2014, přičemž do ledna 2014 probíhal každý všední den, poté už jen občasně, zato s větším zaměřením na vybrané jevy. V souhrnu výzkum potvrdil má dřívější nevýzkumná pozorování, ale zároveň mi umožnil poznání nových dopravních prostředků a přiměl mne lépe pozorovat okolí, více se zamyslet nad interakcemi a více se vcítit do majoritní společnosti.

4. Síť pražské MHD v současnosti a výhledy do budoucnosti

Síť pražské MHD je mým výzkumným terénem a jako celek je velmi rozsáhlá. Avšak mé skutečné pole působení je o mnoho menší v závislosti na bezbariérovosti. Vozíčkáři mohou naleznout na stránkách DPP schémata garantovaných tramvajových a autobusových spojů i přístupných zastávek. Tato schémata jsou oddělena od ostatních obecných schémat pro chodící. Na těchto schématech je nejen psáno, jaké spoje a zastávky jsou přístupné, ale naopak i ty nepřístupné (DPP, 2013). Schémata pražské MHD pro vozíčkáře (DPP, 2013):



Červené puntíky na zelených linkách představují pro vozíčkáře nepřístupné tramvajové zastávky



Červená tabulka v pravém dolním rohu vypisuje nepřístupné spoje. Červené linky směřující ven z města znázorňují nepřístupné autobusové trasy.

Pražská MHD je na portálu hlavního města Prahy vylíčena takto: *„Pražská MHD je propracovaný systém finančně dostupného veřejného cestování po hlavním městě a okolí prostřednictvím metra, tramvají, vlaků, autobusů, přívozů a lanovky.“* (Portál HMP, n/d). Metro, autobusy a tramvaje jsou víceméně přístupné a zaměřuje se na ně největší pozornost s ohledem na zpřístupňování. Vlakové spoje, které jsou součástí pražské integrované dopravy, by měly být podle údajů ROPIDu z většiny přístupné, limitované přístupností samotných stanic (ROPID, 2013). U přívozů je pro vozíčkáře přístupná jen jedna trasa z šesti a lanová dráha nemůže zajistit bezbariérovou přístupnost z technických důvodů (ROPID, 2013). Definice podaná hlavním městem Praha je tedy pro vozíčkáře poněkud zavádějící, protože některé prostředky nemůže použít. Osobně mám zkušenosti jen s metrem, autobusy a tramvajemi. Vlakové spoje jsem nikdy nevyužila, proto nejsou dále zmiňovány.

Při bližším prozkoumání schémat jsou patrné odlišné trendy mezi autobusovou a tramvajovou dopravou. Autobusové trasy jsou z většiny pro vozíčkáře přístupné, jen trasy

směřující ven z Prahy a k regionálním oblastem jsou nepřístupné, a tudíž na ně ani nejsou nasazovány garantované nízkopodlažní spoje. Schéma autobusů tedy ukazuje, že většina tras je přístupná, ale linky jsou přístupné jen z poloviny. S tramvajemi je to naopak. Schéma ukazuje, že jen jediná linka, a to konkrétně číslo 6, nenasazuje žádné uzpůsobené vozy. Avšak na trasách, kde číslo 6 jezdívá, by měla jezdit téměř vždy ještě alespoň jedna linka, kde jsou garantované nízkopodlažní vozy (DPP, 2013). Problém je v tom, že z celkových 630 tramvajových zastávek je podle stávajících norem zcela přístupná jen desetina z nich, ostatní vyhovují částečně nebo nevyhovují vůbec (Krupka, 2014). Jak již bylo naznačeno v úvodu, nízkopodlažní spoje tramvají a autobusů byly zaváděny od poloviny devadesátých let a bohužel i po jejich zavedení jsou některé zastávky spíše nedostupné, protože výška obrubníků není dostatečná na to, aby zde mohla být vyklopena plošina. Přestavba některých zastávek už začala nebo byla již dokončena. Pravdou však je, že byl sice vytvořen plán na přestavbu, ale v tomto plánu se na některých zastávkách, například u zastávky U Průhonu, nepočítalo se začleněním bezbariérového přístupu (Krupka, 2013). Hlavním důvodem, proč jsou plány na přestavbu nedokonalé, je podle Strany zelených, která se zasazuje o skutečně bezbariérovou Prahu, nedostatek finančních prostředků i problém dohody mezi městem, Dopravním podnikem a Technickou správou komunikací (Zelení, 2013). Podobně je tomu například i na povrchu u nově postaveného výtahu ze stanice Národní třída. Když nyní pominu, že stanice byla krátkou dobu po výstavbě uzavřena, blízko tohoto výtahu je tramvajová zastávka Lazarská, kde se vystupuje z tramvaje rovnou do vozovky. Problém pro vozíčkáře je ten, že kvůli absenci obrubníku je tramvaj nad vozovkou příliš vysoko, což znemožňuje vyklopení plošiny, ta by se totiž při velkém sklonu zlomila. Přebudování této zastávky bylo přislíbeno již v roce 2011 a podle posledních informací je její přestavba naplánována na konec dubna a zpřístupněna by měla být společně se stanicí Národní třída v červenci letošního roku (Krupka, 2014; ČTK, 2014).

Je zajímavé, že podle průzkumu uvedeného v loňském roce je sice podíl nízkopodlažních spojů v Praze vůči ostatním krajům nad průměrem, ale Praha v tomto ohledu není na prvním místě. Nejlepším krajem by v dostupnosti měl být Královehradecký kraj s podílem 94% nízkopodlažních spojů, oproti kterému Praha, se svými 50% velmi zaostává (Paclíková, 2013). Zde zřejmě neplatí, že hlavní město je to nejpokrokovější. Důvod, proč Praha není na čelních příčkách v poměru nízkopodlažních spojů, je ten, že výměna vzorového parku pražského dopravního podniku je mnohem rozsáhlejší než ve zbytku republiky a investice do dopravy směřují i jinam. Kromě toho se sice může zdát, že pokrytí nízkopodlažními spoji v Praze je rovnoměrné, ale není tomu tak. To potvrzují i maminky s kočárky. Na některých

spojích jsou všechny vozy bezbariérové ale spojů, které více jezdí přes město, je málo. Někdy přijede brzy po sobě několik nízkopodlažních vozů a pak hodinu žádný (Paclíková, 2013).

Problematiku přístupnosti dopravy se již několik let pokouší řešit sdružení Asistence. To se skládá z vozíčkářů i chodících lidí a snaží se pomoci smazat omezení handicapu a umožnit svým klientům dělat všechny běžné věci (Asistence, n/d). Také jedná s Magistrátem hlavního města Prahy a snaží se jej upozornit na obtíže, se kterými se vozíčkáři v MHD setkávají. Město by se o tyto obtíže mělo zajímat, protože přestavby a zpřístupňování města je financováno z fondu Evropské unie. Kromě přímého upozornění magistrátu se Asistence snaží vyzdvihnout důležitost skutečné bezbariérovosti i prostřednictvím internetu, kde vytváří video příspěvky, ve kterých vozíčkáři mluví o svých zkušenostech a také skrze setkání, kde Asistenci prezentují i chodící lidé a snaží se obyvatele Prahy informovat, jak se to skutečně má s bezbariérovostí města. Na některých setkáních také nechávají obyvatele nahlédnout do světa vozíčkářů prostřednictvím možnosti zkusit si usednout do kolečkového křesla a projet se (Asistence, n/d). Sdružení apeluje na to, že ačkoli si někdo může myslet, že tyto změny budou prospěšné jen úzkému okruhu lidí, ve skutečnosti by velice odlehčily nejen vozíčkářům, ale i maminkám s kočárky a seniorům. Přímo v hlavním městě je 237 070 osob pobírajících starobní či invalidní důchod. Pokud přičtu ještě děti ve věku 0-4 let, které ještě v pohybu nejsou tak zdatné, vyjde mi 309 033 osob z celkového počtu 1 246 780 obyvatel Prahy (ČSÚ, 2013). To je ¼ obyvatel Prahy a nejedná se tedy o malou skupinu.

Ředitel Dopravního podniku se také vyjádřil, že v porovnání s Paříží či Londýnem na tom naše hlavní město není tak špatně, protože i tam nejsou na stanicích metra výtahy a nepřístupnost metra vynahrazuje povrchová doprava (Paclíková, 2013). Rozhodla jsem se tedy prozkoumat pravdivost tohoto výroku a podívat se, co se píše o dopravě v Londýně a Paříži a posoudit tak, jestli opravdu vedení DPP a město poskytuje služby porovnatelné s dopravci v těchto dvou městech.

Vyhledat informace o Londýnské dopravě není žádný problém. Na jediné internetové stránce, konkrétně na *Transport for London* (TFL, n/d), jsou dopodrobna popsané všechny druhy londýnské hromadné dopravy. Z této stránky čerpám všechny níže popsané informace o londýnské dopravě. Londýn má propracovaný systém vyhledávání bezbariérové trasy s více možnostmi, například jak se vyhnout schodům a eskalátorům. Všichni pracovníci jsou vyškoleni na to, aby pomáhali postiženým například v metru, jak ve stanicích, tak ve vlacích a jsou to oni, kdo zavolá na stanici, kam postižený potřebuje, a sjednají, aby tam na něj čekal personál. Na dva a půl tisíci ze sedmnácti tisíc autobusových zastávek mají elektronické tabule,

které ukazují, jaké autobusy pojedou a kdy přijedou. Londýnské autobusy mají elektronicky vysouvací plošiny. V Londýně je takto přístupných všech osm tisíc vozů až na historické autobusy. Na uvolnění místa pro vozíčkáře stačí, když řidič pustí nahrávku a pak se uhýbají i kočárky. Vypadá to až neuvěřitelně, ale takto je to na londýnských stránkách opravdu demonstrováno. Při nástupu si vozíčkář mávne na řidiče jako my zde a při výstupu si zmáčkne modré tlačítko. Předem si mohou objednat také průvodce dopravou například i nevidomí. K vlakům metra mají na některých stanicích, přesněji na 33 z celkových 270, manuální rampy, které lehce nasadí, když není nástupiště a vagon ve stejné úrovni. Samozřejmostí jsou vyhrazená místa i ve vlacích. Vlaky DLR, které jsou částečně integrovány k metru, jsou zároveň s nástupištěm a mají vyhrazená místa. Všechny tramvaje jsou přístupné i bez použití plošiny. K dopravě Londýnem neodmyslitelně patří i taxíky, které zjednodušují nastupování lidem s omezenou hybností, například vytáčejícími sedátky a bez problému se v nich mohou dopravovat i vozíčkáři, protože automobil má uvnitř rampu, kterou řidič manuálně rozloží a dozadu se vejde vozíčkář sedící na vozíku. Vše ohledně dopravy v Londýně je pro postižené přehledně a detailně popsáno na výše zmíněné internetové stránce. Včetně toho, co je třeba udělat i jaké jsou možnosti dopravy. Tak se podle mého doprava zpřehledňuje a lépe se tak předchází zmatení cestujících. Tyto informace se vydávají také v přehledných brožurkách. Hromadná doprava v Londýně je podle těchto informací z většiny přístupná jak vozíčkářům, tak i zrakově postiženým. Této velice uspokojivé situaci s vysokou pravděpodobností velice pomohly Olympijské hry, které se zde konaly v roce 2012.

A jak je tomu v Paříži? Pro Paříž mi jako zdroj informací posloužila stránka místního dopravního podniku (RAPT, n/d). Paříž není až tolik vybavená, jak je tomu v Londýně. Autobusy se zde více podobají těm našim, ale mají také vysouvací a zasouvací plošinu, což měl mít i jeden typ z našich autobusů, ale ty mívají technické problémy nebo nejsou vhodné, pro výškový rozdíl mezi chodníkem a autobusem. Důležité je, že znovu je každý krok, který by měl postižený udělat popsaný na stránkách pařížského dopravce. Na stránkách mají přímo vypsaná všechna čísla přístupných linek a zvlášť jsou označené nepřístupné zastávky. Co se týče tramvají, mají zavedeny čtyři linky, na kterých jezdí vozy, které jsou výškově zároveň se zastávkou. Pařížské metro nikdy nebude zcela přístupné vzhledem k jeho stáří. Nejlépe je na tom nejnovější linka 14 vybudovaná v roce 1998, která je přístupná celá, což znamená, že ve stanicích jsou výtahy a mezi vlakem a perónem v podstatě není mezera. Také vydávají brožurku, kde se popisuje, jaké jsou možnosti cestujících s omezenou možností pohybu i se

sluchovým a zrakovým postižením. Přímo na stránkách jsou také vypsané agentury, které poskytují průvodce dopravou.

Pokud nyní porovnám, jak se navenek prezentuje doprava v těchto dvou městech a v Praze, docházím k závěru, že pražští vozíčkáři jsou ochuzení. Největší rozdíl vidím v tom, kolik je podáváno postiženým informací a jak jsou přehledné. Stránky londýnského i pařížského dopravce poskytují detailní informace o přístupnosti, ale i o tom, jak má vozíčkář či jinak postižený postupovat. Jak si má plánovat cestu, kam má v případě potřeby zavolat. Pak následuje i popsaný postup, jak se má postavit na zastávce, jak na sebe má upozornit, aby si řidič všiml, že dotyčný chce nastoupit. Dokonce je rozepsáno, ve které části autobusu či tramvaje je umístěna plošina a vyhrazená místa a jak se správně na toto místo postavit, Následuje poznámka pro ostatní cestující, že se na toto místo mohou postavit s kočárkem, pokud je volné, když ale nastupuje vozíčkář, měli by místo uvolnit. Stránky udávají i kontakty na taxikáře, kteří svezou vozíčkáře a také na průvodce dopravou (TFL, n/d). Všechny tyto informace dodávají v ucelených brožurách. Informace na stránkách našeho dopravce jsou oproti tomuto chudší. Na stránkách našeho Dopravního podniku se dočteme, jaké stanice mají bezbariérový přístup a jak si můžeme vyhledat bezbariérová spojení. Dále už je tam jen historie bezbariérovosti a jak Dopravní podnik postupuje při nakupování nových vozů a co plánuje do budoucna. Poměrně dopodrobna jsou tam vypsány i problémy současné pražské MHD, a že si jich je DPP vědom, ale s některými nemůže nic dělat. Pak zde také nalezneme výše uvedená schémata (DPP, 2013). Další informace lze nalézt na stránce pražské integrované dopravy, které jsou zaměřené na míru dostupnosti vlaků přívozů a lanovky (ROPID, 2013). Ani na jedné stránce nejsou informace, které by radily handicapovaným, jak postupovat. Může se zdát, že to není úplně potřeba, ale jsou lidé, kteří dělají doprovod postiženému poprvé a nejsou si úplně jistí, co mají dělat a co mají očekávat. Obeznámený vozíčkář svému doprovodu vysvětlí, jak se věci mají, ale to také každý nezvládne. Technicky na tom Praha tedy v porovnání s informacemi z Londýna a Paříže opravdu není špatně, u nás však schází podrobnější a srozumitelnější informace, které by se vozíčkářům i jinak handicapovaným hodily při cestování.

Kromě klasických nízkopodlažních autobusů byly zavedeny také speciální linky pro „osoby se sníženou schopností pohybu a orientace“. Jsou tedy určeny pro seniory a držitele průkazů ZTP. Byly zavedeny v roce 2010 a jsou označovány H1 a H2, jsou to speciálně uzpůsobené autobusy (ROPID, 2011). V červenci 2012, kdy byla uzavřena stanice Národní třída, byla trasa linky H1 orientována do centra města (DPP, 2013). Nyní tedy vede trasa linky H1 ze zastávky Chodov k Obchodnímu centru Černý most, přičemž k Obchodnímu centru

nejezdí všechny spoje a jede se například přes zastávky IKEM, Nemocnice Krč, Poliklinika Budějovická, Pankrác, Jedličkův ústav, I. P. Pavlova, Vodičkova, Václavské náměstí, Náměstí Republiky, Florenc, Invalidovna, Palmovka, Poliklinika Vysočany. Linka H2 směřuje ze zastávky Florenc na Sídliště Stodůlky, a to přes zastávky: Náměstí Republiky, Hradčanská, Břevnovská, Vypich, Nemocnice Motol, Motol, Bucharova a Kodymova (DPP, 2013). Z výčtu zastávek obou linek je patrné, že se potkávají a že zastávkami jsou buďto různá zdravotnická zařízení nebo hůře přístupná místa v centru města. Mají ale také svá omezení. Obě linky jezdí jen v pracovní dny a v jednom směru jedou přibližně jednou za dvě a čtvrt hodiny (DPP, 2013).

Síť metra je, co se týče výtahů, podle schémat z velké části bezbariérová, konkrétně je z celkových 57 stanic metra přístupno 36 stanic, ať už přes osobní výtahy, upravené nákladní výtahy, svislé plošiny nebo schodišťové plošiny (DPP, 2013). Dlouhodobě je však uzavřena Národní třída, o které jsem se již zmiňovala výše. Přístupné stanice metra jsou jen ty, které byly postaveny až po roce 1990. Dopravní podnik má již od loňského roku naplánované zpřístupnění také dalších stanic metra. Na zastávkách, kde jsou nyní pouze eskalátory, by se mohlo zdát, že jsou pro vozíčkáře přístupné, ale opak je pravdou. Přístup na eskalátory je pro vozíčkáře nejen nebezpečný, ale také je zakázán samotným Dopravním podnikem, protože tato zařízení nebyla konstruována tak, aby se dal vozík bezpečně zapřít (DPP, 2013). Dále jsou některé stanice takzvaně částečně přístupné, což znamená, že je zde nákladní výtah, kterým se vozíčkář může také svést. Má to ale jeden problém, tyto výtahy může provozovat jen s doprovodem, a to ještě za podmínky, že si doprovod udělá na tyto výtahy „řidičské oprávnění“ (DPP, 2013). Dále jsou na stanicích, kde by se těžko stavěl klasický výtah, plošiny. Tyto plošiny jsou přímo na schodišti a bohužel se také velice často porouchávají, o čemž ví i Dopravní podnik a připisuje to skutečnosti, že se jedná o otevřené zařízení a že s ním lidé nesprávně zacházejí, protože si špatně přečtou nebo vůbec nepřečtou návod k obsluze. Nutno podotknout, že i funkčnost jednotlivých zařízení si lze ověřit na stránkách Dopravního podniku (DPP, 2013).

Ve vyhledávání komplikovanějších spojení, která jsou bezbariérová, poskytuje pomoc možnost vyhledat si je na stránkách Dopravního podniku. Nejenže se vyhledá nejpříhodnější bezbariérové spojení, ale také je zde udán čas, v kolik hodin spoj dojede na cílovou zastávku.

V současné době to vypadá, že představitelé města si každé zmíněné omezení uvědomují a spolupracují, jak se sdružením vozíčkářů, tak se sdružením Asistence. Uvidí se, zda budou naplněné sliby o přestavbě tramvajových zastávek a stanic metra, které jsou na letošní rok a na další roky naplánovány, u metra jmenovitě Můstek, Anděl a I. P. Pavlova (DPP, 2013).

Dopravní podnik se také chystá již v letošním roce nakoupit další vozy, přičemž by jich mělo do pěti let přibýt až čtyři sta. Ředitel Dopravního podniku potvrdil, že všechny nové vozy budou nízkopodlažní. Na lepší časy v dostupnosti dopravy se podle mého názoru blýská s novou linkou metra D. Podle plánů a návrhů, které jsou k vidění, by měly být stanice opravdu tím nejmodernějším, co ve světě je: s turnikety, ochrannými zástěnami u kolejišť, vlaky bez řidičů, ale hlavně by měly být kompletně bezbariérové. Tedy budou vybaveny výtahy, ale podle všeho by měla zmizet nebo se alespoň zredukovat mezera mezi nástupištěm a vlaky, což by mělo umožnit hladké nastoupení do vagónu. Všechny nové stanice by měly být situovány tak, aby na ně navazovala autobusová či tramvajová doprava, ať už stávající či nově vybudovaná. Na výsledek těchto nadějně vyhlížejících plánů si však budeme muset počkat minimálně do roku 2020, kdy je plánováno dokončení výstavby této linky (Metroprojekt, 2011).

5. Vlastní autoetnografický výzkum

Před samotnými výzkumnými daty více upřesním svůj zdravotní stav a svou diagnózu, protože to velmi ovlivňuje způsob, jakým hledím na svět. Má diagnóza je dětská mozková obrna, zkracována jako DMO, která zahrnuje velkou skupinu chronických stavů, které způsobují poruchy hybnosti, ale zasahují i do jiných částí mozku a tím vznikají poruchy zraku či sluchu nebo může dojít k opožděnému mentálnímu vývoji nebo epileptickým záchvatům. Toto onemocnění je nevyléčitelné, ale zároveň neprogresivní, nepřenositelné a nedědičné (DMO, 2012). V mém případě jde přesněji o spastickou triparézu. Spasticita znamená trvalé zvýšené napětí v postižených svalech, které se ale při pohybu mění. Paréza je ochabnutí na rozdíl od plegie, která je ochrnutím. Mě DMO zasáhla schopnost pohybu a zrak. Přičemž jsem schopná na krátké vzdálenosti ujít kousek cesty po svých, samozřejmě s pomocí druhých, což mi zjednodušuje některé situace, například v případě nejedoucího výtahu na některých stanicích metra mohu použít i schody.

Můj pohled na svět se v některých ohledech kryje, v jiných zase odlišuje od poznatků zaznamenaných Murphym či Osmanem. Já u sebe žádné prahové stádium nepociťuji, protože na vozíku jsem již od narození a neměla jsem tedy žádný předchozí status, který by se u mne měnil. I když je pravda, že splňuji to, že jsem vlastně nemocná, ale přitom nejsem. Alespoň na mne jako na nemocnou pohlíží okolí, které mne nezná. Já osobně se za nemocnou nikdy nepovažovala, protože je to pro mne stav, který se v podstatě nemění.

Co se týče Goffmanova stigmatu, cítím, že platí i pro mne. Jsem stigmatizovaná, protože se odlišuji od toho, co se očekává a tato odlišnost je vnímaná negativně. Nevýhodou je to, že má odlišnost je ihned vidět, za což vděčím invalidnímu vozíku. Už jen samotné slovo invalidní má jistý nádech stigmatu. Původní význam by byl „neplatný“, takže je invalidní člověk neplatný člen společnosti? Se stigmatem přicházejí i předsudky, které mohou stát v pozadí chování ostatních lidí ke mně jako k vozíčkářce.

Souhlasím i s Osmanovými závěry v tom, že i já raději volím cestu delší nebo časově náročnější, ale jistější a lépe prozkoumanou. A to i přesto, že jsem na mechanickém vozíku a ne na elektrickém. Také je pravda, že jsem osobně přesvědčená, že nemám orientační smysl. Dokážu se zorientovat na trasách, které používám každý den, ale pokud se vydám hlouběji do města, nedokážu si tam vybavit ani ty trasy, které jsem s doprovodem projela už několikrát, ale nejezdím tam dennodenně.

Ve výzkumné části nejprve obecně popisuji, jaké jsou jevy a situace na zastávkách, dále popořadě popisuji situaci při nastupování, samotnou jízdu a vystupování v jednotlivých typech dopravních prostředků. Dále ve zvláštní kategorii rozebírám chování lidí, i když to se částečně prolíná i do textu o jednotlivých druzích dopravy. To jsem se poté pokusila interpretovat. V poslední části se věnuji sebereflexi, tedy tomu, co mne v jednotlivých situacích napadalo a jaké v tu chvíli byly mé názory na chování lidí. Z velké části jsem při popisování událostí používala označení „my“ pro sebe a svůj doprovod, výhradně o sobě referuji spíše až v reflexivních částech.

5.1 MHD, skutečně nápomocná technologie?

5.1.1 Autobusy

Naše chování je při každodenním cestování velmi ovlivněné technologií. Tím, jaký přijede autobus a jaké úkony se od vozíčkáře a jeho doprovodu vyžadují, při nástupu do dopravních prostředků, jízdě i výstupu. Pokročilost technologie odráží i preference cestovatele na vozíku, protože starší technologie nejsou tak dokonale uzpůsobeny a mají jistá omezení.

Nejvíce interakce se dá pozorovat během jízdy autobusem. Když se blíží autobus, je třeba, aby doprovod zamával na řidiče a dal mu tak vědět, že bude s vozíčkářem nastupovat. Když toto znamení řidič zaznamená, najíždí co nejblíže k chodníku, jak to jen jde a otevře dveře, kde je umístěna plošina. Potom se čeká, zda řidič vystoupí a sklopí plošinu, i když zde je třeba podotknout, že na některých zastávkách, jako je naše Malá Ohrada, jsou obrubníky

vysoké akorát, takže stačí, když řidič autobus hydraulicky sníží a my poté nemáme takový problém dostat se do autobusu i bez sklopení plošiny. Když však stojíme na místě a dovnitř se nehrneme, protože čekáme na plošinu, většinou řidič vyhledá hák, který potřebuje na vyklápění plošiny, vystoupí a vyklopí ji, a to i přes počáteční neochotu.

„Řidič autobusu zastavující na Nových Butovicích gestikuloval, jestli potřebujeme plošinu, a když jsme stále čekaly, nakonec vystoupil, bylo na něm ale vidět, že se mu moc nechtělo, protože ještě před vyklopením plošiny oslovil doprovod se slovy: „Vy to tam nedáte?“ a zněl podrážděně.“

Zde je vidět, že technologie je stále závislá na lidech a vyžaduje jejich mechanickou akci, kvůli tomu je situace zdlouhavější a komplikovanější, na druhou stranu technologie není dokonalá a stává se, že nefunguje nebo ztroskotá na lidském faktoru. V tu chvíli se od technologie částečně upouští a problém se řeší po staru: zapojením fyzické síly.

Častokrát se stalo, že řidič hledal háček velmi dlouho. Někteří se jej snažili alespoň nahradit například klíči nebo s omluvou vyběhli z autobusu a nabídli se, že mne do autobusu vyzvednou. Byli i tací, kteří se divili, že můj doprovod není schopný mne nahoru vytáhnout. Nejedná se opravdu o nic jednoduchého, přece jen něco vážím. Pokud nám řidiči pomáhali, čtyři z pěti se snažili najet popředu, tedy malými kolečky a nechápali, když jsme byly proti a vysvětlovaly jsme, že by měli najet pozadu. Jednak to děláme ze zvyku, protože takto si doprovod či pomocník doprovodu méně namáhá záda a také nám najíždění pozadu doporučil výrobce vozíku, aby se přední kola nepoškodila. I tato technologie, tedy invalidní vozík, která je jednodušší než prostředky MHD, má svá omezení a v podstatě sama určuje, jak s ní máme jednat. Pokud budeme jednat jinak, hrozí, že ji poškodíme.

Ačkoli jsou dopravní prostředky dobrým pomocníkem při překonávání vzdáleností a zpřístupňování míst, která by pro mne jako vozíčkářku na mechanickém vozíku byla zcela nepřístupná, nemohu zapřít, že navzdory této výhodě bych často, kdyby to bylo pouze na mě, raději volila cestu pěšky, podobně jako myopaté u Osmana (2012). Popřípadě v kombinaci s dopravou tramvajemi nebo metrem.

Osobně totiž jízdám autobusy příliš neholduji. Kdyby bylo možné se jim vyhnout, určitě tak učiním, ale autobusy jsou mnohdy jediným dopravním prostředkem pražské MHD, který mi umožní dostat se, kam potřebuji a nemohu zase žádat, aby se se mnou můj doprovod všude dřel pěšky. V okolí je mnoho cest do kopce a povrch nebývá nejkvalitnější. Raději proto přetrpím pár minut v autobuse. Nerada jezdím autobusy z prostého důvodu. Jízda je velmi

cukavá a prudká. Přiznávám, že se nestavím k opěrce, která je na místě pro vozíčkáře, zády tak, jak je v autobusech popsáno. Jsem k ní čelem, protože mne zezadu drží doprovod, který si sedne na vyklápěcí sedačku nebo, když je autobus plný, stojí. Při jízdě mne tedy drží doprovod, mám zabrzděný vozík a ještě se rukou držím tyče, pak se celkem zvládnu udržet během jízdy na místě. Pouhé držení od doprovodu a zabrzdění vozíku nestačí, protože při prudším zabrzdění autobusu nebo zatáčce ujíždějí nezabrzděná přední kola do stran, nebo dokonce prokluzují brzdy vozíku. Doprovod se sice může snažit ze všech sil, ale sám vozík stabilně neudrží. Proto bezpečnost podpořím tím, že se chytám tyče.

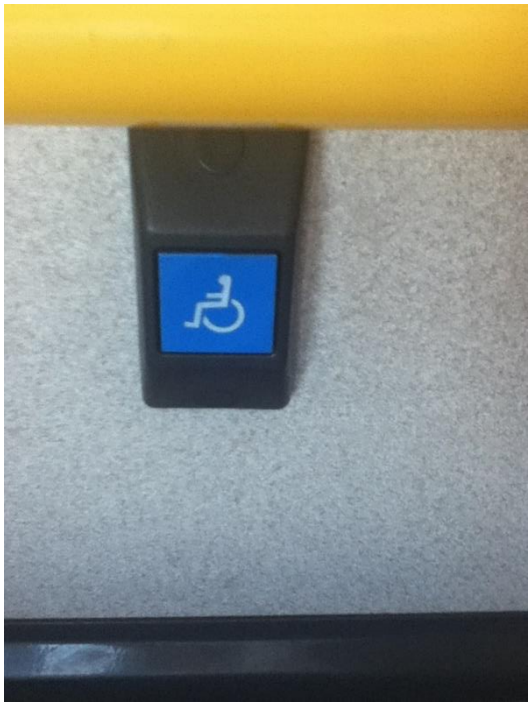
Pokud je autobus plný, ale jsem na místě vozíčkáře, pak jsem otočená obličejem směrem ke dveřím a doprovod stojí za mnou nebo vedle mě. V této pozici se nemohu držet tyče, ale držím se obručí vozíku a snažím se, co nejvíce vyrovnávat, abych při zatáčce nevyjela dopředu směrem ke dveřím. Tato situace je už nepříjemnější, ale stále ji zvládám poměrně s klidem. Nejhorší situace, která pro mne může nastat, je stání u dveří. Jednak to znamená přeplněnost autobusu, kde se lidé jeden na druhého tlačí a mně to navazuje určitý pocit stísněnosti, a jednak to znamená, že stojíme v prostoru a nemáme žádný opěrný bod. Pro mne to znamená, že se vší silou držím obručí vozíku a tělem se snažím vyrovnávat, i když ne vždy zcela úspěšně. V této situaci se cítím celkem ve stresu, protože moje vyrovnávání a snaha udržet se jsou až křečovité, neboť vím, že se nelze zcela spolehnout na fyzickou sílu mého doprovodu ani na brzdy invalidního vozíku. Vystoupení na zastávce je pro mne v takovém případě velkým vysvobozením. Musím ale poznamenat, že před třemi lety jsem měla vůči cestování autobusy větší averzi a postupně jsem si zvykla také díky tomu, že již mám vyzkoušené, jak se při jízdě správně zajistit.

Technologie v podobě autobusu je zde pomocí, ale zároveň něco, čemu by se člověk raději vyhnul, protože mu evokuje nepříjemná očekávání také z toho důvodu, že jiná technologie, v tomto případě brzdy invalidního vozíku, se opotřebovává a vznikají tak situace, kdy se člověk necítí bezpečně. Technologie tedy nejenže způsobuje, někdy dokonce diktuje naše chování, ale také vzbuzuje emocionální reakce.

Vystupování je jednodušší než nastupování. Obvykle, když nám řidič dává plošinu při nastupování, zeptá se zároveň, kde budeme vystupovat. Někdy ale dotyčný tuto informaci zapomene nebo se s ním ani nesetkáme, proto k upozornění řidiče, že se chystá vystupovat vozíčkář, existuje tlačítko umístěné v prostoru vyhrazeném pro vozíčkáře. S těmito tlačítky může čas od času nastat potíž, protože někdy je modré se značkou vozíčkáře, někdy červené a někdy zelené. Kromě toho jsou okolo ještě podobná tlačítka určená maminkám s kočárky a

tlačítka označená „stop“, která používají cestující, pokud chtějí vystoupit na zastávce, která je „na znamení“, to znamená, že pokud na zastávce nikdo nevystupuje nebo nestojí, autobus zde nezastaví. Několikrát se mi stalo, že jsem zmáčkla místo tlačítka pro vozíčkáře tlačítko pro kočárky a poté jsme marně čekaly na plošinu. Řidič si nás nakonec všiml a upozornil, že opravdu musíme mačkat vozík, protože kočárkům pouze snižuje autobus. Sem tam záměrně využiji i tlačítko pro kočárky, když plošinu nepotřebujeme. Na zastávkách, kde běžně vystupujeme, ji nepotřebujeme, a tak řidiče ani neobtěžujeme.

V tomto případě je to jako bychom my ovládali technologii, ale technologie zároveň ovládala nás, protože my tlačítkem rozhodneme, jestli nám autobus zastaví na zastávce, nebo se sníží, nebo nám řidič přijde dát plošinu. Tím vlastně ovládáme řidiče, ale je to i opačně. Tlačítka ovládají i nás a naše chování. Pokud zmáčkneme špatné tlačítko nebo ve špatnou dobu, musíme se přizpůsobit situaci, kterou toto zmáčknutí vyvolalo.



Tlačítka v nejnovějších autobusech: kočárek a vozíčkář (fotografie autorky)

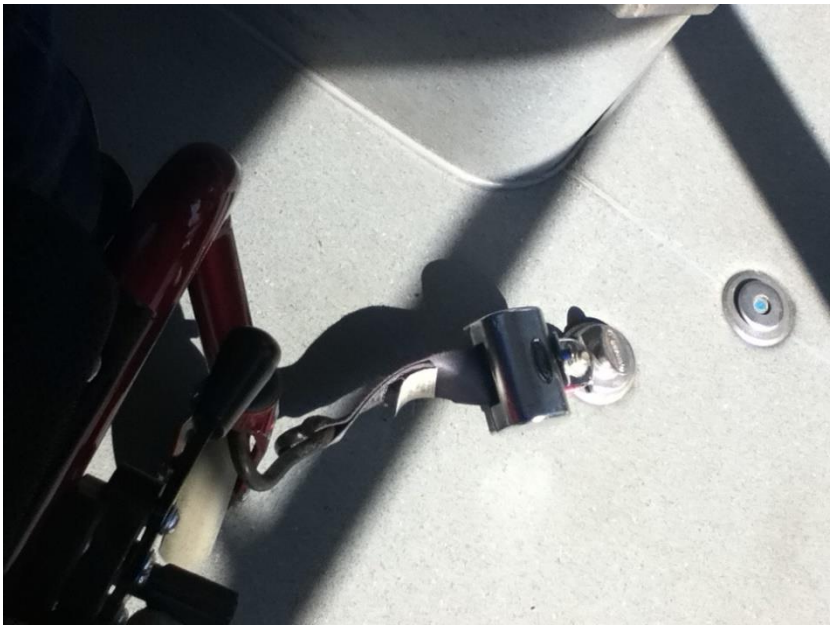
Kromě klasických nízkopodlažních autobusů, kterých je sice několik typů, ale zásadní odlišnosti jsem mezi těmito typy nepozorovala, existují také dva odlišující se typy. První z nich je malý autobus PID, který slouží k integrované dopravě a jako malý autobus pojme jen jednoho vozíčkáře. Tyče jsou tam o něco výše a okna také, takže okny jsem toho z vozíku moc neviděla. Podobně jako v ostatních autobusech byla i zde na vyhrazeném místě značka a nápis „uvolněte

prosím toto místo pro vozíčkáře“. Ne v každém autobuse je to takto jasně napsané. Někde je jen značka, v jiném voze je zase nápis a v některých není ani nápis ani značka. V tomto malém autobusu je pro oznámení řidiči určeno velké modré tlačítko s vyobrazením vozíčkáře, tudíž zde nenastane situace, že bych musela sáhodlouze hledat správné tlačítko.

Zajímavější je druhý zvláštní typ autobusu. Jedná se o vozy jezdící s označením H1 a H2, což jsou speciální spoje pro „osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“, které Dopravní podnik zavedl v roce 2010 (ROPID, 2011). Já osobně jsem o existenci tohoto spoje neměla ponětí až do podzimu roku 2013, kdy jsme se jej rozhodly vyzkoušet. Jely jsme linkou H2 ze Sídliště Stodůlky, odkud linka vyjížděla až na Náměstí Republiky, což je předposlední zastávka tohoto spoje.

„Nastupovaly jsme ve čtvrt na pět. Řidič nemohl najít háček, proto vyběhl, že vypomůže a ihned nás překvapil tím, že najel s vozíkem pozadu – tak, jak je to podle nás lepší. Další překvapení následovalo, když jsem se porozhlédla po interiéru vozu. Jedná se o velký autobus, vpředu je pár vyvýšených sedaček a úplně vzadu je také část se sedačkami. Celá střední část je v podstatě prázdná a je vyhrazená vozíkům. Na podlaze jsou kovová kolečka, která zřejmě slouží na přichycení vozíků. Řidič totiž ihned přiběhl, že mne přidělá a ačkoli byl za mnou a já na něj tím pádem nemohla vidět, slyšela jsem rachocení řetězu. Nakonec jsem zjistila, že jde o kovový hák na bezpečnostním pásu. Zeptal se nás, kam jedeme. Pak se již vyjelo. Na druhé zastávce chtěl nastoupit mladík, ale řidič si od něj vyžádal průkaz ZTP s tím, že tato linka vozí jen držitele tohoto průkazu nebo seniory. Mladík měl tedy smůlu a nejel s námi. Po zbytek jízdy do autobusu nikdo nenastoupil a jel až na Náměstí Republiky jen se mnou a mým doprovodem – velký autobus tedy vezl je dvě osoby. Na to mne napadlo, že to možná bylo způsobeno pokročilou večerní dobou. Ze zvyku jsem na Náměstí Republiky zmáčkla velký modrý knoflík s vozíkem, i když jsem věděla, že to není potřeba, načež řidič do prázdného autobusu zavolal, že na nás nezapomněl a že zvonit nebylo potřeba. Pak si ale něčeho všiml a vyzval mne, abych tlačítko stiskla znovu. Udělala jsem to a tentokrát se nic nestalo. Řidič s úsměvem pronesl, že jsem mu to rozbila, a když jsem se s opětovaným úsměvem ohradila, že za to nemohu, poznamenal, že se to u těchto autobusů stává a že to již hlásil. Když se snažil stavět na zastávce, vyskytl se nějaký, mnou neviděný, problém s okolními řidiči, což se nám nestalo poprvé a asi ani panu řidiči, neboť se jen pousmál a pokračoval v manipulaci s autobusem. Potom odepl řetěz a dal nám plošinu. Jízda tímto autobusem byla klidná, příjemná, žádné extrémní házení a hladce jsme se tak dostaly do centra Prahy bez nějakého sáhodlouhého čekání v hustém provozu.“

Interiér autobusových linek H1, H2 (fotografie autorky)



Tento autobus je jediný, který vnímám jako ryze přínosný, neboť jízda s ním je pohodlná, nejsou komplikace s řidiči a poskytuje efektivní dopravu do míst, která jsou jinak těžko dostupná. Přetrvává zde však problém s poruchovostí systémů a více se projevuje nutnost čekat a plánovat, protože tyto spoje jezdí jednou za dvě hodiny a pouze ve všední dny (ROPID, 2011). Tyto autobusy byly zamýšleny výhradně pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace a také je vidět, že technologie byla k tomuto účelu opravdu uzpůsobena. Na druhou stranu ale vylučuje většinu populace, takže je to jakýsi uzavřený prostor. Je to technologie, která efektivně řeší problém dopravy lidí se sníženou hybností, ale zároveň je separuje od zbytku společnosti. Navíc ze tří jízd tímto autobusem se mnou a s mým doprovodem jen jedinkrát jel další člověk, a to jsme tímto spojem cestovaly i dopoledne. Je tedy otázkou, jak moc se tento spoj vyplatí provozovat.

5.1.2 Tramvaje

Tramvajových vozů existuje více typů, podobně jako je tomu s autobusy. Ačkoli zde není žádná určená výhradně pro vozíčkáře, rozdíly mezi vozy jsou markantní, alespoň co se týče interiéru, který mohu posoudit. Postupný pokrok technologie je znát. Nové tramvajové vozy se pořizují již bezbariérové a kromě více místa se mění postoj k cestování touto hromadnou dopravou. Ale nejprve začnu nástupem. Ani u jedné jízdy tramvají jsme nepotřebovaly plošinu, protože zastávky Slánská i Řepy, ze kterých mám zkušenosti, jsou tak šikovně udělané, že lze v podstatě rovnou přejet z chodníků do tramvaje, samozřejmě stále mluvím z pohledu vozíčkářky na mechanickém vozíku s doprovodem. Na obou zastávkách jsou také umístěny tabule s čísly tramvají, které přijedou a také čas, kdy mají přijet. U tramvají s plošinou je na tabuli značka vozíčkáře. I přes toto upozornění se nám povedlo zamávat na tramvaj, která plošinu neměla. I na tramvaje totiž můj doprovod mává, aby řidiče upozornil, že chceme nastoupit. U některých typů tramvají totiž není zcela na první pohled poznat, jestli plošinu mají či ne, pokud se nepodíváte, zda má vpředu značku.

> *„Na zastávce je elektronická tabule, kde se ukazuje jaké číslo, za jak dlouho jede a také, jestli je bezbariérová… Doprovod mávl na tramvaj bez plošiny a řidič čekal, pak vyběhl a zavolal, že nemá plošinu, ale jestli nechceme pomoct, mezitím jsme si všimly, že tramvaj nemá označení pro vozíčkáře.“*

To byla naše chyba, protože jsme se nedržely popisků na tabuli, další technologické vymoženosti, která i dovoluje se lépe zorientovat a na kterou, na rozdíl od papírových jízdních řádů, vidím, ty totiž bývají příliš vysoko. Využívání tramvajové dopravy nemůže být z mého

pohledu automatické. Nestačí si jen hlídat číslo tramvaje, ale musíme se také přizpůsobovat typu vozu. Níže popíši proč.

Interiéry různých typů tramvají se liší. U vozu Škoda 15T, který je ve vozovém parku nejnovější, není prostor vyhrazený pro vozíčkáře uprostřed, jak to bývá u autobusů a u tramvají, kterými jsme doposud cestovaly. Je tam jen průchozí prostor a dřevěné sedačky pro cestující.

> *„Myslely jsme, že prostor pro vozíčkáře je tam uprostřed, jako jsme zvyklé jinde, tak jsme tam nastoupily, ale ten prostor tam nebyl, takže jsem tam trochu překážela. Ale lidé zvenku viděli, že tam jsem, tak asi kvůli tomu nastupovali jinými dveřmi*."

Až později jsem zjistila, že vyhrazený prostor je v těchto tramvajích 15T vpředu ihned za řidičem a je to velký volný prostor. V jiném starším typu tramvaje je vyhrazený prostor opět uprostřed, je tedy potřeba, aby člověk dával pozor i na to, o jaký typ tramvaje se jedná, aby nastoupil správnými dveřmi. Pokud jde o samotnou jízdu tramvají, je mnohem plynulejší a příjemnější než jízda autobusem. Obzvlášť u typů 15T ani není třeba se držet, ale samozřejmě vždy je třeba mít vozík zabrzděný. Starší typy vozů nejedou tak plynule a občas to trhne, v těch se raději držím.

Na vystupování z tramvaje taktéž slouží oznamovací knoflíky s vozíkem, v nových vozech jsou velké modré, stejné jako v autobusech na lince H1, H2 takže je člověk ihned zaznamená. Ve škodách 15T je vedle tohoto tlačítka také tlačítko pro otevírání dveří, takže se vozíčkář nemusí naklánět k tlačítku na dveřích. Ve starších bezbariérových tramvajích jsou tlačítka na znamení, plošinu i dveře vedle sebe hned na místě vozíčkáře, takže i ty není problém zaznamenat. Jelikož je hladký nástup, je hladký i výstup a není třeba plošiny, pokud je zastávka dobře uzpůsobena, což pro ty, na kterých jsme vystupovaly my, platilo.

Tlačítka ve starších typech bezbariérových tramvají (fotografie autorky)

Zde je jasně vidět, že čím novější technologie je, tím je nejen pohodlnější, ale také se při její konstrukci počítá s fyzicky znevýhodněnými osobami. V tramvajové dopravě se prolíná technologie starší s tou nejnovější a podle toho je nutné se přizpůsobit. Na zastávce člověk do poslední chvíle neví, jaký typ tramvaje přijede, proto se připravuje na různé varianty průběhu. Na závěr je nutno poznamenat, že ani ta sebemodernější technologie a sebelepší uzpůsobení dopravních prostředků nám nebudou nic platná, pokud nebude správně přizpůsobeno také okolní prostředí. Prostředí má tedy značný vliv na snižování efektivnosti a prospěšnosti technologie.

5.1.3 Metro

Jízda metrem patří mezi nejrychlejší možnosti přepravy v Praze. Je to také nejplynulejší dopravní prostředek, takže při jízdě nemám obavy, že mi vozík někam ujede, i když je jen zabrzděný, doprovod mi nepomáhá a já se zrovna nedržím. Současné metro je pro mne jako vozíčkářku velmi sporné. Je rychlé, ale zároveň někde zcela nepřístupné nebo přístupné za použití technologií, které vyžadují časové rezervy, oprávnění nebo předchozí domluvu s pracovníky Dopravního podniku. Navíc vozy metra svými technologickými požadavky zabraňují tomu, aby se podzemní dopravou vozíčkář vydával sám. Metro je zářným příkladem toho, že na funkčnosti technologie závisí veškeré cestování, snaha naplánovat si cestu může v okamžiku ztroskotat a přichází nutnost improvizovat. Totéž platí i v případě, pokud je nutné se ještě spolehnout na někoho dalšího kromě sebe a doprovodu. Níže popíši, jak efektivní či nikoli je přeprava z povrchu do stanic metra.

Ještě v době, kdy byl na stanici Háje pouze nákladní výtah, jsme se na tuto stanici vydaly. Na stanici Hůrka jsme se s výpravčí domluvily, že zavolá na Háje, protože tam máme namířeno, aby s námi počítali. Situace s nákladními výtahy se má tak, že je lze obsluhovat jen s oprávněním, které si musí doprovod vozíčkáře udělat. Pokud jej má, pak si od výpravčího vyžádá klíč, sjede nebo vyjede výtahem a klíč vrátí. My jej neměly a stále nemáme, takže jsme musely obtěžovat přímo výpravčího, aby s námi ze stanice vyjel. Byly jsme ohlášeny předem, takže to nebyl velký problém. O rok později jsme potřebovaly na stanici Opatov,a po předchozí zkušenosti jsme věřily, že to ani tentokrát nebude problém. Ale na stanici Hůrka nám bylo sděleno, že to takto nelze, neboť výpravčí musí být stále na stanici a nemůže nikam odejít, o čemž se nelze přít. V současné době je na stanici Háje výtah umístěný místo jednoho eskalátoru. Nákladní výtahy však nadále zůstávají na stanicích Roztyly a Opatov. Jedná se sice alespoň o nějaký výtah, ale snad je lepší dostat se na tyto dvě místa jinak, než řešit přístup k nákladnímu výtahu.

Dále existují klasické výtahy na zmáčknutí tlačítka, ty se nyní hojně rekonstruují a pamatuje se i na nevidomé, jednak je vedle tlačítek Braillovo písmo a také se využívá hlasových oznámení směru jízdy výtahu a při otevírání či zavírání dveří. Tyto výtahy se čas od času porouchají, což je pro mne jistou komplikací, ale pokud se tak stalo, většinou byla blízko další stanice, kde výtah fungoval, ani to však není vždy pravidlem.

„Když najednou nejel výtah na Zličíně, bylo třeba 10 minut čekat na autobus, který nás zavezl do Řep a potom jsme jely okružní jízdu dalším autobusem až domů. Cesta, která trvá 10 minut se tak protáhla na 30 minut“

Posledním typem přepravných zařízení suplujících výtahy jsou plošiny. Jsou příhodné, avšak já je osobně nemám moc ráda. Často se porouchávají, za což podle Dopravního podniku mohou lidé svým špatným zacházením. Podle všeho nedodržují návod k používání plošiny. Druhý důvod, proč plošiny nemám ráda je, že jsou pomalé. Kromě toho plošina je poháněna stálým držením jednoho tlačítka ve směru jízdy a to po celou dobu jízdy, což je nepříjemné i pro člověka, který nemá oslabené ruce, jako mívá mnoho vozíčkářů.

Veškerá zdvižná zařízení jsou svým způsobem nedokonalá, napůl pomáhají, ale často jsou nefunkční, zvláště plošiny a je to tedy horší, než kdyby tam žádné sjízdné zařízení vůbec nebylo, protože takto člověk s omezenou hybností počítá, že se pomoci ní dostane dolů. Dojede na stanici, ale nedostane se na nástupiště, nebo naopak na povrch, protože nefunguje zdvižné zařízení. Vozíčkář tak nabývá pocitu falešné jistoty, že toto místo je pro něj vždy přístupné.

Mohlo by se zdát, že eskalátory by mohly stanice zpřístupňovat, ale není to tak. Eskalátory nejsou vhodné ani pro vozíčkáře na mechanickém vozíku. Někteří zdatní asistenti jsou schopní vozíčkáře na schodech zapřít a udržet, ale troufám si říct, že to není bezpečné, zvláště vezmu-li v potaz, že lidé na eskalátorech se předbíhají. Já osobně raději oželím přístupnost některých stanic, než abych se pouštěla na eskalátory. Ke zpřístupnění stanic poslouží právě místa, kde jsou eskalátory, protože například na Hájích je udělaná výtahová kabina na místě jednoho eskalátoru a funguje podobně jako plošina, ale je komfortnější a rychlejší. Pokud to bylo možné na jedné stanici, dalo by se předpokládat, že podobný postup půjde i na dalších stanicích, kde je přístup přes eskalátory.

Eskalátory jsou technologií pomáhající spíš chodícím lidem, ačkoliv podle toho, jak mnoho lidí na eskalátorech spěchá, by někteří asi více ocenili klasické schody, kdyby to architektura stanice dovolovala. Možnost přeměny eskalátoru dává perspektivu, že se tato pro mne nebezpečná technologie stane klíčem k odemčení lepšího přístupu na dříve složitě dostupná místa. Technologie nestojí na jednom místě, posunuje se a s jejím posunem se myslí i na fyzicky znevýhodněné obyvatele.

Dalším limitem současné technologie metra, který chodícího člověka neomezuje, ale nás ano, je mezera mezi nástupištěm a vagónem. Ta je větší než ta na Slánské tramvajové zastávce mezi tramvají a obrubníkem a vozík se zde musí nadzvednout a předěl přejet po zadních kolech. Někdy také vjíždíme do vagónu pozpátku. Zvedání je nutné, protože mezera je pro přední kola moc široká a kolečka by do ní zapadla. Při nástupu pozadu je pro doprovod nepříjemné, že u vlaků na lince B narazí zády do tyče. Dopravní podnik si je vědom toho, že vozíčkáři mají s mezerou problém a to i ti, kteří mají vozík elektrický – potřebují do vagónu postrčit, což vím ze zkušenosti se spolužačkou na elektrickém vozíku. S tímto ale prý nelze nic dělat. DPP se k tomuto problému na svých stránkách vyjadřuje takto:

> *„Překážkou pro snadný přístup handicapovaných cestujících - a zejména vozíčkářů - do vozů metra je také horizontální mezera mezi hranou nástupiště a nástupní hranou vozidla (u všech vozů metra). Je nezbytná pro boční výkyv vozů, daný jejich odpružením a momentálním zatížením. V současné době se připravuje testování různých typů mechanických prostředků k usnadnění plynulé jízdy z nástupiště do vozu metra či opačně.“* (DPP, 2013)

Sama technologie nám tímto stále naznačuje, že se s námi dříve nepočítalo, dřívější průmyslová města nebyla uzpůsobena pro život handicapovaných (Gleeson, 1998, s. 90).

Alespoň máme nadějné vyhlídky směrem k novějším technologií, které už jsou konstruovány i podle našich potřeb.

5.2 Plánování, komplikovanost trasy a časovost

Každý cestující si plánuje trasu, i když třeba jen nástup na jedné zastávce metra a výstup na druhé. Já si cestu musím plánovat vždy. U metra to zahrnuje pouze zjištění funkčnosti výtahů či plošin, pokud jedu na stanice, které dobře znám. Navíc připočítávám čas pro plošinu nebo náhodnou poruchu zařízení, jak bylo zmíněno výše. Při jízdě autobusem či tramvají je nutné si vyhledat spoj a být na zastávce opravdu včas, protože navazující spoje jedou dvakrát, někdy pouze jednou do hodiny. Cestování vozíčkáře se protahuje, což mohu uvést na příkladu mé jízdy na Fakultu humanitních studií v Jinonicích. Když si vyhledám spojení ze stanice metra Lužiny na Jinonice, čistá jízda trvá 5 minut, pro mne by to znamenalo jet metrem na Nové Butovice a dál už autobusem, protože Jinonice nemají bezbariérový východ z metra, což by mělo zabrat 13 minut. Jít na stanici Lužiny je pro mne však nevýhodné, protože ta je od mého bydliště vzdálená 20 minut chůze na rozdíl od autobusové zastávky Malá Ohrada, na kterou dojdeme za 7 minut. Proto jezdím autobusem z Malé Ohrady na Nové Butovice a odtamtud dalším autobusem na Jinonice, cesta trvá i s čekáním mezi autobusy 26 minut. Pro chodicí je z Malé Ohrady výhodnější kombinace autobusu a metra až na Jinonice, což trvá 8 minut, jak jsem zjistila vyhledáním na stránce *idos.cz*. Co se týče komplikovanosti některých případů, mohu ještě uvést příklad exkurze po několika stanicích metra.

> *„Sraz byl ohlášen na stanici metra Jinonice dole na peróně. Já jsem sice byla v Jinonicích na fakultě, ale tato stanice není přístupná, takže jsem musela zvolit komplikovanější autobusovou variantu. Z Jinonic jsme odjely autobusem na Nové Butovice, zde jsme jely plošinou dolů a metrem jsme se poté vrátily na Jinonice. Načež jsme po absolvování úvodu exkurze už se skupinou nastoupili na metro směr Nové Butovice. Tam jsme znovu využily příhodné plošiny, ačkoliv zbytek skupiny musel mít trochu strpení. Po povídání o historii lokace, jsme se měli všichni navrátit dolů do metra a pokračovat na stanici Hůrka. Po konstatování mého doprovodu, že je tato stanice kousek a že by další sjíždění plošinou zdržovalo, se na místo šlo pěšky. Na stanici Stodůlky jsme úspěšně vyjely nahoru výtahem, ale abychom se dostaly tam, kde byli ostatní, musely jsme si hodně zajít.“*

Čekání je pro vozíčkáře součástí každého dne. Jistě, každý čeká na autobus, na známého se kterým se smluvil, ale čekají kratší dobu. Vozíčkář musí z domu vyrazit s větším předstihem, aby se ujistil, že autobus určitě stihne, popřípadě, aby měl prostor zaimprovizovat, kdyby se

stalo něco neočekávaného. I když „neočekávaného“ není úplně přesný výraz, protože vždy myslím na možnost, že nepojede výtah, spoj se zpozdí nebo naopak přijede dříve. Velkou roli v Praze stále hraje čekání na bezbariérový spoj. Podle údajů z internetových stránek Dopravního podniku je ve vozovém parku 922 tramvají a jen 273 z nich je bezbariérových (DPP, 2013). Což mohu doložit i zkušeností z výzkumu. „*Projelo šest tramvají bez plošiny až pak naše s plošinou, nová Škoda 15T.“* A to stále platí i pro autobusy, s tím rozdílem, že bariérový autobus jede jen jeden ze šesti.

Osmanovi myopaté byli při čekání klidní a vyrovnaní, na čekání si již zvykli. (Frantál, Maryáš, 2012, s. 89). Jsem taktéž zvyklá čekat, avšak nerada čekám v zimě, pokud vím, že jsem v tu dobu mohla být ještě někde v teple. Má neochota čekat se projevuje také ve chvíli, kdy je můj způsob přepravy viditelně zdlouhavější. Tím myslím, že mám přímo v tu chvíli porovnání, jak dlouho trvá cesta mně a jak dlouho trvá chodícímu člověku. Přesně takto je to na zdvižných plošinách v metru. Například sjezd či výjezd s plošinou na Nových Butovicích trvá 2 minuty 16 sekund, to v případě, že je plošina zrovna tam, kde stojíte, avšak čtyřikrát z pěti případů se stane, že je plošina dole, když jsme nahoře a naopak. To už je dvojnásobný čas, protože si musíme plošinu přivolat. Sem tam je to ještě zdlouhavější, když nás někdo předběhne a použije plošinu před námi. A to už je trojnásobný čas. Dvě minuty nevypadají jako dlouhá doba, avšak sejít schodiště trvá chodícímu člověku 12 sekund, a to už je při porovnání velký rozdíl.

5.3 Chování lidí

Mé užší propojení s technologií v podobě invalidního vozíku ke mně upoutává pozornost pracovníků Dopravního podniku, kteří by mi měli být nápomocní, ale také spolucestujících, protože potřebuji více místa, nebo jsem pro někoho něčím nevídaným, jsem příčinou pozdržení, nedorozumění i čirého úžasu, když se kvůli mně odkrývají jinak skryté technologické možnosti dopravních prostředků.

Obecně na mne lidé v dopravních prostředcích jako na vozíčkářku nezírají a spíše si hledí svého. Někdy mám pocit, že na mne koukají starší lidé, ale to nemohu říci s jistotou. Hlavní interakce spočívá v nastupování, kdy se lidé mají uhnout a většinou to i udělají. Někdy uhnou, i když to není potřeba. Pokud jsme cestovaly později dopoledne, tak kolem jedenácté hodiny a odpoledne, na místě pro vozíčkáře bylo volno, a tudíž nebylo potřeba žádat ostatní cestující, aby se uhýbali, i když seděli na jedné ze sedaček. V klasických autobusech (nikoli menších PID) je místo pro tři až čtyři vozíčkáře nebo kočárky, proto jsme cestující na sedačkách

nevyhazovaly, i když tak dva ze tří se při našem nástupu automaticky zvedli ze sedačky a šli si sednout jinam. Pokud jsme však cestovaly ráno kolem deváté, byl autobus plný cestujících, někdy se tam doslova nedalo hnout. Když nastal tento případ, byly jsme spíše rády, že jsme se do autobusu vůbec vešly, nežádaly jsme řidiče o pomoc, protože na výklopné plošině stejně stáli lidé. Ačkoliv mé zkušenosti z posledních dvou let, a to i ze samotného výzkumu, nasvědčují tomu, že cestující jsou tolerantní a sami se uhýbají, stále se najdou tací, kteří na místech určené pro vozíčkáře a kočárky zbytečně zabírají moc místa a to často právě tehdy, kdy jsou autobusy nacpané.

> „*V autobuse směřujícím na Nové Butovice bylo teď ráno (10:48) plno lidí, musely jsme zůstat stát u dveří. Na vyklápěcí sedačce si v místě vyhrazeném pro kočárky a vozíky bez problémů seděla paní, před sebou měla tašky s nákupy, takže zabírala ještě více místa a ani se moc nesnažila někam uhnout, i když se před ní už mačkaly dva kočárky.*“

Pokud by tam paní nebyla, vešly bychom se na toto místo. Maminky s kočárky se také snaží uhnout, co nejvíce je to možné, jako to děláme i my, když nastupují maminky s kočárky. Ovšem i z tohoto se najdou výjimky. *„Nastoupily jsme a paní s kočárkem se nám snažila uhnout, ale nakonec najela víc do prostoru a zabírala víc místa než předtím.“* Nejednou to byl sám řidič, který nám předpřipravil prostor v autobuse tím, že upozornil cestující sedící ve vyhrazeném prostoru, aby se uhnuli.

Jednou jsme v autobuse od starší paní obdržely nechápavý pohled i verbální vyjádření, proč už nevystupujeme, jen čekáme a nikam se nejede, čekaly jsme totiž na vyklopení plošiny. Mnohokrát cestující zdržují jízdu sami. Stoupnou si na výklopnou plošinu a řidič je musí upozorňovat. Nebo se opakuje také situace, kdy si nás řidič všimne, úspěšně nalezne hák na vyklápění, otevře si pro sebe přední dveře, aby mohl vystoupit, ale lidé se mu nahrnou právě do těchto dveří, místo toho, aby nastoupili prostředními dveřmi o kousek dál. Tak se čeká, protože řidič se nemůže hnout, dokud nebude mít prostor a bude moci vystoupit. Když už se nevyskytl žádný podobný problém s cestujícími, dokázal řidiči ztrpčit práci jeho kolega jedoucí s příměstským autobusem. Ten se zastavil na zastávce a my s naším autobusem za ním. Takto jsme tam stáli šest minut, protože náš řidič si kvůli plošině potřeboval najet k chodníku. Nutno podotknout, že příměstský autobus byl prázdný, nikdo nevystupoval, nenastupoval ani kolem nikdo nestál. Nakonec náš řidič musel jít za kolegou říct mu, aby udělal místo, že nám potřebuje najet k chodníku. Mezitím byli cestující již poněkud nervózní, proč se nejede, ale po našem vysvětlení vše pochopili.

Svým způsobem vymykající se kategorií jsou děti. Ty praktikují úplný opak toho, co dospělí, kteří nezírají nebo se o to, alespoň snaží. Pokaždé, když jsme na zastávce nebo v dopravním prostředku potkaly buď jedno, nebo i skupinku dětí, zíraly na mě. Některé zcela nepokrytě, což platí pro ty nejmladší, hlavně ty v kočárku, k těm sedávám nejblíž a naše oči bývají v jedné rovině. Malé děti, které už nesedí v kočárku, také koukají zcela nepokrytě, často se za mnou otáčejí a vyptávají se rodičů na otázky typu“ „Proč je ta holčička v kočárku?“ Odpověď na tuto otázku obvykle zní „Protože má nemocné nožičky, víš“. Tuto otázku i odpověď slýchám už alespoň 10 let a je pravda, že až doteď mě nenapadlo zamyslet se nad tím, že i tyto menší děti rozeznají, že nejsem stejná jako ostatní „holčičky v kočárku“, které do skutečného kočárku patří. Něco se mi ale také přihodilo vůbec poprvé, a to nejen za dobu výzkumu, ale za celou mou zkušenost s cestováním v MHD.

„Na autobusové zastávce čekala na příjezd autobusu celá skupina, podle mého odhadu, dětí z první třídy. Celou dobu, co jsme čekaly na autobus, na mě nikdo z nich ani moc nekoukal, což mne po předchozích zkušenostech docela překvapilo. Jejich pozornost upoutal až příjezd našeho autobusu, přesněji to, že na něj můj doprovod zamával, vyběhl řidič s háčkem, vyklopil plošinu a my najely dovnitř. Všimla jsem si, že děti nejen zbystřily, ale vypadaly i fascinovaně. Což potvrdily svým zavoláním ‚Hele koukej.‘ na kamarády, kteří si situace ještě nevšimli. Při zavírání plošiny a dveří všechny děti svorně koukaly jako by nemohly odtrhnout oči.“

Tímto už se dostávám ke starším dětem kolem deseti let. Kromě chlapce, který si spletl vlak v metru, když na mě nepřetržitě zíral, už se snaží spíše nezírat. Respektive mám takový dojem, že se nekoukají, když ví, že se já dívám na ně. Takto to bylo u dvou dívek, které seděly naproti mně, jedna v metru a druhá v autobuse. Obvykle dělám, že je nevidím a ignoruji, že se na mě dívají, pro účely pozorování jsem se však rozhodla, že tu a tam budu nenápadně pokukovat a pak se podívám přímo na ně. Když jsem nenápadně pokukovala, obě dívky koukaly přímo na mě, jakmile však zaznamenaly, že i já se dívám přímo na ně, sklopily oči nebo se dívaly jinam. Takto jsem to udělala několikrát a situace se opakovala – při občasném pokukování na mě koukaly, a když jsem se podívala přímo, odvrátily pohled.

Hojnou zkušenost mám i s řidiči autobusu. Už při signalizaci k zastavení se vykazují rozličným chováním. Někteří neudělají nic zvláštního, jiní přikyvují, že jsou si vědomi naší přítomnosti, další ještě při jízdě horečně hledají háček na vyklápění plošiny a nejvíce mne pobavil řidič, který na nás dokonce mával zmíněným háčkem a usmíval se. Z toho plyne i další postup, tedy jestli řidič vystoupí či nikoliv. Zde musím poznamenat, že z mého pozorování, jen malý zlomek řidičů vůbec nevystoupil a nechal nás, abychom si poradily samy. V tu chvíli však

ve dvou ze tří případu přiskočili cestující a nabízeli svou pomoc. Větší počet řidičů se při vystupování zdržel a to ani ne kvůli lidem nastupujícím předními dveřmi, ale kvůli problému s nalezením háčku. Jistotu, že nás řidič neignoruje a hledá hák, mám ve zpětném zrcátku autobusu, díky kterému je na řidiče vidět. V lepším případě se řidiči povede ho najít a jde vyklápět plošinu, v horším případě je hák k nenalezení, ale řidiči se nevzdávají. Prohledají, co mají při sobě a co by se dalo na vyklopení použít. Jeden použil ruce, jiný zase klíče a oběma se to, i když s určitými potížemi, povedlo. Častější byla varianta, že řidič vyběhl sám bez háčku a buďto pomáhal mému doprovodu vozík nadzvednout ve dvou lidech nebo si mne sám převzal a do autobusu se mnou vjel. Převážná část se ještě optala, kam máme namířeno. Valná většina řidičů měla dobrou náladu i v chladnějším počasí, nevypadali nabručeně kvůli tomu, že musí vystupovat a dělat úkony navíc. Chladnější počasí obzvláště námrazy a sníh s sebou nesou jiný problém, a to posypové materiály. Ty se dostávají pod plošinu a ta poté nejde správně zaklopit, což znemožní zavření dveří a způsobuje delší prostoje autobusu. Řidič se v takové situaci k plošině vrátí a nejprve se jí pokusí přišlápnout, pokud ani to nefunguje, vezme do ruky smetáček a místo vymetává, pak už se daří dveře zavřít. Z toho také může plynout trochu větší neochota plošinu vyklápět, pokud jsou na chodnících posypové materiály. Při setkání s řidiči jsme je při nastupování vždy povzbudivě pozdravily a při vystupování jsme se zase rozloučily a popřály pěkný den, což nám bylo opětováno.

Když se na všechny jízdy podívám zpětně, dochází mi, že řidiči ani jednou nemluvili se mnou, ale vždy s mým doprovodem. Člověk, který mě doprovází, je prostředníkem veškeré interakce mezi řidičem a mnou. Nemám zkušenost z jízdy o samotě, ale troufám si říct, že by nebyl problém komunikovat s nimi bez prostředníka. Ve chvíli, kdy začnu sama komunikovat, si ostatní uvědomí, že se se mnou lze domluvit. Z celého zkoumaného období mám dojem, že řidiči se stali přívětivějšími, více nápomocnými a že stále méně z nich má problém s hledáním háků. Když to shrnu, jsou více připravení na jízdu s vozíčkáři. Samozřejmě do svých pozorování nezahrnuji případy, kdy jsme autobus spíše dobíhaly a nastupovaly jsme na poslední chvíli, kdy řidič neměl moc šanci zareagovat. Ani situace kdy je autobus přeplněný, protože tehdy lidé stojí i v prostoru plošiny. I tehdy platí, že si řidiči najíždějí, co nejblíže k chodníku a to někdy tak blízko, až je slyšet obrušování pneumatik o obrubník. K tomu ještě autobus hydraulicky nakloní. Nakonec tu ještě máme řidiče tramvají, kteří při mých několika jízdách nemuseli vystupovat, díky dobrému přizpůsobení zastávek, tedy až na tramvaj, u které jsme přehlédly, že plošinu postrádá. Kdo věci trochu komplikuje, jsou buďto řidiči jiných autobusů,

nebo řidiči osobních automobilů, kteří zastaví svůj vůz tak, že řidič našeho autobusu nemůže najet dostatečně blízko k chodníku, což může vést i k nemožnosti vyklopení plošiny.

Za dobu výzkumu jsem se na trasách setkala se čtyřmi vozíčkáři, nepočítám-li jejich mihnutí se ve výtahu, než se zavřou dveře. První dva na elektrických vozících jeli společně a měli viditelné deformace, zato neměli žádný problém s vyjadřováním a nevyvolávali rozruch, ačkoli si vysloužili pohledy spolucestujících, hlavně dětí, a přitahovali je k sobě v tu chvíli více než já. Dalšího vozíčkáře na elektrickém vozíku jsme potkaly taktéž v metru. Od pohledu vypadal bezproblémově, ale setkaly jsme se s ním na Florenci zrovna v momentě, kdy tam nejel výtah. Protože pro mě bylo nezbytně nutné dostat se nahoru, vyšla jsem schody pomalu a opatrně po svých. Pánovi jsme naznačovaly, že výtah bohužel nejede. Avšak nejsem si jistá, jestli nám pán vůbec rozuměl, protože jen křičel a vypadalo to jako by neuměl mluvit. Díky této chvíli mi svým způsobem došlo, že ačkoliv jsem sama vozíčkářka a je mi nepříjemné s jakou nejistotou se ke mně lidé občas chovají, mají k tomu v podstatě dost pádný důvod, protože neví, co od takového člověka čekat. Jestli na vás dotyčný normálně promluví nebo bude trochu plácat nebo začne křičet. Takovému člověku se těžko něco vysvětluje a těžko se mu dalo do schodů pomoci. Na autobusové zastávce Nové Butovice jsme se setkaly s paní na mechanickém vozíku, která měla za doprovod staršího muže a ženu. Když jsem je pozorovala a poslouchala, vypadali zmatení a nejistí. Po chvíli k nám přistoupila doprovázející paní a ptala se, zda se vejdou dva vozíčkáři do jednoho autobusu. Potvrdily jsme, že to není problém. Paní se záhy rozhovořila, že takto jede poprvé a neví, jak to chodí. Poté jsme společně nastoupily do autobusu a paní průvodkyně pokračovala v rozhovoru s mým doprovodem ohledně přístupnosti v centru města a vyhledávání spojení.

5.4 Interpretace jevů a chování

Člověk sedící na vozíku je většinovou společností automaticky pojímán jako člověk s mentálním postižením, tedy je předpokládáno, že má sníženou schopnost rozumět svému okolí a má problém s komunikací. Tento pohled se dá vyčíst z chování okolní společnosti. Pokud začne vozíčkář mluvit, rozhostí se překvapení o to větší, pokud si sám klade nějaké požadavky. Tudíž se lidé automaticky obrací na doprovod, pokud někoho mám s sebou, nikoli přímo na mě, i když se daná záležitost nebo situace týká přímo mě a doprovod je tam opravdu jen jako doprovod.

Kromě očekávání, že je vozíčkář nechápavý se také spíše automaticky očekává, že je ochrnutý a že tedy nemůže vůbec chodit. Pokud někdy musím například v metru vstát, abych

vyšla schody, když nejede výtah, téměř vždy se najde alespoň jeden kolemjdoucí, který se zeptá, jestli nechceme pomoct. Při vysvětlení, že dokážu vstát a s držením schody pomalu vyjít někteří vypadají zmateně a já si říkám, jestli si náhodou nemyslí, že to, že jsem na vozíku, jen předstírám. Předpokládám, že většinová společnost není moc obeznámená s tím, že jsou i onemocnění, která způsobují jen částečnou nepohyblivost a která mají navíc mnoho forem a liší se člověk od člověka.

Co se týče toho, že se lidé natlačí do dveří k řidiči, nebo že využívají výtahů, aniž by to nutně potřebovali, domnívám se, že snad jde o pouhou nevšímavost a pocit, že „když se jednou svezu, nic se nestane, stejně u výtahů nestává fronta kočárků a vozíčkářů“. Někde ta fronta, ale skutečně vzniká. Je zajímavé, že někdo se sveze, i když to nepotřebuje a naopak starší paní, která na to již má nárok, mne s doprovodem pustila před sebou a ještě bylo nutné ji přesvědčovat, aby jela s námi.

Dále je tu jev, kdy si při našem nastupování lidé odsednou, i když to není nutné. Tedy z mého pohledu to není nutné, ti lidé mohou předpokládat, že místo, kde sedí, je pro vozíčkáře a jeho doprovod nejpohodlnější, aby si mohl sednout i doprovod. Nebo si v tu chvíli uvědomí, že opravdu sem tam do autobusu nastupují vozíčkáři a maminky s kočárky a odsedá si, aby se tam nemusel později plést, kdyby náhodou nastoupilo vozíčkářů nebo kočárků více. Rozhodně jsem z této reakce neměla žádný negativní pocit ve smyslu, že by si lidé odsedali proto, aby se na mne nemuseli dívat. Stejně si většina hledí svého, kromě dětí a některých starších občanů.

Velice zajímavá je situace se speciálními autobusovými linkami H1 a H2, konkrétněji fakt, že je skutečně přístupná jen držitelům průkazů ZTP nebo seniorům, což se potvrdilo, když řidič odmítl mladíka bez průkazu. Tento spoj svým způsobem utváří sociální vyloučení pro všechny zdravé, což je opak toho, co lidé s omezenou možností pohybu zažívají na bariérových zastávkách a stanicích dennodenně. Na druhou stranu se tímto lidé s omezenou schopností hybností a orientace více oddělují od zbytku společnost.

Proč na mne děti zírají? Pravděpodobně jsem já i jiní vozíčkáři něco, co ještě neviděly, protože přece jen vozík a kočárek vpadají odlišně, i když je děti v mluvě ztotožňují. U starších dětí je ve většině případů vidět ovlivnění kulturou, protože když zpozorují, že se na ně dívám, uhnou pohledem, zírat je přece neslušné. Ale když to vypadá, že se nedívám, zvědavost je silnější. Nic podobného jsem u dospělých za dobu výzkumu nezaznamenala. Mluvení spíše k doprovodu je z objektivního pohledu logické, protože je to právě ten dotyčný, kdo zajišťuje mou dopravu. Jenže je to trend, který dodržují i cestující a uplatňuje se i mimo dopravu MHD,

kde je jasněji vidět, že lidé upřednostňují komunikaci s doprovodem před komunikací s vozíčkářem, pokud mají možnost si vybrat. Asi to bude tím, že zcela neví, jak se k takovému člověku chovat, s čímž, přiznám se, bych měla částečně problém také. Stále si však nedokážu vysvětlit, proč si většina myslí, že člověk na vozíku je automaticky i mentálně postižený, který nerozumí okolnímu světu. A takové pozorování nebylo učiněno jen z mé strany, ale zaznamenali to i jiní vozíčkáři (ČT, 2010). Ve všech těchto situacích hraje roli Goffmanovo stigma, kdy jsme jako vozíčkáři zaškatulkováni jako zvláštní a tak se na nás i pohlíží. A to i přesto, že v dnešní době bohužel přibývá úrazů, které upoutají lidi na invalidní vozík, ale zároveň tento úraz nesnižuje jejich inteligenci. Vozíčkáři promlouvají skrze média, ať už televizi či internet, a tím se ukazuje, že kombinované postižení není pravidlem.

Goffmanovo stigma zahrnuje i předsudky. Součástí předsudků o nás vozíčkářích je to, že všichni máme automaticky taktéž mentální retardaci, jsme neschopní se o sebe postarat, vnímat okolí, rozumět mu, natož pak pracovat a být tak užiteční společnosti. Vysvětlení, proč jsou lidé tak nápomocní může být jednak lítost, jednak také jejich vlastní „pocit viny“, že oni jsou zdraví, kdežto tento člověk není. Existuje i nenávist vůči vozíčkářům a postiženým z toho důvodu, že jsme prý příživníci na státu, kteří také zbytečně vše zdržují a komplikují, což v podstatě poznamenal RegioJet, když odmítl přepravovat vozíčkáře (ČTK, 2013).

5.5 Sebereflexe a emoce spojené s cestováním

Nyní se pokusím vyjádřit své myšlenky a pocity v určitých situacích. Chování řidičů během výzkumu mne velice příjemně překvapilo. Všichni řidiči, snad až na jednoho či dva, se kterými jsme se během výzkumu setkaly, byli velice aktivní, příjemní, veselí a nápomocní. Jako první mě na zastávkách napadá „vystoupí – nevystoupí“, usměju se, když vidím, že hledá háček na plošinu, a když se mu do dveří cpou lidé, vyjádřím se ve smyslu „to zase budeme dlouho čekat, než ho pustí ven“ a nedokážu pochopit, jak to, že si ti lidé neuvědomují, že mu překáží v cestě a zdržují autobus. Pokud nastoupíme a okolo sedící se sami zvedají a odcházejí, i když nepřekáží, pak mne napadá, čím to je, že někdo se ihned uhýbá a naopak jsou jiní, kteří se neuhnou, ani když evidentně překáží. V podstatě, když někdo neudělá něco, co by podle mě měl, třeba uhnout nebo v případě řidiče vystoupit a sklopit plošinu, jsem znepokojená a pobouřená. Když to naopak udělají, překvapí mě to, není to pro mne samozřejmost, i když už se to stalo tolikrát, i když je to na denním pořádku.

Mé reakce na chování dětí se během výzkumu proměnily. Před konáním výzkumu mi byly jejich pohledy nepříjemné, ale v průběhu výzkumu, kdy jsem svým vlastním chováním utvářela jejich reakce, mi přišlo jejich chování spíše legrační. Když jsem pro účely výzkumu pokukovala a pak se podívala přímo na ně, musela jsem se usmát vždy, když rychle odvrátily zrak. Také mi připadá úsměvné, že děti se za mnou zvědavě otáčí, sotva stačí rodičům v chůzi, protože se nedívají na cestu. Stejnou reakci ve mně vzbuzuje konverzace o „holčičce v kočárku" a leta se opakující otázka „proč je v kočárku" a na ní odpověď „holčička mé nemocné nožičky, víš".

Naopak pobouření ve mně vzbuzuje zdlouhavá jízda zdvižnou plošinou, i když vím, že bych si neměla stěžovat, stejně využívám plošinu velice neochotně. Negativnější postoj zaujímám také vůči lidem, kteří evidentně nemají žádný viditelný problém s pohybem, nevezou kočárek ani nenesou těžká zavazadla. Nevím, proč má někdo potřebu vyjet si jedno patro výtahem, když je podle mého pozorování i rychlejší vyjít schody. Je pravda, že nejvíce případů, kdy se lidé vozí výtahem, jsem zaznamenala na stanici Florenc, kde je patrně výhodnější vyjet na povrch výtahem, nikoliv však ve vestibulu. Když proti mně takto vystupovala skupina pěti mladých mužů, dívala jsem se na ně a říkala jsem si, jestli se třeba stydí, když vystoupí z výtahu proti vozíčkáři. Také se nám stal i opačný případ, kdy nás pouštěla dvojice starších lidí s těžkými zavazadly, ti přitom chtěli jít po schodech. Ty jsme ještě musely přesvědčovat, aby jeli s námi, že se vejdeme. Na druhou stranu, pokud nejsou poblí žádní vozíčkáři ani kočárky, proč by se nesvezli.

Každý člověk nabízející pomoc při nástupu do autobusu nebo při nefunkčnosti výtahů je pro mne překvapením a zjištěním, že lidé nejsou apatičtí, jak se na zastávkách a při rutinní jízdě jeví.

Díky výzkumu, přesněji nutnosti reflektovat své pocity, mi došlo, že sice vnitřně odsuzuji ty, kteří ke mně automaticky přistupují jinak, ale přesvědčila jsem se, že vlastně dělám totéž. Obzvláště, když jsme potkaly vozíčkáře s viditelnou deformací, snažila jsem dívat, co dělají a jak na ně reaguje okolí, ale zároveň jsem si dávala pozor na to, aby to nevypadalo, že zírám. Vlastně si sama také nejsem jistá, jak se k jednotlivým vozíčkářům chovat, pokud je neznám. Nevím, jaké chování od nich mám čekat. To se vrchovatě potvrdilo, při setkání s mužem na elektrickém vozíku, který jen křičel. Taková zkušenost mi byla velice nepříjemná a naháněla mi až strach, protože v té chvíli nebylo nic, co by muže uklidnilo, ani jsem nedokázala odhadnout, jestli rozumí tomu, že výtah nejde. K tomu jsem poté poznamenala, že lidé s takovým komunikačním problémem by s sebou měli mít nějaký doprovod. Po takovéto

zkušenosti jsem v tomto ohledu znejistila i já, ale na druhou stranu vím, že je mnoho inteligentních a příjemných vozíčkářů a bylo by vůči nim nespravedlivé zavrhnout jakýkoli pokus o komunikaci s vozíčkáři, jen kvůli jedné špatné zkušenosti.

Tramvajemi moc nejezdím, ale z těch několika jízd jsem měla vesměs pozitivní pocity. Starší tramvaje sice ještě trochu cukají a prostor vyhrazený pro vozíčkáře je ve snížené části, zatímco z obou stran jsou schody, takže jsem se cítila izolovaně od zbytku vozu. Řidiči se snažili maximálně vyjít vstříc. Stačí, když připomenu toho, který vystoupil, když jsme signalizovaly na tramvaj, která neměla plošinu, on na nás čekal, dokonce vystoupil s nabídkou pomoci, přestože neměl uzpůsobený vůz. Na jednu stranu mi to vyvolalo úsměv na tváři, ale zároveň jsem řidiče litovala, že jsme mu takto zamotaly hlavu. Tento pán mi ale jen potvrdil, že nápomocných lidí je většina. Nové tramvaje 15T mi jsou velmi příjemné, jízda v nich byla poklidná a plynulá, nebylo třeba se nějak křečovitě obávat nějakého ucuknutí. Trochu jsem byla zmatená, že je vyhrazený prostor vpředu, protože to znamená, že kromě soustředění se na obvyklé úkony, je třeba ještě dávat pozor, jaký typ tramvaje jede, abychom stály u správného vchodu. Zato je vyhrazené místo opravdu prostorné a vše je v jedné rovině, nejsou tam schody, takže jsem neměla důvod cítit se nějak odtrženě.

Autobusy ke spojům H1 a H2 mne přímo ohromily, do té doby jsem neměla ani tušení, že takové vozy existují. Rozvržení místa i to, že řidič přijde a vozíčkáře přidělá. Řidič této linky mne překvapil ještě více než ostatní, působil na mne, jako by byly tyto linky jeho dlouhodobou prací, protože s vozíkem najel pozadu a bez problémů dokázal poradit seniorům, kteří vypadali zmateně. Ale při té večerní jízdě jsem zcela nesouhlasila s tím, že nenechal nastoupit mladíka. Ano, tento spoj sice vozí jen seniory, maminky s kočárky nebo držitele průkazu ZTP, který mladík neměl, ale celou cestu jel autobus prázdný. Sice mi bylo řečeno, že kousek od té zastávky, kde jsme byly, je další zastávka, kam si mohl mladík dojít, přesto mám za to, že nebylo nutné tak přísně trvat na tom, že jej nevezme. Mně osobně by tam nevadil. Je možné, že jsou na to pevně daná pravidla a že šlo o princip, ale myslím, že jeden člověk by tam nepřekážel, i když bylo zajímavou zkušeností mít celý autobus jen pro sebe a hladce projíždět centem města, když se okolo jedoucí osobní automobily potýkaly s dopravní zácpou.

Pokud se na některá místa podívám z pohledu osamoceného vozíčkáře na mechanickém vozíku bez doprovodu, zjišťuji, že se už tak špatně přístupné prostory stávají ještě nepřístupnějšími. Velice se spoléhá na to, že vozíčkář bude s sebou někoho mít. Například na autobusové zastávce byl rozpis pro spoje příliš vysoko na to, aby na něj vozíčkář sám dohlédnul. Já sama si sice vyhledávám spoje předem, ale téměř pokaždé je třeba si je ještě potvrdit na

daném místě. A vždy je čte můj doprovod, ale kdybych žádný neměla a chtěla bych si je sama přečíst, na určitých zastávkách by se mi to nepodařilo. Takže bych stejně musela požádat někoho, aby mi přečetl, kdy daný spoj pojede.

Nemám moc zkušenosti s cestou bez doprovodu, ale kdykoli se na čas ocitnu na zastávce o samotě, byť jen na chvíli, doufám, že se nenajde nikdo příliš aktivní a nerozhodne se mi pomáhat a najednou z ničeho nic nezačne můj vozík tlačit. Dotyčný člověk to může myslet dobře, ale pokud se takto zachová bez upozornění, je to nepříjemné, protože vozíčkář si v tu chvíli nemůže být jistý, jestli je daný člověk dobrodinec nebo nějaký únosce. V tu chvíli to totiž může být něco jako únos, protože jako vozíčkářka se těžko ubráním, když někdo vozík chytne a rozhodne se mne někam odvézt.

6. Závěr

V této práci jsem se snažila ukázat, jaké je každodenní cestování vozíčkářky pražskou MHD. Jak je toto cestování technologickými prostředky efektivní, jaké zde má přítomnost vyvolává interakce a jak tyto interakce naopak působí přímo na mne. Výzkum ukazuje, že i z mého pohledu se potvrzují Osmanovy (2012) poznatky ohledně jiného vnímání časovosti vozíčkářem. A to v tom ohledu, že raději zvolím důvěrně známé a prozkoumané cesty, i když to ode mě vyžaduje obětování více času. Svou roli v tom hraje také fakt, že stejně jako zkoumaní myopaté mám pocit, že postrádám orientační smysl. Stejně tak jako oni je pro mne cesta MHD spíše nepříjemnou záležitostí, zejména, co se týče autobusů. Na nutnost používáni hromadné dopravy jsem si zvykla, stejně jako na delší čekání, i když nedokážu zachovat takový ledový klid, jaký je příznačný pro myopaty. Mnohdy bych také raději volila cestu „pěšky“, ale jsem na mechanickém vozíku a jsem tak s cestováním závislá na doprovodné osobě a nemůžu ji nutit, aby se kvůli mně zcela vyhýbala hromadné dopravě, která mnohé ulehčuje. I přes tato ulehčení je nutné si kvůli limitům současné technologie v dopravě všechny cesty plánovat, o to pečlivěji pokud se jedná o cestu, která není rutinní záležitostí.

Technologie pomáhá všem, jsme na ní úzce závislí. Ano, jsou na ní úzce závislí i všichni naši spoluobčané, avšak my vozíčkáři se od tohoto odlišujeme tím, že nám umožňuje to, co jiní od přírody zvládnou bez ní, tedy umožňuje nám přesunovat se z místa na místo. Technologií, i když jednodušší, je totiž i invalidní vozík. Ale technologie jsou nedokonalé, ať už v podobě vozíku nebo v podobě současné pražské MHD. Zatímco pro ostatní je efektivní, urychluje cesty a činí je komfortnějšími, pro nás vozíčkáře je neefektivní, protože má stále technické

požadavky, které jsou nutné k fungování této technologie, ale které zároveň vytvářejí bariéry. A někdy je zápasení s technologií nepříjemné do té míry, že člověk raději volí určité odpoutání se od technologie, tedy „jde pěšky“, protože je to tak výhodnější a příjemnější. Zde se potvrzují Gleesonovy teorie (1998). Aby se odbouraly bariéry, nestačí pouze modernizovat technologie cestování, bude nutné předělat i prostředí a změnit sociální a politické smýšlení, aby mohla být bezbariérovost dopravních prostředků opravdu efektivní.

Užší spojení technologie a člověka ve vozíčkáři vyvolává reakce okolí. I v dnešní době se zachovalo stigma a předsudky, které pozorovaly Goffman (2003) a Murphy (2001). Ať už jde o interakce se zaměstnanci Dopravního podniku nebo s ostatními cestujícími. A to i přesto, že jsou všichni ochotní a milí. Chování okolí poté zpětně vyvolává emoční reakce u vozíčkáře, ať už je to stud, zahořklost, hněv, kvůli přístupu od ostatních, jak pozoroval Murphy (2001), nebo příjemné překvapení či pobavení nad situací, kterou jsem už zažila tolikrát a přece je pokaždé něčím nová.

Z výzkumu, z kontextu ostatních vozíčkářů i z mé celoživotní zkušenosti mohu říct, že situace v Praze směřuje k lepšímu, jak co se týče bezbariérovosti města a cestování v něm, tak i co se týče přístupu lidí vůči vozíčkářům. Na druhou stranu je také stále co zlepšovat, o čemž svědčí zkušenosti vozíčkářů, kteří pochází z jiných zemí nebo byli v zahraničí. Já osobně takovouto zkušenost nemám, ale lidé, kteří byli ve Spojených státech amerických nebo v Kanadě, vyzdvihují nejen dosaženou bezbariérovost, ale i rovnocenné chování k lidem s postižením, takže si tam vůbec nepřipadali nijak handicapovaní, na rozdíl od situace v naší republice (ČT, 2010). A to se zde zaměřuji na naše hlavní město, které by mělo jíti příkladem, jakožto nejnavštěvovanější město v republice.

Změny ve společnosti si ve svůj prospěch z velké části vydobyli a nadále se snaží vydobýt samotní vozíčkáři. Věci se samy od sebe k lepšímu nepohnou, ale nyní už se postižení neschovávají, mají své časopisy, pronikají do médií, natáčejí se dokumenty a názory vozíčkářů a dalších handicapovaných se promítají také do bakalářských a magisterských prací. Věřím, že se předsudky postupně vytratí a bude k nám přistupováno s tím, že jsme lidé jako všichni ostatní a máme právo udělat na ostatní svůj vlastní první dojem, aniž by nám byly přisuzovány nějaké vlastnosti jen kvůli invalidnímu vozíku, který nám pouze nahrazuje nohy, nikoli hlavu. Samozřejmě všechna očekávání toho, jak by se měl druhý chovat, jsou osobní, a to, co očekávám já, zase druhý vozíčkář nemusí upřednostňovat a naopak to, co mě nevadí, může být pro jiné problém a vyvolávat v nich pocit, že se ti zdraví k ním chovají špatně či nedůstojně.

Použité zdroje

Anderson, Leon 2006. Analytic Autoethnography. *Journal of Contemporary Ethnography* 35 (4), s. 373 -395.

Asistence n/d. *O Asistenci*. Asistence o.s. http://www.asistence.org/o-asistenci [Navštíveno 20.2 2014].

Cikrt, Tomáš 2011. Proč nejsme invalidé ani handicapovaní. *Můžeš*: *Časopis pro ty, kteří se nevzdávají 1.3 2011*. http://www.muzes.cz/aktuality/tema/proc-nejsme-invalide-ani-handicapovani/ [Navštíveno 31. 1. 2014].

ČSÚ 2013. *Statistická ročenka hl. města Prahy 2013.* ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze. http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/krajpubl/101011-13-r_2013-xa [Navštíveno 8. 4. 2014].

ČT 2010. *Jeden společný svět: Vozíčkáři*. Česká televize. http://www.ceskatelevize.cz/porady/10267555396-jeden-spolecny-svet/210572231090002-vozickari/ [Navštíveno 24. 2. 2014].

ČTK 2013. RegioJet odmítá přepravovat vozíčkáře, zdržují. *Týden.cz 21. 10. 2013* http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/regiojet-odmita-prepravovat-vozickare-zdrzuji_286386.html#.U0kDzVfdzUk [Navštíveno 25. 3. 2014].

ČTK 2014. Na konci dubna začne oprava trati přes Václavské náměstí. *Metro.cz 26. 3. 2014* http://www.metro.cz/na-konci-dubna-zacne-oprava-trati-pres-vaclavske-namesti-pkf-/co-se-deje.aspx?c=A140326_144210_co-se-deje_rab [Navštíveno 10. 4. 2014].

Disman, Miroslav 2002. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Karolinum.

DMO, 2012. *Co je dětská mozková obrna?* Dětská mozková obrna. http://www.dmo.cz/home/co-je-dmo [Navštíveno 20. 2. 2014].

DPP 2013. *Rozcestník bezbariérového cestování*. Dopravní podnik hlavního města Prahy. http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/ [Navštíveno 31. 1. 2014].

Ellis, Carolyn; Adams, Tony E. a Bochner, Arthur P. 2010. Autoethnography: An Overview. *Forum: Qualitative Social Research*. 12 (1) čl. 10.

Frantál, Bohumil a Maryáš, Jaroslav (eds.) 2012. *Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě*. Brno: Masarykova univerzita.

Gleeson, Brendan 1998. A Place on Earth: Technology, Space, and Disability. *Journal of Urban Technology*. 5 (1), s. 87-109.

Goffman, Erving 2003. Stigma: Poznámky k problému zvládání narušené identity. Praha: SLON

Hamdan, Amani 2012. Autoethnography as a Genre of Qualitative Research: A Journey Inside Out. *International Journal of Qualitative Methods* 11 (5), s. 585-606.

Hansen, Nancy a Philo, Chris 2007. The Normality of Doing Things Differently: Bodies, Spaces and Disability Geography. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 98 (4), s. 493–506.

Hendl, Jan 2005. *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace*. Praha: Portál.

Chang, Heewon 2007. Autoethnography as Method: Raising Cultural Consciousness of Self and Others, Dostupné z http://www.kssae.or.kr/pds_wolfile/220060425100855.doc [Navštíveno 2. 2. 2014].

Kábele, Josef 1992. *Sport vozíčkářů.* Praha: Olympia.

Kitchin, Rob 1998. `Out of Place' , `Knowing One's Place' : space, power and the exclusion of disabled people. *Disability & Society* 13 (3), s. 343-356

Krupka, Jakub 2013. Bariérové budou tramvajové zastávky i po rekonstrukci. *Pražský deník.cz 14. 5. 2013* http://prazsky.denik.cz/zpravy_region/barierove-budou-tramvajove-zastavky-i-po-rekonstrukci-20130514.html [Navštíveno 11. 4. 2014].

Krupka, Jakub 2014. Zcela bez bariér. Taková prý bude pražská MHD za 11 let. *Pražský deník.cz 22. 3. 2014* http://prazsky.denik.cz/zpravy_region/zcela-bez-barier-takova-pry-bude-prazska-mhd-za-11-let-20140321.html [Navštíveno 11. 4. 2014].

Mulíček, Ondřej; Osman Robert a Seidenglanz, Daniel 2013. Imaginace a reprezentace prostoru v každodenní zkušenosti. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 49 (5), s. 781-810.

Metroprojekt 2011. *Galerie.* Trasa metra D. http://www.novemetro.cz/videa [Navštíveno 23. 2. 2014].

MMR. Vyhláška 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb". *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, č. 398. http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=e2ee431a-846a-4847-853b-70918ff0e2ad [Navštíveno 23. 2. 2014].

Muncey, Tessa 2005. Doing autoethnography. *International Journal of Qualitative Methods* 4 (1), s. 69-86.

Murphy, Robert F. 2001. *Umlčené tělo*. Praha: SLON.

Murphy, Robert F. 2010. *Úvod do kulturní a sociální antropologie*. Praha: SLON.

Osman, Robert 2012. Prostorová orientace a specifika prostorových rozhodnutí osob s pohybovým omezením. In Temelová, Jana; Pospíšilová, Lucie a Martin Ouředníček (eds*). Nové sociálně prostorové nerovnosti, lokální rozvoj a kvalita života*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. 77-98.

Paclíková, Adéla 2013. Po Praze jezdí ze všech spojů jen půlka bezbariérových. Má jich být víc. *Idnes.cz 28. 10. 2013*. http://praha.idnes.cz/bezbarierove-spoje-v-praze-dd1-/praha-zpravy.aspx?c=A131012_1987576_praha-zpravy_sfo [Navštíveno 22.2 2014].

Papáček, Radek 2013. Praha je nejnavštěvovanější místo v republice. *Pražský deník.cz 12. 11. 2013.* http://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-je-nejnavstevovanejsi-misto-v-republice-20131112.html [Navštíveno 5. 4. 2014].

Portál HMP n/d. *Městská hromadná doprava.* Portál hl. m. Prahy. http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/mhd/index.html [Navštíveno 31. 1. 2014].

RAPT n/d. *Réseaux bus Paris et banlieue.* RAPT. http://www.ratp.fr/en/ratp/c_20620/bus-paris-et-banlieue/ [Navštíveno 22. 2. 2014].

ROPID 2011. *Změna linek pro tělesně postižené od 12. 12. 2010*. Pražská integrovaná doprava. http://www.ropid.cz/zmena-linek-pro-telesne-postizene-od-12.12.2010__s238x1097.html [Navštíveno 15. 3. 2014].

ROPID 2013. *PID bez bariér od 9. 12. 20112*. Pražská integrovaná doprava. http://www.ropid.cz/bezbarier/pid-bez-barier-od-9.12.2012__s229x1104.html [Navštíveno 30. 4. 2014].

Silverman, David 2005. *Ako robiť kvalitatívny výskum*. Bratislava: Ikar.

Vančura, Pavel 2012. Financování městské hromadné dopravy v metropolích bývalého Rakouska-Uherska. *SILNICE ŽELEZNICE 25. 1. 2012.* http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/financovani-mestske-hromadne-dopravy-v-metropolich-byvaleho-rakouska-uherska [Navštíveno 21. 2. 2014].

TFL n/d. *TRANSPORT ACCESSIBILTY*. Transport for London. http://beta.tfl.gov.uk/transport-accessibility [Navštíveno 22. 2. 2014].

Wall, Sarah 2006. An Autoethnography on Learning About Autoethnography. *International Journal of Qualitative Methods* 5 (2), s. 146-160.

Zelení 2013. *Podpořte petici za bezbariérové tramvajové zastávky v Praze*. Strana zelených. http://praha.zeleni.cz/20180/clanek/podporte-petici-za-bezbarierove-tramvajove-zastavky-v-praze/ [Navštíveno 30. 4. 2014].