

**Univerzita Karlova v Praze
1. lékařská fakulta**

Studijní program: Specializace ve zdravotnictví
Studijní obor: Ergoterapie



Dagmar, Hložková

**Srovnání úrovně bezbariérového prostředí městské hromadné dopravy
v Praze a Amsterdamu pro osoby s disabilitou**

*Comparison of the quality of barrier-free
environment in Prague and Amsterdam public
transport for people with disability*

Bakalářská práce

Vedoucí závěrečné práce: Mgr. Kateřina Svěčená
Konzultant: Bc. Michal Prager

prosinec 2010
Praha, rok 2010

PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych poděkovat vedoucí bakalářské práce, paní Mgr. Kateřině Svěcené za vedení, cenné poznámky, odborné připomínky, podněty a náměty.

Dále bych chtěla poděkovat ergoterapeutce, Mgr. Kateřině Svěcené, která mi umožnila absolvovat odbornou praxi na pracovišti Kliniky rehabilitačního lékařství a ověřit si praktické znalosti.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval/a samostatně a že jsem řádně uvedl/a a citoval/a všechny použité prameny a literaturu. Současně prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

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

V Praze, 14. prosince 2010

DAGMAR HLOŽKOVÁ

Podpis

V Praze dne:

Podpis studenta

*Nehodící se vypusťte

Identifikační záznam:

HLOŽKOVÁ, Dagmar. *Srovnání úrovně bezbariérového prostředí městské hromadné dopravy v Praze a Amsterdamu pro osoby s disabilitou [Comparison of the quality of barrier-free environment in Prague and Amsterdam public transport for people with disability]*. Praha, 2010. 62 s., 6 příloh. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova v Praze, 1. lékařská fakulta, Klinika rehabilitačního lékařství. Vedoucí závěrečné práce Svěcená, Kateřina

.

ABSTRAKT BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno: Dagmar Hložková
Vedoucí práce: Mgr. Kateřina Svěcená
Oponent práce:

Název bakalářské práce:
Srovnání úrovně bezbariérového prostředí městské hromadné dopravy v Praze a Amsterdamu pro osoby s disabilitou

Abstrakt bakalářské práce:

Tato bakalářská práce pojednává o stavu bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy v Praze a Amsterdamu. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část obsahuje úvod, popis jednotlivých bariér prostředí, popis bezbariérové přístupnosti a legislativu. V praktické části jsou uvedeny konkrétní poznatky o stavu veřejné dopravy v Praze a Amsterdamu, dále výsledky dotazníkového šetření, diskuze a závěr. Na konci bakalářské práce je uveden seznam použité literatury a přiložené přílohy.

Klíčová slova:

Bariéry
Bezbariérová přístupnost
Bezbariérovost
Disabilita
Ergoterapie
Soběstačnost
Veřejná doprava

Abstract:

This thesis discusses the state of barrier-free accessibility of public transport in Prague and Amsterdam. The thesis is divided into theoretical and practical part. The theoretical part contains an introduction, description of environmental barriers, barrier-free accessibility and description of the legislation. The practical part provides specific information about the state of public transport in Prague and Amsterdam, as well as results of the checklists, discussion and conclusion. At the end of the thesis is a list of literature and the attachments.

Key words:

Accessibility
Barriers
Barrier-free accessibility
Disability
Occupational therapy
Public transport
Self-sufficiency

Obsah:

Teoretická část

1.0 Úvod.....	1
2.0 Bariéry.....	3
2.1 Architektonické bariéry.....	3
2.2 Informační bariéry.....	5
2.3 Komunikační bariéry.....	6
2.4 Sociální bariéry.....	7
3.0 Bezbariérová přístupnost.....	8
3.1 Uplatňování projekčních pravidel.....	9
3.2 Uplatňování konstrukčních pravidel.....	13
4.0 Legislativa.....	16

Praktická část

5.0 Praktické poznatky o stavu veřejné dopravy v Amsterdamu a Praze.....	17
5.1 Autobusy.....	18
5.2 Tramvaje.....	20
5.3 Metro.....	23
5.4 Vlaky.....	25
6.0 Dotazníkové šetření.....	28
6.1 Výsledky dotazníkového šetření z Amsterdamu a Prahy.....	28
7.0 Diskuze.....	39
8.0 Závěr.....	42
Seznam použité literatury.....	44
Seznam příloh.....	47

1.0 Úvod

Ne každý člověk má to štěstí, aby prožil svůj život při plném zdraví a byl soběstačný. Jsou mezi námi i lidé po úrazech, s dočasným či trvalým funkčním omezením, lidé smyslově a mentálně postižení, senioři nebo rodiče s malými dětmi. Všichni se spolu setkáváme v běžném denním životě - na úřadech, v divadlech a na výstavách, při nakupování, na sportovních akcích a v neposlední řadě v prostředcích veřejné dopravy. Pokud je člověk „zdravý“, jen málokdy si všímá bariérových prvků v praktickém životě, ať už se jedná o stavební objekty nebo veřejně přístupná místa. Teprve při studiu ergoterapie jsem si začala těchto omezení všimnout. Měla jsem také možnost v rámci praxí asistovat klientům při cestování pražskou hromadnou dopravou. Překvapilo mě, jak časově náročné může být cestování, pokud se musíte zaměřit pouze na bezbariérové spoje. Četnost, ale zejména návaznost těchto spojů je v pražské hromadné dopravě velikým úskalím.

Oblast bezbariérovosti je s profesí ergoterapie velmi úzce spojena. Cílem ergoterapie je mimo jiné i to, aby se lidé s různým druhem postižení mohli co nejdříve vrátit zpět ke svému běžnému životu - vrátit se do zaměstnání a ke svým koníčkům. Aby toto všechno mohl člověk zvládnout, potřebuje se na určené místo také přepravit. Pokud dotyčný nevládní automobil, je ve většině případů odkázaný použít k přepravě městskou hromadnou dopravu. Bezbariérové prostředí, nebo lépe řečeno přístupnost, je pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace velmi důležitou výhodou v běžných denních situacích. A důležité nejsou jen stavby a jejich bezbariérové řešení, ale také úpravy vnějších komunikací, přístupnost občanské vybavenosti a také prostředků veřejné dopravy.

Toto téma bakalářské práce mě zaujalo, jelikož osoba mně velmi blízká je odkázaná na invalidní vozík, tudíž je pro mě tato problematika velmi aktuální. Proto jsem uvítala možnost zúčastnit se studijního programu Erasmus a na tři měsíce odjet čerpat poznatky o cestování městskou hromadnou dopravou do Amsterdamu. Mým cílem bylo zmapovat situaci v Praze a Amsterdamu. Obecně je veřejná doprava ve velkých evropských městech ohleduplnější pro všechny cestující. Tématikou bezbariérové přístupnosti se dnes městští zastupitelé zabývají důsledněji a všechny technické poznatky, které zvyšují stupeň bezbariérovosti, úspěšně zavádějí do praxe. Je to také jeden z mnoha signálů pro postižené spoluobčany, že jsou důležitou součástí všech obyvatel města.

Toto srovnání mi bylo doporučeno mým konzultantem, který se bezbariérovostí v Praze zabývá a má dostatečný přehled o této situaci v našem hlavním městě. Cílem mé bakalářské práce je prokázat nedostatečnou bezbariérovou přístupnost všem občanům v Praze. Toto se totiž netýká pouze lidí s tělesným postižením, ale také smyslových postižení, mentálního postižení, seniorů, nebo rodičů s malými dětmi. Chtěla bych svým srovnáním více poukázat na to, že v současné době se v Holandsku zabývají hlavně tím, aby veřejná doprava a také architektura, byly dostupné pro všechny. V anglickém jazyce je pro to výraz „accessible for everybody“ a vystihuje tuto snahu nejpřesněji. Tímto směrem by se měla ubírat i Praha.

V bakalářské práci uvedu rozhovory týkající se cestování hromadnou dopravou v Praze a Amsterdamu. Rozhovor s klientem z Amsterdamu proběhl při osobním kontaktu, rozhovor s klientem z Prahy byl zprostředkován pomocí emailové pošty. Dále uvedu výsledky dotazníkového šetření, které jsem provedla na patnácti lidech v Praze a na patnácti lidech v Amsterdamu. Přiložím i přehlednou fotodokumentaci, která výstižně dokreslí rozdíly v úrovni bezbariérovosti obou metropolí. Taktéž přiložím vzory dotazníků z obou měst.

2.0 Bariéry

Podle České Asociace Ergoterapeutů (2008) je ergoterapie profese, která prostřednictvím smysluplného zaměstnávání usiluje o zachování a využívání schopností člověka, potřebných pro zvládnání běžných denních, pracovních, zájmových a rekreačních činností u osob jakéhokoli věku s různým typem postižení (dostupné z: <http://www.ergoterapie.org/Page.aspx?PageID=1>). Cílem ergoterapie je dosažení maximální možné soběstačnosti a nezávislosti klienta a zvýšení kvality jeho života. Z uvedeného je zřejmé, že základem práce ergoterapeuta je pomoc při zdolávání bariér, které se nečekaně objeví v životě klienta po těžkém úrazu či nemoci. Jak uvádí Filipiová (2002), „*tvorba bezbariérového prostředí není čímsi, co si vynutila menšina vozíčkářů, nevidomých či jinak postižených osob, ale tvorba bezbariérového prostředí je nutná pro každého člena společnosti. Někdo z nás výhody bezbariérového prostředí využije jen krátkodobě, jiný je využívá prakticky celý život. U lidí s trvalým handicapem je to navíc „služba“, kterou projektant, potažmo společnost, stanoví srovnatelné podmínky k běžnému každodennímu životu.*“.

Mezi základní typy bariér patří bariéry architektonické, informační, komunikační a sociální. Jednotlivým typům bariér se budu samostatně věnovat v následujících kapitolách.

2.1 Architektonické bariéry

Z ergoterapeutického hlediska jsou architektonické bariéry nejčastěji se vyskytujícími bariérami v životě člověka. Patří sem například stavební řešení obydlí, pracovišť, veřejného prostranství, sportovišť, kulturních institucí, úřadů, apod.

Podle definice Martinoviče (2006), „*architektonickými bariérami jsou takové situace, při kterých okolní prostředí neposkytuje osobě samostatně se pohybující dostatek pro ní srozumitelných informací, které může využít pro svou spolehlivou orientaci a zároveň bezpečný pohyb, nebo když jí okolní prostředí, ve kterém se pohybuje, znemožňuje nebo ztěžuje přístup do cíle její cesty.*“ (dostupné z: <http://architektonickebariery.sk/architektonicke-bariery>). Cílem této definice bylo zejména udržet její komplexnost. Často se totiž stává, že prostředí vyhovující například vozíčkářům vytváří bariéry lidem se zrakovým postižením a naopak. Vhodným příkladem tohoto tvrzení podle mého názoru jsou chodníky budované na úrovni cest bez obrubníků a vyznačené pouze barevným pruhem, které zajisté vyhovují osobám pohybujícím se na invalidním vozíku. Nevidomí či zrakově postižení by ale čáru

namalovanou místo obrubníku nezaregistrovali, vstoupili by do vozovky a došlo by k ohrožení jejich života. Cílem při odstraňování bariér je tedy hledání řešení přijatelného pro všechny.

Jak uvádí Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých České republiky, zrakově postižení jsou lidé, kteří mají snížené zrakové schopnosti, a to různého druhu či stupně. Rozumí se tím to, že poškození zraku ovlivňuje jejich činnosti v běžném denním životě a standardní optická korekce již nepostačuje. V tomto případě mluvíme o těžce zrakově postižených (dostupné z: <http://www.sons.cz/kdojezp.php>).

Mezi to, co snižuje bezpečnost nevidomých a těžce zrakově postižených při přecházení ulice, patří podle Karáska (2007) například nedostatek orientačních bodů a vodících linií k bezpečnému vyhledání přechodu a také zajištění chůze ve směru přecházení. Může nastat situace, kdy je zvuková signalizace nefunkční, či druh dlažby hmatového pásu, který vede k přechodu, má špatný směr, nebo je vybrán nevhodný typ dlažby. Dále jsou to zcela chybně umístěné přechody šikmé nebo v oblouku. Snížení bezpečnosti může také způsobit nepřesná informace o vhodné době pro přecházení vozovky. Znamená to, že je nedostatečná intenzita zvukových signálů na semaforových sloupech, nebo dochází k jejich vzájemnému rušení. S tímto názorem mohu souhlasit. Byla jsem několikrát svědkem situace, kdy nevidomý i přes funkční zvukovou signalizaci neodmítl nabídnutou pomoc kolemjdoucího při přecházení vozovky. Toto poukazuje na to, že i přes veškerá technická opatření se nevidomá osoba občas necítí v naprostém bezpečí při přecházení komunikace.

Architektonické bariéry však nezpůsobují potíže jen lidem s pohybovým omezením a nevidomým, ale například i osobám slabozrakým. Jsou to například prosklené plochy, neboť vyvolávají pocit průchozího prostoru. Dále stěny pokryté zrcadly, nepříjemné oslnění, nebo naopak nedostatek světla. Mezi prostředí, která způsobují osobám se zrakovým postižením potíže, patří buď prostředí bez barevného kontrastu, nebo příliš pestré barevné. Důležité je také kontrastně označit hrany terénních zlomů (schodiště). Bezpečnost a orientaci slabozrakých může zlepšit vhodné nasvětlení a kontrastní řešení prostoru. U prosklených ploch se jedná o výrazný pás na skle ve výšce 1,4 metru, a u schodišť je to pás ve žluté barvě podél hrany prvního a posledního schodu.

Bezpečnost zrakově postižených osob zvyšuje dostatek orientačních bodů, přirozených vodících linií, což mohou být zdi domů nebo výrazné obrubníky. Dále je důležité řádně zajistit překážky tak, aby byly zaručeně a včas identifikovatelné dotekem

bílé hole nízko nad zemí. Neodborně provedené úpravy objektů z hlediska jejich umístění, směrového vedení, ale taktéž z hlediska hmatového vůči okolní ploše, mohou pro těžce zrakově postižené osoby vytvářet paradoxně další bariéry (Karásek, 2007).

2.2 Informační bariéry

Nyní budu pokračovat stručným popisem hlavního dopadu informačních bariér na osoby se smyslovým postižením. Tyto překážky se týkají zejména neslyšících občanů, na které se při zlepšování přístupnosti ve veřejné dopravě velmi často zapomíná.

Na první pohled neslyšícího nepoznáte, nemá viditelné fyzické či smyslové postižení. Lidé se tedy mylně domnívají, že se neslyšící spoluobčané při cestování veřejnou dopravou budou chovat tak, jak je to běžné u většinové populace. Obecné informace o dopravních prostředcích si zajisté mohou neslyšící lidé vyhledat před cestou v jízdnicích řádech či na Internetu. Problém však pro ně začíná při neočekávaných změnách, které nastanou těsně před cestou nebo během cesty. To znamená, že nebudou patřičným způsobem reagovat na informace z veřejných tlapačů, že nebudou respektovat oznámení na nástupištích metra, nebo že se nestihnou přesunout na příslušné nástupiště, je-li hlášena změna odjezdu vlaku z jiné koleje. Lidem neslyšícím se v oblasti bariér nevěnuje zdaleka taková pozornost, jako například lidem s fyzickým postižením, a obvykle se na ně při plánování bezbariérovosti zapomíná. Všechny tyto bariéry jsou založeny na zvukových informacích či signálech, které lidé se sluchovým postižením nemohou vnímat - zvukové signály jsou totiž spolehlivým zdrojem informací pro nevidomé.

Jediným vhodným řešením pro neslyšící osoby jsou digitální informační systémy, které vizuální cestou informují nejen o plánovaných příjezdech a odjezdech, ale také o veškerých mimořádných změnách. Na nástupištích vlakových a autobusových nádražích by měla být obecně zavedena digitalizace informačních systémů, kde si každý může vyhledat svůj spoj a kde by se měl též dozvědět o mimořádných změnách, které jsou v daném okamžiku známy. Na zastávkách městské hromadné dopravy (MHD) by mohly být zprostředkovány informace pomocí Global Position Systému (GPS) o časovém posunu příjezdu tramvaje či autobusu oproti jízdnicímu řádu. Týká se to polohy dopravních prostředků v situaci, kdy došlo k jejich zpoždění nebo k výluce, případně další informace o náhradním řešení dopravy. Toto zařízení může být užitečné i slyšícím cestujícím. Na nástupištích metra by velkou službu cestujícím poskytly

promítací plochy ve větším rozsahu, než je tomu doposud. Promítací plochy by neměly sloužit jen pro komerční účely, ale měly by nepřehlédnutelnou formou oznamovat důležité provozní informace o dění v prostorách metra. V metru je také bezpečnostní signalizační systém. Když se někdo neopatrně přiblíží ke kolejišti, dispečer cestující varuje. Jsem přesvědčená, že by se osvědčil také vizuální bezpečnostní signál ve formě světelné signalizace na podlaze nástupiště, anebo promítnutím výrazné signalizace na projekční ploše. V dopravních prostředcích by neměly chybět digitální informační panely o následující zastávce a o přestupní stanici. Psané informace by měly korespondovat se zvukovým hlášením (dostupné z: <http://ruce.cz/clanky/214-bariery-pro-neslysici-ve-verejne-doprave>).

2.3 Komunikační bariéry

Mezi klienty ergoterapeutů patří také osoby neslyšící, a proto by měl každý terapeut ovládat alespoň základní pravidla komunikace s nimi.

Z dostupné literatury zde uvádím příklady situací, kdy dochází k navazování komunikace mezi osobami s disabilitou a většinovou populací. Například digitální informační systémy zatím nejsou zavedené všude, a tak jsou neslyšící odkázaní získávat informace osobním kontaktem, například s pracovníky dopravce. Jak uvádí Matuška (2006), z průzkumu mezi neslyšícími uživateli veřejné dopravy vyplývá, že sluchově postižení netrvají na tom, aby personál v dopravě uměl znakový jazyk, ale musí znát alespoň zásady komunikace s lidmi se sluchovým postižením (dostupné z: <http://ruce.cz/clanky/214-bariery-pro-neslysici-ve-verejne-doprave>). Podle Procházkové a Vysučka (2007), existují tyto základní pravidla při komunikaci slyšících lidí s Neslyšícími. Pravidla platí za předpokladu, že není nablízku tlumočnicků či slyšící neovládá český znakový jazyk:

- Nehovořit příliš rychle
- Nezakrývat si tvář
- Nekřičet
- Neotáčet se zády při hovoru
- Mít dobře viditelné rty
- Upozornit gestikulací, že si berete slovo
- V případě neúspěšné verbální komunikace je nutné použít psaný projev

2.4 Sociální bariéry

Další velkou skupinou jsou bariéry sociální. Týkají se sociálního smýšlení obyvatel, ale i vzdělanosti či spíše vzdělavatelnosti populace. Na tomto místě bych ráda popsala svůj osobní poznatek z prvního ročníku studia ergoterapie. V rámci předmětu ergoterapie jsme absolvovaly skupinové vaření, kde jsme si mohly vyzkoušet tzv. simulovanou disabilitu. To znamená, že každá ze studentek jsme dostaly za úkol simulovat určitý druh postižení, vcítit se do této situace a během tohoto úkolu probíhalo vaření. Jen tímto způsobem, kdy si člověk sám na sobě vyzkouší být v určitém smyslu znevýhodněn, se dá zjistit, jaké pocity nejspíš prožívá člověk na vozíku, nevidomý, či starší osoba s omezenou schopností pohybu. Na základě této zkušenosti si uvědomuji, že s odstraňováním sociálních bariér mezi lidmi by se mělo začínat již v procesu vzdělávání dětí na základních školách. V rámci učební osnovy předmětu Občanská nauka by se měl najít prostor na učivo o přirozené toleranci většinové populace ke specifickým potřebám osob s postižením.

3.0 Bezbariérová přístupnost

Pokud se člověk ocitne v nové životní situaci, kdy následkem nemoci či úrazu dojde k radikální změně jeho dosavadního života, v první chvíli neočekává, že by mohl být i po úrazu stejně aktivní, jako před ním. „*Cílem ergoterapie je umožnit osobám zachovat si maximální soběstačnost v běžných denních činnostech (z anglického originálu *Activities of Daily Living, ADL*), pracovních činnostech a aktivitách volného času.*“ (dostupné z : <http://www.ergoterapie.org/Page.aspx?PageID=1>).

Ergoterapeut se svou prací podílí na utváření bezbariérového prostředí svých klientů. Může to být například doporučení vhodných kompenzačních a technických pomůcek a nácvik jejich užívání. Dále se zabývá adaptací a návrhem úprav domácího prostředí klienta. Podle Skopce (2005) „*pojmem bezbariérová přístupnost zahrnuje soubor technických, případně technicko-administrativních opatření, zajišťujících samostatný pohyb a užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, tzn. bez pomoci další osoby.*“

Protože hlavním cílem ergoterapie je dosažení maximální možné soběstačnosti klienta, doménou práce ergoterapeuta je nácvik běžných denních činností (ADL), a to jak personálních, tak instrumentálních. Podle individuálních potřeb klienta ergoterapeut zahájí nácvik nejnütnějších běžných činností, zejména příjem jídla, osobní hygiena, koupání, oblékání, přesuny, použití WC, apod.

Po zvládnutí nácviku personálních dovedností přistupuje ergoterapeut k tréninku instrumentálních ADL. Mezi tyto činnosti patří manipulace s penězi, nakupování, domácí práce, příprava jídla, a v neposlední řadě používání dopravního prostředku.

Jak říká Filipiová (1998), osoba s jakýmkoliv postižením se cítí vyřazena ze společnosti v takové míře, jakou se k ní mnohdy její okolí chová. Fyzické bariéry podstatně zhoršují schopnost lidí vyrovnat se s novou životní situací. Z toho vyplývá, že snaha o uplatnění bezbariérovosti v co největším rozsahu je úkolem nejen pro ergoterapeuty, ale pro celou společnost. V lednu roku 2009 vznikla při Magistrátu hlavního města Prahy pracovní skupina pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. Stalo se tak na základě výzvy občanů Za MHD přístupnou, kterou iniciovalo občanské sdružení Asistence. Několikrát jsem měla možnost mluvit o stavu úrovně přístupnosti dopravy s členem této pracovní skupiny, Michalem Pragerem. Pochopila jsem, že pravidla bezbariérovosti musí být zohledňovány už ve fázi projektování dopravních staveb a v práci konstruktérů nových dopravních prostředků.

3.1 Uplatňování projekčních pravidel

Jak jsem uvedla výše, už ve fázi plánování nové výstavby dopravních objektů, nebo při rekonstrukci stávajících, je nezbytně nutné v projektu zohlednit požadavky všech budoucích uživatelů. Podle Filipiové (2002) se jako nejvíce problémová místa ve městě, u kterých se projektanti dopouštějí chyb, objevují tyto prvky – přechody pro chodce, přechody přes tramvajový pás a nástupní ostrůvky.

Přechod pro chodce

Z vlastní zkušenosti vím, že i nesprávně vybudovaný přechod pro chodce je možné dodatečně zrekonstruovat na přechod, který splňuje veškeré prvky bezbariérovosti. Touto stavební úpravou se docílí potřebné technologické a bezpečnostní kritéria pro chodce, včetně těžce imobilního člověka, vozíčkáře a nevidomého. Je nutné, aby povrch komunikace nebyl kluzký, a to z hlediska osob se sníženou pohyblivostí, většinou se jedná o lidi pohybující se o holi či o berlích. Současně by měl přechod splňovat umístění vodícího pásu pro nevidomé a slabozraké občany. Tento pás má mít strukturální povrch, aby byl rozeznatelný i na pošlap. Tento názor doplňuje Skopec (1999), kdy *„od přirozené vodící linie musí být ve směru přechodu signální pás v šířce min. 0,8 metru s reliéfní úpravou povrchu stejnou jako u varovného pásu.“*

Výškový rozdíl mezi úrovní chodníku a vozovky nesmí být vyšší než dva centimetry, a to vzhledem k uživatelům ortopedických vozíků. Při větším výškovém rozdílu hrozí totiž nebezpečí vyklopení z vozíku. Vozíčkář se může setkat s problémem i při najíždění na chodník, kdy je nucen překonat „schůdek“, což není jednoduché. To proto, že vozíčkáři po poranění míchy mají často postiženy i horní končetiny, nebo lidé již nemají v rukou potřebnou sílu.

Jak uvádí Harvey (2008), typickým pacientem po poškození míchy je muž ve věku patnáct až dvacet pět let, jen asi 15% případů se objevuje u žen, a 18% případů se týká lidí starších čtyřiceti pěti let. Mezi nejčastější příčiny poranění patří dopravní nehody, následně jsou to pády z výšek. Běžná jsou také zranění při sportu či během vodních aktivit. Míšní léze může být také způsobena nemocí, infekcí nebo vrozenou vadou. K více než 55% všech poranění míchy dochází v oblasti krčních obratlů. Při poranění krční oblasti dochází k postižení všech čtyř končetin, což vede k tzv. tetraplegii (kvadruplegii). Poranění míchy v oblasti hrudní, bederní či sakrální postihuje pouze dolní končetiny, a jedná se o tzv. paraplegii (Harvey, 2008).

Ergoterapie je obor, který se velmi podílí na rehabilitaci postižených končetin a následně na nácviku personálních a instrumentálních ADL. Jak už jsem uvedla výše, tetraplegik má postiženy jak dolní, tak i horní končetiny. I když si to člověk neuvědomuje, funkce ruky je naprosto nepostradatelná a pokud nefunguje tak jak má, může přinést člověku pocity méněcennosti, protože najednou se musí obrátit na pomoc druhých a není sám soběstačný. Zbylá funkce a pohyblivost horních končetin závisí samozřejmě na výšce léze, ale čím dříve začneme s rehabilitací horních končetin, tím rychleji bude pacient schopen ovládat mimo jiné i invalidní vozík pro svou mobilitu. Proto je velmi důležité dodržovat správné normy při výstavbě přechodů.

Bohužel se velmi často setkáváme s tím, že nájezd je vytvořen pouhým zkosením obrubníku. Tím vznikne nájezd se sklonem 45°, což je pro vozíčkáře zcela nepřekonatelné. Vhodný sklon je 1:12 [8,33%], maximálně 1:8 [12,5%] (Filipiová, 2002). Zde musím s autorkou souhlasit, že zkosení některých obrubníků je opravdu velmi nevhodně řešené. V rámci práce ergoterapeuta je také jeho asistence klientovi na invalidním vozíku při cestování veřejnou dopravou. Špatně vytvořené nájezdy na chodník velmi ztěžují manipulaci s vozíkem. Sám o sobě invalidní vozík s klientem neváží málo, a pokud této váze musí člověk čelit při prudkém nájezdu na obrubník, je zapotřebí poměrně dobrá fyzická zdatnost asistenta. V této souvislosti bych zde ráda uvedla své poznatky z pobytu v Amsterdamu. Většinu svých pochůzek po městě jsem absolvovala pěšky, a proto mohu s určitostí říct, že jsem se ani jednou nesetkala s nesprávně vybudovaným přechodem pro chodce. Vzhledem k převažující starší městské zástavbě usuzuji, že správné stavební normy zohledňující přístupnost všem občanům jsou v Holandsku akceptovány již několik desetiletí. Lidé odkázaní na invalidní vozík se bohužel ještě stále mohou setkat s nevhodně vybudovaným přechodem. Některé nájezdy na chodník jsou taktéž velmi náročné, obrubníky bývají často uvolněné z podloží a zkosená část pro nájezd je úzká a nevyhovující. Všechny tyto faktory poté nepříjemně ztěžují jízdu po městě jak asistentovi, tak klientovi. Když si představím, že se v tomto terénu pohybuje tetraplegik na vozíku sám, bez asistenta, není možné to podle mého zvládnout. Toto má opět dopad na soběstačnost klienta. Překážky tohoto typu v blízkosti jeho bydliště ho často odradí od výjezdu z domova a vyhledá raději pomoc svých blízkých či přátel.

Co se týká nebezpečí vypadnutí z vozíku, slyšela jsem několikrát od pacientů na praxi příběhy, kdy sjížděli obrubník, který byl prudce zkosen, a následoval pád dotyčného na zem. Lidé, kteří nemají žádné pohybové obtíže či problémy s orientací si

toto vůbec neuvědomují, ale vysoké a prudce zkosené obrubníky jsou vskutku nebezpečnými prvky při přepravě po městě.

Přechod přes tramvajový pás

Během praxe v Amsterdamu a Praze jsem si jako doprovod osoby se zrakovým postižením všimla jednotlivých pásů před tramvajovými kolejemi, a nemám pocit, že by tento technický prvek byl nějakým způsobem opomíjen, a že by zde hrozilo nebezpečí úrazu při příjíždění soupravy. Toto je velmi důležité zohlednit, neboť pro ergoterapeuta je bezpečnost klienta prioritní.

Podle Filipiové (2002) je důležité respektovat mnoho ukazatelů, a to zejména vodící pásy u přechodů, varovné a signální pásy před tramvajovými kolejemi. U přechodu se také setkáváme s ručním ovládáním světelné signalizace. Tyto ovládací prvky musí být umístěny v dosahu vozíčkáře. Odpovídající výška je osmdesát až sto centimetrů.

Souhlasím s autorkou, že velmi důležitý je výběr povrchového materiálu chodníku pro nevidomého či slabozrakého. Je třeba použití takových materiálů, které budou vyhovovat nejen osobám s postižením zraku, ale také těžce chodícím, kteří jsou mnohdy opomíjenou skupinou lidí s postižením, než například nevidomí či vozíčkáři. Často se volí typ reliéfní dlažby, aby se například nevidomý dobře zorientoval, zda je ještě na chodníku, či už začíná jiný úsek. Nevidomí mají velmi dobře vyvinuté taktilní vnímání a všeobecně je to jejich silnou stránkou. Během své praxe v Praze jsem navštívila obecně prospěšnou společnost Tyfloservis, která poskytuje rehabilitační služby lidem s postižením zraku. Měla jsme možnost vyzkoušet si se zavázanýma očima chodit po budově a najít místnost, ze které se ozývala hudba, a poté v této místnosti najít volné místo k sezení a posadit se. Jako dočasně oslepená jsem našlapovala velmi opatrně, povrch dlažby jsem při každém došlapu zkoumala, zda se někde nevyskytuje jakási nerovnost, překážka, apod. Po objevení místnosti jsem naopak prozkoumávala terén rukama, a hledala v úplné tmě volné židle. Tato zkušenost mi ukázala opět trochu širší pohled na to, jak se člověk s disabilitou nejspíše cítí při vykonávání běžných činností každodenního života.

Podle údajů Světové zdravotnické organizace je dnes na světě čtyřicet pět miliónů nevidomých. Jiné zdroje uvádějí, že lidí se zrakovým postižením je přibližně 1-1,5% z celé populace. Naprosto přesné statistiky však neexistují. Procento slabozrakých v populaci průběžně roste a jedním z ovlivňujících faktorů je bezesporu prodloužení

délky lidského života. Přímá úměrnost vzniku zrakových vad a vyššího věku je naprosto prokázána. (dostupné z: <http://www.sons.cz/kdojezp.php>).

Nástupní ostrůvek

Z pohledu ergoterapeuta je nástupní ostrůvek, který je umístěný přímo v komunikaci, jedním z nejnebezpečnějších míst mezi dopravními objekty. Většinou se jedná o úzký prostor pro výstup i nástup cestujících do dopravního prostředku, kdy z obou stran ostrůvku jezdí vozidla či tramvaje. Takto řešené nástupní ostrůvky jsem zaznamenala i v Amsterdamu, kde byly tímto způsobem hlavně ve starší zástavbě města. K pocitu většího bezpečí cestujících by rozhodně přispělo osazení zábradlí. Nedostatek prostoru by neměl být důvodem pro neužití bezpečnostních prvků, jakým je například zábradlí (při neopatrné manipulaci vozíčkáře může zabránit nebezpečí přepadnutí z vozíku do vozovky).

Podle autorky (Filipiová, 2002) se stává, že není řešeno, jak se vozíčkář vůbec na nástupní ostrůvek dostane. Šířka ostrůvku musí být dvě stě, minimálně sto osmdesát centimetrů. Musí zde být místo pro manipulaci vozíku potřebnou k najetí na ostrůvek, a to minimálně sto padesát centimetrů. Vzhledem k potřebné šířce bezpečnostních pásů na ostrůvku umístěných mezi tramvajovým tělesem a vozovkou, je vhodné navrhovat nástupní ostrůvky široké dva metry.

V rámci ergoterapeutické praxe jsem se setkala s tím, že na nástupním ostrůvku byly nevhodně umístěny reklamní tabule a průjezd s klientem na vozíku byl obtížnější. Toto neztěžuje pohyb jen tělesně postiženým, ale představuje to obrovskou překážku zejména pro nevidomé a slabozraké občany. Reklamních tabulí pro komerční účely je neuvěřitelně velké množství v Praze i Amsterdamu. Domnívám se, že by rozhodně neměly být umístěny v prostoru dopravního objektu.

Filipiová (2002) dále říká, že je důležité také počítat s dosažitelností informačních tabulí pro osoby sedící na vozíku. Dolní hrana tabule by měla být ve výšce sto centimetrů, horní hrana by rozhodně neměla být výše než sto šedesát centimetrů. Pouze ve výjimečných případech, kdy v horní části tabule jsou zveřejněny základní údaje (například název stanice velkými písmeny), je možné počítat s umístěním horní hrany až do výše sto osmdesát centimetrů. Je nutné si totiž uvědomit, že slabozrakou osobou může být i vozíčkář.

Přístřešek zastávky může být umístěn buď u domu, nebo v prostoru. V obou případech je nutná minimální šířka průchodu sto sedmdesát pět centimetrů a je nutné

počítat s tím, že se po chodníku může pohybovat i nevidomá osoba. Pro tu se například nevhodně umístěná lavička může stát vážnou překážkou, která nevidomého zcela dezorientuje. Buď může být přístřešek tvořen pouze střechem, nebo má tento objekt i boční stěny. V obou případech je nutné respektovat pohyb nevidomého, pro kterého je jakákoliv náhlá překážka nebezpečná, a to vodícím pásem. Pokud je přístřešek tvořen pouze stříškou a je-li v prostoru zastávky umístěna lavička, je třeba nevidomého upozornit na překážku, a to umělou vodící linií, pásem širokým minimálně šedesát centimetrů. V případě přístřešku s bočními stěnami musíme nevidomého upozornit na překážku změnou struktury dlažby před přístřeškem (Filipiová, 2002).

Co se týká informačních tabulí na zastávkách, pro mě osobně jsou písmena a číslice na jízdních řádech velmi malá a špatně čitelná. Se stejným názorem jsem se setkávala i u svých klientů z praxe. To, že jsou tyto tabule nevhodně umístěné pro lidi sedící na vozíku, je podle mého zřejmé. V současné době se však na nově zbudovaných zastávkách začíná objevovat prvek, který lidé jistě ocení. Nad informační tabulí je umístěn displej, který přehledně informuje o čísle linky, směru jízdy a také o časovém údaji, za jak dlouho přijede tramvaj do zastávky.

3.2 Uplatňování konstrukčních pravidel

Nové technologie si konstruktéři velice rychle osvojují a uplatňují při výrobě nových typů dopravních prostředků. Stejný princip musí konstruktéři uplatnit při dodržování bezbariérové přístupnosti v prostředcích veřejné dopravy. V této kapitole se budu zabývat těmito veřejnými dopravními prostředky – metro, tramvaje a autobusy.

Metro

Cestování metrem je dnes neodmyslitelným způsobem přepravy cestujících ve velkých městech, jako je Praha i Amsterdam. V případě objektů stanic metra vychází Amsterdam z tohoto srovnání měst lépe. Všechny trasy metra jsou kompletně bezbariérové, což mě z pohledu ergoterapeuta velmi mile překvapilo. Vytíženost stanic metra v Amsterdamu není stejná, ale i ty nejvytíženější mohou lidé s disabilitou plně využívat. V Praze je bezbariérově přístupných stanic pouze polovina. Z tohoto důvodu nemůže velká většina osob tělesně postižených využít v plné míře dosažitelnost těch městských částí, kterými metro projíždí. Dalším nedostatkem pražského metra, který uvádí občanské sdružení Asistence (2009) je skutečnost, že z prvních pěti nejvíce vytížených stanic metra, hned třem z nich chybí bezbariérový přístup. Jedná se o stanice

I.P. Pavlova, Anděl a Můstek „A“. Paradoxně z prvních pěti nejméně vytižených stanic pražského metra chybí pouze jedné stanici bezbariérový přístup.

Ve smyslu platných smluvních přepravních podmínek Dopravního podniku hlavního města Prahy lze v provozu metra přepravovat osoby na vozíku pomocí osobních výtahů, upravených nákladních výtahů, nebo na šikmých a svislých plošinách v doprovodu osoby poskytující vozíčkáři nezbytnou pomoc. Některé kabiny výtahů mají informační panel v Braillově písmu pro nevidomé, a jsou také vybaveny akustickým signálem hlášení stanic. (dostupné z: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>).

Tramvaje

Jedním z nejčastěji využívaných dopravních prostředků v Praze i v Amsterdamu je tramvaj. Ergoterapeuty zajímá zejména zastoupení nízkopodlažních vozů, které umožňují přepravu osobám s disabilitou. V obou uvedených městech jsou v provozu nasazené tramvaje nízkopodlažní, dále nízkopodlažní pouze ve střední části vozu, a starší typy tramvají bez plošiny. Podle osobních zkušeností z Amsterdamu i Prahy mohou prohlásit, že cestující s omezenou schopností pohybu, orientace či s jinou disabilitou je nucen dopředu naplánovat svou trasu jízdy dle jízdního řádu a při svém cestování se tedy nemůže cítit zcela nezávislým. Určitě jsme si mohli v Praze všimnout, že nízkopodlažních tramvají přibývá. Nicméně stále jich není dostatek pro celkové pokrytí na všech trasách. Nízkopodlažní vozy upřednostňují také rodiče s kočárky nebo senioři s omezenou pohyblivostí. V případě zájmu všech zmíněných osob o přepravu, je naprosto nedostačující frekvence nasazení těchto nízkopodlažních tramvají. Jedině komplexní bezbariérová doprava ve městě umožní všem osobám s postižením být v tomto směru zcela soběstačnými.

Jak uvádí ve svých Výročních zprávách Dopravní podnik hlavního města Prahy (2010), učinil tento podnik v minulých letech velký pokrok, co se týká přepravy nevidomých. Tramvajové vozy byly vybaveny speciálními přijímači pro nevidomé. A jak toto zařízení funguje? *„Zařízení umožňuje cestujícímu pomocí dálkových ovladačů aktivovat externí hlášení, které mu poskytuje informaci o čísle linky a směru příjíždějícího tramvajového vlaku. Stejně zařízení umožňuje akusticky potvrdit řidiči zájem nevidomého o nástup do vozu a přispívá tak ke zvýšení jeho bezpečnosti. Automatické hlášení zastávek v interiéru vozidla pomáhá nevidomému (a pochopitelně i všem ostatním cestujícím) orientovat se v trase linky.“* (dostupné z: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje/>). Tramvaje v Amsterdamu nemají

toto zařízení nainstalované, o čemž jsem se dozvěděla během rozhovoru s těžce zrakově postiženým klientem v domě pro seniory s pečovatelskou službou.

Autobusy

Autobusová doprava je hojně využívanou dopravou ve všech větších městech. Stejně jako u tramvajové dopravy, pouze nízkopodlažní autobusy splňují kritéria pro přepravu osob s omezenou pohyblivostí a osob se speciálními potřebami. Názory veřejnosti na tyto nízkopodlažní autobusy se různí. Senioři často namítají, že po bezbariérovém vstupu do vozu jsou nuceni zdolávat vysoké stupínky k sedadlům. Konstrukce podvozku těchto autobusů nedovolila konstruktérům zatím najít vhodnější řešení umístění sedadel.

V Praze i Amsterdamu existují speciální autobusové linky, které jsou určeny pouze pro lidi s disabilitou. Výhodou těchto spojů je to, že zaručuje transport všech zájemců o tuto linku. Nevýhodou jsou však dlouhé intervaly v jízdním řádu. V Praze jsou v provozu tyto linky dvě, které spojují bezbariérové byty na sídlištích Černý Most II, Jižní město II, Nové Butovice a Řepy s centrem města. Jedná se o speciálně upravené autobusy se speciálními rampami pro nakládání invalidních vozíků. (dostupné z: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/autobusy/>)

Jak uvádí Dopravní podnik hlavního města Prahy, právě autobusová doprava zaznamenala v posledních deseti letech největší pokrok v přepravě osob s omezenou schopností pohybu. Dopravní podnik hlavního města Prahy spolupracoval se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v České republice a Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID) a nasadil nízkopodlažní autobusy na 21 vybraných linkách.

Podle Filipiové (1998), pro zlepšení podmínek ve veřejné dopravě je důležité spojení úsilí projektantů, architektů, ale také zaměstnanců stavebních úřadů, sociálních pracovníků a pracovníků ve zdravotnictví. Právě lidé ve zdravotnictví jsou těmi prvními, se kterými člověk po úrazu nebo v době nemoci přijde do styku. Jejich zkušenosti a poznatky jsou neocenitelné při tvorbě bezbariérového prostředí ve městě.

Doménou práce ergoterapeuta je zejména vedení klientů k soběstačnosti. K tomu, aby byl člověk po úrazu či nemoci maximálně nezávislým, potřebuje také odpovídající prostředí, které ho nebude nutit překonávat zbytečné překážky. Proto je v zájmu ergoterapeuta, aby bylo okolí pro osoby s různým postižením co nejvíce přístupné a umožňovalo tak pro všechny stejné podmínky kvality života.

4.0 Legislativa

V současné době je platná vyhláška č. 398/2009 Sb., ze dne 5. listopadu 2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tímto se ruší vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, a také vyhláška č. 492/2006 Sb.

„Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.“ (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2009). Tato vyhláška se ale konkrétně nezabývá přístupností veřejné dopravy. Zdá se, že toto není hlavním tématem pro české politiky. Tento fakt se samozřejmě nelíbí zástupcům organizací pro lidi s různým postižením, a proto za kompletně bezbariérovou veřejnou dopravu začínají poměrně viditelně bojovat. Velkým krokem kupředu je podle mého žádost zástupců občanského sdružení Asistence, a to formou otevřeného dopisu Radě hlavního města Prahy, který má název „Žádáme veřejnou dopravu bez bariér“. Tento dopis může podpořit kdokoliv z občanů, a zařadit se tak na již úctyhodně dlouhý seznam signatářů. Sdružení Asistence nenechává nic náhodě a natočila také krátký film o stavu bezbariérovosti v pražské veřejné dopravě. Tento dokument se jmenuje „Prague needs a revolution“, a už název svědčí o tom, že naše hlavní město na tom opravdu není dobře, co se týká přístupnosti v MHD. Dokument jsem měla možnost vidět a musím říct, že nám, Pražanům, nedělá moc dobrou vizitku. Možná by se dalo mluvit o nekompetentnosti lidí ve veřejné správě, kteří zatím problematiku bezbariérové dopravy jako palčivé téma nepocítují a nezabývají se jím v potřebné míře. Pevně věřím, že iniciativa sdružení Asistence nebude zbytečná a konečně se začne řešit to, co je opravdu podstatné.

5.0 Praktické poznatky o stavu veřejné dopravy v Amsterdamu a Praze

Když jsem odjížděla na studijní pobyt do Amsterdamu, byla jsem přesvědčená o tom, že tamější veřejná doprava bude nesrovnatelně lepší, než zde v Praze. Jak se však ukázalo, není to až tak pravda. Řekla bych, že úroveň přístupnosti je v obou městech velmi podobná. Velkým rozdílem, a to velmi podstatným, je to, že v Amsterdamu je metro kompletně bezbariérové. V Praze si ještě budeme muset pár let počkat. Prakticky jsem si mohla také vyzkoušet svou jízdu na vozíku ve městě a použití veřejné dopravy v Amsterdamu. Nikdy předtím jsem toto neabsolvovala, pouze jako asistentka, například u klientů z Jedličkova ústavu či Paraplete. Člověk si velmi rychle uvědomí, jak moc dokážou architektonické bariéry komplikovat život. Zjistila jsem, že v Praze studenti speciální pedagogiky absolvují v rámci svého studia jízdu na vozíku po městě, za použití městské hromadné dopravy. Podle mého názoru by se toto mělo zavést taktéž na 1. lékařské fakultě při studiu ergoterapie. Člověk pouze sám na sobě zjistí, jaký to je asi pocit. Pro mě osobně to bylo velmi přínosné.

Tuto praktickou zkušenost jsem absolvovala s další studentkou ergoterapie z Belgie. Ve škole nám byl zapůjčen invalidní vozík. Nejdříve jsme jely metrem do centra. Každá stanice metra v Amsterdamu má výtah, tudíž dostat se na nástupiště bylo bez problémů. Vlakové soupravy mají dveře pro vozíčkáře speciálně značené mezinárodně známým symbolem. Nacházejí se v zadních a předních částech vozů a je zde dostatek místa pro manipulaci s vozíkem. Nástup do vagónu či výstup z něj také nečiní komplikace, nicméně starší soupravy mají mezeru mezi soupravou a nástupištěm, a tak pro osobu na vozíku bez asistenta může být mezerou překážkou. Po příjezdu do naší cílové stanice jsme čekaly poměrně dlouhou dobu na výtah, jelikož před námi byly také maminky s kočárky, či lidé přepravující jízdní kolo. Na zpáteční cestě jsme si vyzkoušely jízdu tramvají nejdříve starého typu. To znamená, že nízkopodlažní je pouze ve střední části. Jako pro asistenta pro mě bylo velmi obtížné dostat vozík do vozu, podlaha soupravy byla poněkud výše, než jsem čekala. Bylo to ale také ovlivněno tím, že jsme měly k dispozici poměrně nevyhovující vozík. Byl velký, těžký a v zadní části opatřen kolečky proti přepadnutí, která však bránila v zaklonění vozíku při nástupu či výstupu. Další úsek jízdy jsme absolvovaly již v kompletně nízkopodlažní tramvaji. Na konečné stanici jsme vystupovaly a myslely jsme si, že nám bude rozložena plošina. Nestalo se tak, a s výstupem nám pomohl průvodčí, který vystoupil z kabiny a sám manipuloval s vozíkem. Náš poslední dopravní prostředek bylo opět metro, kde jsme neměly obtíže žádné.

Jsem moc ráda, že jsem toto mohla absolvovat. Byl to nápad ergoterapeutky a mé konzultantky na tamní amsterdamské univerzitě. Pro ni to byl naprosto samozřejmý úkol, jelikož v Holandsku studenti ergoterapie absolvují v prvním ročníku jízdu na vozíku a je to něco absolutně běžného. Mně se tento nápad velmi zamlouvá a jak už jsem se zmínila výše, bezesporu bych přenesla tento prvek i do studia ergoterapie na 1. lékařské fakultě. Já osobně jsem se cítila na vozíku mezi tolika lidmi poněkud zranitelně. Bylo to dáno tím, že jako člověk sedící na vozíku jsem pochopitelně ve velmi nízké úrovni a lidé mě občas přehlíželi. Už touto samotnou pozicí si připadáte trochu méněcenný. Jestliže chce vozičkář bez asistenta nastoupit do bezbariérového dopravního prostředku, stejně vždy potřebuje alespoň minimální dopomoc a asistenci dostat se dovnitř či ven, pokud se nejedná o velmi zdatného paraplegika. Jak uvedl jeden klient rehabilitačního centra v Amsterdamu, nemůže si připadat jako naprosto nezávislý, pokud stále potřebuje cizí pomoc. Proto by měly být dopravní prostředky konstruovány tak, aby se osoba necítila jako někdo, kdo má určité postižení.

Nyní se budu konkrétněji věnovat jednotlivým typům dopravních prostředků v Amsterdamu a Praze. Pro sběr informací jsem používala zejména nástroj pozorování.

5.1 Autobusy

V Amsterdamu je cestování autobusy poskytováno několika dopravními společnostmi. Autobusy jsou vybaveny snižujícím systémem, rozkládající plošinou ovládanou řidičem, dále mají vyhrazené místo pro vozičkáře. Názvy zastávek jsou akusticky hlášeny a také se zobrazují na displeji. Tyče a úchyty na držení jsou v kontrastních barvách. V některých částech města jezdí autobusy, které mají plošinu automaticky se rozkládající. Dále se můžeme setkat s mini-busy, které jezdí jen jednu určitou trasu a některé z nich jsou přístupné lidem na vozíku. (dostupné z: http://www.toegankelijkamsterdam.nl/page/pag_view.asp?pag_id=22386). Já sama jsem neabsolvovala v rámci ergoterapie jízdu na vozíku v autobuse. Nicméně od lidí, které jsem potkala na praxi, jsem neslyšela, že by měli významné potíže s autobusovou dopravou. Řidiči jsou prý velmi ochotní a bez problémů rozloží plošinu, pokud je potřeba. I pro občany se zrakovým postižením je zde vybavení akustickým hlášením stanic. Problém nastává až tehdy, jestliže toto zařízení nefunguje či hlášení je chybně posunuto o jednu stanicí. Tyto technické komplikace jsou pro nevidomého či slabozrakého velmi nepříjemné, zvláště tehdy, pokud jede na trase, kterou nezná. I já osobně jsem se cítila trochu nesvá, když jsem cestovala cizím dopravním prostředkem,

v cizím městě a neznala jsem jediné místo. Nutnost vědět, jaká další stanice následuje, bylo tedy pro mě dost aktuální a byla jsem velmi znepokojena, když hlášení nefungovalo.

Pro lidi staršího věku je podle mého cestování autobusy bez komplikací. Uvnitř je dostatek místa a člověk se tak může přepravit i například se svým chodítkem. Tato lokomoční pomůcka je seniory v Amsterdamu velmi hojně využívána.

Podle dostupných informací z Výroční zprávy Dopravního podniku hlavního města Prahy (2010), „byly ke konci roku 2009 nasazovány nízkopodlažní autobusy na garantované spoje 99 denních městských linek a na 4 linkách příměstských. Tyto spoje zajišťuje 253 standardních nízkopodlažních a 49 kloubových nízkopodlažních vozů.“ Garance v tomto případě znamená, že spoj, který je v jízdním řádu označen symbolem invalidního vozíku, bude vždy zajištěn nízkopodlažním vozidlem. Dále jsou v provozu také zvláštní linky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V této lince jsem měla možnost se přepravovat, když jsem v roli asistentky doprovázela mně osobu blízkou na vozíku. V autobuse je zabudována speciální plošina, kterou obsluhuje řidič. Uvnitř vozidla je mnohem méně sedadel, aby byl dostatek prostoru pro přepravu invalidních vozíků. Řidič byl velmi vstřícný a ochotný. Také nás informoval o zlepšení bezpečnosti při jízdě, a pokud bychom měli zájem, byla zde možnost uchytit invalidní vozík pásy a zabránit tak nebezpečí přepadnutí. Co je nevýhodou u těchto speciálních linek, je jejich nízká četnost spojů. Jezdí pouze v pracovní dny a denně to činí zhruba pět až šest spojů, což je opravdu velmi málo.

Nízkopodlažní vozidla s plošinou jsou pro vozíčkáře s doprovodem bez problému. Lidé upoutaní na invalidní vozík jsou spíše vždy rozpačití z reakcí řidičů, když jsou požádáni o rozložení plošiny. Ne ve všech případech, ale často je řidič nepříjemný, že musí dělat něco „navíc“ a je svým způsobem zdržován. Toto chování jsem jako asistentka zažila několikrát a ani mně, ani klientovi to nebylo vůbec příjemné. Jednou jsem však také v rámci ergoterapeutické praxe s klientem na vozíku vystupovala z autobusu a poprosila jsem o plošinu. Řidič s ní nechtěl manipulovat, nejspíše aby se příliš nezdržel, a přebрал vozík s klientem do svých rukou. Ačkoli si počínal při výstupu z autobusu velmi opatrně, jeho manipulační dovednosti s vozíkem nebyly velmi odborné a dokonce to v jedné fázi vypadalo, že klient z vozíku vypadne. Od té doby jsem došla k názoru, že by měl Dopravní podnik své zaměstnance, v tomto případě řidiče, zaškolovat a informovat o potřebách lidí s různým postižením. Jestliže s nimi

denně mohou přijít do styku a přepravují tyto osoby, měli by znát konkrétněji jejich situaci.

Pražské autobusy jsou vybaveny také akustickým hlášením stanic a displejem zobrazující názvy stanic, stejně jako tomu je v Amsterdamu. I zde však občas dochází k technickým problémům, kdy například akustické hlášení neodpovídá následující zastávce, či displej je nefunkční.

Podle mého názoru je autobusová veřejná doprava v obou uvedených evropských městech na velmi srovnatelné úrovni. Nevidím zde žádný výraznější prvek, který by odlišoval autobusy v Amsterdamu či Praze.

5.2 Tramvaje

Stejně jako v Praze, i v Amsterdamu mají dva druhy tramvají. Starý typ, ve kterém narazíme na schody, a tudíž není bezbariérově řešen. Tato tramvaj je na informačních tabulích označena písmenem „A“. Nízkopodlažní tramvaje jsou dvojího typu, a to buď nízkopodlažní pouze ve střední části vagónu, nebo zcela přístupné po celé délce. Můžeme se setkat se třemi různými variantami:

- Tramvaje, tzv. Combino, jsou nízkopodlažní po celé délce. Většina z nich má vyhrazené místo pro vozíčkáře hned vedle kabiny konduktéra, nebo-li průvodčího, která je situována naproti hlavním vstupním dveřím. Tyto tramvaje jsou také vybaveny ručně ovládanou rozkládací plošinou, kterou obsluhuje právě zmíněný konduktér.
- Některé vozy Combino nemají kabinu pro průvodčího, ani místo pro vozíčkáře, a ani plošinu.
- Tramvaje pouze částečně nízkopodlažní – výška podlahy střední části vozu je na stejné úrovni jako zvýšené zastávky. Tyto tramvaje nemají plošinu, a obvykle nemají ani průvodčího.

Všechny tramvaje jsou vybaveny audio-vizuálními displeji s informacemi o zastávkách. Speciální místo pro vozíčkáře může být použito také jako místo pro kočárek, ale vozíčkáři mají vždy přednost. Skútry pro lidi s disabilitou nejsou ve vozech tramvaje povoleny. Průvodčí je povinen použít rozkládací plošinu, pokud je o to požádán. (dostupné z:

http://www.toegankelijkamsterdam.nl/page/pag_view.asp?pag_id=22391).

V rámci samozkušnostní jízdy na vozíku jsem moc spokojená nebyla. Nejdříve jsme nastoupily do tramvaje, která je nízkopodlažní pouze ve střední části. Prostor

uvnitř se mi zdál poněkud malý. Jako asistentka jsem měla potíže s nájedem vozičkářky do vozu, ale jak už jsem se zmínila dříve, bylo to dáno také hmotností invalidního vozíku a přídatnými zadními kolečky proti přepadnutí. Výstup z vozu už byl v pořádku. V další tramvaji, celé nízkopodlažní, už bylo daleko více místa pro vozík, a tak jsme mohly pohodlně cestovat. Po dojetí na konečnou zastávku nechal průvodčí všechny pasažéry vystoupit, a poté dal pomocí vysílačky vědět řidiči, že je v tramvaji vozičkářka a že tak musí s vozem popojet ještě kus dopředu, kde se vyskytoval zvýšený chodník. Tím nám umožnil výstup. Průvodčí sice sám manipuloval s vozíkem při výjezdu z tramvaje, bylo však vidět, že není příliš nadšen touto situací.

„V Praze došlo v roce 2009 k výraznému nárůstu vypravování nízkopodlažních tramvají, které byly ke konci roku 2009 nasazovány na vybrané spoje 19 linek, bezbariérové spoje jsou vyznačeny v zastávkových jízdních řádech. Garantováno je vypravení 67 nízkopodlažních tramvají - na konci roku 2008 bylo garantováno 47 nízkopodlažních tramvají.“ (Dopravní podnik hlavního města Prahy, 2010). Jistě je v těchto číslech vidět pokrok a nárůst bezbariérových vozů. Co se týká přístupnosti pro nevidomé, všechny tramvaje mají na přední straně vozu zařízení, které ohlásí z reproduktoru nevidomému, o jakou linku se jedná a jaký je směr jízdy. Hlášení se spustí pouze tehdy, pokud tuto funkci nevidomý aktivuje svou vysílačkou. Vysílání může také uplatnit při hledání podchodu či vchodu do metra. Na těchto místech jsou tzv. akustické majáčky, které signály z vysílačky přijmou a vyšlou odpověď zpět ve formě znělky, někdy doplněnou i hlasovou informací. Majáčky můžeme občas najít také na eskalátorech, kdy nám hlásí, zda jedou schody nahoru či dolů (Dopravní podnik hlavního města Prahy, 2010).

V Praze se můžeme setkat se třemi typy nízkopodlažních tramvají. Prvním, a zatím nejmodernějším typem, je tramvaj Škoda 14 T. Jedná se o tramvaj pětičlankovou a nízká část podlahy se nachází ve výšce 35 cm nad kolejnicemi. V prostoru širokých vstupních dveří jsou k dispozici výklopné plošiny. Rozdíl mezi nízkopodlažní částí a zbytkem vozu činí pouze jeden schod (dostupné z: <http://www.dpp.cz/typy-nizkopodlaznich-vozu/>). Tento typ je opravdu zatím nejmodernější tramvaj v Praze, nicméně si myslím, že konstrukčně není příliš vhodně řešen. Uvnitř vozu je málo místa, tramvaj působí poněkud stísněným dojmem. Častokrát jsem zažila, kdy chtěl například vozičkář nastoupit do vozu, ve kterém už byla maminka s kočárkem, tudíž musel nechat tramvaj ujet. To proto, že ve voze je opravdu příliš malý prostor vyhrazený pro kočárky

či vozičkáře. Tato situace ukazuje, jak moc zasahuje veřejná doprava do života občanů. Člověk najednou nemůže být naprosto nezávislým, nemůže si vybrat jakýkoliv spoj. Je nucen někdy i poměrně dlouho čekat na další nízkopodlažní vůz, tudíž jeho veškeré plány se mění. Z pohledu ergoterapeuta je tento jev nežádoucí, protože člověk není v této situaci zcela nezávislým a soběstačným. Lidé, kteří mají určitou omezenou schopnost pohybu či orientace, o nedostacích městské hromadné dopravy vědí a v mnoha případech se jí snaží používat co nejméně. Tento postoj je však opět z hlediska ergoterapie špatný. Člověk se nedopraví sám do města, tudíž si například není schopen zařídit záležitosti na úřadě, ve městě, obstarat nákup, a spoustu dalších věcí. Pověří těmito povinnostmi někoho ze známých či z rodiny, a opět se staví do role nesoběstačného. Doménou ergoterapie je soběstačnost a nezávislost pacientů či klientů, a proto nás, ergoterapeuty, velmi zajímá stav bezbariérovosti nejen objektů, ale také veřejné dopravy.

Dalším typem tramvaje je model KT8D5N2, který má střední část vozu nízkopodlažní. Tento střední článek zajišťuje nízkou podlahu v 15% vozidla a umožňuje snadný a rychlý nástup cestujícím se sníženou pohyblivostí či cestujícím s kočárkem. Posledním typem tramvaje, který má taktéž střední článek nízkopodlažní, je model T3R.PLF (dostupné z: <http://www.dpp.cz/typy-nizkopodlaznich-vozu/>). Tyto dva uvedené typy vozů se mi zdají lépe zkonstruované, neboť je uvnitř vozů mnohem více místa. V našem hlavním městě se ale také můžeme setkat se zastaralými typy tramvají, které jsou zcela bariérové, nemají nízkou podlahu, ale pouze schody. Dále nejsou vybaveny displejem s informacemi o názvech jednotlivých zastávek, je zde pouze akustické hlášení stanic.

Dá se říci, stejně jako u autobusové dopravy, že úroveň tramvají v Amsterdamu a Praze je velmi podobná. Obě města mají starší a moderní typy vozů, které umožňují přepravu cestujícím. Rozdílem je, že i staré tramvaje v Amsterdamu mají audio-vizuální displej uvnitř vozu, což pražské nemají. Co se týká rozkládacích plošin, přijde mi, že v pražských tramvajích je ovládání a manipulace s nimi jednodušší. V Amsterdamu mi ochotně průvodčí vozu ukázal rozkládání plošiny, ale šlo to poměrně obtížně. Jak už jsem uvedla výše, úroveň přístupnosti tramvajové dopravy je v obou městech poměrně shodná.

5.3 Metro

Amsterdamské metro má o jednu trasu více než v Praze, trasy jsou tedy čtyři, a jsou číselně značeny. Jak už jsem uvedla výše, veškeré stanice metra jsou bezbariérově přístupné. Jsou vybaveny schodišti, eskalátory a výtahy. Některé stanice mají více východů, ne však každý východ má výtah. Na nástupištích je informační tabule s časovými údaji o příjezdu metra, dále jsou zde uvedeny názvy cílových stanic příjíždějících souprav a samozřejmě číslo linky. První příjíždějící metro je akusticky ohlášeno, jedná se o směr jízdy vlaku. Je možné ve všech vlakových soupravách cestovat s vozíkem, skútreem či hojně užívaným jízdním kolem. Speciální vstupy pro tyto prostředky jsou označeny příslušnými štítky na dveřích. (dostupné z: http://www.toegankelijkamsterdam.nl/page/pag_view.asp?pag_id=22387).

Použití metra v Amsterdamu je podle mého názoru pro lidi s disabilitou naprosto nejlepší možností. Na každé stanici je k dispozici výtah, tudíž nehrozí jako v Praze, že se člověk dostaví k metru a zjistí, že se nemá jak dostat na nástupiště. Vodící linie pro osoby se zrakovým postižením jsou velmi dobře viditelné. V pražském metru jsou spíše nenápadné, sotva si jich všimnete. Jistě, že oba dva typy linií jsou účelné, ale podle mého názoru je vodící systém v Amsterdamu lépe řešen. Nevidomý se mnohem snadněji orientuje v okolí metra a na nástupišti. Linie nejsou pouze rýhy v podlaze, ale jsou vystouplé i nad výšku dlažby a mají bílou barvu. Pro osoby, které nemají úplnou ztrátu zraku, může být barevné značení taktéž velmi dobré usnadnění orientace.

Z pohledu ergoterapeuta tvrdím, že cestování osob s disabilitou amsterdamským metrem je zcela vyhovující a nehrozí zde setkání s určitým druhem překážek během cestování, jak je tomu v Praze. Kompletně bezbariérové a přístupné metro je obrovskou výhodou a také klienti z praxe uvedli, že cestování metrem je pro ně bezproblémové. Souprav metra je opět několik typů a nejnovější model má podle mého vyřešenou i obavu některých vozíčkářů či nevidomých. Jedná se o mezeru mezi vagónem a nástupištěm, kdy hrozí například zapadnutí předních koleček vozíku. Nové soupravy mají před každými vstupními dveřmi kovovou lištu, která vyplňuje právě zmíněnou mezeru. Toto mi přijde jako velmi vhodné a jednoduché řešení, které by se mohlo v budoucnu uchytit i u pražských souprav. Další odlišností, která se v Praze neobjevuje, je bezpečnostní barevná signalizace, a zároveň vodící linie na nástupišti podzemního metra. Je umístěna na konci nástupiště a poté se vychyluje směrem ke schodišti, aby správně navedla osobu se zrakovým postižením. Tato linie střídá barvy zelenou a modrou, a funguje také jako výstraha před nebezpečím pádu do kolejiště. Tyto prvky

byly pro mě nové, v Praze jsem se s nimi nesetkala. Myslím si, že se v Amsterdamu osvědčují velmi dobře a Praha v tomto ohledu postrádá stejné technické zpracování. Na nástupištích metra v Amsterdamu je další odlišností od Prahy to, že při příjezdu soupravy je akusticky ohlášeno, kterým směrem tento vlak jede, tedy jeho cílová stanice. Z pohledu ergoterapeuta je hlášení přínosnou věcí, neboť osobě s postižením to opět přináší více vjemů z okolí a umožňuje mu to být více soběstačným.

Situace v Praze, co se týká cestování metrem, není na stejné úrovni jako v Amsterdamu. Celkový počet stanic pražského metra činí padesát sedm, a podle Výroční zprávy Dopravního podniku hlavního města Prahy (2010) bylo ke konci roku 2009 bezbariérově zpřístupněno třicet pět stanic metra. Přístup je pomocí veřejných osobních výtahů, šikmých schodišťových plošin nebo pomocí přímých bezbariérových vstupů. Další tři stanice na lince C jsou zpřístupněné za pomoci proškoleného doprovodu prostřednictvím nákladních výtahů. Tento přístup mi přijde poměrně nedůstojným vůči lidem na vozíku. Amsterdam je dobrým ukazatelem toho, že mít kompletně bezbariérové metro jde. Zde v Praze je jakýmsi nepsaným pravidlem, že jednou za pět let dojde ke zpřístupnění další stanice metra. Znamená to, že tímto tempem bychom dosáhly úrovně v Amsterdamu zhruba za sto let. Často se setkáváme s výmluvami politiků či městských zastupitelů, že na takto rozsáhlou rekonstrukci metra není dostatek finančních prostředků. Podle mého názoru ale není nutné, aby z nových stanic čísel luxus a moderní pojetí, ale stačí obyčejné vybudování výtahů, které nákladově vyjde jistě levněji. Jak může být člověk zcela soběstačným, když mu není umožněno společností využívat tak markantní dopravní prostředek, jakým je metro? V zájmu ergoterapeutů je, aby se klienti mohli svobodně pohybovat po městě a využívat veškerou veřejnou dopravu a služby.

Pražské metro je pro osoby se zrakovým postižením vybaveno vodícími liniemi a bezpečnostním pásem, který samozřejmě neslouží pouze osobám nevidomým, ale všem cestujícím. V některých výtazích metra se můžeme setkat s akustickým hlášením s informací o aktuální pozici výtahu. V Amsterdamu tento typ hlášení nemají a z rozhovoru s klienty můžu potvrdit, že by ho velmi rádi uvítali. Potěšilo mě, že i z Prahy jsem mohla uvést příklad, který byl pro lidi v Amsterdamu novinkou.

Z této podkapitoly o cestování metrem je zřejmé, že Amsterdam v přístupnosti všem občanům zcela zvítězil nad Prahou. Během mé praxe v Amsterdamu většina

klientů uváděla, že dopravování metrem jim nečiní sebemenší problém. Klienti v Praze spíše uvádějí opačný názor.

5.4 Vlaky

Pokud se člověk s disabilitou chystá cestovat vlakem a bude potřebovat asistenci, je nutné nahlásit tuto cestu holandským drahám (NS), a to alespoň tři hodiny předem. V mnoha stanicích NS se nachází vodící linie pro nevidomé a slabozraké, dále pojízdná plošina pro nástup a výstup vozíčkářů. Tuto plošinu smí ovládat pouze vyškolený personál. Služby NS také poskytují cestujícím audio připojení, pokud má cestující k dispozici určité pomůcky pro sluchově postižené, a chce je použít. Musí si však sám donést propojovací zařízení, kabely NS neposkytuje.

Jízdenku si může člověk pořídit v samoobslužném automatu na jízdenky, kdykoliv během dne, a to pro veškeré vnitrostátní trasy. Další možností je koupit si lístek u přepážky NS, toto je však dražší, než zakoupení v automatu. Cestující, kterým je šedesát a více let, jsou této příirážky zproštěni.

U většiny vlaků je bezbariérově přístupný vstup, který je označen mezinárodním symbolem přístupnosti. Mnoho vlakových souprav Intercity má speciální místa pro vozíčkáře, která jsou velmi snadno přístupná díky extra širokým a automaticky posuvným dveřím. Holandské dráhy nabízejí samozřejmě pomoc či asistenci, pokud cestující požádá. Tato služba je poskytována na více než sto stanicích po celém Holandsku. Pokud tedy člověk potřebuje asistenci, musí tuto zprávu ohlásit nejméně tři hodiny dopředu. Na místo setkání s asistenční službou by se měl dostavit alespoň patnáct minut před odjezdem vlaku. Poté asistent odveze či odvede cestujícího na potřebné nástupiště a pomůže s nástupem do vlaku. Po příjezdu do cílové destinace opět pomůže asistenční služba s výstupem ze soupravy a s opuštěním stanice.

Existuje speciální karta, tzv. OV-Begeleiderskaart, která umožňuje doprovodu člověka s disabilitou cestovat zdarma. Vlastníkem této karty je člověk s postižením, to znamená, že není povinen být doprovázen vždy tou samou osobou. Platnost karty je nejméně jeden rok a může se používat při cestování vlakem, metrem, tramvají, autobusem a také regionálními taxi. Majitel nemusí opět zaplatit příirážku, která je běžná při koupi jízdenky na přepážce. K získání této karty existují určité podmínky. Člověku s postižením a jeho doprovodu musí být nejméně dvanáct let, cestování musí naprosto celé absolvovat společně. Cesta zdarma se v tomto případě vztahuje pouze na doprovod,

tudíž by neměl majitel karty zapomínat, že on je povinen platit regulérní poplatek za jízdenku.

Zajištění odvozu na stanici či naopak ze stanice nabízí několik služeb. První je například taxi služba, která je dostupná u mnoha vnitrostátních stanic. Další poskytovaná služba je mimo krajský transport pro osoby se sníženou pohyblivostí. Mimo krajský proto, že je tato služba využívána u destinací, které jsou umístěné více než pět tzv. transportních zón od domova uživatele. Je nutné však pro toto využití vlastnit speciální průkaz, o který si může člověk zažádat. V mnoha městech je možné použít speciální kolektivní transport na požádání, který zajistí odvoz pasažérů na stanici či ze stanice (dostupné z: <http://www.ns.nl/cs/Satellite/travellers/about-trip/travelling-with-functional-disability?packedargs=language%3Den>).

V Amsterdamu jsem několikrát cestovala vlakem a musím říct, že jsem neměla žádné výhrady. Už samotný fakt, že vlakové soupravy jsou poměrně nové a uvnitř je vše čisté, dodává na spokojenosti cestujících. Pokud se mám dívat na vlakovou dopravu jako ergoterapeut, nemohu moc dobře soudit, jelikož jsem nebyla ani jednou svědkem převozu vozíčkáře, nevidomé osoby či osoby s jinou disabilitou. Nicméně na vlakových nadražích je k dispozici asistence holandských drah, která ráda pomůže v případě potřeby například s nástupem a výstupem vozíčkáře. Jak však uvedl jeden klient na invalidním vozíku, je velmi limitující nutnost předem nahlášení časového údaje Vašeho zpátečního odjezdu. Z ergoterapeutického hlediska by kompletně nízkopodlažní vlakové soupravy vyřešily tento problém, kdy člověk musí neustále plánovat dopředu a není schopen se v plné míře věnovat svým zálibám, koníčkům nebo aktivitám běžného denního života.

České dráhy také umožňují cestovat lidem s různým druhem postižení bez překážek. Jedná se zejména o služby pro zrakově postižené, osoby na invalidním vozíku a pro osoby sluchově postižené. Pro zrakově postižené občany České dráhy vytvořily speciální internetovou adresu, kde si mohou lidé vyhledat dopravní spojení za pomoci hlasové čtečky, či je k dispozici zvětšení písma podle nutnosti (dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/sluzby-pro-zrakove-postizene/-3690/>).

České dráhy jako jedni z mála veřejných dopravců zajišťují přepravu pro osoby na invalidním vozíku. Vozíčkář by měl nejméně jeden den dopředu nahlásit drahám, kam a kdy chce vycestovat. Předhlášení není nutné v případě, pokud cestující osoba nepotřebuje asistenci dopravce (dostupné z:

<http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=284>). Nicméně jsem se setkala se zkušeností svého blízkého na vozíku, kterého nechtěli zaměstnanci drah přepravit a to proto, že svou cestu předem nenahlásil. Vozíčkář však asistenci dopravce nevyžadoval, jelikož měl svůj vlastní doprovod, tudíž nic dopředu hlásit nemusel. Negativní reakce dopravců tedy myslím nebyla na místě.

Co se týká přístupnosti jednotlivých vlakových stanic, ta se podle údajů Českých drah liší. Z tohoto důvodu je k dispozici seznam stanic, který osoby s disabilitou informuje o přístupnosti staničních prostor a o rozsahu poskytovaných služeb. Ve vybraných železničních stanicích jsou pro osoby na vozíku připraveny mobilní zdvihací plošiny či vlaky už s touto plošinou, dále České dráhy nabízí zvlášť přizpůsobené některé vozy pro vozíčkáře. Tato nově nakupovaná vozidla pro regionální a příměstskou dopravu jsou již řešena jako nízkopodlažní. Vlaky, které jsou přizpůsobené pro přepravu lidí na vozíku, jsou označeny v jízdním řádu příslušným piktogramem (dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=284>).

Pro sluchově postižené osoby jsou v některých stanicích kromě stálých jízdních řádů také grafické informace o zpožděních, výlukách a mimořádných událostech. Pro zobrazení údajů slouží obrazovky či jiná vizuální zařízení (dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/sluzby-pro-zrakove-postizene/-7306/>).

Podle těchto dostupných údajů to vypadá, že cestování s Českými drahami je na úrovni a železniční prostředí je vcelku bezbariérové a vstřícné pro všechny občany. Nicméně ohlasy lidí s různým typem postižení nejsou příliš pozitivní. Často jsou zaměstnanci drah nepřijemní. Dále jsem se setkala s názorem, že forma tohoto transportu je nespolehlivá. Člověk si není jist, zda přistavení vozu s plošinou bude platit. Z ergoterapeutického hlediska mi chybí nabídka asistence i pro osoby nevidomé. Jistě i oni by uvítali doprovod na nástupiště, pomoc při nástupu a výstupu z vlaku, apod.

6.0 Dotazníkové šetření

V této části bakalářské práce uvedu výsledky kvantitativního výzkumu, kde jsem jako nástroj použila dotazník. Jelikož je konzultantem mé bakalářské práce Michal Prager, člen pracovní skupiny Magistrátu hlavního města Prahy Pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, který má dostatečné zkušenosti s dotazníkovým šetřením, shodli jsme se na této formě nástroje. Dotazníkové šetření jsem provedla u patnácti lidí v Amsterdamu a taktéž u patnácti osob v Praze. Český dotazník obsahoval deset otázek, dotazník vyplňovaný lidmi v Amsterdamu měl pouze otázek devět. Je to z toho důvodu, že desátá otázka se týká pouze pražských bariérových stanic metra. Kvantitativní výzkum jsem prováděla na vzorku osob, který zahrnoval osoby na invalidním vozíku, osoby se zrakovým postižením, dále lidi staršího věku či lidi s omezenou schopností pohybu. Dotazníkové šetření se týkalo bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy v Amsterdamu a Praze, dále jsem zjišťovala spokojenost občanů s úrovní přístupnosti během cestování dopravními prostředky v daném městě, kde pocítují největší úskalí dopravy, apod.

Nyní budu uvádět jednotlivé otázky obsažené v dotazníku a současně uvedu výsledky tázaných respondentů z obou měst, včetně grafické vizualizace.

6.1 Výsledky dotazníkového šetření z Amsterdamu a Prahy

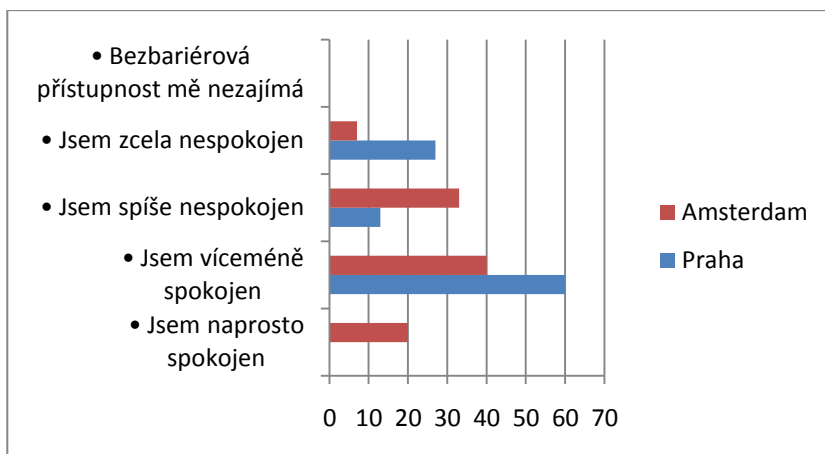
Otázka č. 1

„Jak jste spokojen/a s veřejnou dopravou z hlediska bezbariérové přístupnosti? (četnost a návaznost nízkopodlažních spojů, nájezdy na ostrůvky a chodníky, výskyt výtahů a plošin, stav povrchu komunikací, atd.)“

Odpovědi

Na tuto otázku odpovědělo 60% českých respondentů, že je víceméně spokojeno. Dalších 27% lidí uvedlo, že je zcela nespokojených, zbylých 13% je spíše nespokojeno s bezbariérovou přístupností v Praze. Odpověď „naprosto spokojen/a“ nezaškrtl nikdo.

V Amsterdamu uvedlo 40% lidí, že jsou s holandskou veřejnou dopravou víceméně spokojeni. Dalších 33% je spíše nespokojeno, naopak 20% respondentů je spokojeno naprosto. Zcela nespokojeno bylo 7%.



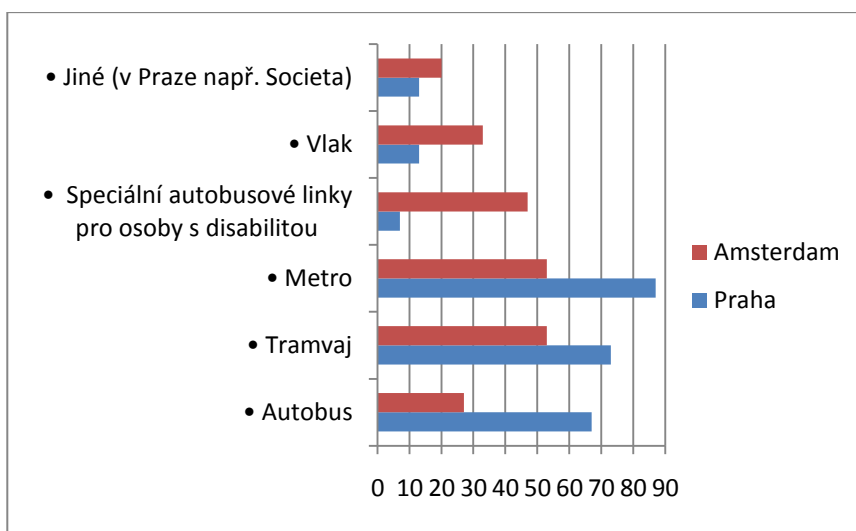
Otázka č. 2

„Které prostředky MHD nejčastěji využíváte? (je možné označit více možností)“

Odpovědi

87% lidí používá nejčastěji metro, se 73% je na druhém místě tramvaj. Používání autobusu uvedlo 67% respondentů. Po 13% získal vlak a jiné prostředky, například využívání služeb Societa. Pouze 7% lidí cestuje pomocí speciálních autobusových linek pro osoby s disabilitou.

53% osob používá v Amsterdamu nejvíce tramvaj a metro, 47% využívá pro přepravu speciální autobusové linky. Vlakem cestuje 33% lidí. Autobusové dopravy využívá 27% občanů. 20% lidí uvedlo jiný dopravní prostředek, a to svůj osobní automobil.



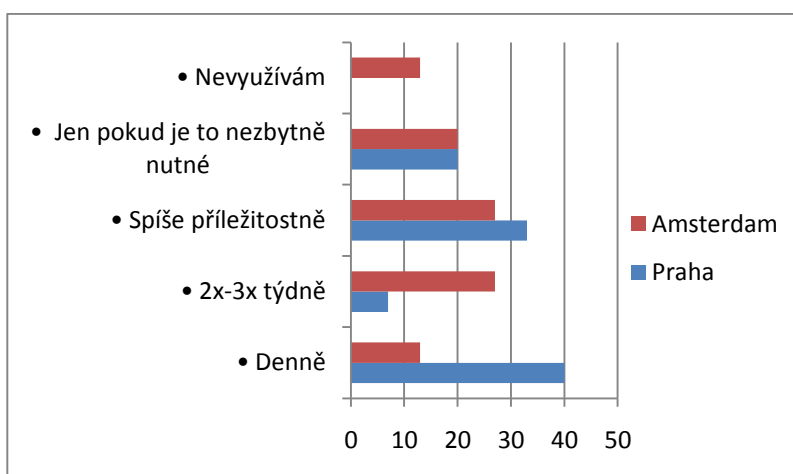
Otázka č. 3

„Jak často používáte MHD?“

Odpovědi

Denně využívá MHD 40% lidí. Spíše příležitostně cestuje v Praze 33% osob. Jen pokud je to nezbytně nutné se přepravuje 20% respondentů. 2x až 3x do týdne používá MHD 7% lidí.

2x či 3x týdně cestuje holandskou veřejnou dopravou 27% lidí, stejné procento lidí využívá dopravu spíše příležitostně. Jen pokud je to nezbytně nutné 20% respondentů cestuje MHD. Pouze 13% lidí ji využívá denně, naopak dalších 13% osob nevyužívá veřejnou dopravu vůbec.



Otázka č. 4

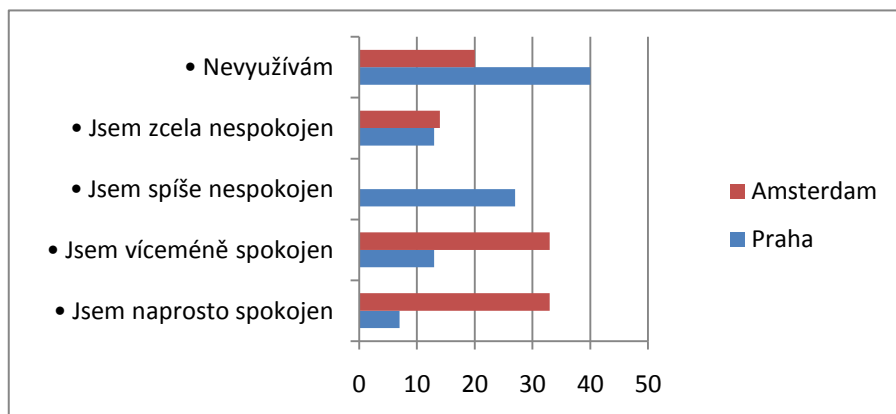
„Jak jste spokojen/a s vlakovou přepravou z pohledu bezbariérové přístupnosti? (četnost souprav s plošinou, počet bezbariérových vlakových nádraží, apod.)“

Odpovědi

40% osob uvedlo, že zatím nevyužilo služeb vlakové přepravy, či ji vůbec nepoužívá. Dalších 27% je spíše nespokojeno s vlakovou dopravou, 13% je dokonce zcela nespokojeno. Lidé uváděli například tyto konkrétní nedostatky – málo bezbariérově přístupných nádraží, neochotný personál, mnohdy nedůstojné cestování poštovním vozem, nespolehlivost. Osoby se zrakovým postižením uváděli nejčastěji to, že některé vlaky mají příliš vysoké schody, dále se špatně orientují na nádražích, je přílišná rozmanitost nástupišť. Dalším problémem je neexistence hmatových úprav pro nevidomé na nástupištích a neexistence akustických orientačních majáků. Nástupiště, která nejsou zrekonstruovaná, mají velmi nerovný povrch a chybí zde vodící linie. Jeden z dotazovaných také uvedl nespokojenost s vlaky RegioNova, kde jsou podle jeho názoru špatně rozmístěná sedadla a schody komplikují pohyb nevidomému. Chybí zde i

madla na držení. Dalších 13% respondentů je s vlaky víceméně spokojeno, zbylých 7% naprosto spokojeno.

Z Amsterdamu jsou výsledky poněkud odlišné. 33% osob uvedlo, že je s vlaky naprosto nebo víceméně spokojeno. Spíše nespokojen nebyl nikdo, 20% osob vlakovou dopravu vůbec nepoužívá. Zbylých 14% je s vlaky nespokojeno zcela. Respondenti uváděli, že jsou omezeni plánováním a nahlášením cesty dopředu, dále jim vadí nutná asistence při nástupu a výstupu do vozu, chybí jim pocit nezávislosti vůči okolí.



Otázka č. 5

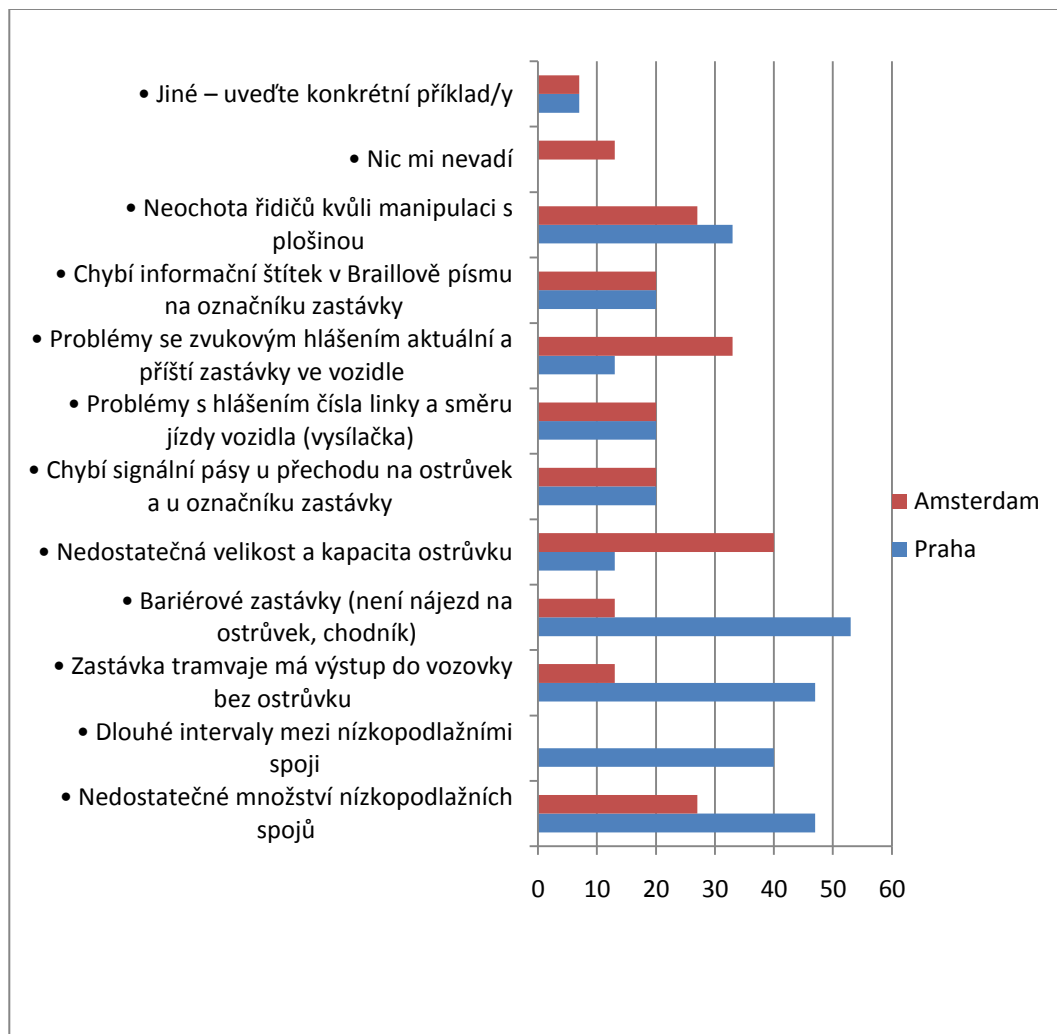
„Co Vám nejvíce vadí při cestování MHD? (je možné označit více možností)“

Odpovědi

53% lidí uvedlo, že jim nejvíce vadí výskyt bariérových zastávek. Pro 47% osob je nejpálčivějším problémem v Praze nedostatečné množství nízkopodlažních spojů, a stejně také zastávky, které mají výstup do vozovky bez ostrůvku. Dlouhé intervaly mezi nízkopodlažními spoji vadí 40% lidí. Neochota řidičů při manipulaci s plošinou trápí zhruba 33% občanů. 20% lidí označilo jako problém absenci signálních pásů u přechodu na ostrůvek, dále nefunkční hlášení čísla linky a směru jízdy vozidla pro vysílačky nevidomých. Dalším 20% respondentů vadí nepřítomnost Braillova písma na označnicku zastávky. Zhruba 13% lidí uvedlo, že jim nejvíce vadí nedostatečná velikost a kapacita ostrůvku, či problémy se zvukovým hlášením aktuální a příští zastávky ve vozidle. 7% nevidomých občanů uvedlo jiný příklad. Jedná se o neochotu řidičů zastavit, stojí-li tramvaj, kterou potřebujete, jako druhá na zastávce.

V Amsterdamu uvedlo 40% lidí, že pro ně nedostatečná kapacita a velikost ostrůvku činí problém. Problémy se zvukovým hlášením aktuální a příští zastávky ve vozidle vadí 33% osob. Neochota řidičů při manipulaci s plošinou vadí 27% osob s disabilitou. 20% osob se zrakovým postižením uvedlo problémy s hlášením čísla linky a směru jízdy vozidla, respektive neexistence. Stejnému procentu osob vadí chybějící

informační štítek v Braillově písmu na označnicku zastávky. 13% uvedlo, že jim nejvíce vadí tramvajové zastávky mající výstup do vozovky bez ostrůvku, či zastávky bariérové. Dalších 13% naopak uvedlo, že v této oblasti nemá žádný problém. 7% respondentů se těžce nastupuje a vystupuje na vozíku do dopravního prostředku.



Otázka č. 6

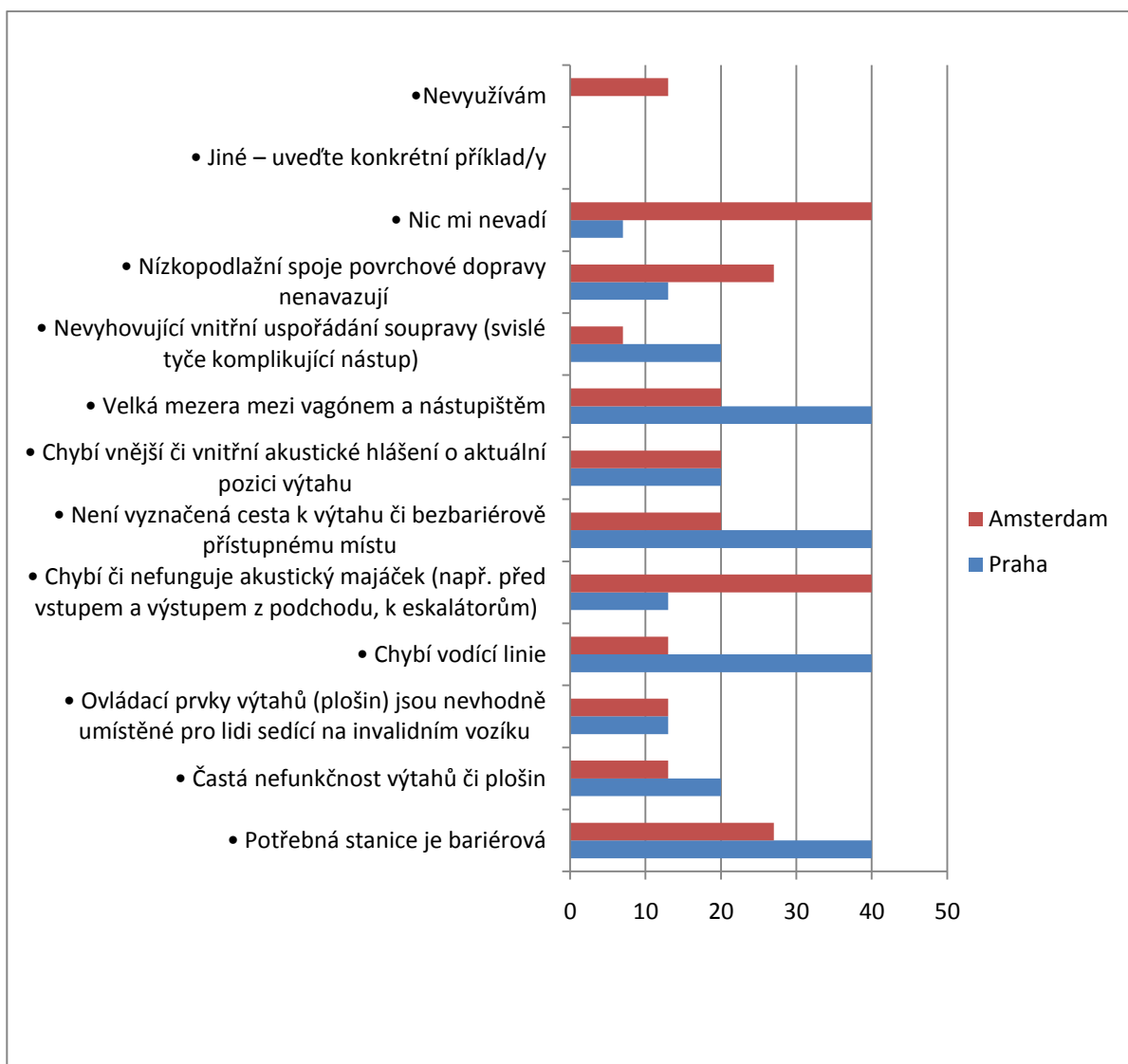
„Co Vám nejvíce vadí při využívání metra? (je možné označit více možností)“

Odpovědi

40% občanů se shodlo na těchto odpovědích – potřebná stanice je bariérová, chybí vodící linie, není vyznačená cesta k výtahu či bezbariérově přístupnému místu, a velká mezera mezi vagónem a nástupištěm. Častá nefunkčnost výtahů a plošin vadí 27% lidí. 20% v Praze uvedlo, že je pro ně problémem nefunkčnost akustického majáčku, dále nevyhovující vnitřní uspořádání soupravy. Ovládací prvky výtahů (plošin) nevhodně umístěné pro lidi sedící na vozíku, označilo 13% osob. Taktéž 13% vadí

nenávaznost nízkopodlažních spojů povrchové dopravy. 7% lidí nemá v tomto ohledu problém.

V Amsterdamu je metro kompletně bezbariérové. Není divu, že 40% lidí uvedlo metro jako bezproblémový veřejný prostředek. 20% lidí vadí absence vnějšího či vnitřního akustického hlášení o aktuální pozici výtahu. Stejnému procentu vadí mezera mezi vagónem a nástupištěm. Častou nefunkčností výtahů označilo 13% osob, nevyhovující vnitřní uspořádání soupravy pouze 7%. K cestování metro vůbec nepoužívá 13% osob.



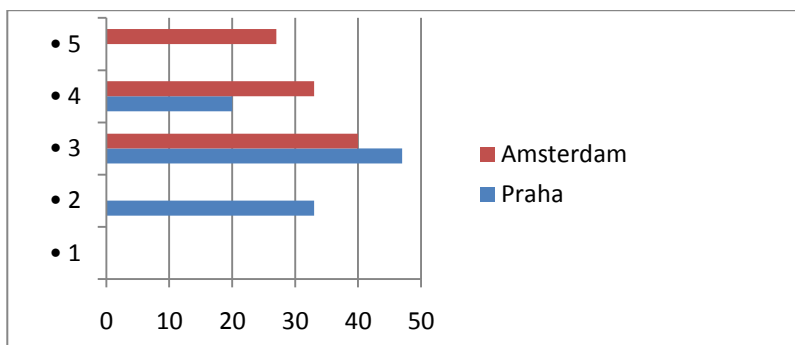
Otázka č. 7

„Oznámkujte jako ve škole, jak příjemné je pro Vás cestování MHD?“

Odpovědi

47% lidí v Praze uvedlo známku průměrnou, tedy číslo 3. Dalších 33% oznámkovalo pražskou MHD číslem 2. Zbýlých 20% respondentů označilo známku 4.

V dotazníku pro Amsterdam znamenalo číslo 1 nejhorší úroveň, číslo 5 naopak nejlepší. 40% lidí oznámkovalo amsterdamskou MHD číslem 3, dalších 33% uvedlo číslo 4. Zbýlých 27% ohodnotilo Amsterdam číslem nejvyšším a nejlepším, tedy 5.



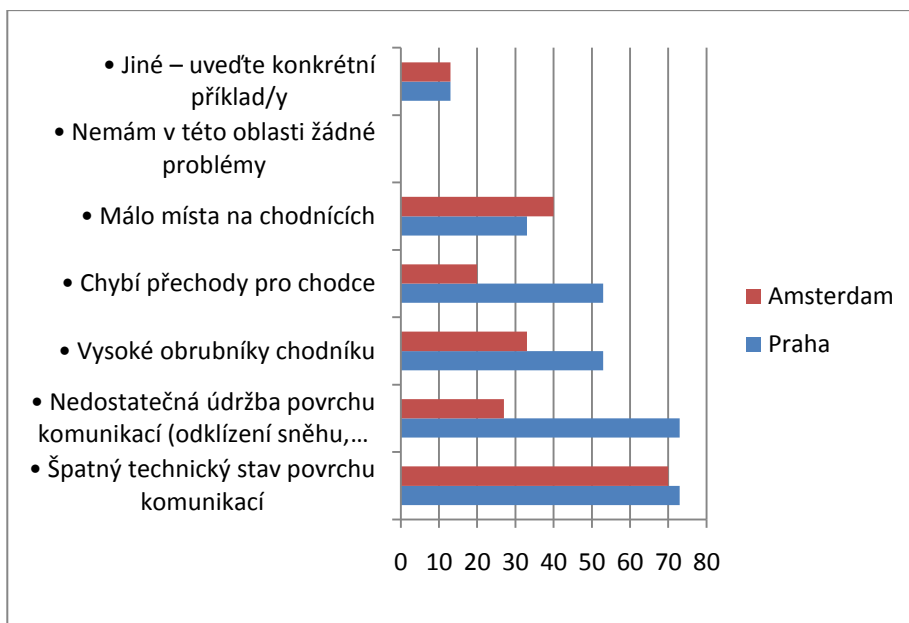
Otázka č. 8

„Co Vám osobně komplikuje pohyb v ulicích? (je možné označit více možností)“

Odpovědi

73% lidí shodně uvedlo, že nejvíce jim komplikuje pohyb v pražských ulicích špatný technický stav povrchu komunikací, a taktéž nedostatečná údržba povrchu. Vysoké obrubníky a chybění přechodů pro chodce vadí 53% osob. 33% respondentů si myslí, že je málo místa na chodnících. 13% lidí uvedlo jiné konkrétní příklady, a to tyto – architektonické bariéry uprostřed chodníku, reklamní cedule před obchody, špatně označené výkopy, dále nevhodně umístěné lavičky, či nedostatečně označené přechody. Pokud přechází nevidomá osoba dvě vozovky oddělené zelení, neví, kde začíná vozovka druhá.

60% lidí v Amsterdamu vidí jako problémový špatný technický stav povrchu komunikací. Málo místa na chodnících uvedlo 40% osob. 33% osob je nespokojeno s vysokými obrubníky chodníku. Nedostatečná údržba povrchu komunikací vadí 27% respondentů. Absenci přechodů pro chodce vidí jako problém 20% lidí. Jiné příklady, které komplikují pohyb na ulicích, uvedlo 13% lidí. Jednalo se například o všudypřítomné cyklisty v Amsterdamu, kteří nerespektují pravidla správné jízdy a občas tak mohou ohrozit nevidomou osobu na cestě. Další příklad uvedl vozičkář, kterému ztěžuje pohyb na vozíku velké množství kanálů přes řeku v centru města.



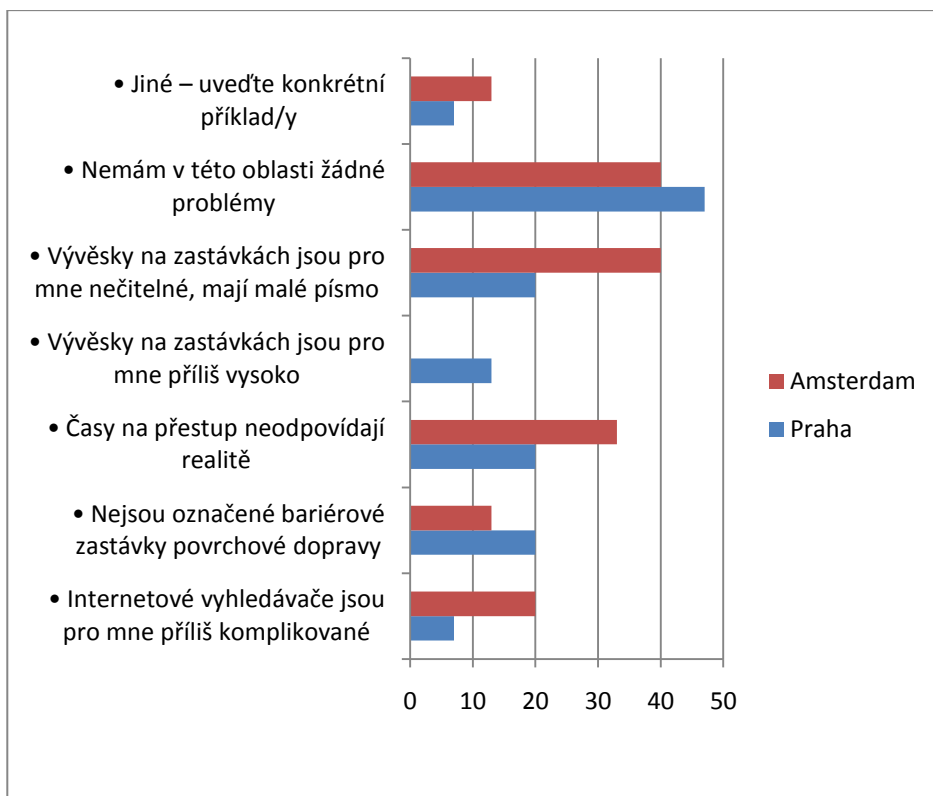
Otázka č. 9

„Jaké máte obtíže při vyhledávání spojů? (je možné označit více možností)“

Odpovědi

V této oblasti nemá obtíže 47% respondentů. 20% občanů vadí, že nejsou v Praze označené bariérové zastávky povrchové dopravy, dále že časy na přestup neodpovídají realitě, a taktéž vývěsky na zastávkách jsou pro ně nečitelné. Vývěsky jsou naopak velmi vysoko pro 13% respondentů. Pro 7% lidí je internetový vyhledávač příliš komplikovaný. Dalších 7% uvedlo jiný příklad, a to že vodící linie je chybně umístěná na chodníku či zastávce.

Tato oblast je bezproblémová pro 40% respondentů z Amsterdamu, pro dalších 40% jsou vývěsky na zastávkách nečitelné a mají podle nich malé písmo. Internet je příliš komplikovaný pro 20% osob. 13% respondentů uvedlo, že nejsou označené bariérové zastávky povrchové dopravy. Taktéž 13% osob uvedlo jiné příklady – informace, které nejsou akusticky hlášeny pro nevidomé, jsou zcela nepoužitelné. Další příklad se týká spíše stavebního objektu, kdy bylo vytýkáno příliš malé střešní krytí tramvajových zastávek.



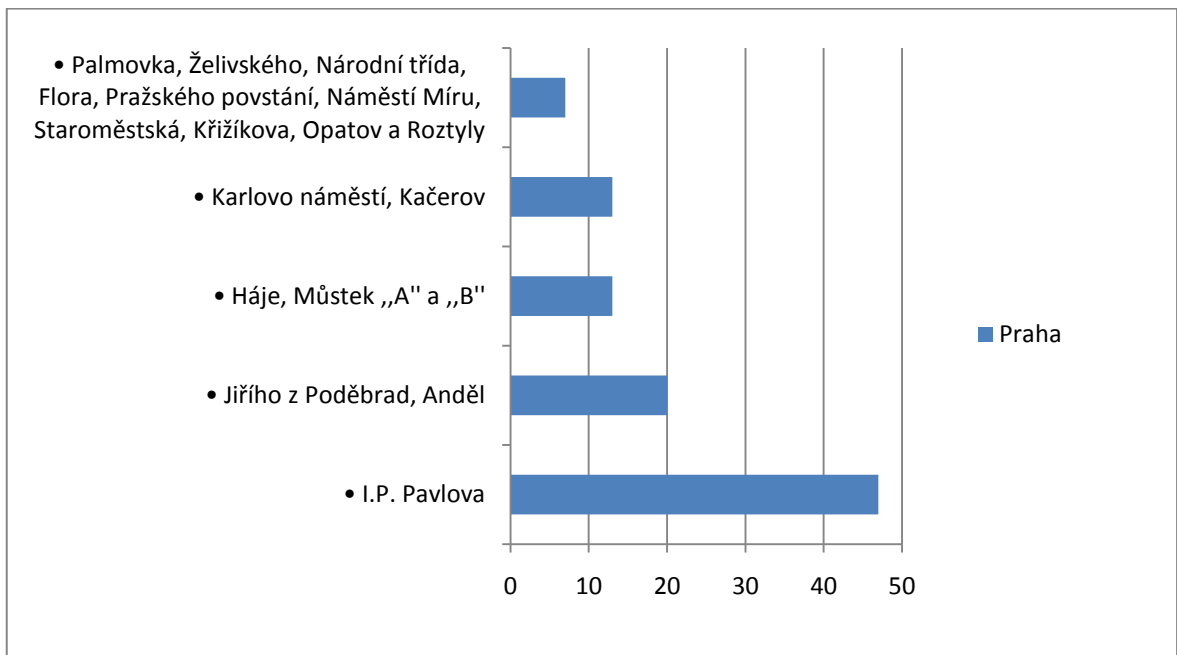
Otázka č. 10

„Vyberte max. 3 stanice metra, u kterých byste nejvíce uvítal/a bezbariérový přístup“

Odpovědi

Z dosud bariérových stanic metra byla v 47% uvedena stanice I.P. Pavlova, dále 20% respondentů označilo stanice Jiřího z Poděbrad a Anděl. 13% lidí by chtělo bezbariérový přístup ve stanicích metra Háje, Můstek „A“ a „B“, dále Karlovo náměstí a Kačerov. 7% získaly stanice Palmovka, Želivského, Národní třída, Flora, Pražského povstání, Náměstí Míru, Staroměstská, Křižíkova, Opatov a Rožtyly.

V Amsterdamu jsem tuto otázku respondentům nepokládala, jelikož amsterdamské metro je zcela bezbariérové. Dotazník pro klienty v Amsterdamu měl tedy pouze devět otázek.



Respondenti českého dotazníku byli ve věkovém rozmezí od devatenácti do osmdesáti let. Muži tvořili 60% dotazovaných, zbylých 40% byly ženy. 80% lidí uvedlo jako své bydliště Prahu, 20% respondentů bydlí mimo naše hlavní město. Z patnácti dotazovaných bylo 40% lidí s tělesným postižením, 33% se zrakovým postižením a zbylých 27% lidí bylo staršího věku.

Respondenti holandského dotazníku byli ve věkovém rozmezí od dvaceti čtyř do sedmdesáti devíti let. Muži tvořili 67% dotazovaných, 33% bylo žen. 67% lidí uvedlo jako své bydliště Amsterdam, zbylých 33% respondentů bydlí mimo Amsterdam. Z patnácti dotazovaných bylo 53% lidí s tělesným postižením, 27% se zrakovým postižením a 20% seniorů.

Z uvedených výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že lidé v Amsterdamu jsou s městskou hromadnou dopravou více spokojeni, než občané v Praze. Co se týká používání dopravních prostředků, lidé v Amsterdamu hojně využívají speciálních linek pro osoby s disabilitou. V českém dotazníku uvedlo pouze 7% lidí používání těchto linek. V Praze je naopak nejvíce využívaným dopravním prostředkem metro, poté tramvaj. V Amsterdamu lidé s disabilitou často nepoužívají veřejnou dopravu vůbec a raději se přepravují svým vlastním automobilem. Využití vlakové dopravy lidé v Čechách velmi nepreferují, a pokud ano, jsou s ní spíše nespokojeni. V Amsterdamu lidé poměrně často uváděli spokojenost s vlaky. Celkově nejpalčivějším problémem pro

lidi v Praze je výskyt bariérových zastávek a nedostatek nízkopodlažních spojů. V Amsterdamu lidé uváděli zejména nedostatečnou kapacitu a velikost ostrůvku, a také časté problémy zvukového hlášení zastávek. Co se týká ochoty řidičů při manipulaci s plošinou, v obou městech jsou názory respondentů velmi podobné. Shodně konstatovali, že by uvítali vlídnější přístup ze strany obsluhy plošiny. Přejdeme-li k otázce metra, jsou zde velké rozdíly. V Amsterdamu je metro kompletně bezbariérové, tudíž s touto přepravou je spokojeno 40% lidí. Stejně procento lidí je v Praze naopak nespokojeno, zejména s velkým počtem bariérových stanic. Špatný technický stav povrchu komunikací se vyskytuje v obou městech, alespoň podle výsledků dotazníkového šetření. Mezi další komplikace při pohybu v ulicích patří vysoké obrubníky a málo místa na chodnících. Co se týká vyhledávání informací o spojích, v obou městech mají lidé problémy s vývěskami na zastávkách, které jsou pro ně nečitelné, nebo umístěné příliš vysoko. Respondenti se také shodli na tom, že by měly být označeny bariérové zastávky povrchové dopravy při vyhledávání spojů.

Z respondentů v Amsterdamu uvedlo 27% lidí, že je pro ně cestování veřejnou dopravou příjemné a naprosto pohodlné, dalších 33% je také spíše spokojeno během cestování. Zbýlých 40% osob by oznámkovalo komfort jízdy MHD známkou průměrnou, tedy známkou 3. O něco více procent, konkrétněji 47% lidí, oznámkovalo veřejnou dopravu v Praze taktéž průměrnou známkou. Naopak čísla nejhorší, 4 a 5 neuvedl v Amsterdamu nikdo, v Praze ohodnotilo známkou 4 městskou hromadnou dopravu 20% osob s disabilitou.

7.0 Diskuze

Významem mé bakalářské práce bylo zjistit, na jaké úrovni je stav bezbariérového prostředí veřejné dopravy v Praze a Amsterdamu. Jak uvádí Filipiová (2002), bezbariérové prostředí, které je z hlediska možnosti dobrého pohybu a orientace vstřícné pro každého bez rozdílu, by mělo být v každé vyspělé společnosti samozřejmostí. Podle Evropského shromáždění ministrů dopravy (2006) je přístupnost veřejné dopravy uznávána jako klíčový prvek vysoce kvalitního, efektivního a udržitelného dopravního systému. K tomuto názoru se přidává také zástupce občanského sdružení Asistence, Erik Čipera. Ten v rozhovoru pro Český rozhlas uvedl, že jedním z předpokladů moderního a citlivého města je kompletně bezbariérová doprava (dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/spolecnost/_zprava/telesne-postizeni-zadaji-zlepseni-dopravnich-podminek-v-praze--823112). Z výsledků mého kvantitativního výzkumu vyplynulo, že v Praze i Amsterdamu takto kompletně zpřístupněná veřejná doprava není. Až na otázku metra, které je v Amsterdamu zcela zpřístupněné, výsledky dotazníkového šetření jsou z obou měst velmi podobné. Od kvantitativního výzkumu jsem očekávala, že ve výsledcích jasněji poukáže na nízkou bezbariérovou úroveň pražské městské hromadné dopravy v porovnání s Amsterdamem. Proto bylo důležité zajistit co největší vzorek osob, který by odpovídal požadavkům mého dotazníkového šetření. Předpokládala jsem, že vhodnými osobami budou klienti rehabilitačních center, kde jsem absolvovala praxi. Vyvstaly však bohužel problémy, které můj kvantitativní výzkum ovlivnily. Prvním problémem byla jazyková bariéra. Spousta klientů mluvila pouze holandsky, anglický jazyk neovládali. I když by klienti byli vhodní pro můj dotazník, nemohla jsem se s nimi domluvit. Ergoterapeutky byly pracovně vytížené, tudíž nebylo možné případné tlumočení. Při výběru vzorku osob jsem také posléze zjistila, že poměrně velké množství lidí veřejnou dopravu nevyužívá vůbec. Vyzkoušela jsem tedy všechny různé způsoby rozeslání dotazníku, nejčastěji formou emailové žádosti na desítky pracovišť, která mi byla doporučena mou konzultantkou z Hogeschool van Amsterdam. Na můj požadavek pozitivně odpověděly dvě pracoviště – rehabilitační centrum Reade a dům s pečovatelskou službou Dr. Sarphatithuis. Po čtyřech týdnech jsem obdržela v elektronické podobě vyplněné dotazníky od jedenácti respondentů. Jeden dotazník jsem osobně vyplnila při domácí návštěvě pana Rapoporty, těžce zrakově postiženého klienta. Zbýlé tři dotazníky jsem získala při opakovaných návštěvách rehabilitačního centra, kdy jsem sama oslovovala přítomné osoby ve vestibulu tohoto zařízení.

Situace s výběrem vhodného vzorku osob v Praze byla poněkud odlišná. Za poměrně krátkou dobu se mi podařilo nasbírat dostatečné množství vyplněných formulářů od různých skupin lidí. Jednalo se o klienty Centra Paraple, obecně prospěšné společnosti Tyfloservis a skupinu seniorů. Celkový počet obdržených dotazníků byl dvacet pět. Tento počet jsem musela zredukovat na patnáct z důvodu objektivního kvantitativního výzkumu.

Podle mého názoru je v Praze nejpálčivějším problémem nedostupnost metra. Utvrdily mě v tom také výsledky pražských dotazníků. Metro je dnes nejrychlejší způsob přepravy a spojnice s povrchovou dopravou, tudíž je tento prostředek hojně využíván. Osoby s disabilitou však stále tuto možnost nemají, jelikož polovina stanic metra není bezbariérově přístupná. Jak uvedl Čípera v rozhovoru (2010), poslední bezbariérová úprava stanice metra se uskutečnila před čtyřmi lety. Abychom se vyrovnali ostatním vyspělým evropským zemím, mělo by docházet zhruba ke třem rekonstrukcím stanic ročně (dostupné z: <http://www.rozhlas.cz/zpravy/spolecnost/zprava/telesne-postizeni-zadaji-zlepseni-dopravnich-podminek-v-praze--823112>). Tímto tempem by Praha za několik let dosáhla kompletně bezbariérového metra, čímž by se mohla zařadit k městům, jako je právě Amsterdam.

Jak uvádějí členové Výzvy za MHD přístupnou v Praze, „*lidé odkázaní na bezbariérovou dopravu musí volit složité okružní trasy, a to zbytečně ztěžuje jejich zapojení ve společnosti. Každodenní cesty po městě jsou pro ně neúměrně náročné. V Praze zatím postrádáme jasně deklarovaný cíl kompletně bezbariérově přístupné MHD a konkrétní kroky, které budou za tím účelem v jednotlivých letech vykonány.*“ (dostupné z: <http://www.zamhdpristupnou.cz/vyzva.php>). Se členy této Výzvy naprosto souhlasím, jelikož jsem několikrát v rámci studia ergoterapie doprovázela ve městě klienta na vozíku a zarazilo mě, jak moc časově náročné je cestování bezbariérovými spoji. Pokud se na tuto situaci podíváme z pohledu ergoterapeuta, kdy chceme docílit, aby klient byl nezávislý vůči okolí, aby si našel vhodné zaměstnání či záliby, pro vykonání všech těchto činností je nesmírně důležitá doprava. Jestliže však přeprava způsobuje klientovi problémy, kdy například nenavazují nízkopodlažní spoje či nefungují výtahy a plošiny v metru, klient není schopen se včas dostavit na plánované místo a může tak na ostatní mylně působit dojmem, že je nespolehlivý.

Jak už jsem se zmínila výše, situace v Amsterdamu je té v Praze velmi podobná. Od roku 2002 jsou vytvářeny v Holandsku právní předpisy týkající se rovnoprávných

příležitostí pro osoby s postižením, či s chronickým onemocněním. Tyto předpisy dosud nepůsobily v oblasti veřejné dopravy, od tohoto roku jsou však již platné i v oblasti MHD. To znamená, že veřejná doprava má být dostupná pro všechny občany. Právní listina obsahuje, že přístupnost železnice a vlakové dopravy pro osoby s disabilitou by měla být dosažena do roku 2030, přístupnost veřejné dopravy ale do roku 2010 (dostupné z: http://www.ptaccess.eu/Downloads/PTaccess_D13_ReportWP1_NL.pdf). Tento plán zatím splněn není, jelikož kompletně bezbariérové je v Amsterdamu pouze metro.

Z dotazníkového šetření také vyplynulo, že někteří lidé v Amsterdamu používají raději svůj osobní automobil, než být odkázán na veřejnou dopravu. Toto je z hlediska ergoterapie jistě nejlepším řešením, kdy se stane člověk vůči okolí zcela soběstačným, a nemusí se tak potýkat s bariérami prostředí.

Jak uvádí Filipiová (2002), odstraňování architektonických bariér bude těžkopádné a složité, dokud společnost jako celek nepochopí, že její nedílnou a plnohodnotnou součástí jsou taktéž lidé s různým druhem postižení. Tento názor potvrzuje také Skopec (1999), který uvádí, že změna společenských podmínek výrazně podpoří integraci zdravotně postižených ve společnosti. S názory obou autorů se ztotožňuji, jelikož jsem sama na sobě pocítila, že jsem si pozorně začala všimnout architektonických bariér až při studiu ergoterapie. Dnes můžu říci, že bezbariérová přístupnost veřejné dopravy je jednou z nejdůležitějších věcí pro dosažení soběstačnosti klienta s různým druhem postižení, dále pro rodiny s malými dětmi či pro seniory. Všichni tito lidé patří do společnosti a bylo by jen ku prospěchu nás všech, setkávat se denně spolu v našem přirozeném prostředí. Tato integrace osob s postižením napomůže k vzestupu míry tolerance mezi lidmi, než je tomu doposud.

8.0 Závěr

Když jsem se připravovala na studijní stáž Erasmus do Amsterdamu, byla jsem toho názoru, že přístupnost veřejné dopravy bude nesrovnatelně lepší, než je v Praze. Během pobytu jsem měla možnost setkat se na praxi s pacienty s tělesným postižením, zrakovým postižením, či se seniory. Všichni určitým způsobem využívají městskou hromadnou dopravu, která ale není v Amsterdamu kompletně bezbariérová. Stejně je tomu i v Praze. Dotazníkovým šetřením jsem chtěla zjistit, zda jsou lidé s přístupností MHD spokojeni, s jakými problémy při cestování se nejvíce potýkají, jak často používají veřejné dopravní prostředky. Výsledky kvantitativního výzkumu z obou měst se poměrně shodují, lidé často uváděli podobné situace a problémy, které jim komplikují cestování městskou hromadnou dopravou. Nicméně tyto výsledky nejsou stěžejní, jelikož vzorek dotazovaných osob nebyl tak velký, jaký jsem si zadala na začátku psaní bakalářské práce. Důvodem zmenšení vzorku osob byl nedostatečný počet vhodných klientů v Amsterdamu.

Cílem mé bakalářské práce bylo prokázat nedostatečnou bezbariérovou přístupnost dopravy všem občanům v Praze. Toto se bezpodmínečně prokázalo v oblasti cestování metrem, kdy v Amsterdamu je kompletně bezbariérové. V Praze je stále polovina stanic metra bariérových, poslední rekonstrukce stanice proběhla před čtyřmi lety. Co se týká přepravy tramvají a autobusem, v obou městech jsou stále staré modely, které nejsou nízkopodlažní a nemají plošinu, nicméně těchto starých typů v Amsterdamu není tolik, jako v našem hlavním městě. Respondenti holandského dotazníkového šetření si spíše ztěžovali na nedostatek kapacity a velikosti ostrůvku zastávky, špatný technický stav povrchu komunikací, či na častou nefunkčnost zvukového hlášení zastávek ve vozidle. V Praze naopak lidé upozorňovali na nedostatek nízkopodlažních spojů a dlouhé intervaly mezi nimi, a dále na bariérové zastávky.

Pokud mám zhodnotit splnění cíle své bakalářské práce, jsem spokojena částečně. Přístupnost veřejné dopravy v Amsterdamu i Praze je na velmi podobné úrovni. Není tak možné výrazně poukázat na nedostatky městské hromadné dopravy v Praze, což jsem si vytyčila jako cíl své práce. Jak už jsem se zmínila výše, cíl mé bakalářské práce byl splněn pouze v části týkající se přepravy metrem. Na druhou stranu jsem ale toho názoru, že tato práce je přínosná právě porovnáním stavu úrovně bezbariérové přístupnosti ve dvou odlišných zemích, respektive městech.

Podle mého názoru bude ještě několik let trvat, než se v obou městech docílí zcela kompletní bezbariérové veřejné dopravy. Během své ergoterapeutické praxe jsem

několikrát navštívila občanské sdružení Asistence, kde jsem měla možnost zjistit, že existují skupiny odborníků v Praze, kteří se touto otázkou zabývají. Téma přístupné dopravy se začíná mnohem více objevovat, což je z pohledu ergoterapeuta velmi důležitým krokem kupředu. Lidé s disabilitou už tak nejsou na okraji společnosti, naopak integrace lidí s postižením je rok od roku lepší. Bezbariérová doprava je pro ergoterapeuty a jejich klienty jednou z priorit, jak dosáhnout soběstačnosti a být tak schopen vykonávat běžní denní činnosti.

Seznam použité literatury

Asistence o.s. *Jedeme v tom s Vámi : za přístupnou MHD*. Praha : [s.n.], 2009. 36 s.

Cd.cz [online]. 2009 [cit. 2010-12-06]. Služby pro zrakově postižené. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/sluzby-pro-zrakove-postizene/-3690/>>.

Cd.cz [online]. 2009 [cit. 2010-12-06]. Služby pro vozičkáře. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=284>>.

Cd.cz [online]. 2009 [cit. 2010-12-06]. Přístupnost stanic pro sluchově postižené. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/sluzby-pro-zrakove-postizene/-7306/>>.

Dpp.cz [online]. 2008 [cit. 2010-01-30]. Bezbariérové cestování v autobusech Dopravního podniku hl. m. Prahy. Dostupné z WWW: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/autobusy/>

Dpp.cz [online]. 2008 [cit. 2010-01-30]. Bezbariérové cestování v tramvajích. Dostupné z WWW: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/tramvaje/>

Dpp.cz [online]. 2008 [cit. 2010-01-30]. Bezbariérové přístupy v metru. Dostupné z WWW: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>

Dpp.cz [online]. 2010 [cit. 2010-12-01]. Výroční zprávy. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/vyrocní-zpravy/>>.

Dpp.cz [online]. 2010 [cit. 2010-12-04]. Městem bez bariér. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/>>.

Dpp.cz [online]. 2008 [cit. 2010-12-04]. Typy nízkopodlažních vozů. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/typy-nizkopodlaznich-vozu/>>.

Ergoterapie.org [online]. 2008 [cit. 2010-12-14]. Česká Asociace Ergoterapeutů. Dostupné z WWW: <<http://www.ergoterapie.org/Page.aspx?PageID=1>>.

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT. *Improving transport accessibility for all*. ECMT, 2006. ISBN 92-821-0139-8.

FILIPIOVÁ, D. *Projektujeme bez bariér*. Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2002, ISBN 80-86552-18-7.

FILIPIOVÁ, D. *Život bez bariér: Projekty a rekonstrukce*. Praha:Grada, 1998. ISBN 80-7169-233-6.

HARVEY, Lisa. *Management of spinal cord injuries: a guide for physiotherapists*. Vyd. 1. Edinburgh : Butterworth Heinemann/Elsevier, 2008. 297 s. ISBN 9780443068584.

KARÁSEK, Petr Architektonické bariéry pro nevidomé a slabozraké. In *Architektonické bariéry pro nevidomé a slabozraké* [online]. Praha : O.p.s. Tyfloservis, 2007 [cit. 2010-09-20]. Dostupné z WWW: <www.tyfloservis.cz/doc/bariery-pro-nevidome-a-slabozrake.doc>.

MARTINOVIČ, Roman. *Architektonickebariery.sk* [online]. 2006 [cit. 2010-09-20]. Architektonické bariéry. Dostupné z WWW: <<http://architektonickebariery.sk/architektonicke-bariery>>.

Mmr.cz [online]. 2009 [cit. 2010-11-10]. Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/Databaze-dokumentu/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Pravni-predpisy-CR-a-dalsi-akty/Vyhlaska-c--398-2009-Sb--o-obecných-technických-po>>.

Ns.nl [online]. 2009 [cit. 2010-11-10]. Travelling with functional disabilities. Dostupné z WWW: <<http://www.ns.nl/cs/Satellite/travellers/en-service/travelling-fuctional-disability?packedargs=language%3Den>>.

PAVLÍČEK, Tomáš . *Rozhlas.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-12-13]. Tělesně postižení žádají zlepšení dopravních podmínek v Praze. Dostupné z WWW: <http://www.rozhlas.cz/zpravy/spolecnost/_zprava/telesne-postizeni-zadaji-zlepseni-dopravnich-podminek-v-praze--823112>.

Praha.eu [online]. 2006-2009 [cit. 2010-12-04]. Pracovní skupina. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/zivot_v_praze/praha_bezbarierova/o_projektu/pracovni_skupina.html>.

PROCHÁZKOVÁ, Věra; VYSUČEK, Petr. *Jak komunikovat s neslyšícím klientem?*. Praha : Vzdělávací institut ochrany dětí, 2007. 28 s. ISBN 978-80-86991-18-4.

Ptaccess.eu [online]. 2008 [cit. 2010-12-13]. Public transport systems' accessibility for people with disabilities in Europe. Dostupné z WWW: <http://www.ptaccess.eu/Downloads/PTaccess_D13_ReportWP1_NL.pdf>.

SKOPEC, J. *Bezbariérové řešení staveb*. Praha:ABF – nakladatelství ARCH, 2005. 2. vyd. ISBN 80-86165-96-5.

SKOPEC, Jan, et al. *Stavby bez bariér pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace* . Vyd. 3. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování a Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR, 1999. 86 s.

Sons.cz [online]. 2002-2010 [cit. 2010-10-19]. Kdo je zrakově postižený?. Dostupné z WWW: <<http://www.sons.cz/kdojezp.php>>.

STRNADOVÁ, Věra; MATUŠKA, Jaroslav; HOUSEROVÁ, A. *Ruce.cz* [online]. 2007 [cit. 2010-09-21]. Bariéry pro neslyšící ve veřejné dopravě. Dostupné z WWW: <<http://ruce.cz/clanky/214-bariery-pro-neslysici-ve-verejne-doprave>>.

Toegankelijkamsterdam.nl [online]. 2008-2010 [cit. 2010-11-9]. Accessible Amsterdam. Dostupné z WWW: <http://www.toegankelijkamsterdam.nl/page/pag_view.asp?pag_id=22386>.

Toegankelijkamsterdam.nl [online]. 2008-2010 [cit. 2010-11-10]. Accessible Amsterdam. Dostupné z WWW: <http://www.toegankelijkamsterdam.nl/page/pag_view.asp?pag_id=22391>.

Toegankelijkamsterdam.nl [online]. 2008-2010 [cit. 2010-11-10]. Accessible Amsterdam. Dostupné z WWW: <http://www.toegankelijkamsterdam.nl/page/pag_view.asp?pag_id=22387>.

Zamhdprístupnou.cz [online]. 2008-2010 [cit. 2010-12-13]. Výzva Radě hl. města Prahy za MHD přístupnou. Dostupné z WWW: <<http://www.zamhdprístupnou.cz/vyzva.php>>.

Seznam příloh:

Příloha č. 1: Rozhovor s klientem z Amsterdamu

Příloha č. 2: Rozhovor s klientem z Prahy

Příloha č. 3: Fotodokumentace z Amsterdamu

(zdroj: fotografie Dagmar Hložkové)

Příloha č. 4: Fotodokumentace z Prahy

(zdroj: fotografie Dagmar Hložkové)

Příloha č. 5: Holandský dotazník

Příloha č. 6: Český dotazník

Příloha č. 1

1) Jakými dopravními prostředky cestujete po městě?

„Občas používám veřejnou dopravu, ale hlavně jezdím svým automobilem.“

2) Jak jste spokojen s městskou hromadnou dopravou v Amsterdamu?

„Autobusy jsou bez problémů, řidič na Vás ochotně počká, pokud vidí osobu například na vozíku, nebo seniora. Metro je také bez obtíží. Tramvaje jsou poněkud nebezpečné, řidič si nemusí všimnout přepravy vozíčkáře. Obstarání plošiny má totiž na starosti průvodčí tramvaje. Řidič nevidící vozíčkáře může jet s tramvají rychle, což je samozřejmě pro osobu na vozíku nebezpečné a musí se pevně držet.“

3) Co si myslíte, jaké jsou problémy ve veřejné dopravě?

„Zřejmě to budou zastávky tramvají a autobusů. Ne všechny jsou přístupné pro vozíčkáře.“

4) Vyhovují Vám informační tabule na zastávkách? Jsou pro Vás dostatečně velké a čitelné? A jaká je podle Vás orientace podle těchto informačních tabulí?

„Toto by se mohlo zlepšit. Informační tabule mají pro mě moc malá písmena, nepřičtu je. Dobrý nápad se mi zdá v metru, kdy je zvukové hlášení o přijíždějícím vlaku, tedy oznámení jeho konečné stanice. Toto by se mělo zavést i u tramvají.“

5) Jaké jsou plusy a mínusy veřejné dopravy? Co je pro Vás nejlepší a nejhorší věci během cestování v Amsterdamu?

„Výhodou je to, že se dostanete MHD téměř všude. V Amsterdamu je poměrně rozsáhlá síť dopravních spojů. Naopak nevýhodou jsou časté technické problémy. Člověk pak nemůže být tolik flexibilní. V létě o prázdninách jsem čekal velmi dlouho na příjezd tramvaje či autobusu, ale nedočkal jsem se. Nikde ani žádné informace o tom, že MHD nejezdí. Cítil jsem se poté více handicapovaný.“

6) Co si myslíte o holandské vlakové dopravě?

„Já osobně vlakem nejezdím, ale myslím si, že za poslední rok došlo k mnohým zlepšením. Je zde dobrý systém, ale někdy je vlaková doprava velmi vytížená, a taková přeprava není příjemná.“

Příloha č. 2

1) Jakými dopravními prostředky cestujete po městě?

„Metrem, autobusem, tramvají a svým automobilem. Také využívám služeb door-to-door (Handicap Transport, Societa).“

2) Jak jste spokojen s veřejnou dopravou v Praze?

„Nejsem.“

3) Co si myslíte, jaké jsou nejčastější problémy ve veřejné dopravě, co se týká přístupnosti?

„Především je to bariérovost stanic metra. Chybí zde mnoho výtahů. V metru mi také velmi komplikuje nástup spára mezi vagónem a nástupištěm. V některých stanicích se poměrně obtížně hledá bezbariérový vstup. Dalším problémem je, že procento nízkopodlažních vozidel narůstá velmi pomalu. Chování řidičů a jejich styl jízdy je někdy hrozný.“

4) Vyhovují Vám informační tabule na zastávkách? Jsou pro Vás dostatečně velké a čitelné? A jaká je orientace podle informačních tabulí (štítků) např. v metru?

„Občas jsou tabule poničené vandaly, což komplikuje čitelnost. Jinak v této oblasti problémy nemám.“

5) Jaké jsou plusy a mínusy veřejné dopravy? Co je pro Vás nejlepší a nejhorší věci během cestování v Praze?

„Veřejná doprava má poměrně hustou síť. Největší problémy nastanou, když se neočekávaně rozbije výtah v metru či ujede nízkopodlažní spoj. Alternativní trasy jsou obvykle hodně časově náročné. Pro můj typ postižení jsou i některé výtahy bariérové, jelikož mají nevhodně umístěné ovládací prvky (příliš vysoko, moc u zdi apod.). Člověk cestuje stále s jistým pocitem nejistoty, jak cesta dopadne. Při nahodilých situacích je těžké najít jednoduché řešení.“

6) Jak jste spokojen s Českými drahami?

„Vůbec. Je málo nádraží, která jsou přístupná, personál bývá nepříjemný. Cestování na delší vzdálenosti je velmi nejisté. Nikdy si nejsem jist, že domluvené přistavení vagónu s plošinou bude jistě platit. Tomuto cestování se raději vyhýbám.“

Příloha č. 3



bezbariérový nástupní ostrůvek



přechod pro chodce přes tramvajový pás



nízkopodlažní tramvaj Combino



kočárky

vyhrazený prostor v tramvaji pro vozíčkáře a



rozkládací plošina ve voze tramvaje



starší model tramvaje



výklopná plošina ve voze autobusu



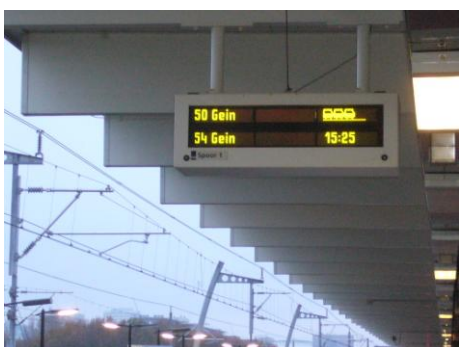
souprava metra



vodící linie v metru



kovová lišta vyplňující mezeru mezi vagónem a nástupištěm



informační tabule v metru



barevná signalizace a zároveň vodící linie pro osoby se zrakovým postižením

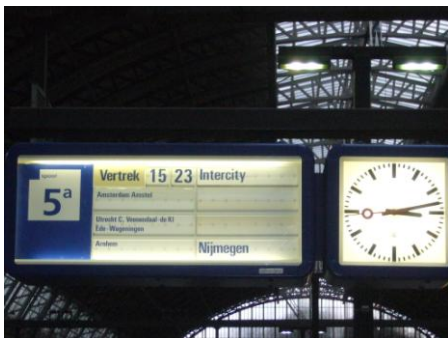


nádraží

mobilní plošina pro cestující na vozíku na vlakovém



dveře vlaku pro osoby na invalidním vozíku



informační tabule na vlakovém nádraží

Příloha č. 4



bezbariérový nástupní ostrůvek



přechod pro chodce přes tramvajový pás



nízkopodlažní tramvaj Škoda 14 T



výklopná plošina ve voze tramvaje



starší bariérový model tramvaje



výklopná plošina autobusu



starší bariérový typ autobusu



informační tabule v metru



pojízdná plošina ve stanici metra



vodící linie v metru



mezera mezi vagónem a nástupištěm



nákladní výtah pro vozíčkáře na vlakovém nádraží



bariérový vstup do vlaku



vagón pro cestující na vozíku



prostor uvnitř vagónu

Checklist

- 1) **How are you satisfied with dutch public transport in term of accessibility? (travelling in trams, buses, metro or trains, raids on traffic islands and pavements, availability of lifts and decks, condition of foot-path surface, etc.)**
 - I am absolutely satisfied
 - I am more or less satisfied
 - I am more likely unsatisfied
 - I am totally unsatisfied
 - I don't need any adaptation

- 2) **Which kind of public transport do you use mostly? (it's possible to mark more than one options)**
 - Bus
 - Tram
 - Metro
 - Special buses lines for disabled people
 - Train
 - Others

- 3) **How often do you use public transport?**
 - Daily
 - Two times or three times per week
 - More likely occasionally
 - Only if it is necessary
 - I don't use

- 4) **How are you satisfied with train transport in term of accessibility?**
 - I am absolutely satisfied
 - I am more or less satisfied
 - I am more likely unsatisfied
 - I am totally unsatisfied
 - If you answered „I am more likely unsatisfied“ or „I am totally unsatisfied“, please write some concrete examples of train insufficiency
.....

- 5) **What is the worst thing for you during travelling by public transport? (it's possible to mark more than one options)**
 - Tram stop has exit into the road without traffic island
 - Stops are barrier (missing raids on traffic islands and pavements)
 - Insufficient area and capacity of traffic island
 - Missing signal strips by the crossings to the traffic island

- Problems with information about number of line and travel direction (for blind people)
- Problems with acoustic information about actual and next stop in the vehicle
- Missing informative tab in Braille on the stop
- Averseness of drivers on manipulation with deck
- Everything is OK
- Others – write concrete examples

6) What is the worst thing for you during travelling by metro? (it's possible to mark more than one options)

- Repeated malfunction of lifts or decks
- Controls of lifts (decks) can not be used by people who are sitting on the wheelchair
- Missing guiding lines
- Missing acoustic alarm (for example in front of entry and exit from subway, to the escalators)
- The way to the lift or accessible place is not marked
- Missing outside or inside acoustic information about actual lift position
- Large gap between wagon and platform
- Unsuitable inside space of the wagon (vertical staff complicating entry)
- Everything is OK
- Others – write concrete examples

7) Could you give a rate about travelling by dutch public transport? (1 – worst, 5 – best)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

8) What is complicating for you during travel in the streets? (it's possible to mark more than one options)

- Bad technical condition of foot-path surfaces
- Insufficient keeping up foot-path surfaces (snow removal, cleaning)
- High street curb
- Missing pedestrian crossings
- Little area on the pavements
- I haven't any problems in this field
- Others – write concrete examples

9) Which difficulties do you have during searching transport connections? (it's possible to mark more than one options)

- Internet locator is too complicated for me
- Wall-posters on the stops are situated too high for me
- Wall-posters on the stops are unreadable, they have small letters

- I haven't any problems in this field
- Others – write concrete examples

For checklist evaluation, please fill in these personal data:

Age:

Gender:

- Male
- Female

Habitation:

- In Amsterdam
- Outside of Amsterdam

Choose one of these groups of people into which you would include yourself:

- Parent/traveller with babies in baby-coaches
- Seniors, elderly people
- People with handicap – **specify:** physical
visual
auditive
other

Dotazník

1) Jak jste spokojen/a s pražskou MHD z hlediska bezbariérové přístupnosti? (četnost a návaznost nízkopodlažních spojů, nájezdy na ostrůvky a chodníky, výskyt výtahů a plošin, stav povrchu komunikací, atd.)

- Jsem naprosto spokojen/a
- Jsem víceméně spokojen/a
- Jsem spíše nespokojen/a
- Jsem zcela nespokojen/a
- Bezbariérová přístupnost mě nezajímá

2) Které prostředky MHD nejčastěji využíváte? (je možné označit více možností)

- Autobus
- Tramvaj
- Metro
- Speciální autobusové linky 1 a 3
- Vlák
- Jiné (např. Societa)

3) Jak často používáte pražskou MHD?

- Denně
- 2x-3x týdně
- Spíše příležitostně
- Jen pokud je to nezbytně nutné
- Nevyužívám

4) Jak jste spokojen/a s vlakovou přepravou z pohledu bezbariérové přístupnosti? (četnost souprav s plošinou, počet bezbariérových vlakových nádraží, apod.)

- Jsem naprosto spokojen/a
- Jsem víceméně spokojen/a
- Jsem spíše nespokojen/a
- Jsem zcela nespokojen/a
- Pokud jste odpověděl/a „spíše nespokojen/a“ nebo „zcela nespokojen/a“, uveďte, prosím, konkrétní příklady nedostatků vlakové dopravy.....

5) Co Vám nejvíce vadí při cestování MHD? (je možné označit více možností)

- Nedostatečné množství nízkopodlažních spojů
- Dlouhé intervaly mezi nízkopodlažními spoji
- Zastávka tramvaje má výstup do vozovky bez ostrůvku
- Bariérové zastávky (není nájezd na ostrůvek, chodník)
- Nedostatečná velikost a kapacita ostrůvku
- Chybí signální pásy u přechodu na ostrůvek a u označníku zastávky
- Problémy s hlášením čísla linky a směru jízdy vozidla (vysílačka)

- Problémy se zvukovým hlášením aktuální a příští zastávky ve vozidle
 - Chybí informační štítek v Braillově písmu na označnicku zastávky
 - Neochota řidičů kvůli manipulaci s plošinou
 - Nic mi nevadí
 - Jiné – uveďte konkrétní příklad/y
- 6) Co Vám nejvíce vadí při využívání metra? (je možné označit více možností)**
- Potřebná stanice je bariérová
 - Častá nefunkčnost výtahů či plošin
 - Ovládací prvky výtahů (plošin) jsou nevhodně umístěné pro lidi sedící na invalidním vozíku
 - Chybí vodící linie
 - Chybí či nefunguje akustický majáček (např. před vstupem a výstupem z podchodu, k eskalátorům)
 - Není vyznačená cesta k výtahu či bezbariérově přístupnému místu
 - Chybí vnější či vnitřní akustické hlášení o aktuální pozici výtahu
 - Velká mezera mezi vagónem a nástupištěm
 - Nevyhovující vnitřní uspořádání soupravy (svislé tyče komplikující nástup)
 - Nízkopodlažní spoje povrchové dopravy nenavazují
 - Nic mi nevadí
 - Jiné – uveďte konkrétní příklad/y
- 7) Označte jako ve škole, jak příjemné je pro Vás cestování MHD?**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
- 8) Co Vám osobně komplikuje pohyb v ulicích? (je možné označit více možností)**
- Špatný technický stav povrchu komunikací
 - Nedostatečná údržba povrchu komunikací (odklizení sněhu, úklid,...)
 - Vysoké obrubníky chodníku
 - Chybí přechody pro chodce
 - Málo místa na chodnících
 - Nemám v této oblasti žádné problémy
 - Jiné – uveďte konkrétní příklad/y
- 9) Jaké máte obtíže při vyhledávání spojů? (je možné označit více možností)**
- Internetové vyhledávače jsou pro mne příliš komplikované
 - Nejsou označené bariérové zastávky povrchové dopravy
 - Časy na přestup neodpovídají realitě
 - Vývěsky na zastávkách jsou pro mne příliš vysoko
 - Vývěsky na zastávkách jsou pro mne nečitelné, mají malé písmo
 - Nemám v této oblasti žádné obtíže
 - Jiné – uveďte konkrétní příklad/y

10) Vyberte max. 3 stanice metra, u kterých byste nejvíce uvítal/a bezbariérový přístup

- Anděl
- Českomoravská
- Flora
- Invalidovna
- Jinonice
- Jiřího z Poděbrad
- Kačerov
- Karlovo náměstí
- Křižíkova
- Malostranská
- Můstek „A“
- Můstek „B“
- Náměstí Míru
- Háje
- Hradčanská
- I. P. Pavlova
- Náměstí Republiky
- Národní třída
- Opatov
- Palmovka
- Pražského povstání
- Radlická
- Rožtyly
- Staroměstská
- Želivského

Pro vyhodnocení tohoto dotazníku, prosím, uveďte následující osobní údaje:

Věk:

Pohlaví:

- Muž
- Žena

Místo bydliště:

- Na území hlavního města Prahy
- Bydliště mimo území hlavního města Prahy

Vyberte jednu z následujících skupin, do které byste se zařadil/a:

- Rodič/cestující s malými dětmi v kočárku
- Senior
- Člověk se zdravotním postižením či osoba pomáhající – **specifikujte:**
s tělesným

zrakovým
sluchovým
jiným