

**SPSMP\_MTO2**

**Závěrečný projekt**

**Zuzana Syrůčková**

## **Závěrečný projekt**

**Téma diplomové práce:** Problematika bariér v hromadné dopravě pro občany s těžkým omezením hybnosti v městě Hradec Králové

**Hlavní problém:** Dostupnost městské hromadné dopravy pro občany s těžkým omezením hybnosti

Město Hradec Králové je metropolí Královéhradeckého kraje. Je zde dobrá síť městské hromadné dopravy. Město se chlubí, že je přístupné rodinám a mladým lidem. Je však také dobré vědět, zda je dostatečně přístupná i lidem s těžkým omezením hybnosti (hlavně na invalidním vozíku). Je důležité zjistit, jak hodně je městská hromadná doprava přístupná občanům s omezením hybnosti. Jak snadno se dostanou atubusem či trolejbusem, které zde jezdí dostanou na klíčová místa (úřady, kulturní a sportovní zařízení, obchodní centra). Práce má především informativní charakter. Měla by informovat příslušné orgány, co by se dalo zlepšit. A má informovat případné turisty s omezením hybnosti, zda a jak se dostanou hromadnou dopravou na důležitá místa ve městě.

Cílem práce je tedy prozkoumat přístupnost prostředků městské hromadné dopravy. Zda se jimi občané s těžkým omezením hybnosti dostanou autobusem a trolejbusem na úřady, nebo na sportovní stadion, do divadla či kina, jak se turisté dostanou k významným památkám. Kolik jezdí v běžném provozu nízkopodlažních vozů. Zda jsou spoje obsluhované přednostně nízkopodlažními vozy vyznačeny v jízdním řádu a zda tomu je tak i v reálu. Jak jsou hodně upraveny zastávky pro bezbariérový přístup do vozů u výše zmiňovaných míst ve městě. Také jak hodně jsou řidiči ochotni pomoci člověku na invalidním vozíku do vozu (jestli si všimají, kdo nastupuje a jdou následně sami nastavit nájezdni rampu či ne).

Nízkopodlažní dopravní prostředek však automaticky neznamena, že je i bezbariérový. Není-li u zastávky zvýšený chodník, ztrácí pro občany s omezením hybnosti nízkopodlažní vůz svůj význam. Proto se výzkum bude zaměřovat také na přístupnost zastávek. Jak se na

zastávkách nastupuje a vystupuje do a z dopravních prostředků. Zvláště, zda u nově postavených zastávek, dbali architekti na jejich bezbariérovost.

### **Výkumné otázky**

**Hlavní otázka:** Jaká je přístupnost prostředků městské hromadné dopravy pro občany s těžkým omezením hybnosti.

**Podotázky:** - Kolik jezdí nízkopodlažních vozů v běžném denním provozu (co uvádí jízdní řád, zda tomu tak je i ve skutečnosti)

- Jak jsou upraveny klíčové zastávky (zastávky v centru města, zastávky u obchodních center, zastávky u kulturních a sportovních zařízeních, zda jsou vyznačené v jízdním řádu jako bezbariérové)

- jak reagují řidiči autobusů, vidí-li nastupovat člověka na invalidním vozíku (zda najíždějí správně k chodníku, zda nakloní svůj vůz na stranu při nastupování a vystupování, je-li tam nájezdni plošina, zda ji jdou sami vysunout, nebo čekají na požádání)

### **Metoda sběru dat:**

Při zkoumání použiji především metodu pozorování – systematické, přímé. Pozorovat budu, jak často jsou do provozu nasazována nízkopodlažní vozidla. Kolik je upravených důležitých zastávek, které mají zvýšený obrubník, aby dosahoval podlahy nízkopodlažních autobusů a trolejbusů. Těchto zastávek jsem vybrala sedmnáct, které považuji za důležité (vlakové a autobusové nádraží, úřady, nemocnice a polikliniky, sportovní a kulturní stánky, obchodní centra). Během pozorování se budu pohybovat s člověkem na invalidním vozíku a pozorovat, jak se mu nastupuje a vystupuje do dopravních prostředků, jak řidiči reagují na člověka na vozíku. Zda najedou s vozidlem dostatečně blízko chodníku, zda lehce nakloní vůz na jednu stranu, popřípadě uvolní nájezdni plošinu při nástupu a výstupu, zda poradí, jak s vozíkem ve voze nejlépe „zaparkovat“ – co nejbezpečněji, a aby co nejméně překážel ostatním pasažérům.

Pozorování doplním rozhovorem s člověkem na vozíku, jaký má on názor na cestování, co je v pořádku, co by vytknul. Cílem pozorování je zjistit, jak se cestuje městskou dopravou.

Jestli mu během cesty vadilo a proč, nebo jestli bylo vše v pořádku. na jaké zastávce se snadno nastupuje, na které se špatně nastupuje, kterým vozidlem se cestuje pohodlně (autobusem, trolejbusem, starším typem vozidla či novým), jaká zastávka je opravdu dobře architektonicky vyřešena (že je od ní snadný přístup k cíli cesty).

Pozorováním, které je doplněno rozhovorem se dá nejlépe zjistit, jaké jsou při cestování městskou hromadnou dopravou nejčastější a obtížně překonatelné překážky pro lidi na invalidním vozíku. Samotným rozhovorem bych špatně získávala objektivní data, kterými by se dalo argumentovat před příslušnými lidmi při žádání o úpravu překážky. Takto budou dva pohledy – člověka s postižením a jeho průvodce, kteří se zaměřovali na konkrétní problematiku.

Výhodou pozorování je, že se dá dobře zjistit přístupnost vozidel městské hromadné dopravy pro lidi na invalidním vozíku. Snáze se lze vyhnout subjektivně zabarvené odpovědi pokud by použil pouze metodu rozhovoru. Překážky jsou přímo vidět a dobře se odhadno, zda a jak se dají překonat.

#### **Plán pozorování:**

- domluvit se s člověkem na invalidním vozíku, kdy spolu budeme cestovat a pozorovat zastávky
- v jízdním řádu si vyhledám, které spoje mají být obsluhovány nízkopodlažními spoji a ty si vybereme pro cesty
- začátek naší cesty bude na hlavním vlakovém nádraží nebo na terminálu hromadné dopravy (jakožto místo, kam nejčastěji prvně přijedou turisté), od nich budeme jezdit na jiné klíčové zastávky
- na všech zastávkách si vyzkoušíme nástup a výstup do vozidla, „zaparkování“ vozíku ve vozidle (zda řidič počká, než je vozík stabilizován na bezpečném místě, zda případně poradí, pomůže)
- zaznamenám si, jaké jsou konkrétní problémy na jednotlivých zastávkách a shrnu, jaké jsou nejčastější problémy

#### **Příklad následného rozhovoru:**

- Jak často cestujete?
- Cestujete spíše sám nebo s doprovodem?
- Jak se vám nastupuje a vystupujete do autobusů a konkrétně do tohot?
- Cítil/a jste se bezpečně během cesty a cítíte se podobně, když cestujete?

- Co vám vadilo během cesty?
- Co byste naopak vyzdvihnul?
- Co byste celkově zlepšil na městské hromadné dopravě z vašeho pohledu?

### **Možné problémy při výzkumu**

Nevýhodou pozorování je časová náročnost. Může být problém, přesvědčit člověka s tělesným postižením, aby si vyhradil tak dlouhý čas pro výzkum. Navíc cestování pro něj může být i fyzicky a psychicky vyčerpávající. Může být pro člověka s tělesným postižením připomínkou své omezené samostatnosti a časové závislosti na ostatních. Navíc mohou být nepříjemné pohledy ostatních cestujících, kteří mohou být i rozhořčení zdržením způsobené například vytáhnutím a zatáhnutím nájezdné plošiny řidičem. Výzkum bude prováděn s největší pravděpodobností v létě, kdy je mnoho oprav silnic a chodníků. Proto bude možná nutné pozorování na některých zastávkách provést buď opakovaně nebo až po opravě. Což opět časově, fyzicky a psychicky může zatěžovat člověka na vozíku.

### **Předběžné pozorování**

Navštívila jsem některé zastávky, které jsem si vybrala. Zatím pouze sama bez člověka s omezením hybnosti. Prvně jsem byla u nově rekonstruovaných zastávek na Terminálu hromadné dopravy, u vlakového nádraží, obchodního centra Atrium (kam jezdí hodně lidí nakupovat do supermarketu) a u obchodního centra Futurum, kde je i například multikino.

Terminál hromadné dopravy byl dokončen v roce 2008 stejně jako vlakové nádraží. Obě zastávky jsou vyznačené v jízdním řádu jako bezbariérové. Při prvním pozorování obě vypadají bezbariérové. Mají zvýšený chodník a zálaží především na řidiči vozu, jak s ním najede k chodníku, aby mohl člověk na vozíku dobře nastoupit do vozu.

Ovšem zastávka u obchodního centra Atrium, která byla zrekonstruovaná později, nemá vůbec zvýšený chodník, naopak není prakticky znát přechod mezi chodníkem a silnicí. I člověk s mírně omezenou hybností by měl problém nastoupit bez cizí pomoci do vozu, byť by byl nízkopodlažní. Člověk na invalidním vozíku patrně nebude vůbec schopen bez cizí pomoci nastoupit či vystoupit do a z vozu. Nepomohlo by pravděpodobně ani naklonění vozu na stranu či vysunutí plošiny (ta má omezený dosah).

Zastávka u obchodního centra Futurum byla zrekonstruovaná v roce 2000. Není nijak speciálně upravena pro dobrý nástup do autobusu pro lidi s omezením hybnosti. Nicméně

chodník má běžnou výšku, tedy by neměl být problém pro lidi s omezením hybnosti nastoupit s mírnou pomocí do vozu.

Toto pozorování je pouze předběžné, nebylo provedeno za účasti člověka na invalidním vozíku, který by si zástávky osobně vyzkoušel a v následujícím rozhovoru podal přesnější výpověď.

### **Případná modifikace**

V případě, že se nepodaří dobře zmapovat bariérovost a bezbariérovost městské hromadné dopravy (např. několik klíčových zastávek bude dlouhodobě a najednou rekonstruováno), lze dobře zmapovat bezbariérovost kulturních zařízení a nejen pro osoby s tělesným postižením, ale i například pro osoby se zrakovým postižením. Nebudou zkoumány jen vjezdy do kulturních zařízení, ale i zda tam pustí lidi např. s asistenčním a vodícím psem (i to je pro lidi s postižením bariéra, protože pes je pro ně důležitý průvodce a společník). Tato varianta by byla lehčí v tom, že může být i zaměřená na jiné postižení. Může být obtížnější, protože v současné době není legislativní opora ohledně povolení vstupu vodících a asistenčních psů do veřejných zařízení. Navíc v této oblasti stále přetrvává mnoho předsudků (nevidomí nechodí do divadla a kina; ani vodící pes nemá co dělat na koncertě – vyrušoval by apod.).

**Závěr:** Doufám, že se mi podaří zrealizovat původní výzkum a že přinese informace lidem s tělesným postižením (popř. jejich průvodcům a blízkým) ale i řekne příslušným orgánům, jestli a kde je co zlepšovat v oblasti bezbariérového přístupu.

### **Literatura:**

BARG, Carolyn J. et al. Physical Disability, stigma, and Physical Activity in Children. *International Journal of Disability, Development and Education*. 57 č. 4 s.371 – 382 ISSN 1034-912X.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 2. vyd. Brno: Paido, 2010. 261 s. ISBN 978-80-7315-185-0

ISAAC, Rebecca et al. Integrating people with disabilities: their right – our responsibility. *Disability & Society*. 2010 roč. 25 č. 5 s. 627 – 630 ISSN 1360-0508

HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum*. 2. vyd. Praha: Portál, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7367-485-4

PIPEKOVÁ, Jarmila et al. Kapitoly ze speciální pedagogiky. 3. vyd. Brno: Paido, 2010. 401s. ISBN 978-80-7315-198-0

RENOTIÉROVÁ, Marie. Somatopedické minimum. 1.vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2002. 87 s. ISBN 80-244-0532-6

UZLOVÁ, Iva. Asistence lidem s postižením. 1. vyd. Praha: Portál, 2010. 135 s. ISBN 978-80-7367-764-0

VÁGNEROVÁ, Marie. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. 4. vyd. Praha: Portál, 2008. 870 s. ISBN 978-80-7367-414-4

VÍTKOVÁ, Marie. *Somatopedické aspekty*. Brno: Paido, 2006. ISBN 80-7315-134-0. 302 s.

Elektronické zdroje:

*Odstaňování architektonických, dopravních a komunikačních bariér*. [online] Legislativa, poslední revize 6. září 2002. [ cit. 13. 5. 2011]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.infoposel.cz/index.php?idm=legislativa&idr=24&idc=1031329442>

Projekt se mi líbí, je poctivě zpracovaný. Nevím ale, jak by uspěl jako DP – otázky, které si kladete, nejsou vědecké, spíše praktické. Je to na domluvě s vedoucí/m práce. Hodně zdaru!