

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Katedra sociální patologie a sociologie

Mobilita osob s omezenou schopností pohybu ve městě Pardubice

Bakalářská práce

Autor: Petr Komžák
Studijní program: B 7507 Specializace v pedagogice
Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru
Vedoucí práce: PhDr. Josef Kasal, MBA, Ph.D.



Zadání bakalářské práce

Autor: Petr Komžák

Studium: P13593

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru

Název bakalářské práce: **Mobilita osob s omezenou schopností pohybu ve městě Pardubice**

Název bakalářské práce A): Mobility of persons with reduced mobility in the city of Pardubice

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Práce se zabývá mobilitou osob s omezenou schopností pohybu, využívajících pro kompenzaci svého postižení ortopedické vozíky. Jsou zjišťovány problémy v komunikaci s jinými lidmi, související především s cestami po městě. Ve vztahu k přístupnosti některých veřejných míst ve městě Pardubice jsou také hledány fyzické bariéry a případné potíže s orientací nebo se získáváním potřebných informací. V práci je využito tématické literatury i legislativy. Výzkum je prováděn přímým pozorováním a pomocí dotazníku vyplněného s osobami s omezenou schopností pohybu. Cílem práce je zjistit existující problémy a pokusit se navrhnout některá opatření, která by mohla přispět ke zlepšení komunikace a k usnadnění dostupnosti vybraných veřejných míst.

ZDAŘILOVÁ, Renata. Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Praha: ČKAIT, 2011, 193 s. ISBN 978-80-87438-17-6. SCHMEIDLER, Karel. Mobilita, transport a dostupnost ve městě. Ostrava: Key Publishing, 2010, 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7. MATUŠKA, Jaroslav. Bezbariérová doprava. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2009, 196 s. ISBN 978-80-86530-62-8. BRAUN KOHLOVÁ, Markéta. Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2012, 283 s. ISBN 978-80-7419-099-5.

Garantující pracoviště: Katedra sociální patologie a sociologie,
Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: PhDr. Josef Kasal, MBA, Ph.D.

Oponent: doc. PhDr. Iva Jedličková, CSc.

Datum zadání závěrečné práce: 12.2.2015

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval pod vedením vedoucího bakalářské práce samostatně a uvedl jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 12. 4. 2017

.....
Petr Komžák

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu bakalářské práce, PhDr. Josefu Kasalovi, MBA, Ph.D., za odborná doporučení, která přispěla k dokončení práce. Také chci poděkovat paní Ireně Čáslavkové z České abilympijské asociace, z. s. a panu Milanu Peškovi, řediteli obecně prospěšné společnosti KŘÍŽOVATKA handicap centrum Pardubice, za odbornou konzultaci a pomoc při získání respondentů a distribuci dotazníků.

Anotace

KOMŽÁK, Petr. *Mobilita osob s omezenou schopností pohybu ve městě Pardubice*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2017. 102 s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce se zabývá mobilitou osob s omezenou schopností pohybu, využívajících ortopedické vozíky pro svoji přepravu na území města Pardubice.

Práce je koncipována do teoretické části a do výzkumné části, obsahuje celkem jedenáct kapitol. Teoretická část popisuje mobilitu člověka, její význam v životě člověka, možné bariéry a jejich eliminaci, specifika pohybu osob využívajících ortopedické vozíky. Nastiňuje vztah společnosti k osobám se zdravotním postižením, některá jejich lidská práva, vývoj legislativy a také opatření uskutečňovaná v Pardubicích.

Empirická část bakalářské práce formou dotazníkového šetření mapuje zkušenosti osob využívajících ortopedické vozíky s dopravou ve městě Pardubice. Jedním z cílů bakalářské práce je zjistit problémy a překážky, se kterými se při cestování na území města Pardubice osoby s omezenou schopností pohybu, využívající pro kompenzaci svého postižení ortopedické vozíky, setkávají. Dalším cílem je pokusit se navrhnout některá opatření, která by mohla přispět ke zlepšení komunikace a k usnadnění dostupnosti několika vybraných míst. K jeho naplnění je využito také metody přímého pozorování.

Klíčová slova: bariéry, dostupnost, mobilita, ortopedický vozík, postižení.

Abstract

KOMŽÁK, Petr. *Mobility of persons with reduced mobility in the city of Pardubice*. Hradec Králové: Faculty of Education, Univerzity of Hradec Králové, 2017. 102 pp. Bachelor Degree Thesis.

This thesis deals with the mobility of persons with reduced mobility, using wheelchairs for their transportation within the city of Pardubice.

The work is divided into a theoretical part and in the research section includes eleven chapters. The theoretical part describes the mobility of humans, its importance in human life, possible barriers and their elimination, the movement specifics of persons using a wheelchair. Outlines the relationship of society to persons with disabilities, some of their human rights, legislative developments and measures undertaken in the city of Pardubice.

The empirical part of the thesis by questionnaire surveys the experience of people using a wheelchair to transport in the city of Pardubice. One of the objectives of the thesis is to identify the problems and obstacles that when traveling within the city of Pardubice persons with reduced mobility, using to compensate of their impairment wheelchairs. Another objective is to try to suggest some measures that could contribute to improve communication and facilitate access to a few selected places. To his achievement is also used the method of direct observation.

Keywords: accessibility, barriers, impairment, mobility, wheelchair.

OBSAH

Úvod.....	9
1. Život se zdravotním postižením.....	10
1.1 Mobilita člověka.....	11
1.2 Postoj společnosti k osobám se zdravotním postižením.....	13
1.3 Specifika a principy pohybu, orientace a komunikace	15
2. Bariéry omezující mobilitu osob s omezenou schopností pohybu.....	17
2.1 Bariéry v prostoru, v dopravě a na pozemních komunikacích.....	18
2.2 Komunikační a informační bariéry.....	21
3. Právní normy a zdravotní znevýhodnění.....	23
3.1 Stěžejní dokumenty Evropské unie	24
3.2 Vývoj legislativy na našem území.....	25
3.3 Současné požadavky předpisů na bezbariérovost	27
4. Technické prostředky a pomůcky k zajištění mobility.....	30
5. Využívané dopravní prostředky.....	34
5.1 Městská doprava v Pardubicích.....	35
5.2 Osobní asistence a městská doprava.....	37
5.3 Individuální automobilová doprava.....	37
6. Pomáhající organizace a instituce	39
6.1 Některé subjekty působící na území Pardubic	39
7. Koncepce a opatření Statutárního města Pardubice	41
8. Koncepce a opatření na celostátní úrovni.....	46
9. Metodologie výzkumného šetření.....	47
9.1 Výzkumné otázky	47
9.2 Výzkumný problém	47
9.3 Výzkumný nástroj a výzkumný soubor	48

9.4	Výsledky empirického šetření a jejich interpretace.....	49
10.	Shrnutí výsledků výzkumu	82
11.	Návrh opatření ke zlepšení situace.....	84
11.1	Nemocnice Pardubického kraje	84
11.2	Pardubický zámek.....	86
11.3	Budova úřadu práce	88
11.4	Další možná opatření	90
	Závěr	92
	Seznam použitých zdrojů	93
	Seznam zkratk.....	97
	Seznam obrázků, grafů a tabulek.....	98
	Příloha	102

Úvod

Jako referent Magistrátu města Pardubic se autor při své pracovní činnosti podílel také na řešení některých požadavků, týkajících se umístění nebo označení parkovacích míst pro vozidla osob se zdravotním postižením. V této souvislosti se postupně začal dozvídat i o některých problémech, které lidem s omezenou schopností pohybu komplikují užívání parkovišť pro jejich osobní automobily.

Vzhledem k tomu, že osoby s omezenou schopností pohybu však nevyužívají ke své dopravě jen osobní automobily, ale třeba i vozidla hromadné dopravy, začal se zajímat o to, jaké potíže mohou při jejich cestách po městě nastávat. Rozhodl se proto, že se o problémech mobility osob, které ke svému pohybu po Pardubicích potřebují ortopedické vozíky, pokusí zjistit více. Právě v autorově zaměstnání tak vznikl námět pro zpracování tohoto tématu bakalářské práce. Její zjištění by mohly být prospěšné pro výkon autorovy další pracovní činnosti a snad i pro některé zájemce o tuto problematiku.

Hlavním cílem této práce je zjistit překážky, se kterými se při cestování na území města Pardubice setkávají osoby s omezenou schopností pohybu, využívající pro kompenzaci svého postižení ortopedické vozíky. Dalším cílem je navrhnout opatření, která by mohla těmto osobám přispět k usnadnění cest po městě. V rámci pohledu na otázky spojené s mobilitou, která souvisí s kvalitou života osob s omezením schopnosti pohybu tak jde o hledání fyzických architektonických bariér, případných potíží s orientací, komunikací nebo získáváním potřebných informací. V souvislosti s tím je posouzena přístupnost některých veřejně přístupných míst v Pardubicích. Při výzkumu je využito dotazníku vyplněného osobami s omezenou schopností pohybu, využívajícími pro kompenzaci svého postižení ortopedické vozíky při cestách na území města Pardubice a také přímého pozorování na několika vybraných místech.

1. Život se zdravotním postižením

„V obecné rovině lze zdravotní postižení považovat za následek vleklé, kontinuálně se měnící dysfunkce prázákladního systému člověk versus příroda a člověk versus společnost. Tato dysfunkce má jistě variabilní formu, avšak její důsledky jsou vždy velmi závažné pro společnost i jedince.“ (Novosad, 2000, s. 16)

Novosad (Tamtéž, s. 16 – 18) uvádí, že determinanty ovlivňující život lidí s postižením lze rozdělit na subjektivní a na objektivní, že některé lze změnit, ale jiné jsou neměnné a mohou být pouze kompenzovány, nebo může být dodatečně eliminováno jejich negativní působení. Mezi subjektivními činiteli, ovlivnitelnými pouze v omezené míře avšak nejpodstatněji poznamenávajícími život postiženého a určujícími úspěšnost socializačního procesu uvádí Novosad zdravotní stav a omezení z něj vyplývající, osobnostní rysy jedince, vlastní sebehodnocení ve vztahu ke zdravotnímu znevýhodnění a možnostem dosahování životních cílů, schopnost zvládnout nepříznivou životní situaci, rodinu, osobní zázemí a užší sociální prostředí – komunitu. Mezi objektivními činiteli, méně závislejšími na osobě postiženého Novosad jmenuje společenské vědomí, postoje k postižené populaci a sociálnímu stigmatu, sociální politiku, vzdělávací politiku, politiku zaměstnanosti, sociální služby, stav životního prostředí. Smysl soustavné péče o jedince sociálně znevýhodněné kvůli jejich zdravotnímu stavu Novosad spatřuje ve vyváženém, kvalifikovaném, dostatečně citlivém působení na determinanty za účelem nápravy společenských vztahů, postojů, omezení stigmatizace a celkových negativních dopadů na cílovou – minoritní – skupinu.

Podle Novosada (Tamtéž, s. 23) je výmluvným a nepřehlédnutelným faktem to, že teprve až hodnoty konzumní, výkonové nebo aspirační, které jsou zakotveny ve filosofii současného vyspělého světa, z neutrálního faktu zdravotního postižení vytvářejí závažné sociální znevýhodnění (handicap) postiženého jedince.

Pokud jde o evropské státy, z údajů evropského průzkumu, na který se odkazuje Schmeidler (2010, s. 48) vyplývá, že mezi 800 miliony osob v evropské populaci byly v roce 1999 odhadem 3 miliony osob na vozíku pro invalidy.

V měsíčníku Statistika & my Českého statistického úřadu sděluje paní Jana Hrdá, tehdejší předsedkyně Asociace pro osobní asistenci a místopředsedkyně

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR: *„Tvrdí se, že vozíčkářů je u nás zhruba 12 až 15 tisíc. Kdyby Český statistický úřad publikoval údaje o lidech s postižením nejenom co do počtu osob, ale i typu jednotlivých postižení, získala by Národní rada osob se zdravotním postižením argumenty pro své požadavky.“*
(Český statistický úřad, online, cit. 2016-11-06)

1.1 Mobilita člověka

Mobilitu jako nevyhnutelnou součást současného života, jeden z fenoménů moderního světa a důležitou součást kvality života umožňující intenzivnější zapojení do života společnosti, začínající se přičítat k základním lidským právům, velice významnou u handicapovaných a seniorů, charakterizuje Schmeidler (2010, s. 30).

„Být mobilní je podstatným znakem moderního života v rozvinutých zemích. Lidé potřebují jezdit do práce, do školy, nakupovat, cestování může být i volnočasovou aktivitou. Slovo mobilita většinou obecně označuje pohyb v prostoru, tedy časo-prostorový proces. Konkrétnější definice zní „pohyb osob a statků v prostoru na určitou vzdálenost“, v tomto smyslu se mobilita terminologicky blíží pojmu „doprava“. (Schmeidler, 2009, s. 46). Jak uvádí Schmeidler (2010, s. 33), mobilitou vytváříme svou realitu a tak naše rozhodnutí kam a proč se přesuneme, jaký zvolíme prostředek, zda nějakou cestu či prostředek nevyužijeme, je vypovídající jak o realitě jedince, tak o realitě jeho prostoru, např. města.

Schmeidler (Tamtéž, s. 35) tvrdí, že i sociální mobilita a mobilita mentální jsou sice s městskou mobilitou nerozlučně spjaty, avšak nejsou faktickým pohybem neboli mobilitou v pravém smyslu toho slova, tedy že městská mobilita je faktickým transportem osob. Za nejzajímavější z pohledu sociologického pak považuje především takovou formu mobility, která je opakovaná, pravidelná a předvídatelná, tedy zejména mobilitu spojenou s cestami do práce coby fenoménem představujícím se v masové formě až v novověku. Schmeidler také poukazuje na nové nahlížení na mobilitu jako na společenský požadavek a na velmi ceněnou hodnotu, spojenou s kariérou člověka, se sociálním statutem a s hrozbou sociální exkluze.

Podle Schmeidlera (2009, s. 30 – 31) je důsledkem sociální exkluze chybějící přístup k různým službám, například k využívání dopravy kvůli nízkým příjmům, nebo také to, že trasy veřejné dopravy nevedou do určitých míst. Také zmiňuje britskou vládní zprávu o dopravě a sociální exkluzi, konstatující, že problémy s dopravou mohou tvořit významnou bariéru sociální inkluzi, že invalidita může vést k tomu, že lidé přestanou využívat veřejnou dopravu. Schmeidler dále odkazuje na klíčový koncept přístupnosti – accessibility, tedy na pojem, který reflektuje, zda mají lidé možnost se dostat ke klíčovým službám za přiměřenou dobu, cenu, přiměřeně snadno, což závisí například na existenci dopravy mezi lidmi a službou, na znalosti lidí o dopravních možnostech, na důvěře ve spolehlivost a bezpečnost dopravy, ale i na fyzické a finanční schopnosti přístupu k dopravě.

Ve vztahu mobility a kvality života se Schmeidler (Tamtéž, s. 51) dostává k otázce, co lze vlastně hledat pod hodnotově zabarveným pojmem „kvalita života“ a sděluje, že jde o koncept, který má v různých kontextech různé významy a je obtížné nalézt jednotnou a konzistentní definici, obecně je kvalita života založena na hodnocení situací, ve kterých jednotlivec nebo skupina žije. Upřesňuje, že ze subjektivní perspektivy je kvalita života člověka jeho osobním hodnocením svých materiálních, finančních a sociálních zdrojů ve vztahu k jeho cílům, očekáváním, hodnotám. Dodává, že posuzovat je možné buď prostředí, v němž lidé žijí, nebo subjektivní situaci osob, přičemž většinou se berou v úvahu fyzické a psychické podmínky, sociální vztahy a prostředí.

„Mobilita jako schopnost pohybu (v interiéru i v prostorech mimo domov) je nepochybně předpokladem kvality života, protože mobilita je chápána jako základ nezávislého života – a nezávislý život je předpokládaným cílem každého člověka. Osoby s omezenou mobilitou často referují i o omezené kvalitě života.“ (Schmeidler, 2009, s. 51). Pro účely této práce je za mobilitu považováno fyzické cestování osob v reálném časoprostoru.

1.2 Postoj spoločnosti k osobám se zdravotním postižením

„Postoje tolerance a intolerance, jejich kořeny, vývoj, dynamika a sociokulturní dimenze jsou v procesu pozitivního ovlivňování soužití lidí s postižením a lidí intaktních nepochybně určujícím faktorem. Je zřejmé, že toto soužití je spojeno i přímo podmíněno s procesy vzájemného formování osobností postižených jedinců a společnosti, dále s procesy informačními, sociálněkomunikačními, adaptačními, kooperačními a dalšími.“ (Novosad, 2000, s. 21). Novosad (2011, s. 94 – 97) připomíná, že v postojích společnosti i ve zkoumáních odborné veřejnosti týkajících se osob s tělesným či jiným zdravotním postižením a interpretaci postižení jako jevu lze vysledovat čtyři základní modely:

- medicínský model, orientující se na zkoumání a posuzování odlišností,
- model osobní tragédie, který je ochranným a výrazně emotivně laděným přístupem,
- sociální model, podporující samostatnost a nezávislost lidí s postižením, prosazující rovná práva, příležitosti a zacházení, včetně odstraňování různých typů bariér (patří k aktuálně preferovaným modelům), je zaměřený na společenské aspekty postižení, nevěnuje pozornost kvalitě života člověka s postižením jako jednotlivce,
- kulturní model, širší než je model sociální, orientuje se na morálku, postoje, zvyky, klima ve společnosti, na fungující nediskriminující vztahy mezi lidmi, na respekt ke specifickým a individuálním hodnotám s tím, že nedeformované vztahy mezi lidmi s postižením a lidmi bez postižení jsou chápány jako doklad kulturně-vzdělanostní úrovně a jako znak civilizované společnosti.

Jak upozorňuje Novosad (Tamtéž, s. 72), překážku na cestě lidí s tělesným postižením k jejich co nejúplnější akceptaci, představuje mimo jiné také medializovaný ideál svou podstatou masově konzumní fyzické krásy a výkonnosti, navíc veřejnost někdy pocítuje k lidem s tělesným postižením rozporuplný vztah ovlivněný podvědomým a většinou nepodloženým přesvědčením, že si lidé s postižením mohou za svůj stav, protože nedodržovali životosprávu, nerespektovali bezpečnostní pokyny, řídili příliš rychle, holdovali nebezpečným sportům, nezvládli riskantní situace apod.

„Samotná existence lidí s tělesným postižením ve společnosti je impulzem, který upozorňuje na relativnost lidského osudu, na pomíjivost majoritní společnosti absolutizovaných hodnot a dotváří lidskou zkušenost o škálu hodnot individuálně velmi rozmanitě pojatých či zpracovaných, avšak neméně potřebných.“ (Novosad, 2011, s. 47)

„Dopady i přínosy života lidí s tělesným postižením překračují jejich nestandardně fungující těla a realizují se i nad rámec konkrétní, právě probíhající životní situace a přerůstají (měly by přerůstat) do hodnotového systému majoritní společnosti.“ (Novosad, 2011, s. 49)

Na velmi významnou roli nejen odborné veřejnosti, ale také zdravotně postižených osob poukazuje Michalík: *„Je úkolem všech participujících vědních oborů, vysokoškolských pracovišť, profesionálních pracovníků v rámci tzv. pomáhajících profesí, ale zejména i úkolem zdravotně postižených a jejich společenské reprezentace působit na neinformovanou veřejnost argumenty a příklady podporujícími snahu o sociální inkluzi zdravotně postižených a ujednoci vhodné terminologie. Právě tyto argumenty mohou zabraňovat nástupu negativních tendencí, které v řadě míst a situací pozorujeme. O postojích, které panují ve vztahu ke skupině zdravotně postižených, hovoříme jako o „lakmusovém papírku“ ukazujícím skutečné zaměření dané společnosti, její hodnotový systém, míru a úroveň veřejné podpory a realizace principu solidarity.“* (Michalík, 2013, s. 24)

Michalík (Tamtéž, s. 12) si také všímá narůstajících rozporů mezi ekonomickými možnostmi moderní společnosti a naproti tomu stále rostoucí spotřebě jednotlivců a nároků vyplývajících ze systémových opatření podpory dané společnosti ve zdravotnictví, sociálním zabezpečení a politice zaměstnanosti, což vyvolává otázky i reálné obavy o osudy zranitelných skupin společnosti.

Jako základní principy vztahu společnosti a zdravotně postižených uvádí Michalík (Tamtéž, s. 12 – 13):

- zdravotní postižení je primárně otázkou lidských práv,
- osoby se zdravotním postižením požadují rovné příležitosti, nikoliv charitu,
- odstraňování bariér ve společnosti předchází sociálnímu vyloučení,

- k problémům zdravotního postižení a zdravotně postižených je nutno přistupovat diferencovaně,
- dosažený stav společenského začlenění zdravotně postižených nepředstavuje trvalou a neměnnou hodnotu.

Rozlišování takovým způsobem, který je protiprávní, je diskriminace, sděluje Čermák (2012, s. 29 – 30) a doplňuje, že rozhodující je výsledný stav, u kterého se zjišťuje, zda k diskriminaci došlo, tedy nikoli to, zda nikoli šlo o úmysl nebo omyl toho, kdo se dopustil jednání, takže někdy může k diskriminaci paradoxně vést i dobrý úmysl.

V souvislosti s problematikou mobility osob s omezenou schopností pohybu může být typickým příkladem diskriminace například to, že řidič vozidla městské hromadné dopravy nechce při nástupu pomoci osobě na vozíku, nebo nezastaví v zastávce tak, aby osoba na vozíku mohla bez obtíží nastoupit nebo vystoupit.

1.3 Specifika a principy pohybu, orientace a komunikace

Mezi specifika, která charakterizují a ovlivňují samostatný a bezpečný pohyb a orientaci osob s postižením pohybového aparátu, tj. také osob pohybujících se na vozíku, řadí Matuška (2009, s. 26 – 27) tato:

- nižší rychlost pohybu (to se netýká osob na elektrickém vozíku),
- omezená možnost využití rukou - při otvírání, obsluze a dalších úkonech mají osoby na vozíku k dispozici pouze jednu ruku, druhou rukou řídí vozík,
- snížený horizont vidění - osoby sedí ve výšce přibližně 450 až 500 mm což ovlivňuje orientaci i čtení textů, v této výšce jsou předměty a překážky jako reklamní tabule, městský mobiliář a zeleň; důsledkem je jiný rozhled dopředu i do stran, může dojít k přehlédnutí osoby na vozíku řidičem vozidla,
- menší dosahová vzdálenost - osoba na vozíku má menší schopnost dosáhnout na předměty okolo sebe (před sebe, nad sebe, do strany), ale také obsluhovat předměty,
- větší plošná náročnost - osoba na vozíku potřebuje pro pohyb větší manévrovací plochu i průchozí šířku,

- omezené možnosti překonávání horizontálních i vertikálních rozdílů a sklonů; nedodržování předepsaných hodnot může vést k ohrožení bezpečnosti osob na vozíku nebo ke ztížení samostatného pohybu,
- citlivější vnímání kvality povrchu ploch - osoba na vozíku vnímá zhoršenou kvalitu chodníků a dalších přístupných ploch citlivěji než chodec.

„Vozíčkáři se často obávají pádu z vozíku. Je to dáno jak rizikem obtížně hojitelných zlomenin, tak nepříjemným dostáváním se zpět na vozík. Nebuďme nevhodně horliví – scénky, kdy je vozíčkář pomocníkem popadnut bez ohledu na jeho vůli a třeba i zavezen někam úplně jinam, než zamýšlel, nejsou tak neobvyklé. Pomoc můžeme sami taktně nabídnout nebo vyčkejme, zda nás vozíčkář o asistenci nepožádá sám. Koneckonců citlivý, vnímavý člověk pozná, vycítí, kdy je překonání architektonické bariéry zjevně nad síly tělesně postiženého člověka.“ (Novosad, 2000, s. 81)

2. Bariéry omezující mobilitu osob s omezenou schopností pohybu

Zřejmě každý, kdo se pohybuje ve veřejném prostoru po ulicích města nebo obce, se již někdy setkal s opatřením, jehož cílem bylo usnadnit cestování nebo pohyb lidem, kteří mají omezenou schopnost pohybu. O opatřeních v dopravě a o existenci stavebních úprav se zmiňují sdělovací prostředky, přímo na příslušných místech bývají umístěny informační tabulky, které znázorňují různé symboly. V současnosti již pokládáme za samozřejmé, že pohybově znevýhodnění lidé mají snad ve všech oblastech svůj život více usnadněný.

„Definice a výklad pojmů „bezbariérovost“, „přístupnost“ a jim podobných se v jednotlivých zemích nebo regionech Evropy liší. V některých zemích je definice zakotvena v právní normě relativně exaktně, jinde spíše obecně a v jiných zemích definice těchto pojmů chybí zcela, i když se tyto pojmy běžně používají“ (Matuška, 2009, s. 18). Pokud jde o Českou republiku, tak Matuška (Tamtéž, s. 18 – 19) uvádí, že pojem „bezbariérový“ není v českých právních předpisech definován, přesto se běžně používá v praxi i v zákonech, vyhláškách, odborné literatuře; má se za to, že bezbariérové je to, co splňuje požadavky vyhlášky č. 369/2001 Sb., která však převážně pojednává o stavbách občanské vybavenosti a s výjimkou obecné formulace o informačních a komunikačních systémech neřeší ani dopravní prostředky. Matuška představuje svoji definici bezbariérové veřejné dopravy: *„Takový stav systému veřejné dopravy, který umožňuje všem osobám bezpečný a samostatný přístup a plnohodnotné – bezpečné a samostatné – užívání a pohyb bez cizí pomoci.“* (Matuška, 2009, s. 18).

Pokud jde o systémový přístup při tvorbě bezbariérového prostředí, Matuška (Tamtéž, s. 21) zdůrazňuje, že je třeba zohlednit požadavky jednotlivých skupin osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tedy navrhovat prostředí ve všech segmentech, zahrnujících budovy, pozemní komunikace, veřejná prostranství, dopravu, služby, úřady, školství apod. Dále uvádí, že je přitom třeba identifikovat kritická místa, kterými jsou místa nebo situace se zvýšeným rizikem ohrožení bezpečnosti, se zvýšeným rizikem ztráty orientace, nebo při vzniku snížení kvality přepravy.

Matuška (Tamtéž, s. 24 – 25) zdůrazňuje důležitost správného a jednotného výkladu právních a technických předpisů, pochopení principů a zákonitostí bezpečného pohybu dotčených skupin osob, i vážnosti následků chybných návrhů a realizací opatření; tvorbu bezbariérového prostředí nelze považovat za „charitu“ ani za nadstandardní aktivitu, ale za odpovědnou činnost naplňující zákonné požadavky platné legislativy.

2.1 Bariéry v prostoru, v dopravě a na pozemních komunikacích

Centrum dopravního výzkumu uvádí: *„Britská vládní zpráva o dopravě a sociální exkluzi konstatuje, že problémy s dopravou mohou tvořit významnou bariéru sociální inkluzi. To, že lidé nemají přístup k různým službám, je důsledkem sociální exkluze. Nemohou například využívat dopravu kvůli nízkým příjmům, nebo trasy veřejné dopravy nevedou do patřičných míst. Věk a invalidita také mohou vést k tomu, že lidé přestanou využívat veřejnou dopravu. Problémy s poskytováním dopravy a s lokací služeb mohou posilovat exkluzi. Zabraňují lidem v přístupu ke klíčovým lokálním službám a aktivitám, např. k práci, škole, zdravotní péči, nákupu potravin či jiným volnočasovým aktivitám. Problémy se mohou lišit podle typu území (venkov – město) či mezi různými skupinami osob – nejvíce znevýhodněni jsou invalidé, starší lidé, rodiny s dětmi.“* (Centrum dopravního výzkumu, online, cit. 2016-10-01)

Podle Matušky (2009, s. 17 – 18) je nutno za bariéru v procesu přepravy veřejnou dopravou považovat jakoukoliv překážku (hmotnou bariéru) nebo okolnost (situaci, nehmotnou bariéru), která omezuje nebo zcela vylučuje využití veřejné dopravy, s tím že lze bariéry lze rozčlenit na hmotné (fyzické, architektonické, vertikální i horizontální), jako např. schody, obrubníky, průchozí profily, dveře, přenosné překážky v koridorech pro pěší (reklamní tabule, odpadkové koše, stojany na jízdní kola) a na nehmotné, které jsou nefunkčností nebo neexistencí něčeho (např. chybějící informační systém, vynechání garantovaného nízkopodlažního spoje, nefunkční výtah), včetně bariér informačních a komunikačních. Matuška doplňuje,

že nehmotné bariéry jsou většinou opomíjené, protože nejsou vidět, avšak mají stejné dopady jako bariéry hmotné, architektonické.

Matuška (Tamtéž, s. 19) tvrdí, že k bezbariérovému systému veřejné dopravy musí požadavky na bezbariérový přístup, užívání a pohyb splňovat všechny subsystemy, tedy vozidla, infrastruktura (dopravní cesty, budovy), informační systémy, orientační a komunikační systémy, zařízení, ale i doplňkové služby (například prodejní automaty, označovače dokladů, informační centra), personál dopravce, bezbariérová technologie (například přestupní doby zohledňující rychlost přesunu osob, nasazování nízkopodlažních vozidel).

Ke stavebnímu řešení nástupišť zastávek hromadné dopravy sděluje Schmeidler (2009, s. 155 – 156), že středně vysoké nástupiště zastávek ve výšce 14 až 16 cm umožní například autobusům dostat se velmi blízko obrubníku téměř bez vzniku mezery, vozidlo však musí být vybaveno rampou na snížení podlahy; v případě nástupišť zastávek vysokých 28 cm je však nástup pohodlný z nízkopodlažních vozidel.

O přístupu osob se zdravotním postižením k dopravním službám a specifikách z toho vyplývajících Čermák (2012, s. 41 – 42) uvádí, že tyto osoby mají na základě příslušných právních předpisů právo na profesionální a bezplatnou asistenci ze strany přepravce i personálu nástupních destinací až k sedadlům dopravního prostředku, nesmí jim být upřeno právo na zakoupení jízdenky, nesmí jim být účtovány žádné dodatečné poplatky, úmysl využít asistenci však musí být oznámen dopravci v autobusové dopravě nejméně 36 hodin předem; dopravce může výjimečně a jen z objektivních příčin přepravu odmítnout, například pokud se elektrický vozík nevejde do vstupních dveří vozidla.

Šnajdarová (2007, s. 20 – 21) objasňuje některé pojmy spojené s odstraňováním bariér:

- osobami s omezenou schopností pohybu a orientace jsou osoby postižené pohybově, zrakově a sluchově (zejména osoby na vozíku pro invalidy), dále osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let, popřípadě také osoby s mentálním postižením,
- šikmá rampa je část komunikace nebo samostatná konstrukce umožňující přístup do stavby nebo překonávání výškového rozdílu mezi částmi stavby,

jde o ohraničenou šikmou rovinu převyšující okolní plochu o více než 20 mm (šikmou rampou nejsou nájezdy na chodníky, lávky, zastávky MHD apod.),

- zdvihací plošina je svislá zdvihací plošina určená pro dopravu osob na vozíku,
- šikmá zdvihací plošina je poháněný schodišťový výtah určený pro dopravu osob na vozíku,
- mezinárodní symbol přístupnosti zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku je čtverec modré barvy, na kterém je bílou čarou vyobrazena stylizovaná postava sedící na vozíku pro invalidy (nejmenší rozměry symbolu jsou 100 x 100 mm).

Obrázek 1: Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku



Zdroj: Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, online, cit. 2016-10-11

Šnajdarová (2007, s. 23) upozorňuje na některé nezbytné parametry:

- výškové rozdíly u přechodů pro chodce, vnějších i vnitřních komunikací nesmějí být vyšší než 20 mm,
- šikmé rampy, chodníky a pochozí plochy smějí mít až na některé výjimky podélný sklon nejvýše v poměru 1 : 12 (8,33 %),
- limit pro příčný sklon chodníků, manipulačních ploch apod. je nejvýše 1 : 50 (2,0 %),

- průchozí šířky komunikací (závisí na druhu objektu, jsou odvozeny od prostorových nároků daného počtu osob pohybujících se po komunikaci) v případě jedné osoby na vozíku musí být minimálně 1200 mm,
- v souvislosti s umístěním některých překážek (např. dopravních značek vzdálených minimálně 10 metrů od sebe) je možné výjimečné jednotlivé snížení průchozí šířky komunikací až na 900 mm (Tamtéž, s. 36).

Šnajdarová (Tamtéž, s. 38 – 39) připomíná, že odstavné a parkovací plochy pro osoby s omezenou schopností pohybu se vyhrazuje v bezprostřední blízkosti vstupů do objektů, se zajištěním bezbariérové úpravy trasy od vyhrazeného stání až ke vstupním dveřím; šířka stání pro vozidla zdravotně postižených osob na parkovištích, odstavných plochách a v garážích musí být nejméně 3,50 m, v případech podélného stání (při chodníku) musí být délka stání nejméně 7,00 m.

2.2 Komunikační a informační bariéry

Komunikace v dopravě, jak uvádí Štikar (2003, s. 150 – 151), je vymezena právními předpisy, krátkostí doby ke komunikaci, neopakovatelností situace, kvalitou technických komunikačních prostředků, málo komunikačními kanály, avšak také množstvím komunikačních sdělení, což vede k neporozumění, nepochopení, tedy omylu v sociální komunikaci; řeč jako relativně dokonalý komunikační prostředek však obvykle vyžaduje více času na sdělení. Štikar (Tamtéž, s. 151) poukazuje na pragmatický komunikační model, naznačující, že mezi účastníky silničního provozu probíhá sociální komunikace nejen na úrovni předávání věcných informací, ale i na úrovni vztahů, takže účastníci provozu emočně hodnotí jednání druhých, a proto při nesprávném pochopení významu sdělení (např. pokynu ruky) nebo při vzniku negativních vztahů např. v důsledku zlosti, stresu, frustrace aj. také dochází k porušení sociální komunikace.

Novosad (2000, s. 81) připomíná, že lidé s tělesným postižením si často stěžují, že se s nimi mluví, jako kdyby trpěli úbytkem rozumových schopností, a proto je třeba dát si na to pozor a nezvyšovat hlas, nespěchat, vyvarovat se stresových faktorů, nevybízet osobu s postižením k tomu, aby si odpočinula,

vydýchala se nebo se uvolnila, neboť taková rada mívá zcela opačný efekt; pokud doprovází osobu s postižením průvodce (rodič nebo asistent), je třeba brát průvodce jako doprovod, který může informace doplnit nebo upřesnit, přímým partnerem v dialogu vždy zůstává sám klient.

Přístupem zaměstnanců dopravních společností k osobám na vozíku se zabývá Matuška (2009, s. 141), podle kterého by personál, který je ve styku s cestujícím, měl:

- mít dostatečné povědomí o tom, jak se k osobám s postižením chovat, mít přiměřený přístup k cestujícím,
- znát zásady komunikace s osobou na vozíku, vést hovor „z očí do očí“, tedy s podřepnutím (i tehdy, pokud je přítomen průvodce osoby na vozíku) - takové znalosti považuje za klíčové pro doplnění bezbariérové infrastruktury,
- znát principy překonávání horizontálních i vertikálních překážek se zřetelem na bezpečnost pohybu,
- znát zásady manipulace s vozíkem, včetně základních technických charakteristik mechanických i elektrických vozíků (s ohledem na jejich uchopení při zvedání v době nástupu a výstupu).

Matuška (Tamtéž, s. 143) soudí, že ke zvýšení úrovně znalostí zásad komunikace s postiženými osobami může dojít v případě, že tyto znalosti budou zařazeny jako součást profesní přípravy i dalších vzdělávacích kurzů pro personál, a pokud znalosti a aplikace zásad budou také promítnuty do finančního ohodnocení pracovníka coby jeho vyšší kvalifikace.

3. Právní normy a zdravotní znevýhodnění

Vzhledem k tématu práce nelze opomenout právní vymezení problematiky, která se týká okruhu záležitostí osob s postižením, neboť souvisí s jejich životem a s ochranou, kterou jako naši zranitelnější spoluobčané, využívající veřejný prostor, potřebují. Pro základní orientaci o rovnoprávném přístupu k osobám s postižením může posloužit desatero rovného zacházení pro osoby se zdravotním postižením, ve kterém Čermák (2012, s. 6 – 7) mimo jiné uvádí:

- tím, že společnost umožní realizovat práva osob se zdravotním postižením v maximálním rozsahu, jim nečiní dobrodiní, ale pouze se nedopouští diskriminace,
- zákaz diskriminace osob se zdravotním postižením je upraven na mnoha úrovních práva, na úrovni zákona představuje hlavní nástroj ochrany práv antidiskriminační zákon,
- nejdůležitějším dokumentem mezinárodního práva je v současnosti Úmluva o právech osob s postižením,
- pro předběžné určení, zda je osoba se zdravotním postižením v konkrétní situaci vystavena diskriminaci, se doporučuje položit si otázku „jednalo by se v této situaci s osobou bez zdravotního postižení odlišně?“ a pokud by se jednalo odlišně, tak již vzniká podezření na diskriminaci,
- právo na přístup či přístupnost je klíčovým právem osob se zdravotním postižením; osoby se zdravotním postižením musí mít přístup zejména k dopravě, informacím a komunikaci, včetně informačních a komunikačních technologií a systémů i k dalším zařízením a službám dostupným nebo poskytovaným veřejnosti,
- univerzálním místem pomoci obětem diskriminace v České republice je veřejný ochránce práv – ombudsman,
- častokrát pomáhá spíše vyjednávání, mediace a řešení sporů mimoprávními prostředky.

3.1 Stěžejní dokumenty Evropské unie

O Úmluvě o právech osob s postižením (anglicky Convention on the Rights of Persons with Disabilities), jako o stěžejním dokumentu, který prohlubuje a zaručuje práva osob se zdravotním postižením, a který v roce 2009 nabyl účinnosti v České republice, informuje Čermák (2012, s. 10 – 11), s tím, že účelem dokumentu komplexně upravujícího práva osob s postižením, je propagovat, zajistit a garantovat práva ze strany smluvních států, včetně inkluze a resocializace osob se zdravotním postižením, což vytyčuje směřování problematiky k právnímu přístupu; z hlediska principů tento dokument stojí na prosazování, ochraně a zajištění práv, na aktivním vystupování a přijímání opatření pro naplňování práv osob se zdravotním postižením.

Čermák (Tamtéž, s. 12) však upozorňuje, že Česká republika jako jedna z mála zemí Evropy není smluvní stranou opčního protokolu, takže osoby v České republice nemohou využívat stížnostní mechanismus; hypotetickou šancí na stížnost je to, že smluvní stranou je Evropská unie a Česká republika je její součástí.

V Úmluvě o právech osob s postižením je v článku 1 uvedena definice osob se zdravotním postižením: „*Osoby se zdravotním postižením zahrnují osoby mající dlouhodobé fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit jejich plnému a účinnému zapojení do společnosti na rovnoprávném základě s ostatními.*“ (Vláda ČR, online, cit. 2016-10-22)

Jak uvádí Čermák (2012, s. 38), klíčovým institutem antidiskriminačního práva osob se zdravotním postižením je právo na přístup nebo také na přístupnost, které je zejména z úrovně Evropské unie stále více prosazováno a chráněno jako jeden ze základních principů Úmluvy o právech osob s postižením.

Přístupnost je vymezena v článku 9 odstavci 1 Úmluvy o právech osob s postižením: „*S cílem umožnit osobám se zdravotním postižením žít nezávisle a plně se zapojit do všech oblastí života společnosti, přijmou státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, příslušná opatření k zajištění přístupu osob se zdravotním postižením, na rovnoprávném základě s ostatními, k hmotným životním podmínkám, dopravě, informacím a komunikaci, včetně informačních a komunikačních technologií a systémů, a k dalším zařízením a službám dostupným nebo*

poskytovaným veřejnosti, a to v městských i venkovských oblastech. Tato opatření, která budou zahrnovat identifikaci a odstraňování překážek a bariér bránících přístupnosti, se budou týkat mimo jiné: a) budov, dopravní sítě, dopravy a dalších vnitřních i venkovních zařízení, včetně škol, obytných budov, zdravotnických zařízení a pracovišť; b) informačních, komunikačních a dalších služeb, včetně elektronických služeb a záchranných služeb.“ (Vláda ČR, online, cit. 2016-10-22)

Podle Čermáka (2012, s. 15 – 17), je garantem práv zdravotně postižených osob právo Evropské unie, které je součástí právního řádu České republiky, s tím, že mezi nejvýznamnější dokumenty Evropské unie s nejvyšší právní silou dále patří Listina základních práv Evropské unie, Smlouva o fungování Evropské unie, Směrnice Rady č. 2000/78/ES ze dne 27. listopadu 2000, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání i Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod (Evropská úmluva), která je stěžejním nástrojem ochrany osob se zdravotním postižením před diskriminací.

3.2 Vývoj legislativy na našem území

První snahy, či spíše náznaky procesu vytváření bezbariérového prostředí na našem území sahají, jak zmiňuje Matuška (2009, s. 11 – 12), v tehdejší Československé socialistické republice do 70. let dvacátého století, kdy vznikaly právní předpisy k problematice přizpůsobování prostředí, mezi které patřil prováděcí předpis ke stavebnímu zákonu, vyhláška č. 83/1976 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu; praktické požadavky na bezbariérové prostředí tehdy formuloval Svaz invalidů jako organizace sdružující zdravotně postižené občany, dále poradní orgán Ústředního výboru Svazu invalidů, tedy Komise pro odstraňování architektonických bariér, jejíž členové byli odborníci z řad osob tělesně postižených i osoby s praxí s projektováním a realizací staveb.

Matuška (Tamtéž, s. 12) připomíná, že pracovní komise pro odstraňování bariér byly zakládány přibližně od roku 1982 i v rámci jednotlivých okresů a že výsledkem práce Komise pro odstraňování architektonických bariér byla vyhláška č. 53/1985 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb

osobami s omezenou schopností pohybu, zaměřená na potřeby pohybově postižených osob, jejíž požadavky aplikoval i předpis Federálního ministerstva dopravy „o požadavcích zabezpečujících užívání veřejných dopravních staveb resortu FMD osobami s omezenou schopností pohybu“, účinný od 1. 7. 1987.

Vývoj v nových podmínkách Matuška (Tamtéž, s. 13 – 15) charakterizuje vznikem Sboru zástupců organizací zdravotně postižených v roce 1991, dále ustavením Vládního výboru pro zdravotně postižené občany za účelem vytváření rovnoprávných příležitosti pro zdravotně postižené osoby ve všech oblastech života společnosti, ale také zánikem Svazu invalidů v roce 1990 a jeho rozpadem na samostatná sdružení zastřešující jednotlivé skupiny zdravotně postižených; následně vzniklo občanské sdružení s názvem Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených v roce 1992, jehož střediska poskytovala v rámci procesu navrhování bezbariérového prostředí konzultace projektantům i dalším subjektům.

K legislativním změnám Matuška (Tamtéž, s. 15) sděluje, že vyhláška č. 53/1985 Sb. byla v říjnu roku 1994 nahrazena vyhláškou č. 174/1994 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, díky které se až na výjimky udělované jen z vážných důvodů stala bezbariérovost povinnou vlastností všech novostaveb a změn staveb; následovala nová vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, zakotvující aktuální potřeby až do 18. 11. 2009, tedy do počátku platnosti vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb, která vzhledem ke stavu poznání i praxe některá ustanovení nahradila nebo specifikovala.

Pokud jde o domácí prameny práva, Čermák (2012, s. 18 – 20) uvádí Listinu základních práv a svobod, ale také zákon č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon), účinný od 1. 9. 2009, který vymezuje i využitelné prostředky ochrany oběti diskriminace a v § 10 zavádí institut žaloby na ochranu před diskriminací.

Nad svobodou pohybu jako základním lidským právem v České republice zaručeným v Listině základních práv a svobod v článku 14 a také nad právem na

nezbytnou pomoc pro zajištění základních životních podmínek podle článku 30 se zamýšlí Schmeidler (2010, s. 38), klade si otázku, nakolik je základní životní podmínkou právě neomezený pohyb a zda je povinností státu zajistit různé pomůcky potřebné k pohybu starých či postižených lidí, nebo zajistit příspěvek na automobil, případně na využívání veřejné dopravy pro ekonomicky slabší skupiny obyvatel.

3.3 Současné požadavky předpisů na bezbariérovost

Základní zákonný předpis v oblasti povolování staveb, zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v § 115 odstavci 1 přímo stanoví povinnost řešit bezbariérové užívání stavby: „*Ve stavebním povolení stavební úřad stanoví podmínky pro provedení stavby, a pokud je to třeba, i pro její užívání, a rozhodne o námitkách účastníků řízení. Podmínkami zabezpečí ochranu veřejných zájmů a stanoví zejména návaznost na jiné podmiňující stavby a zařízení, dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně požadavků na bezbariérové užívání stavby, popřípadě technických norem.*“ (Ministerstvo vnitra České republiky, online, cit. 2016-09-04)

Mezi novými parametry a požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. týkajícími se osob s omezenou schopností pohybu a orientace Matuška (2009, s. 25) zmiňuje požadavky na úpravu veřejných telefonních automatů, informačních systémů, pokladen, přepážek, vyhrazená stání pro zdravotně postižené osoby, nebo bezbariérové rampy. Zdařilová (2011, s. 25) upozorňuje, že podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb se posuzují vnější i vnitřní odstavné a parkovací plochy a stavby hromadných garáží pro osobní motorová vozidla a že ve vyhlášce uvedené počty jsou minimálními požadavky na počet parkovacích stání.

K objasnění některých bezbariérových úprav, vyplývajících z požadavků příslušných předpisů může přispět uvedení pojmů, které uvádí Matuska (2009, s. 26 – 27):

- šikmá rampa je část komunikace nebo samostatná konstrukce nahrazující schody a umožňující vlastní přístup do stavby nebo překonávání výškového rozdílu mezi částmi stavby, ve vyhlášce č. 398/2009 Sb. je uvedena pod pojmem „bezbariérová rampa“,
- komunikace pro pěší s podélným sklonem je chodník (pás pro pěší) se sklonem, který propojuje pochozí plochy včetně podchodů a nástupišť veřejné dopravy,
- volná (manévrovací) plocha - plocha určená pro otočení vozíku nebo zajištění přístupu k danému objektu nebo zařízení, s minimálními rozměry 1,2 x 1,5 m, standardně s rozměry 1,5 x 1,5 m, nebo kruh o průměru 1,5 m pro otočení o 360 stupňů, případně plocha 1,2 x 1,5 m pro otočení o 180 stupňů; před dveřmi otvíranými směrem k sobě plocha zvětšená na 2 x 1,5 m, aby mohla osoba na vozíku při otevření dveří popojet dozadu,
- dosahová vzdálenost jako zóna před, nad i stranou osoby na vozíku, ve které lze oběma rukama dosáhnout na předměty nebo ovládat prvky.

„Pro osoby na vozíku je dle platných právních předpisů v ČR přijatelný výškový rozdíl max. 20 mm. Větší výškové rozdíly musí být překonány buď objízdnou trasou, nebo pomocí šikmé rampy (vstupy do budov), pomocí výtahu / plošiny (z podchodu na nástupiště, pohyb uvnitř vícepatrových objektů) nebo mobilní zvedací plošiny. Pro bezpečný pohyb potřebují osoby na vozíku průjezdnou šířku min. 1,5 m, kterou lze v odůvodněných případech snížit až na 0,9 m.“ (Matuska, 2009, s. 28)

Obrázek 2: Šikmá rampa



Zdroj: Nájezdové rampy, online, cit. 2016-10-19

Matuška (Tamtéž, s. 28) popisuje předepsané ovládání dveří, ovládacích prvků, ale i vhodné umístění informací; dveře na vstupech do objektů mají být ovládané automaticky, tlačítkem, nebo lehce otevíratelné pantové dveře o šířce min. 0,9 m; ovládací prvky jako komunikační tlačítka s řidičem autobusu, otvírání dveří vozidel s umístěním ve výšce 0,6 až 1,2 m nad úrovní pochozí plochy, avšak předpisy neurčují výšku umístění informačních systémů a tištěných informací (jízdní řády, plány linek aj.), obecně je uznána jako největší přijatelná výška 1,2 m.

4. Technické prostředky a pomůcky k zajištění mobility

Osoby, které mají omezenou schopnost pohybu, využívají pro kompenzaci svého postižení různé technické prostředky a pomůcky. Tato práce se zabývá mobilitou osob, využívajících pro kompenzaci svého postižení a ke svému pohybu mechanické nebo elektrické ortopedické vozíky, a proto je třeba některé technické pomůcky a prostředky alespoň v základní charakteristice představit. Může to pomoci i k pochopení situací a potíží, se kterými se uživatelé ortopedických vozíků mohou setkat.

Různé typy a trendy týkající se ortopedických vozíků zmiňuje Šnajdarová (2007, s. 29 – 30) s tím, že v současnosti existuje mnoho typů vozíků, které lze podle potřeb individuálně upravovat, je třeba možné přizpůsobit umístění velkých a malých kol, lze odnímat, sklápět nebo polohovat některé díly, řešit kvalitu čalounění, různé opěrky hlavy, nástavce na prodloužení těžiště, brzdy, způsob pohonu vozíku, skládání vozíků usnadňují rychloupínací náboje. Dále uvádí, že jak ručně poháněné vozíky, tak elektricky poháněné vozíky se navrhuje podle příslušných norem, přičemž současným trendem je výroba trvanlivých lehkých vozíků s moderní konstrukcí, ergonomickým designem a hmotností i pod 10 kg, umožňujících jednoduchou manipulaci, rychlé a snadné složení, například při přestupování do auta. Dodává, že celková výška ručně poháněných (mechanických) vozíků se pohybuje v rozmezí 80 – 105 cm, celková šířka bývá 57 – 70 cm, délka 100 – 120 cm, nosnost 100 – 140 kg, hmotnost 7 – 25 kg.

„Pojízdné křeslo, nazývané také invalidní vozík, umožňuje samostatný pohyb těm, kteří nemohou chodit. Odpoutání se od lůžka je důležitým psychickým mezníkem v léčbě. Člověku s přechodným nebo trvalým postižením funkce dolních končetin se podstatně rozšíří možnost kontaktu s okolím a sníží se jeho závislost na pomoci ostatních. Často vidíme v nemocnicích jen vozíky, na nichž může být nemocný převážen pouze druhou osobou. Je sice pravda, že na těchto pojízdných židlích či lehátkách odveze personál zařízení pacienta na všechna potřebná místa, ale tato manipulace ponechává nemocného pasivním a s pocitem závislosti na druhé osobě.“
(Pěkná, 1981, s. 2)

Obrázek 3: Mechanický ortopedický vozík



Zdroj: Odlehčené invalidní vozíky, online, cit. 2016-10-05

Obrázek 4: Elektrický ortopedický vozík



Zdroj: Nabízené elektrické invalidní vozíky, online, cit. 2016-10-07

Jak uvádí Šnajdarová (2007, s. 58), jedním ze základních úkolů při řešení bezbariérovosti je způsob překonávání rozdílu výškových úrovní, a proto jsou stavby vybavovány výtahy a zdvihacími plošinami, veřejné prostory s intenzívním

zatížením chodci nebo místa s častým výskytem osob s omezenou schopností pohybu (zdravotnická zařízení, rehabilitační centra, objekty sociální péče) se vybavují pohyblivými schody nebo pohyblivými chodníky, které však nemohou být užívány osobami na vozíku, pro které musí být nalezeno jiné řešení. Šnajdarová (Tamtéž, s. 67) zdůrazňuje, že teprve až po vyčerpání všech ostatních způsobů zpřístupnění stávajícího objektu osobám s omezenou schopností pohybu mohou projektanti přistoupit k návrhu svislých nebo šikmých zdvihacích plošin jako k poslední možnosti řešení. Doplňuje, že vždy musí být u nástupního místa umístěn piktogram pro osoby s omezenou schopností pohybu velikosti 100 x 100 mm a na plošině musejí být viditelné informace o nosnosti v kilogramech, maximálním počtu přepravovaných osob, uživatelé musejí mít možnost se seznámit s bezpečným používáním plošiny i s návodem na postup při nouzovém provozu při poruše, včetně jmen, adres a telefonních čísel osob určených k nouzové službě.

Obrázek 5: Šikmá zdvihací schodišťová plošina



Zdroj: Plošina IP 200, online, cit. 2016-10-21

Pokud jde o šikmé schodišťové výtahy, pohybující se po šikmé dráze prostřednictvím kovového vodítka (vodící kolejnice) připevněného k podlaze (schodišťovým stupňům) nebo k postranní konstrukci lemující schodiště, Šnajdarová (2007, s. 72 – 73) připomíná, že v praxi se pro ně používá pojem „šikmé schodišťové plošiny“, mají minimální nosnost pro 1 osobu na vozíku 150 kg, ve veřejně přístupných budovách 225 kg, avšak tyto nosnosti jsou obecně nedostačující, takže

poddimenzované schodišťové výtahy mívají výpadky z provozu, a proto odborníci doporučují minimální nosnost 250 kg.

O schodišťových plošinách, které jsou mobilní, tedy o tzv. schodolezech, Šnajdarová (Tamtéž, s. 77) informuje, že tato bateriově poháněná zařízení jsou určena pro osoby na vozíku k překonávání schodišťových stupňů, většinou pro manipulaci doprovodnou osobou; výrobci udávají hodnotu dojezdu na jedno nabití, rychlost stoupání a klesání, maximální úhel, šířku a tvar schodišťového stupně. Šnajdarová doplňuje, že nosnost schodolezů bývá 120 – 200 kg a typy s menší hmotností se dají složit a převážet v osobním automobilu, jsou však konstruovány jen pro některé typy mechanických vozíků.

Obrázek 6: Schodolez



Zdroj: Schodolez, online, cit. 2016-10-02

5. Využívané dopravní prostředky

Lidé využívající pro kompenzaci postižení a ke svému pohybu mechanické nebo elektrické ortopedické vozíky mohou svoji přepravu uskutečňovat různými způsoby. S ohledem na limit fyzických sil a omezené technické možnosti ortopedických vozíků lze pouze menší vzdálenosti překonat jen s použitím ortopedických vozíků.

„Studovat proces volby dopravního prostředku znamená poznávat motivy cestujících, kteří si volí mezi několika alternativami. Hledat potom zákonitosti procesu volby znamená nejenom znát všechny možnosti, které se jedinci v daném okamžiku nabízejí, (tj. např. stupeň automobilizace, kvantitu a kvalitu nabízené městské hromadné dopravy apod.), ale především také osobnost a sociální postavení jedince, který se rozhoduje, a v neposlední řadě i situace, ve kterých k rozhodnutí dochází.“ (Štikar, 2003, s. 82)

Výhody autobusové dopravy uvádí Schmeidler (2009, s. 88 – 90) a řadí mezi ně to, že tato doprava používá veřejnou silniční síť, je velmi dobře kompatibilní s ostatními druhy dopravy, může zajistit i služby „od dveří ke dveřím“, jde o velmi společenský druh dopravy, umožňující cestujícím komunikaci s řidičem i s doprovodným personálem nebo spolucestujícími, případné cestování ve skupině zajišťuje bezpečnost cestujících, navíc moderní vybavení nabízí možnost informování cestujících. Mezi překážkami zmiňuje případnou nevyhovující konstrukci vozidla, místně nebo časově nevyhovující trasy a služby, infrastrukturu neumožňující dostat se na zastávky nebo terminály, nedostatečné, neúplné nebo nedostupné informace o spojích.

Pokud jde o technické řešení vozidel městské hromadné dopravy, Schmeidler (Tamtéž, s. 152) se zmiňuje o autobusech, které mají nakloněním se snižující nástupní hranu, což je možné díky zařízení, které sníží pravý bok autobusu o 10 cm níže k chodníku nebo k silnici, takže je ulehčeno nastupování a vystupování cestujících. Dodává, že některé jiné autobusy mají nízkopodlažní plošinu, zajedou těsně k obrubníku, takže nevznikne téměř žádná mezera a nástupní plošina a obrubník jsou ve stejné úrovni.

Podle Matušky (2009, s. 149 - 150) je přístupnost městské hromadné dopravy relativně vysoká, protože většina dopravních podniků se snaží svůj vozový park obnovovat nízkopodlažními vozidly, které umožňují přepravu osob na vozíku, důležitá je však interakce s nástupní hranou zastávek i parametry přístupových cest. Jako další možnost existující jen v některých městech Matuška uvádí speciální městskou dopravní službu, tedy neveřejnou nepravidelnou dopravu provozovanou různými subjekty a institucemi například v Ostravě, Olomouci, Pardubicích, Hradci Králové a Praze, jako v České republice na rozdíl od zahraničí (Holandsko, Francie, severské země) výjimečnou záležitost pak zmiňuje speciální taxi upravené pro přepravu těžce postižených cestujících.

5.1 Městská doprava v Pardubicích

Pokud jde o městskou hromadnou dopravu, Dopravní podnik města Pardubic informuje o svém vozovém parku, zejména o autobusech a trolejbusích, jimiž občané cestují do práce, za kulturou nebo na návštěvy, zveřejňuje údaje o svém vozovém parku, ve kterém se nalézá stále více moderních nízkopodlažních vozidel splňujících požadavky pro městskou hromadnou dopravu začátku nového století, takže k 1. 1. 2016 již bylo 65 nízkopodlažních autobusů z celkového počtu 75, nízkopodlažních trolejbusů bylo 42 z celkového počtu 54. (Dopravní podnik města Pardubic, online, cit. 2016-10-23)

Obrázek 7: Nízkopodlažní trolejbus Škoda 30Tr



Zdroj: Vozový park, online, cit. 2016-10-17

Jak již bylo uvedeno, kromě veřejné městské hromadné dopravy využívají osoby s omezenou schopností pohybu také nepravidelnou neveřejnou dopravu. Tato služba je v Pardubicích provozována i společností Dopravní podnik města Pardubic, a. s.

Magistrát města Pardubic o této službě informuje takto: *„Ulice Pardubic již třináctým rokem křižuje speciální automobil Dopravního podniku města Pardubic. Vozidlo s plošinou, umožňující především přepravu lidí na vozíku, vozí handicapované do práce, k lékaři i za zábavou. V letošním roce Pardubice podpoří tuto speciální přepravu částkou 700.000 korun. Právě díky této městské dotaci může být jízdné v rámci města zachováno ve stejné výši jako na běžných linkách MHD. Linka Handicap slouží cestujícím na základě telefonické objednávky tak říkajíc od domu k domu v čase od 6:00 do 17:30, v době letních prázdnin pak od 7:30 do 15:30. „Denně přepravíme okolo 20 cestujících plus jejich průvodce. Hodně záleží na počasí, výjimkou ale není, že se nám sejde požadavek na přepravu 30 cestujících v jednom dni. Převažují cesty k lékaři, ale máme pravidelné klienty, které vozíme do zaměstnání, nebo školy a zpět domů. Je i skupinka tří žen, které občas jezdí společně na nákupy,“ uvedl ředitel DpmP Tomáš Pelikán. Fiat Ducato, který v loňském roce nahradil svého již opotřebovaného předchůdce, je připraven vyrazit i za hranice města nebo o víkend, ceny jsou však jiné a odvíjejí se od ujetých kilometrů i času, který řidič ve službách handicapovaných stráví.“* (Magistrát města Pardubic, online, cit. 2016-09-03)

5.2 Osobní asistence a městská doprava

Schmeidler (2009, s. 160) se v souvislosti s městskou hromadnou dopravou zmiňuje o službě „dopravní asistent“: *„V některých městech v České republice je zavedena služba DP asistent. Tato služba zajišťuje doprovod cestujícího během cestování prostředky městské dopravy, a to z výchozí až do cílové zastávky cesty, včetně přestupování. DP asistent poskytuje osobní pomoc při nastupování, pohybu ve vozidle i při vystupování. Při vyhledávání spoje i při orientaci ve smluvních přepravních podmínkách. Na jeho pomoc se můžete spolehnout i při neočekávaných situacích.“*

Jak uvádí Novosad (2000, s. 46 – 47), motiv, který spojuje nezávislý život s osobní asistencí, je úsilí o nezávislost a samostatnost každého jedince, což neznamená, že člověk s těžkým handicapem může žít sám, ale to, že má možnost rozhodovat o vlastním životě a samozřejmě také za něj převzít odpovědnost. Shrnuje, že zjednodušeně je možné osobní asistenci považovat za kompenzaci činností, které klient nemůže vykonávat sám a které jej omezují v životě, prostřednictvím osobního asistenta.

5.3 Individuální automobilová doprava

Pokud jde o individuální automobilovou dopravu, Schmeidler (2009, s. 92) zdůrazňuje, že řízení osobních automobilů je pro starší a handicapované občany důležitým způsobem dopravy, která má ve srovnání s veřejnou dopravou větší uživatelskou přívětivost a větší možnosti, snadnou možnost transportu zavazadel, vysokou psychosociální bezpečnost, značné soukromí, menší docházkovou vzdálenost, dobrou ochranu proti nepřízni počasí, časovou a místní flexibilitu, mezi nevýhody individuální automobilové dopravy pak řadí potřebu parkování v místě odjezdu a příjezdu nebo riziko nehod.

Schmeidler (Tamtéž, s. 93) tvrdí, že úspěšná sociální integrace handicapovaných lidí do každodenních aktivit závisí na jejich schopnosti stát se

a dlouhodobě zůstat aktivními uživateli osobních automobilů. Zamýšlí se však i nad udržitelnou mobilitou: „*Podpora automobilové dopravy ve městech na úkor dopravy veřejné znevýhodňuje ty skupiny obyvatelstva, které automobilů využívat nemohou. Patří sem osoby sociálně slabší, zdravotně postižení, děti a především pak velmi početná skupina seniorů. Je stále více zjevné, že životní styly moderních bohatých společností nevedou k udržitelným výsledkům pro budoucnost.*“ (Schmeidler, 2009, s. 105)

6. Pomáhající organizace a instituce

Vývoj po roce 1989 charakterizuje Novosad (2000, s. 50 – 52) jako zlom v charakteru společenských a politických aktivit lidí s postižením, kdy vznikají aktivní organizace zviditelňující a prosazující stanoviska a zájmy lidí s postižením, do souvislosti se zahraničními zkušenostmi dává vznik „pozitivně nátlakových skupin“ obhajujících potřeby a specifika lidí se zdravotním handicapem prostřednictvím svých zástupců a mediálních prostředků. Novosad k tomu uvádí, že v současné době v České republice působí řada sdružení zdravotně postižených, sdružujících nejčastěji občany s určitým typem handicapu a zmiňuje:

- Sdružení zdravotně postižených ČR (SZdP ČR),
- Sbor zástupců organizací zdravotně postižených (SZOZP),
- Radu pro humanitární spolupráci (RHS),
- Vládní výbor pro zdravotně postižené občany (VVZPO), zmiňuje mezinárodní orgány monitorující situaci zdravotně postižených.

Šnajdarová (2007, s. 139) informuje nejen o konzultačních střediscích, mezi kterými jsou Svaz paraplegiků – Centrum Paraple, Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR nebo Liga za práva vozíčkářů, o. s., ale i o informačních portálech pro handicapované, z nichž bezbariérovosti se věnují například www.prvnikrok.cz, nebo www.krizovatka.cz.

6.1 Některé subjekty působící na území Pardubic

Jedním ze subjektů, který působí přímo v Pardubicích je Česká abilympijská asociace, z. s., která udává, že již od roku 1997 pomáhá lidem s fyzickým, psychickým, smyslovým, mentálním či kombinovaným postižením, kognitivními problémy, postižením vnitřních orgánů, lidem se sociálním znevýhodněním, a to jak při jejich integraci do společnosti, tak při snaze o dosažení kvalitního, důstojného a aktivního života, při odstraňování nepříznivých životních situací způsobených zdravotním postižením či sociálním znevýhodněním. Snaží se pomáhat zejména

v oblasti zaměstnávání, vzdělávání a využití volného času, klade si za cíl informovat o právech a o nárocích. (Česká abilympijská asociace, online, cit. 2016-10-24)

Česká abilympijská asociace o bezbariérovosti a konzultacích k bezbariérovosti, prováděných poradenským a konzultačním střediskem bezbariérovosti zdůrazňuje, že mysl mnoha lidí je stále plná předsudků, se kterými si každý člověk musí poradit sám ve své mysli, že lidé si většinou ani neuvědomují spojení fyzických a psychických bariér jakousi neviditelnou nití, k níž přetrhnutí postačí zamyšlení o správnosti směru myšlenek. (Česká abilympijská asociace, online, cit. 2016-10-25a)

Lidem s omezenými možnostmi pohybu zajišťuje Česká abilympijská asociace bezbariérovou dopravu automobilem s hydraulickou plošinou a o této službě sděluje: *„Zajišťujeme plnohodnotnou službu dopravy lidem s omezenými možnostmi pohybu tak, aby se mohli v plné míře zapojit do běžného života. Jedná se např. o jejich dopravu k lékaři, na nákupy, za kulturou a na výlety. Doprava pro hendikepované je zajištěna sedm dní v týdnu mezi 6. a 18. hodinou. Řidiče automobilu (osobu se zdravotním hendikepem) jsme získali díky dobré spolupráci s Úřadem práce Pardubice.“* (Česká abilympijská asociace, online, cit. 2016-10-25b)

O své činnosti informuje také nevládní nezisková organizace KŘÍŽOVATKA handicap centrum o. p. s. orientovaná směrem na profesionální i zájmovou pomoc lidem s tělesným a kombinovaným postižením v pardubickém regionu, s hlavní náplní směřování sociálně rehabilitační podpory lidí s handicapem k jejich aktivnímu začlenění do běžného života naší společnosti, k pracovnímu uplatnění, přičemž k dosažení tohoto cíle využívá KŘÍŽOVATKA handicap centrum o. p. s. širokou škálu aktivit v komunální politice a spolupráci s jinými neziskovými organizacemi. (KŘÍŽOVATKA handicap centrum, online, cit. 2016-10-26)

7. Koncepce a opatření Statutárního města Pardubice

Na webových stránkách Statutárního města Pardubice je v povinně zveřejňovaných informacích podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v seznamu hlavních dokumentů představena Koncepce bezbariérovosti města Pardubice, o které je uvedeno že:

- návrh „Koncepce bezbariérovosti města Pardubice“ je výsledkem snahy o vytvoření dlouhodobé a závazné koncepce zkvalitňování života nejen zdravotně handicapovaných občanů,
- návrh se zaměřuje na odstraňování architektonických, informačních a technických bariér ztěžujících běžný život lidem se zdravotním handicapem, na předcházení vzniku těchto bariér a bariér informačních, komunikačních, na osvětu veřejnosti v oblasti života a potřeb handicapovaných,
- bezbariérovost ve městě se netýká jen zdravotně handicapovaných lidí, ale také dalších skupin obyvatel, např. seniorů, rodičů s malými dětmi, osob, jejichž pohyblivost je omezena na přechodnou dobu stavem po úrazech apod.; ti všichni mohou mít problémy s přístupem do budov veřejných institucí, s přístupem a využitím služeb, veřejné hromadné dopravy, s bezpečným pohybem a orientací ve městě včetně komunikací, označením ulic a budov, přístupem k informacím o činnosti samosprávy,
- důležité je dbát na to, aby odstraněním jedné bariéry nebyla vytvořena bariéra pro jinou skupinu občanů,
- s podporou vedení statutárního města Pardubice vznikla v srpnu 2003 komise pro bezbariérovost jako dobrovolná pracovní komise,
- pravidelně měsíčně se scházejí zástupci dotčených odborů Magistrátu města Pardubice, Univerzity Pardubice – Dopravní fakulty Jana Pernera, Městského rozvojového fondu Pardubice a.s., Dopravního podniku města Pardubice a.s., Služeb města Pardubice a.s. a organizací zdravotně postižených, kterých se dotýká problematika bariér,
- v komisi dochází k potřebnému přenosu informací, řešení problémů, podání návrhů a připomínek na další zlepšení života handicapovaných,

- koncepce by měla být dalším krokem na společné cestě od aktivit zainteresovaných lidí, kteří cítí potřebu řešit problémy handicapovaných k profesionálnímu, intenzivnímu a komplexnímu přístupu všech zainteresovaných.

(Magistrát města Pardubic, online, cit. 2015-12-28)

Je tedy patrné, že již před více než deseti lety si zástupci města uvědomovali význam plánování, komplexního pohledu na bezbariérovost, průběžné komunikace a koordinace aktivit subjektů působících v Pardubicích, včetně účasti těch, pro které jsou příslušná opatření určena.

V koncepci je uveden seznam devatenácti organizací, které v regionu Pardubicka vykonávaly činnost pro prospěch osob se zdravotním postižením i v záležitostech bezbariérovosti, z nichž některé organizace se podílely na práci komisí Rady města Pardubic, zpracování Strategického plánu rozvoje města, na úkolech s vazbou na rozpočet města v oblasti rovných příležitostí zdravotně postižených občanů. Koncepce bezbariérovosti města Pardubic vzala v úvahu i počet zdravotně postižených osob ve městě s tím, že kvůli absenci přesné evidence vyšla z kvalifikovaného odhadu na základě odborné studie Socioklubu, tedy sdružení pro podporu rozvoje teorie a praxe sociální politiky, dle jehož metodiky z publikace Obce, města, regiony a sociální služby, mohlo být v roce 2005 v Pardubicích orientačně okolo 290 osob zařazených do druhu postižení uváděného jako „vozičkáři“. (Magistrát města Pardubic, online, cit. 2015-12-28)

Bod číslo dvě Koncepce bezbariérovosti města Pardubic uvádí, že cílem města je zajištění bezbariérovosti pro zdravotně postižené občany vedoucí k usnadnění jejich již tak složitého života provedením těchto kroků:

- vybudování bezbariérových přechodů, které by měly tvořit důležité a potřebné trasy pro pohyb po území města,
- vybudováním přístupů pro zdravotně handicapované do veřejně přístupných budov ve vlastnictví Statutárního města Pardubice,
- vybudováním bezbariérových cest pro občany nevidomé, slabozraké a se zbytky zraku,
- odstraněním bariér v městské hromadné dopravě pro všechny druhy handicapu,

- odstraněním bariér u veřejně přístupných budov v majetku státních organizací (úřady, zdravotnická zařízení, kulturní zařízení),
 - odstraněním bariér u veřejně přístupných budov v majetku soukromých osob (restaurace, předzahrádky, hotely, obchody, atd.) pro všechny druhy handicapu,
 - integrací všech handicapovaných do školských zařízení; podporou asistence,
 - vybudováním a rozvojem informačního systému pro zdravotně postižené občany,
 - osvětou mezi občany a zejména v podnikatelské sféře, u projektantů, zhotovitelů staveb, u všech dotčených složek veřejné správy.
- (Magistrát města Pardubic, online, cit. 2015-12-28)

V koncepci bezbariérovosti města je uvedeno, že nástroji ke splnění úkolů koncepce bezbariérovosti města jsou i Národní rozvojový program mobility pro všechny a Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny, vyhlášené v roce 2002 Národní radou zdravotně postižených občanů ČR a Vládním výborem pro zdravotně postižené občany; základním nástrojem Národního rozvojového programu mobility pro všechny jsou záměry bezbariérových tras spojujících v obci budovy a zařízení pro vzdělávání, poskytování zdravotních a sociálních služeb, záměry zpracované městy a obcemi, předkládané ve stanovených termínech Vládnímu výboru pro zdravotně postižené občany. Program zahrnuje také odstraňování bariér v městské hromadné dopravě, instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace. (Magistrát města Pardubic, online, cit. 2015-12-28)

Z koncepce bezbariérovosti města Pardubic se lze dozvědět, že bezbariérové přechody na komunikacích se budují buď při rekonstrukcích komunikací již od roku 1994, nebo jako samostatné investice; budují se vyhovující zastávky MHD s dostatečnou výškou pro snadný nástup do vozidel MHD, s hmatnými varovnými a vodícími prvky pro snadnou orientaci osob nevidomých, slabozrakých a osob se zbytky zraku. Koncepce zdůraznila, že systém dohodnutý se zástupci jednotlivých sdružení má vyloučit nevhodnou realizaci již v době zpracování projektové dokumentace či zadání stavby. Mezi úkoly následujících let tato koncepce zařadila:

- doplňování bezbariérových přechodů,
- osazování zvukových orientačních zařízení přechodů pro chodce,

- realizaci bezbariérových zastávek MHD,
- zajištění dostatečného počtu vyhrazených parkovacích stání pro handicapované osoby na území města,
- užívání vozidel umožňujícími přepravu handicapovaných osob, jejich snadný pohyb a orientaci,
- od 1. září 2004 na jízdních řádech u vybraných linek MHD uvedení garantovaných spojů obsluhovaných nízkopodlažními bezbariérovými autobusy,
- od 1. února 2004 Dopravním podnikem města Pardubic provozování speciální dopravy osob se sníženou schopností pohybu, dopravy „od domu do domu“,
- na webových stránkách Městského informačního střediska Pardubice informovat o řešení bezbariérovosti města s odkazem na digitální mapu bezbariérových Pardubic,
- pro operativní řešení problematiky bezbariérovosti provozovat e-mailovou adresu „bezbarierovost@mmp.cz“ obsluhovanou odborem sociálních věcí – koordinátorem bezbariérovosti města.

(Magistrát města Pardubic, online, cit. 2015-12-28)

Dalším materiálem uvedeným na webové stránce Statutární města Pardubice v povinně zveřejňovaných informacích podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v seznamu hlavních dokumentů u Koncepce bezbariérovosti města Pardubic, je Plnění koncepce bezbariérovosti města Pardubic v roce 2010, která:

- opakuje cíl Koncepce bezbariérovosti města Pardubic,
- uvádí výčet průběžně zajišťovaných činností
- seznamuje s doporučením řídicího výboru Národního rozvojového programu mobility pro všechny ze dne 26. ledna 2006 na financování předloženého záměru Pardubice bez bariér, rozloženého k realizaci na roky 2006 – 2011,
- připomíná dokončenou realizaci bezbariérové trasy I spojující hlavní nádraží ČD se středem města v roce 2006 (trasa k zámku),
- informuje o realizaci II. etapy v roce 2007 ze středu města přes všechny části Polabin na Stavařov, trasa spojuje město se školami, s rehabilitačním střediskem, s Praktickou školou SVÍTÁNÍ, s Univerzitou Pardubice,

- představuje dokončení bezbariérové trasy III, upravující přechody pro chodce a zastávky MHD na trase ze středu města až sídliště Dubina,
- seznamuje s čerpáním dotací na trasy I - III od Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši cca 60 % uznatelných nákladů akce v celkové výši 9,2 miliónu Kč,
- zmiňuje zajištění projektové dokumentace v roce 2010 na další bezbariérové trasy, zmiňuje dokončení úpravy 41 zastávek MHD,
- popisuje situaci vývoje vozového parku v městské hromadné dopravě. (Magistrát města Pardubic, online, cit. 2015-12-28)

Výčet těchto projekčních i stavebních prací ukazuje, že Statutární město Pardubice začalo svoji Koncepci bezbariérovosti města Pardubic postupně, systematicky a konkrétně plnit.

8. Koncepce a opatření na celostátní úrovni

Úřad vlády ČR nastiňuje aktuální program týkající se mobility a bezbariérovosti, řešený prostřednictvím svých poradních a pracovních orgánů: „Cílem Národního rozvojového programu mobility pro všechny (NRPM) je podpořit realizaci komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích. Základními dvěma oblastmi, na které je v rámci programu přispíváno, je odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí a odstraňování bariér v dopravě. Financování programu mobility je zajištěno Vládním plánem financování NRPM na období 2016–2025, který byl přijat usnesením vlády ze dne 14. července 2014 č. 568, tímto usnesením byl novelizován také samotný NRPM (znění usnesení a další dokumenty viz Aktualizované dokumenty). Vládní plán financování navazuje na předešlý plán, který zajišťoval finanční podporu programu v období 2005–2015.“ (Vláda ČR, online, cit. 2015-12-27)

Pokud jde o pomoc státu ve formě dávek sociální péče, Schmeidler (2009, s. 121) konstatuje, že v České republice je na provoz automobilu finanční pomoc poskytována pouze občanům těžce zdravotně postiženým.

O aktuálních podmínkách jiné dávky, kterou je příspěvek na mobilitu, informuje Ministerstvo práce a sociálních věcí; uvádí, že příspěvek na mobilitu je opakující se nároková dávka, která je určena osobě starší 1 roku:

- která má nárok na průkaz osoby se zdravotním postižením ZTP nebo ZTP/P podle pravidel od 1. 1. 2014,
- která se v kalendářním měsíci opakovaně za úhradu dopravuje nebo je dopravována,
- které nejsou poskytovány pobytové sociální služby podle zákona o sociálních službách,
- z důvodů hodných zvláštního zřetele je příspěvek určen i osobě, které jsou poskytovány pobytové sociální služby,
- výše dávky je 400 Kč měsíčně a vyplácí se tzv. zpětně, po kalendářním měsíci, za který náleží.

(Ministerstvo práce a sociálních věcí, online, cit. 2016-04-27)

9. Metodologie výzkumného šetření

Obsahem této kapitoly jsou výzkumné otázky, výzkumný problém, výzkumný nástroj a charakteristika výzkumného souboru. Závěrem jsou uvedeny výsledky empirického šetření a jejich interpretace.

9.1 Výzkumné otázky

V souvislosti s plánováním výzkumného šetření a při úvahách o okruzích záležitostí, které mohou mít nemalý vliv na mobilitu osob s omezenou schopností pohybu, využívajících ortopedické vozíky pro svoji přepravu na území města Pardubic, vyvstaly otázky týkající se charakteru problémů nebo potíží, se kterými se setkávají tyto osoby. Za výzkumné otázky byly položeny následující. Jsou hlavními komplikacemi při uskutečňování cest po městě architektonické bariéry? Mají na záležitosti spojené s cestováním velký vliv mezilidské vztahy? Kde osoby využívající ortopedické vozíky nacházejí pomoc při plánování a uskutečňování svých cest? Setkávají se s diskriminačním chováním?

9.2 Výzkumný problém

Teoretická část práce se zabývá mobilitou těch osob s omezenou schopností pohybu, které využívají ortopedické vozíky pro svoji přepravu na území města Pardubic. Seznamuje s mobilitou člověka a jejím významem v životě, se specifiky pohybu osob využívajících ortopedické vozíky i vztahem společnosti k osobám se zdravotním postižením. V práci je poukázáno na různé bariéry, některé možnosti jejich eliminace, důležitá práva, legislativu i opatření uskutečňovaná v Pardubicích za účelem řešení bezbariérovosti.

Hlavním cílem této práce je zjistit, s jakými překážkami se při svých cestách v Pardubicích setkávají osoby používající ortopedické vozíky. Proto je důležité zjistit pohled těchto osob na problematiku mobility.

Dalším cílem práce je navrhnout opatření, které by mohlo těmto osobám usnadnit cesty po městě. V souvislosti s touto snahou je posouzena aktuální dostupnost některých veřejně přístupných míst v Pardubicích. Mezi tato posuzovaná místa byla vybrána tři místa, a sice Nemocnice Pardubického kraje, a.s., se sídlem na adrese Kyjevská 44, Pardubice, dále pardubický zámek a také Úřad práce v Jiráskově ulici v Pardubicích. Jde o v Pardubicích významná a veřejnosti dobře známá místa, která bývají navštěvována osobami se zdravotním postižením, a proto také pro ně mají být dobře přístupná.

Gavora (2010, s. 56) uvádí, že deskriptivní (popisné) výzkumné problémy obvykle hledají odpověď na otázku „jaké to je?“, zjišťují a popisují situaci, stav nebo výskyt určitého jevu a že při takovém výzkumu se obvykle používá jako výzkumná metoda pozorování, škálování, dotazník, nebo interview.

Pro tuto práci byl zvolen popisný typ výzkumného problému, výzkumným problémem bakalářské práce je: **„Jaké problémy nastávají osobám využívajícím ortopedické vozíky v souvislosti s jejich cestami po území města Pardubice?“**

Jak upozorňuje Gavora (Tamtéž, s. 58), vědecké hypotézy se dají formulovat jen pro relační a kauzální výzkumné problémy, nikdy ne pro deskriptivní výzkumné problémy, protože hypotéza je předpověď o vztahu mezi dvěma činiteli (proměnnými).

Vzhledem k výše uvedenému tedy hypotézy pro tuto práci nebyly stanoveny.

9.3 Výzkumný nástroj a výzkumný soubor

Šetření bylo provedeno prostřednictvím kvantitativně orientovaného výzkumu metodou anonymního dotazníku. Položky dotazníku byly konzultovány, některé byly za účelem zajištění výstižnosti a srozumitelnosti upraveny podle připomínek vedení obecně prospěšné společnosti KŘÍŽOVATKA handicap centrum Pardubice.

V úvodu dotazníku byly respondentům poskytnuty informace o jeho zpracovateli a o důvodu výzkumného šetření. Dotazník obsahoval celkem 30 položek, mezi kterými byly uzavřené otázky, otevřené otázky a také otázky škálované. Čtyři položky byly zejména s ohledem na případnou neznalost lokality ze strany respondentů, nepovinné. Za účelem zvýšení reliability dotazníku se některé položky týkaly týchž informací.

Pokud jde o výběr základního výzkumného souboru, autor práce neměl z veřejných registrů ani z jiných zdrojů k dispozici žádnou databázi nebo seznam osob, které mohly být vhodnou formou osloveny a z jejichž okruhu by bylo možné provést náhodný výběr. Proto byl uskutečněn záměrný výběr, který byl kvalifikovaným výběrem, protože byl proveden s pomocí kvalifikované veřejné instituce, za kterou lze považovat společnost KŘÍŽOVATKA handicap centrum Pardubice o. p. s. Při tomto výběru byly vyhledány osoby splňující určený znak, kterým je využívání ortopedického vozíku pro přepravu na území města Pardubice. Splnění toho znaku bylo u respondentů ještě následně ověřeno položkou v distribuovaném dotazníku. Pro daný výzkum takový výzkumný soubor autor práce považoval za vyhovující a za daných omezených možností za nejlepší.

„Někdy výzkumník nemůže uskutečnit náhodný výběr. Potom může uskutečnit záměrný výběr. Záměrný výběr se uskutečňuje na základě určení relevantních znaků, tj. těch znaků základního souboru, které jsou důležité pro dané zkoumání.“ (Gavora, 2010, s. 79)

Celkem bylo distribuováno 35 dotazníků, a to převážně prostřednictvím emailové pošty společnosti KŘÍŽOVATKA handicap centrum Pardubice o. p. s., přičemž vyplněním dotazníku reagovalo 30 osob.

9.4 Výsledky empirického šetření a jejich interpretace

V této části práce jsou prezentována data, které byla získána pomocí kvantitativně orientovaného výzkumu metodou anonymního dotazníku. Získané

údaje jsou u každé položky uvedeny zobrazením v tabulce i v grafu a jsou okomentovány.

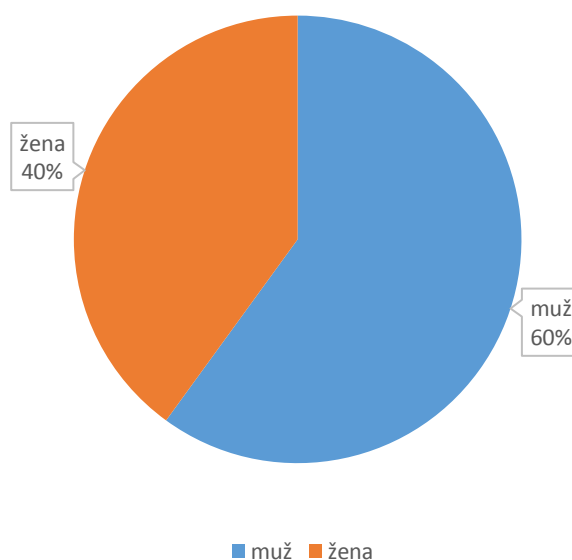
Položka č. 1 – Pohlaví respondentů

Tabulka 1: Pohlaví respondentů

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
muž	18	60 %
žena	12	40 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 1: Pohlaví respondentů



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Z první položky vyplývá, že muži měli převažující podíl mezi osobami zúčastněnými na šetření, avšak jen o pouhých 10%.

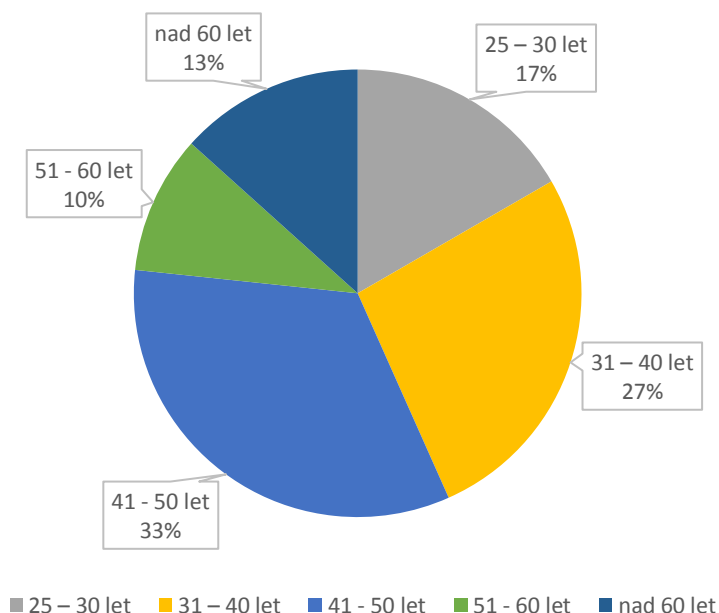
Položka č. 2 – Věk respondentů

Tabulka 2: Věk respondentů

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
do 18 let	0	0 %
19 – 24 let	0	0 %
25 – 30 let	5	17 %
31 – 40 let	8	27 %
41 - 50 let	10	33 %
51 - 60 let	3	10 %
nad 60 let	4	13 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 2: Věk respondentů



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Všichni respondenti byli starší 25 let. Nejvíce jich patřilo do věkové skupiny 41 až 50 let, a to celá jedna třetina. Další silně zastoupená, více než čtvrtinovým podílem, byla věková skupina 31 až 40 let. Pouhá jedna desetina byla v rozmezí věku 51 až 60 let.

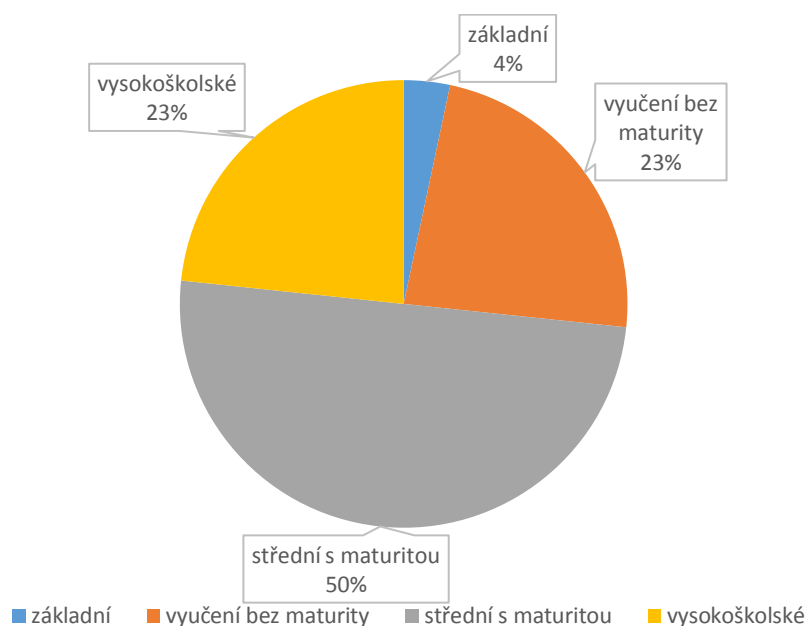
Položka č. 3 – Vzdělání respondentů

Tabulka 3: Vzdělání respondentů

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
základní	1	4 %
vyučení bez maturity	7	23 %
střední s maturitou	15	50 %
vysokoškolské	7	23 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 3: Vzdělání respondentů



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Polovina respondentů měla dosažené střední vzdělání s maturitou, pouze jeden respondent byl se vzděláním základním. Podíl dotazovaných osob s dosaženým vysokoškolským vzděláním a s vyučením bez maturity byl stejný.

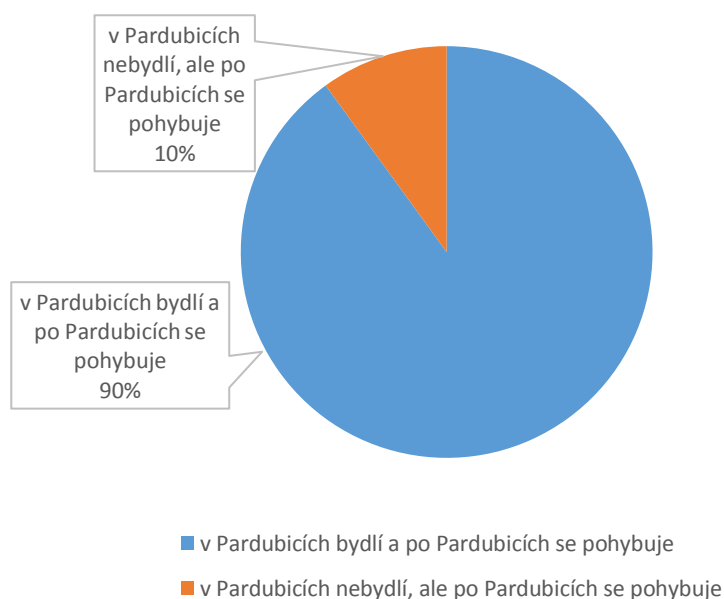
Položka č. 4 – Bydliště respondentů a jejich pohyb po městě

Tabulka 4: Bydliště respondentů a jejich pohyb po městě

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
bydlí v Pardubicích a po Pardubicích se pohybuje	27	90 %
nebydlí v Pardubicích, ale po Pardubicích se pohybuje	3	10 %
nebydlí v Pardubicích a ani se po Pardubicích nepohybuje	0	0 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 4: Bydliště respondentů a jejich pohyb po městě



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Všichni respondenti uvedli, že se po Pardubicích pohybují. Splnili tak jedno z kritérií pro účast na průzkumu. Pouze jedna desetina dotazovaných v době šetření v Pardubicích nebydlela.

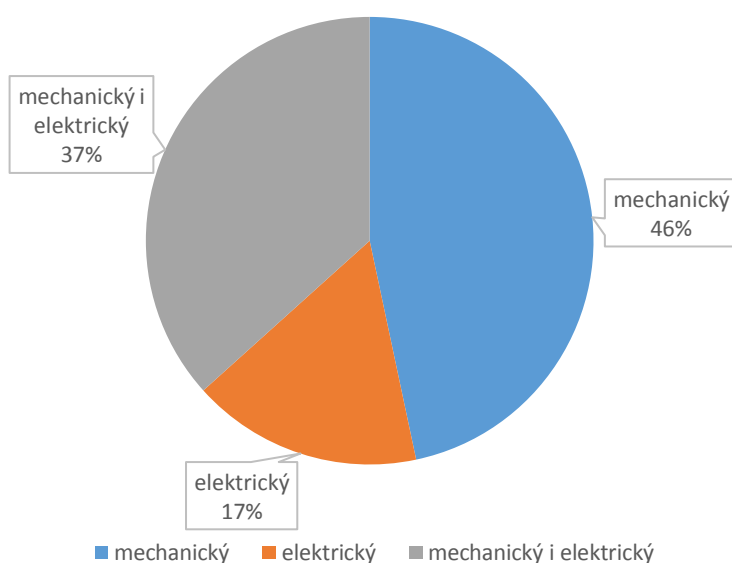
Položka č. 5 – Respondenty využívané typy ortopedických vozíků

Tabulka 5: Respondenty využívané typy ortopedických vozíků

Odpověď	Počet	Podíl
mechanický	4	46 %
elektrický	5	17 %
mechanický i elektrický	1	37 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 5: Respondenty využívané typy ortopedických vozíků



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Nejčastěji respondenti vlastnili mechanický vozík. Nejméně respondentů využívalo pro svoji potřebu pouze elektrický vozík. Více než třetina účastníků průzkumu používala elektrický a mechanický vozík.

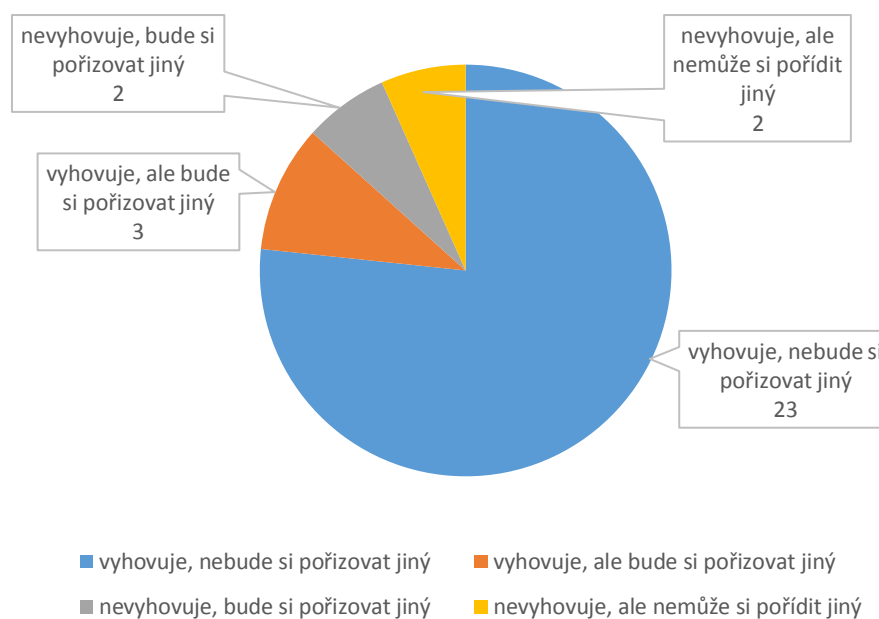
Položka č. 6 – Zda respondentům vyhovují jejich ortopedické vozíky

Tabulka 6: Zda respondentům vyhovují jejich ortopedické vozíky

Odpověď	Počet	Podíl
vyhovuje, nebude si pořizovat jiný	23	77 %
vyhovuje, ale bude si pořizovat jiný	3	10 %
nevyhovuje, bude si pořizovat jiný	2	6,5 %
nevyhovuje, ale nemůže si pořídit jiný	2	6,5 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 6: Zda respondentům vyhovují jejich ortopedické vozíky



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Více než tři čtvrtiny respondentů měly pro svoji přepravu vyhovující ortopedický vozík a neměly potřebu se pořídit jiný. Za nevyhovující považovalo svůj vozík třináct procent respondentů.

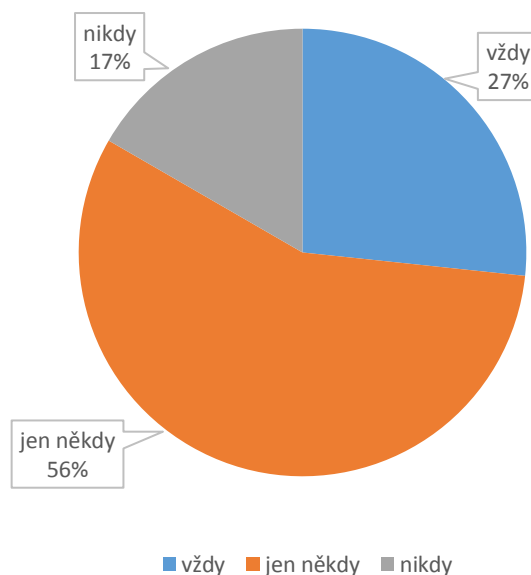
Položka č. 7 – Možnost cestovat po Pardubicích bez pomoci jiné osoby s ohledem na zdravotní stav

Tabulka 7: Možnost cestovat po městě bez pomoci jiné osoby s ohledem na zdravotní stav

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
vždy	8	27 %
jen někdy	17	56 %
nikdy	5	17 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 7: Možnost cestovat po městě bez pomoci jiné osoby s ohledem na zdravotní stav



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Více než polovina respondentů mohla vzhledem ke svému zdravotnímu stavu cestovat bez asistence další osoby jen někdy. Přibližně čtvrtina dotazovaných uvedla, že může cestovat bez pomoci jiné osoby vždy. Zcela odkázána na pomoc jiné osoby při cestování po Pardubicích se cítila být jedna šestina respondentů.

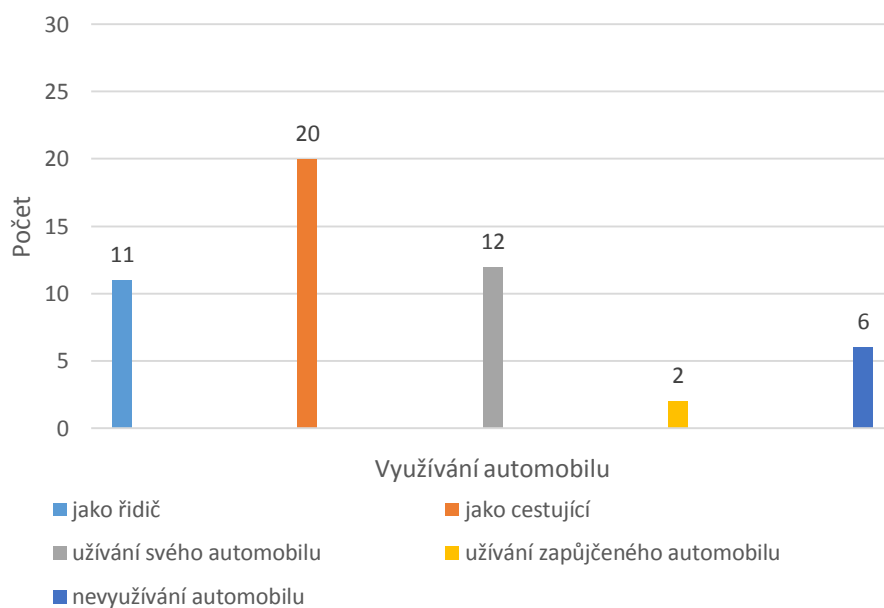
Položka č. 8 – Využívání automobilu při cestách po Pardubicích

Tabulka 8: Využívání automobilu při cestách po Pardubicích

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>
jako řidič	11
jako cestující	20
užívání svého vlastního automobilu	12
užívání zapůjčeného automobilu	2
nevyužívání automobilu	6

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 8: Využívání automobilu při cestách po Pardubicích



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Přibližně třetina osob zúčastněných na výzkumu uvedla, že automobil při cestách po městě řídí, zatímco pětina dotazovaných sdělila, že automobil vůbec nevyužívá. Využívání zapůjčeného automobilu bylo výjimečné.

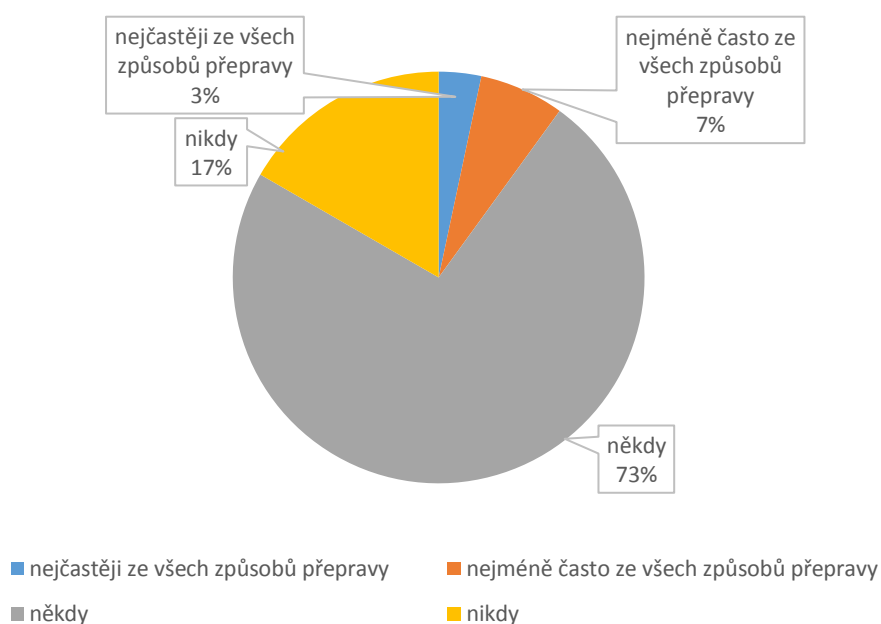
Položka č. 9 – Využívání městské hromadné dopravy v Pardubicích

Tabulka 9: Využívání městské hromadné dopravy v Pardubicích

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
nejčastěji ze všech způsobů přepravy	1	3 %
nejméně často ze všech způsobů přepravy	2	7 %
někdy	22	73 %
nikdy	5	17 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 9: Využívání městské hromadné dopravy v Pardubicích



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Téměř tři čtvrtiny respondentů městskou hromadnou dopravu alespoň někdy využívaly, ale poněkud překvapivě byla jen pro jednu dotazovanou osobu městská hromadná doprava nejčastějším způsobem přepravy. Za zajímavé lze považovat to, že 17% osob uvedlo, že městskou hromadnou dopravu nikdy nevyužívá.

Položka č. 10 – Využívání pomoci, dalších prostředků a pomůcek při přepravě

Tabulka 10: Využívání pomoci, dalších prostředků a pomůcek při přepravě

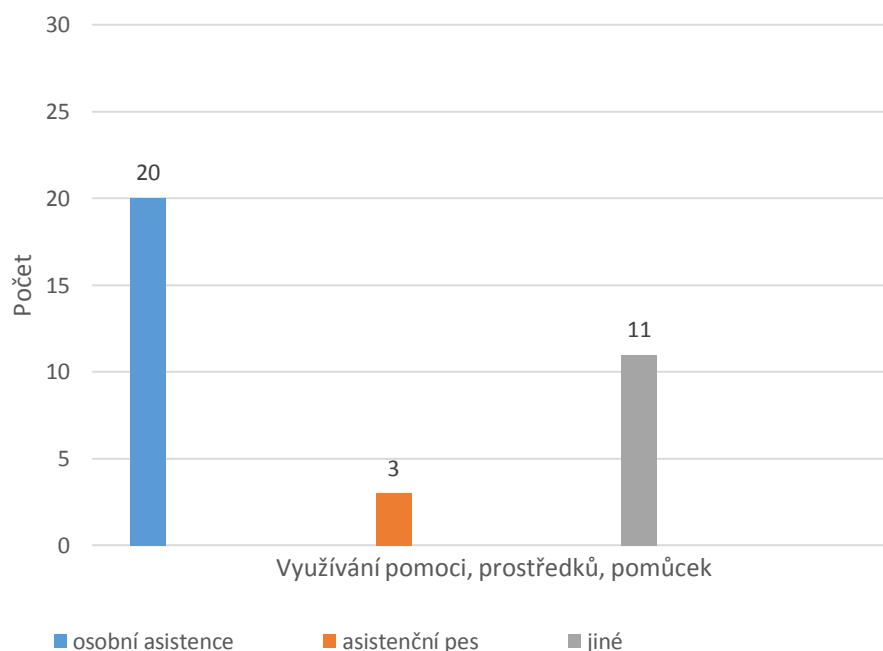
<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
osobní asistence jiné osoby	20	67 %
asistenční pes	3	10 %
jiné dopravní prostředky nebo pomůcky	11	37 %

v kategorii „jiné“ bylo respondenty uvedeno:

- speciální auto dopravního podniku pro přepravu handicapovaných osob,
- auto DP s asistencí,
- auto pro přepravu handicapovaných osob provozované DpmP,
- sanitní automobil,
- auto se speciální plošinou,
- Tranzit s plošinou,
- speciální vozidlo se zvedací plošinou pro invalidy,
- vozidlo s plošinou a s asistencí,
- sanitní vůz,
- Doprava České abilympijské asociace a svoz DPmP,
- vozidlo DPmP s plošinou,
- automobil

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 10: Využívání pomoci, dalších prostředků a pomůcek při přepravě



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Mezi při přepravě využívanou pomocí, prostředky a pomůckami byla respondenty nejčastěji uváděna osobní asistence jiné osoby.

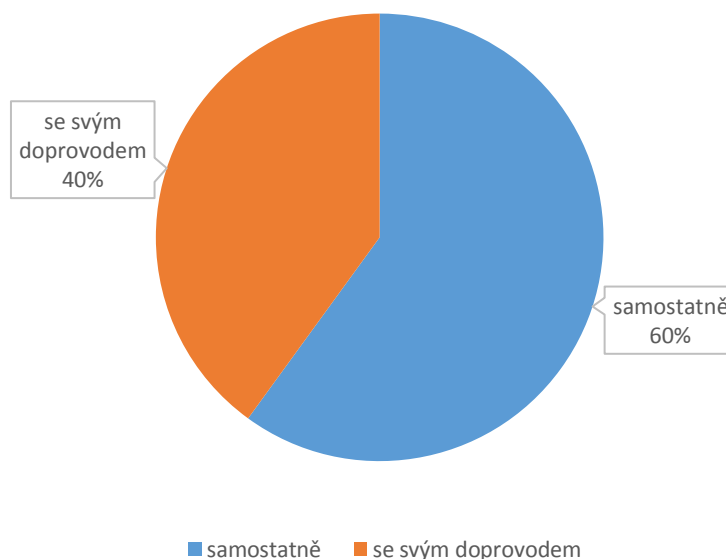
Položka č. 11 – Preferované uskutečňování cest po městě

Tabulka 11: Preferované uskutečňování cest po městě

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
samostatně	18	60 %
se svým doprovodem	12	40 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 11: Preferované uskutečňování cest po městě



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Většina dotazovaných osob uvedla, že upřednostňuje samostatný pohyb po území města Pardubic oproti cestám s doprovodem.

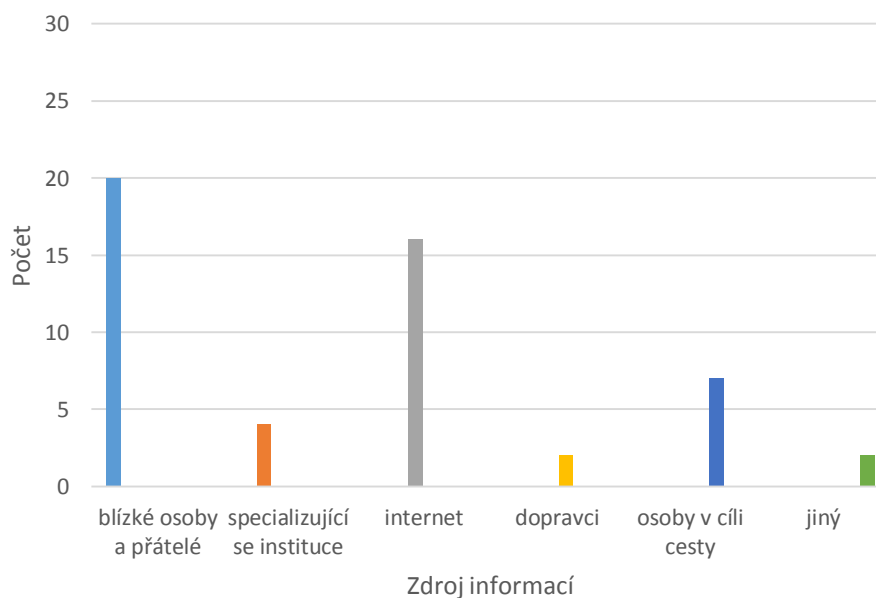
Položka č. 12 – Nejoblíbenější zdroj získávání informací o nejvhodnějším způsobu a trase přepravy do určitého místa v Pardubicích

Tabulka 12: Nejoblíbenější zdroj získávání informací o nejvhodnějším způsobu a trase přepravy

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
od blízkých osob a přátel	20	67 %
od institucí specializujících se na problémy osob se zdravotním znevýhodněním	4	13 %
z internetu	16	53 %
přímo od konkrétních přepravních firem (od dopravců, včetně jejich internetových stránek)	2	7 %
od osoby nacházející se v cíli plánované cesty	7	23 %
jiný způsob	2	7 %
<i>mezi jinými zdroji bylo respondenty uvedeno: osobní zkušenost, vyzná se sama</i>		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 12: Nejoblíbenější zdroj získávání informací o nejvhodnějším způsobu a trase přepravy



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Respondenti jako nejvíce oblíbené způsoby získávání informací o přepravě po městě nejčastěji uvedli dotazování u přátel a blízkých osob, dále pak internet. Jako nejméně oblíbené bylo označeno získávání informací přímo od dopravců.

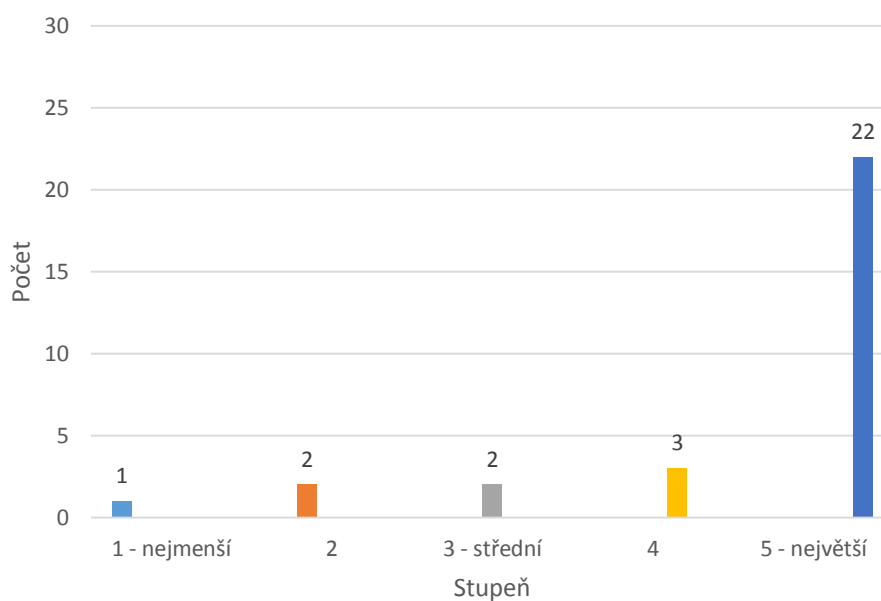
Položka č. 13 – Důležitost bezpečnosti dopravy do cíle cesty

Tabulka 13: Důležitost bezpečnosti dopravy do cíle cesty

Stupeň	1 (nejmenší)	2	3	4	5 (největší)
Počet	1	2	2	3	22
Podíl	3 %	7 %	7 %	10 %	73 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 13: Důležitost bezpečnosti dopravy do cíle cesty



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Nejvíce dotazovaných, téměř tři čtvrtiny z nich, zařadilo bezpečnost dopravy na nejvyšší stupeň důležitosti. Pouze jeden respondent považoval bezpečnost dopravy za nejméně důležitou.

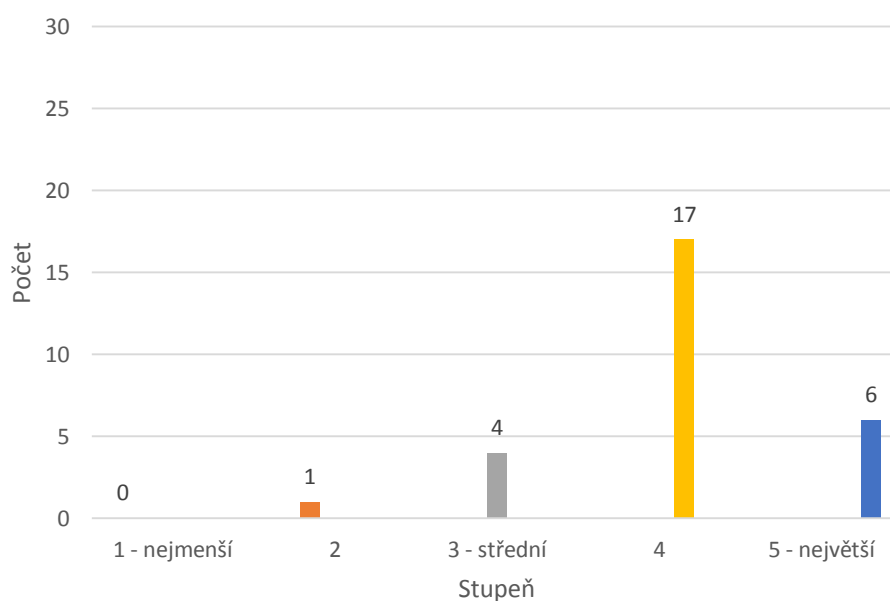
Položka č. 14 – Důležitost rychlosti přepravy do cíle cesty

Tabulka 14: Důležitost rychlosti přepravy do cíle cesty

Stupeň	1 (nejmenší)	2	3	4	5 (největší)
Počet	0	1	4	17	8
Podíl	0 %	3 %	13 %	57 %	27 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 14: Důležitost rychlosti přepravy do cíle cesty



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Vzhledem k tomu, že dvěma nejvyššími stupni důležitosti hodnotilo rychlost přepravy celkem 84 % respondentů, je zřejmé, že rychlost přepravy je také velmi oceňována. Nejdůležitější byla rychlost přepravy pro více než čtvrtinu respondentů.

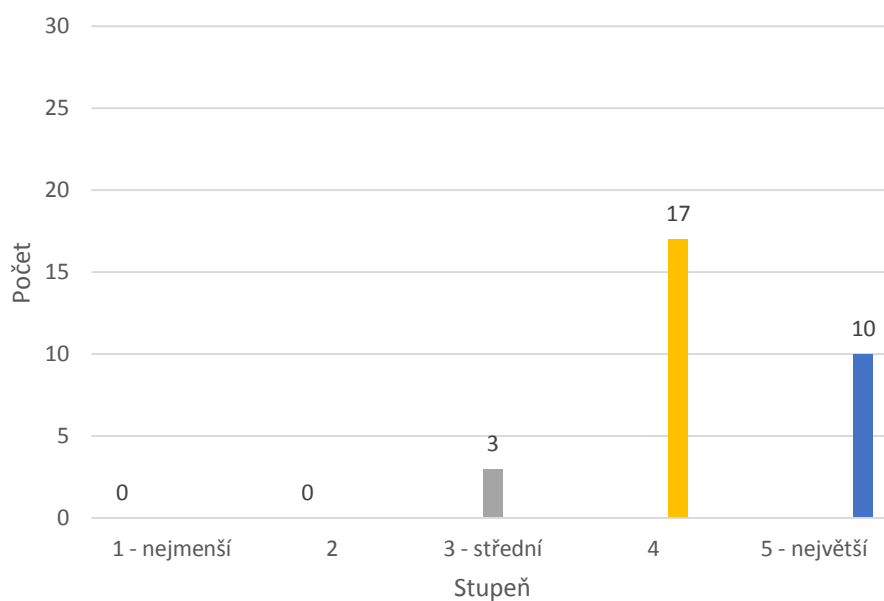
Položka č. 15 – Důležitost pohodlí při přepravě

Tabulka 15: Důležitost pohodlí při přepravě

Stupeň	1 (nejmenší)	2	3	4	5 (největší)
Počet	0	0	3	17	10
Podíl	0 %	0 %	10 %	57 %	33 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 15: Důležitost pohodlí při přepravě



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Nejvyššími dvěma stupni důležitosti z celkových pěti stupňů ohodnotilo význam pohodlí při přepravě celkem 90 % respondentů. Největší důležitost přičítala pohodlí v době přepravy třetina dotazovaných.

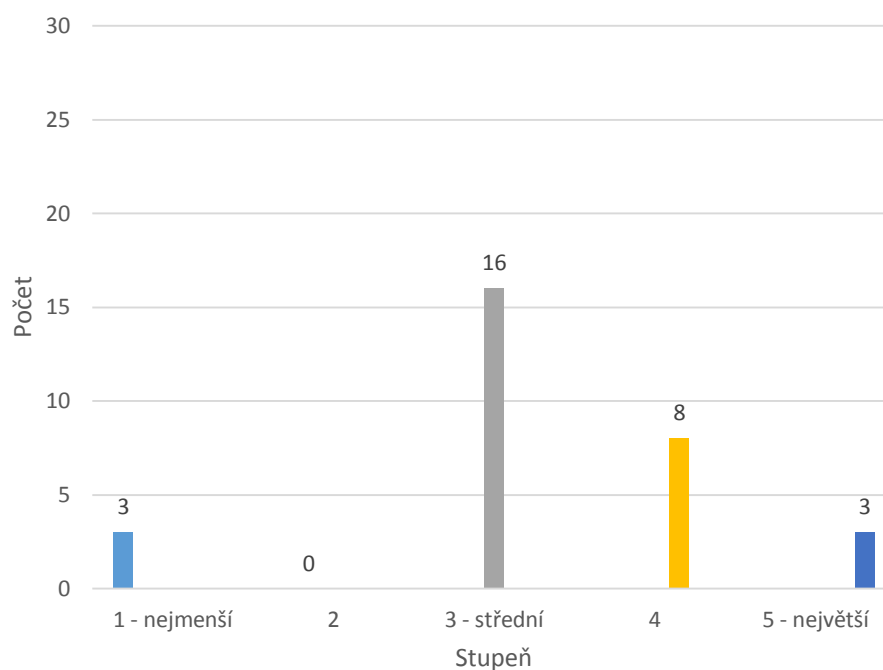
Položka č. 16 – Důležitost ceny přepravy

Tabulka 16: Důležitost ceny přepravy

Stupeň	1 (nejmenší)	2	3	4	5 (největší)
Počet	3	0	16	8	3
Podíl	10 %	0 %	53 %	27 %	10 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 16: Důležitost ceny přepravy



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Středním stupněm hodnotila důležitost ceny přepravy po městě více než polovina respondentů. Nejméně důležitá byla cena přepravy pro 10 % dotazovaných osob, stejný počet uvedl důležitost nejvyšší. Oproti bezpečnosti, rychlosti nebo pohodlí je tak patrný nižší důraz respondentů na náklady vynaložené za cesty po městě.

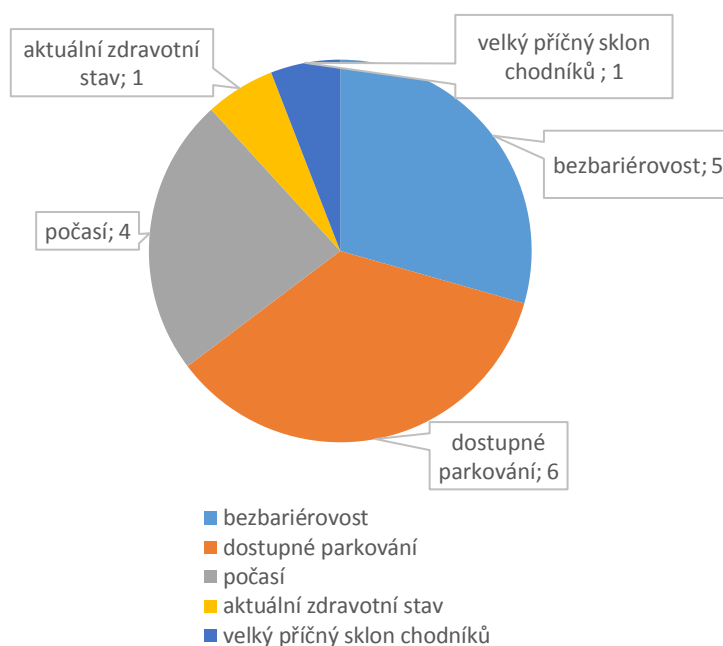
Položka č. 17 – Velmi důležité faktory spojené s cestováním po Pardubicích

Tabulka 17: Velmi důležité faktory spojené s cestováním po Pardubicích

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>
bezbariérovost	5
dostupné parkování	6
počasí	4
aktuální zdravotní stav	1
velký příčný sklon chodníků	1

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 17: Velmi důležité faktory spojené s cestováním po Pardubicích



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Dostupné parkování, bezbariérovost a počasí byly jako velmi důležité faktory při cestování po městě uvedeny na prvních třech místech v položce, která nebyla pro respondenty povinná.

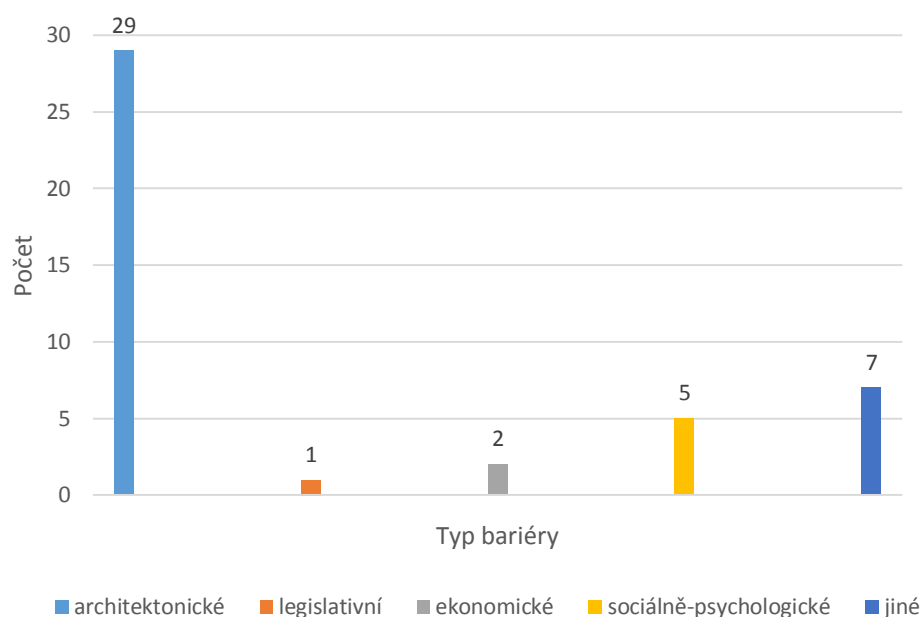
Položka č. 18 – Největší bariéry omezující pohyb po městě

Tabulka 18: Největší bariéry omezující pohyb po městě

Odpověď	Počet	Podíl
architektonické (stavební)	29	97 %
legislativní	1	3 %
ekonomické	2	7 %
sociálně-psychologické	5	17 %
jiné	7	23 %
<i>mezi jinými bariérami bylo respondenty uvedeno:</i> <ul style="list-style-type: none"> - parkování na vyhrazených parkovištích pro vozíčkáře, - objednání bezbariérové přepravy dlouho dopředu, problém objednání na požadovanou hodinu, - nutnost objednávání speciální přepravy delší dobu předem, - stav a uspořádání chodníků, - kvalita povrchu chodníku, špatně označený kraj chodníku, - špatný sklon a povrch chodníků, - neochota většiny řidičů autobusů MHD 		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 18: Největší bariéry omezující pohyb po městě



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Až na jednoho respondenta všichni označili architektonické bariéry za největší bariéry omezující pohyb po městě. Mezi jinými, konkrétně specifikovanými bariérami uvedli respondenti opakovaně stav a uspořádání chodníků (ty však jsou také řazeny mezi architektonické bariéry) i nutnost objednávání speciální přepravy delší dobu předem. Zaznamenali také zneužívání vyhrazených parkovacích míst a neochotu řidičů městské hromadné dopravy.

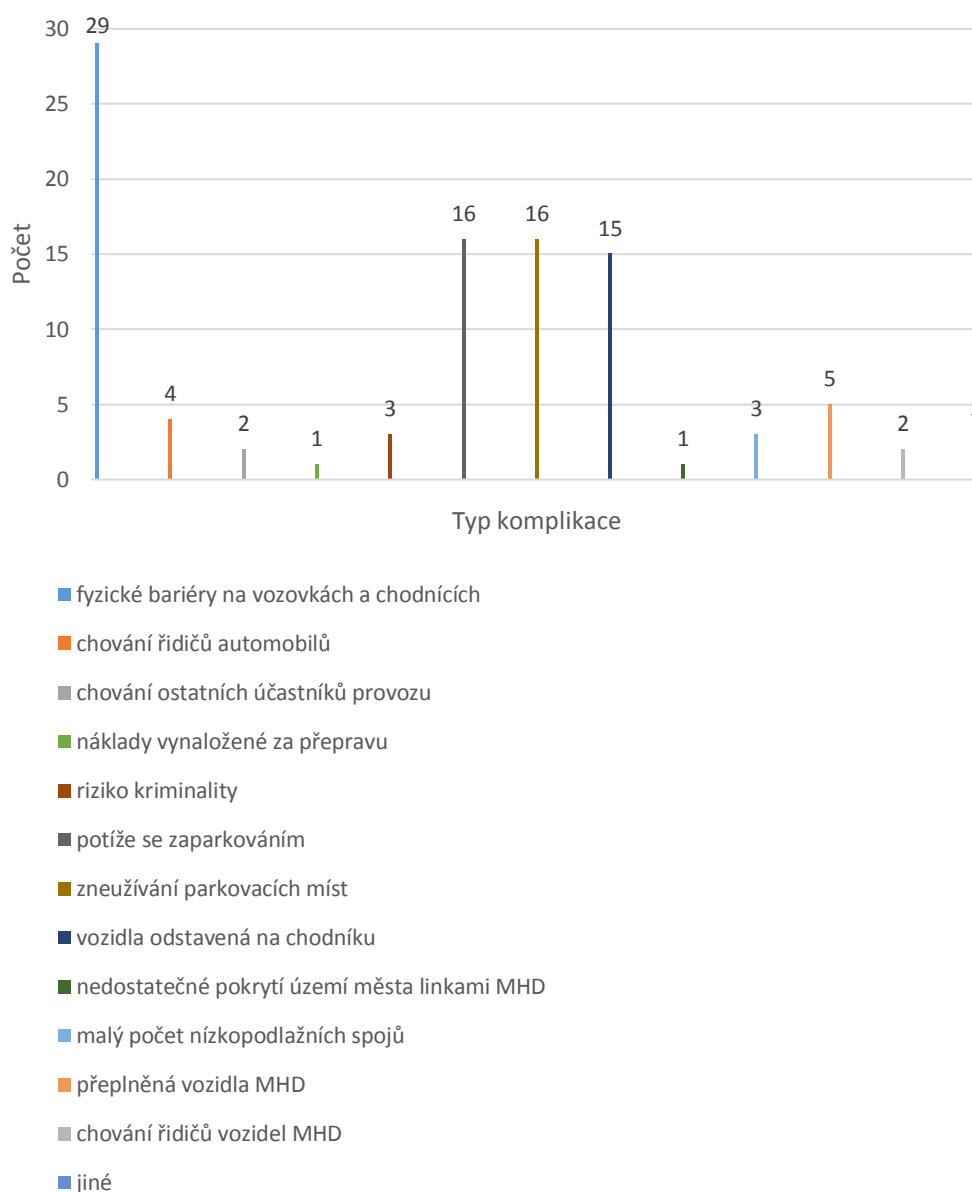
Položka č. 19 – Velké komplikace při cestách po Pardubicích

Tabulka 19: Velké komplikace při cestách po Pardubicích

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
fyzické bariéry na vozovkách a chodnicích (vysoké obrubníky, špatný technický stav pozemních komunikací, velký sklon komunikací apod.)	29	97 %
chování řidičů automobilů	4	13 %
chování ostatních účastníků provozu	2	7 %
neochotu veřejnosti při cestě komunikovat (například poradit během cesty)	0	0 %
neochotu veřejnosti při cestě pomoci (například při překonávání fyzické bariéry)	0	0 %
náklady vynaložené za svoji přepravu	1	3 %
zatoulaná zvířata	0	0 %
riziko kriminality	3	10 %
potíže se zaparkováním automobilu	16	53 %
zneužívání parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením	16	53 %
vozidla odstavená na chodníku	15	50 %
nedostatečné pokrytí území města linkami městské hromadné dopravy	1	3 %
malý počet spojů s nízkopodlažními vozidly městské hromadné dopravy	3	10 %
přeplněná vozidla městské hromadné dopravy	5	17 %
chování řidičů vozidel městské hromadné dopravy k osobám na vozících	2	7 %
chování cestujících ve vozidlech městské hromadné dopravy	0	0 %
jiné:	3	10 %
<p><i>v kategorii „jiné“ bylo respondenty uvedeno:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - nízkopodlažní autobusy jsou značeny stejně jako ty s plošinou, ale bez plošiny si nemohu nastoupit - nevyhovující nové typy nízkopodlažních autobusů (prudké brždění, chybí prkno pro zapření nohou) - pokud nemá vozidlo MHD výklopnou plošinku tak elektrický vozík těžko nástup zvládne 		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 19: Velké komplikace při cestách po Pardubicích



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Mezi velké komplikace při cestách po Pardubicích, až na jednoho zařadili všichni účastníci průzkumu fyzické bariéry na vozovkách a chodnících. Přibližně polovina označila za velké komplikace potíže se zaparkováním automobilu, zneužívání parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením, ale i vozidla odstavená na chodníku. Jedna šestina respondentů označila přeplněná vozidla městské hromadné dopravy. Ještě nižší poměr dotazovaných uvedl chování řidičů automobilů, malý počet nízkopodlažních spojů MHD, riziko kriminality, malý počet spojů s nízkopodlažními vozidly městské hromadné dopravy, chování řidičů vozidel městské hromadné dopravy k osobám na vozících nebo další. Jako velké komplikace

nebyly ani jednou uvedeny neochota veřejnosti při cestě komunikovat, neochota veřejnosti při cestě pomoci, chování cestujících ve vozidlech městské hromadné dopravy a zatoulaná zvířata.

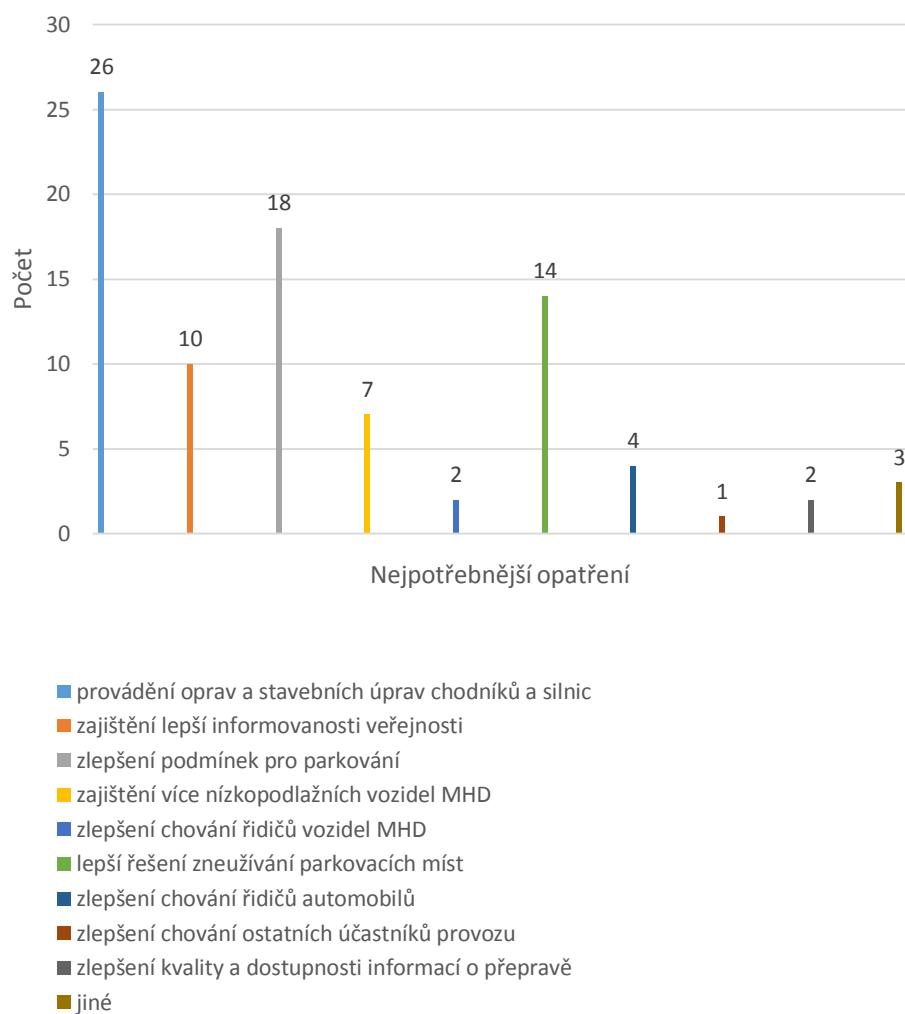
Položka č. 20 – Nejvíce potřebné opatření pro zlepšení podmínek pro cestování po městě

Tabulka 20: Nejvíce potřebné opatření pro zlepšení podmínek pro cestování

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
provádění oprav a stavebních úprav chodníků a silnic	26	87 %
zajištění lepší informovanosti veřejnosti o právech a problémech osob se zdravotním postižením	10	33 %
zlepšení podmínek pro parkování automobilů na území města	18	60 %
zavedení nových linek (dalších tras) městské hromadné dopravy	0	0 %
zajištění více nízkopodlažních vozidel městské hromadné dopravy	7	23 %
zlepšení chování řidičů vozidel městské hromadné dopravy k osobám na vozících	2	7 %
lepší řešení zneužívání parkovacích míst	14	47 %
zlepšení chování řidičů automobilů vůči osobám na vozíku	4	13 %
zlepšení chování ostatních účastníků provozu vůči osobám na vozíku	1	3 %
zlepšení kvality a dostupnosti informací o přepravě ve městě	2	7 %
jiné	3	10 %
<i>v kategorii „jiné“ bylo respondenty uvedeno:</i> <ul style="list-style-type: none"> - celkově upravit město více pro pěší a méně pro automobily (podjezd - lázně, ul. Karla VI - bariéra) - ještě jedno auto se zvedací plošinou (Dopravní podnik) - jsem celkem spokojena 		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 20: Nejvíce potřebné opatření pro zlepšení podmínek pro cestování



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Bezmála 90 % dotazovaných považovalo za nejvíce potřebné opatření pro zlepšení podmínek pro cestování po městě provádění oprav a stavebních úprav chodníků a silnic, 60 % označilo zlepšení podmínek pro parkování automobilů na území města, téměř 50 % zařadilo mezi nejpotřebnější opatření lepší řešení zneužívání parkovacích míst, 33 % zajištění lepší informovanosti veřejnosti o právech a problémech osob se zdravotním postižením. Žádné z dalších opatření nedosáhlo 25 % četnosti.

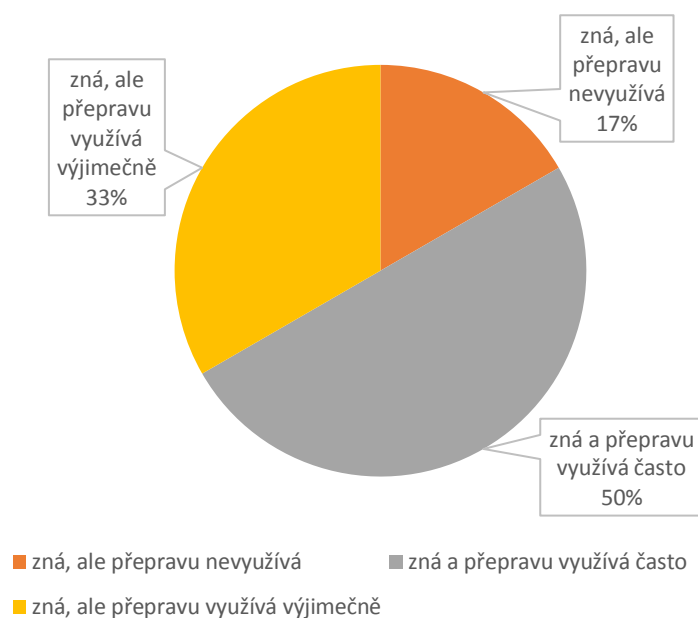
Položka č. 21 – Znalost existence přepravy speciálně upraveným automobilem vybaveným se zvedací plošinou v Pardubicích

Tabulka 21: Znalost existence přepravy speciálním automobilem s plošinou

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
nezná	0	0 %
zná, ale tuto přepravu nevyužívá	5	17 %
zná a tuto přepravu využívá často	15	50 %
zná, ale tuto přepravu využívá jen výjimečně	10	33 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 21: Znalost existence přepravy speciálním automobilem s plošinou



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Všichni dotazovaní věděli o možnosti přepravy v Pardubicích speciálně upraveným automobilem vybaveným se zvedací plošinou. Polovina z nich potvrdila, že tuto přepravu často využívá. Nevyužívání tohoto způsobu přepravy uvedla méně než pětina a výjimečné využívání třetina respondentů. Je tedy zřejmé, že přeprava automobilem vybaveným se zvedací plošinou je mezi osobami využívajícími ortopedické vozíky oblíbená a důležitá.

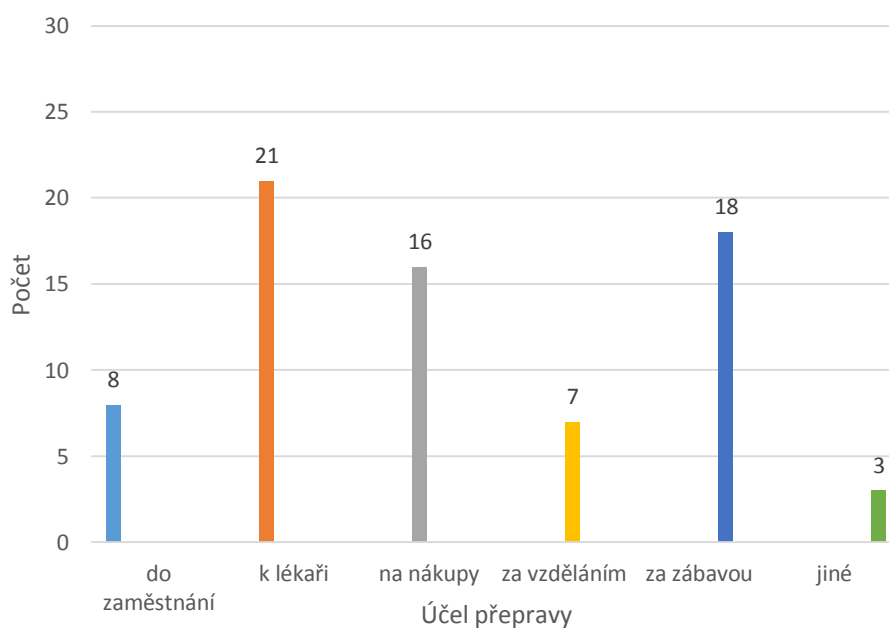
Položka č. 22 – Účel využívání přepravy speciálně upraveným automobilem vybaveným zvedací plošinou

Tabulka 22: Účel využívání přepravy automobilem s plošinou

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
do zaměstnání	8	31 %
k lékaři	21	81 %
na nákupy	16	62 %
za vzděláním	7	23 %
za zábavou	18	69 %
jiné	3	12 %
<i>v kategorii „jiné“ bylo respondenty uvedeno:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - na rehabilitace, na krátké výlety - na cesty k rodičům - na návštěvy 		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 22: Účel využívání přepravy automobilem s plošinou



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Pro účel cesty k lékaři byla u tázaných osob nejčastěji využívána přeprava speciálně upraveným automobilem vybaveným zvedací plošinou. Více než polovina dotazovaných využívala tento druh přepravy k cestám za zábavou a také k cestám na nákupy.

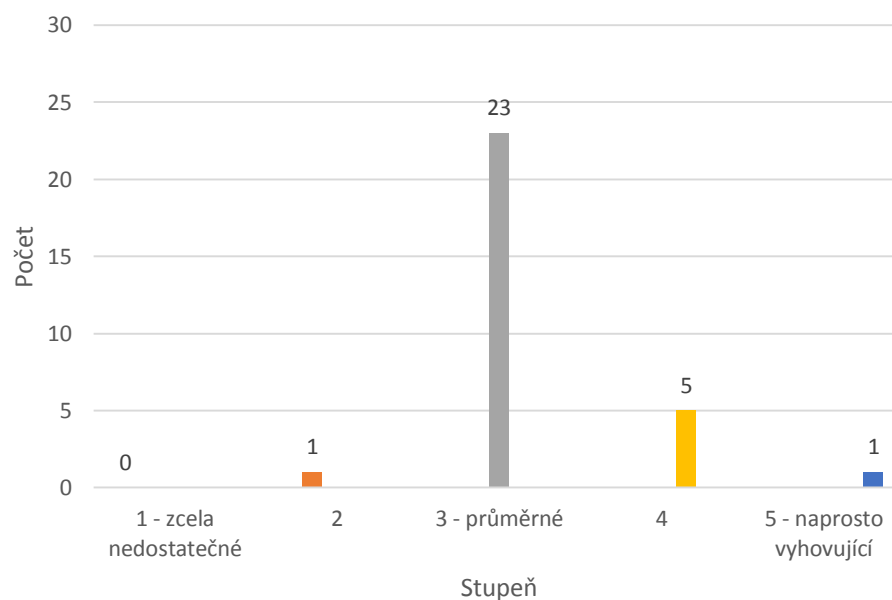
Položka č. 23 – Hodnocení aktivit vyvíjených městem ke zlepšování podmínek pro pohyb po městě

Tabulka 23: Hodnocení aktivit vyvíjených městem ke zlepšování podmínek pro pohyb po městě

Stupeň	1 (zcela nedostatečné)	2	3	4	5 (naprosto vyhovující)
Počet	0	1	23	5	1
Podíl	0 %	3 %	77 %	17 %	3 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 23: Hodnocení aktivit vyvíjených městem ke zlepšování podmínek pro pohyb po městě



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Více než tři čtvrtiny respondentů hodnotilo aktivity vyvíjené městem k tomu, aby byly zlepšovány podmínky pro pohyb po městě jako průměrné. Pouze jeden je považoval za naprosto vyhovující, nikdo je nehodnotil jako zcela nedostatečné.

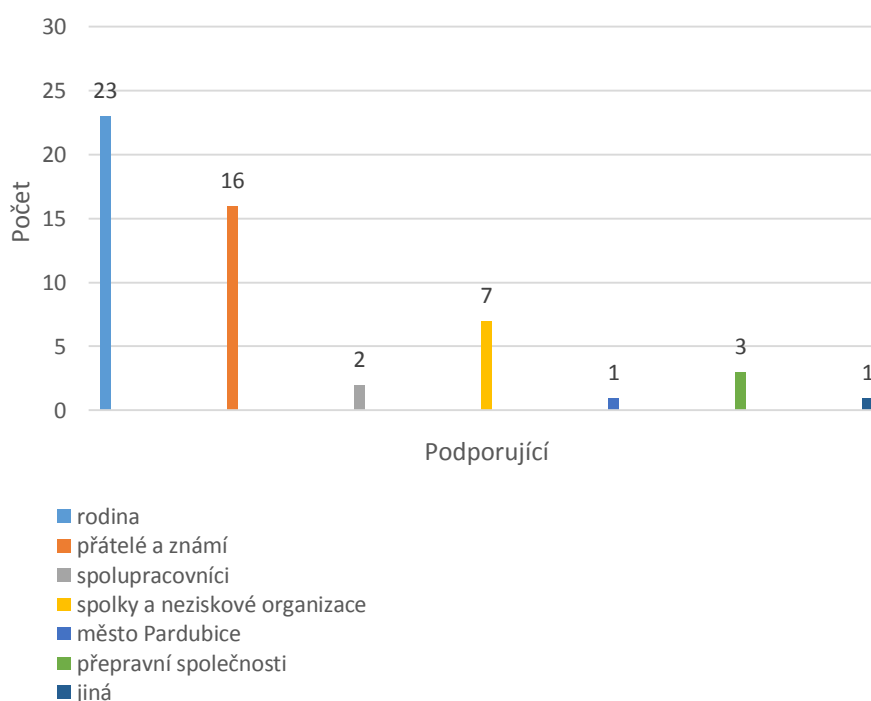
Položka č. 24 – Největší podpora při řešení záležitostí souvisejících s cestováním a pohybem po Pardubicích

Tabulka 24: Největší podpora při řešení záležitostí cestování a pohybu

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
rodina	23	77 %
přátelé a známí	16	53 %
spolupracovníci v zaměstnání	2	7 %
spolky a neziskové organizace	7	23 %
město Pardubice (pardubická radnice)	1	3 %
přepravní společnosti (dopravci)	3	10 %
jiná	1	3 %
<i>v kategorii „jiná“ bylo respondentem uvedeno: sebe samé</i>		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 24: Největší podpora při řešení záležitostí cestování a pohybu



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Více než tři čtvrtiny dotazovaných osob s postižením uvedly, že největší podporu při řešení záležitostí cestování a pohybu nachází v rodině, více než polovina u svých přátel a známých, téměř čtvrtina u spolků a neziskových organizací.

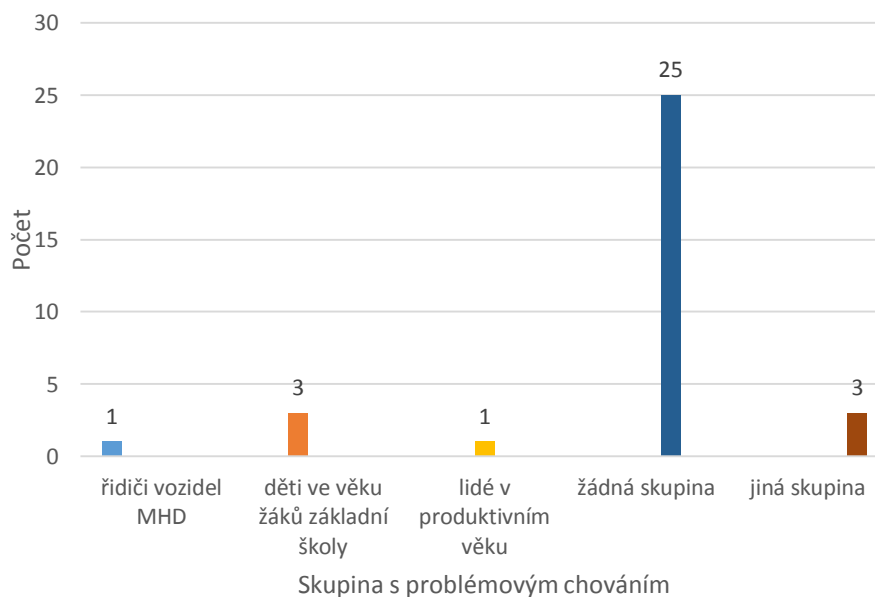
Položka č. 25 – Skupina osob s nejvíce problémovým chováním během cest

Tabulka 25: Skupina osob s nejvíce problémovým chováním během cest

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
řidiči vozidel městské hromadné dopravy	1	3 %
děti ve věku žáků základní školy	3	10 %
středoškolská a učňovská mládež	0	0 %
lidé v produktivním věku	1	3 %
lidé v důchodovém věku	0	0 %
lidé bez zdravotního postižení bez ohledu na jejich věk	0	0 %
žádná skupina osob nemá problémové chování	25	83 %
jiná	3	10 %
<i>v kategorii „jiná“ bylo respondenty uvedeno:</i> <ul style="list-style-type: none"> - nesetkala jsem se s problémovým chováním - záleží na chování jednotlivce - záleží na situaci 		

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 25: Skupina osob s nejvíce problémovým chováním během cest



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Více než tři čtvrtiny respondentů uvedly, že žádná z uvedených skupin osob nemá problémové chování, jedna desetina jako problémovou označila skupinu dětí ve věku základní školy.

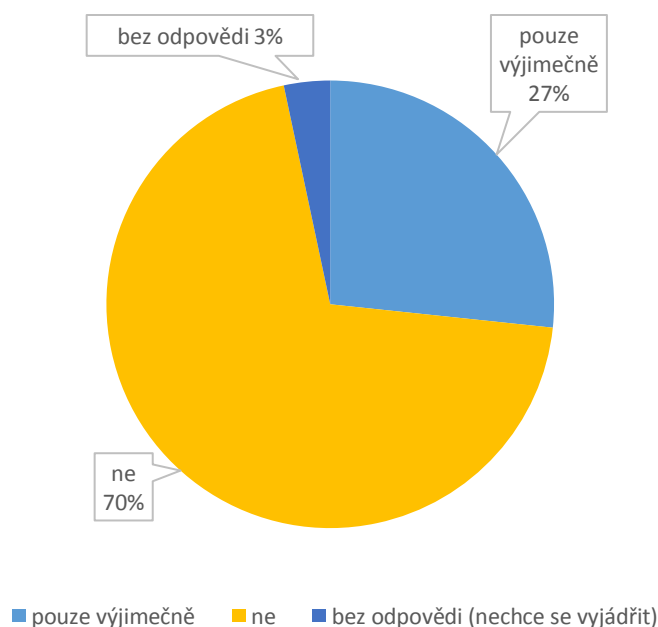
Položka č. 26 – Zkušenost s úmyslně diskriminačním chováním během cest po městě

Tabulka 26: Zkušenost s úmyslně diskriminačním chováním během cest

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
ano, ale pouze výjimečně	8	27 %
ano, opakovaně	0	0 %
ano, často	0	0 %
ne	21	70 %
bez odpovědi (nechce se vyjádřit)	1	3 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 26: Zkušenost s úmyslně diskriminačním chováním během cest



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Žádnou zkušenost s úmyslně diskriminačním chováním během cest po městě neměly více než dvě třetiny respondentů, pouze výjimečnou zkušenost s takovým chováním jich měla přibližně čtvrtina. Opakované nebo časté úmyslné diskriminační chování nevedl nikdo z respondentů, jeden se nechtěl vyjádřit.

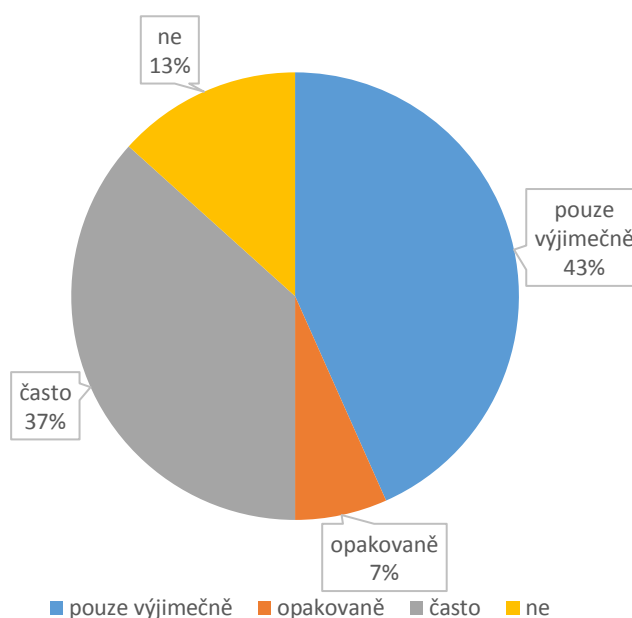
Položka č. 27 – Zkušenost s neúmyslně diskriminačním chováním během cest po městě

Tabulka 27: Zkušenost s neúmyslně diskriminačním chováním během cest

<i>Odpověď</i>	<i>Počet</i>	<i>Podíl</i>
ano, ale pouze výjimečně	13	43 %
ano, opakovaně	2	7 %
ano, často	11	37 %
ne	4	13 %
bez odpovědi (nechce se vyjádřit)	0	0 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 27: Zkušenost s neúmyslně diskriminačním chováním během cest



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Pouze výjimečnou zkušenost s neúmyslně diskriminačním chováním během cest po městě uvedla méně než polovina dotazovaných, opakovanou zkušenost měla méně než desetina. Často se však s takovým chováním setkala více než třetina respondentů. Žádnou zkušenost s neúmyslnou diskriminací související s cestami uvedlo 13 % osob.

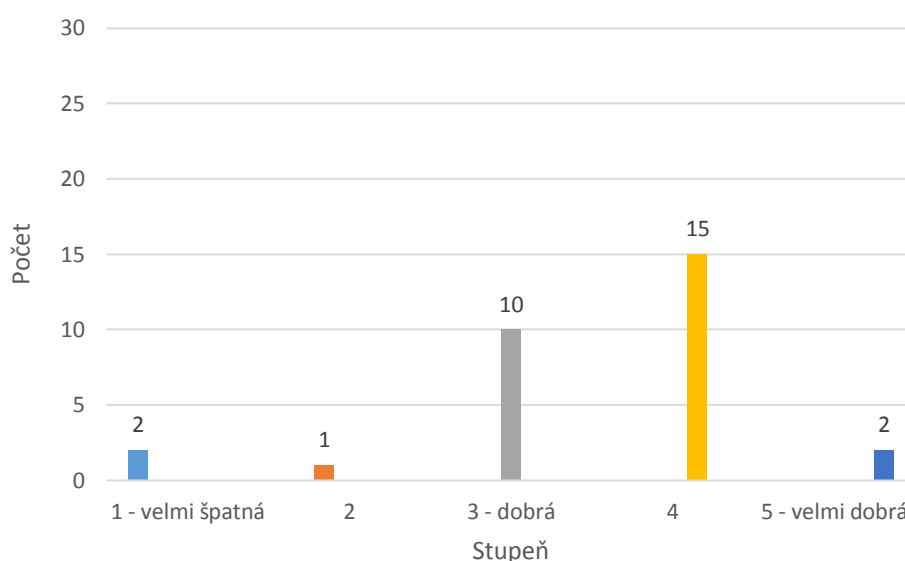
Položka č. 28 – Dostupnost budovy Úřadu práce v Jiráskově ulici v Pardubicích, včetně vstupu do budovy pro osoby na vozíku

Tabulka 28: Dostupnost budovy Úřadu práce pro osoby na vozíku

Stupeň	1 (velmi špatná)	2	3	4	5 (velmi dobrá)
Počet	2	1	10	15	2
Podíl	7 %	3 %	33 %	50 %	7 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 28: Dostupnost budovy Úřadu práce pro osoby na vozíku



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Dobře až velmi dobře hodnotilo dostupnost budovy Úřadu práce pro osoby na vozíku, tedy objektu, který byl před několika lety rekonstruován a který někdy i osoby s omezenou schopností pohybu využívají pro vyřizování svých osobních záležitostí, celkem 90 % dotazovaných.

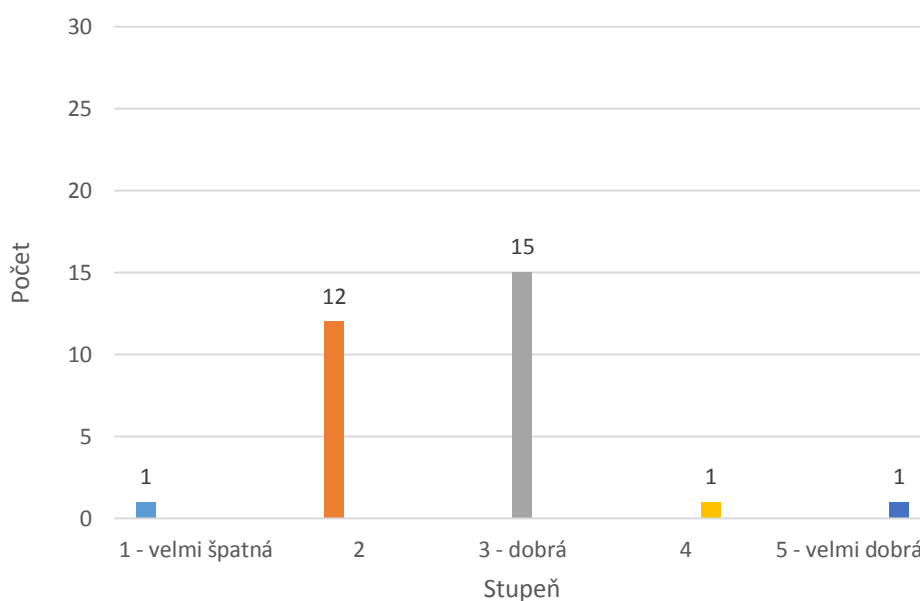
Položka č. 29 – Dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje v Kyjevské ulici v Pardubicích, včetně vstupu do areálu pro osoby na vozíku

Tabulka 29: Dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje

Stupeň	1 (velmi špatná)	2	3	4	5 (velmi dobrá)
Počet	1	12	15	1	1
Podíl	3 %	41 %	50 %	3 %	3 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 29: Dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Dobře až velmi dobře hodnotila dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje, včetně vstupu do areálu, více než polovina dotazovaných.

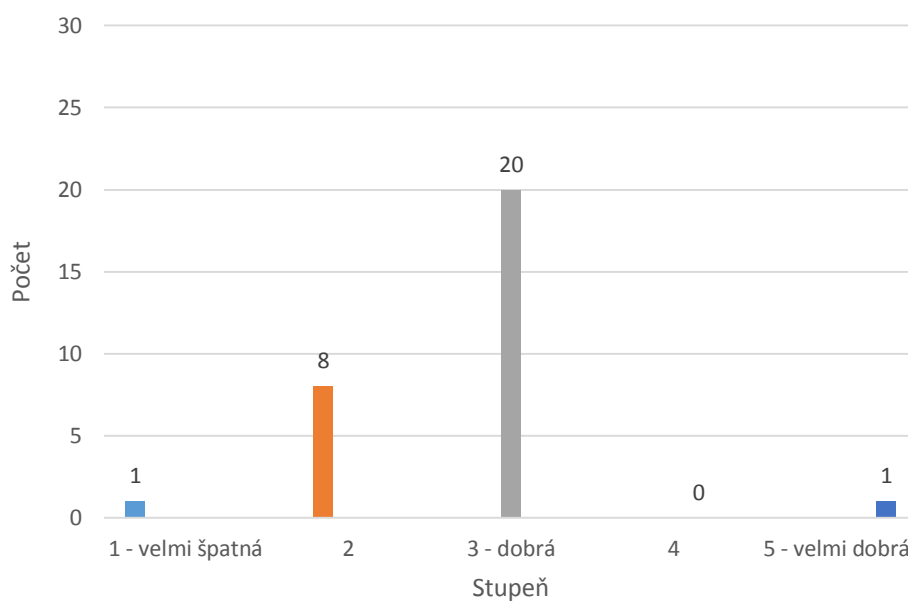
Položka č. 30 – Dostupnost areálu pardubického zámku, včetně vstupu na jeho nádvoří pro osoby na vozíku

Tabulka 30: Dostupnost areálu pardubického zámku

<i>Stupeň</i>	1 (<i>velmi špatná</i>)	2	3	4	5 (<i>velmi dobrá</i>)
<i>Počet</i>	1	8	20	0	1
<i>Podíl</i>	3 %	27 %	67 %	0 %	3 %

Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Graf 30: Dostupnost areálu pardubického zámku



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Dostupnost areálu pardubického zámku, včetně vstupu na jeho nádvoří, hodnotily jako dobrou dvě třetiny respondentů. Přibližně čtvrtina uvedla špatnou dostupnost areálu pardubického zámku.

10. Shrnutí výsledků výzkumu

Šetření za účelem zjištění pohledu osob s omezením schopnosti pohybu, využívajících ortopedické vozíky pro svůj pohyb po Pardubicích na otázky a problémy spojené s mobilitou bylo provedeno prostřednictvím kvantitativně orientovaného výzkumu metodou anonymního dotazníku.

Z výsledků provedeného šetření vyplynuly níže uvedené skutečnosti. Nejčastěji respondenti využívali mechanické typy ortopedických vozíků a jejich vozíky jim většinou vyhovovaly. I přesto, že možnost vždy cestovat po městě bez pomoci jiné osoby s ohledem na svůj zdravotní stav měla přibližně jen čtvrtina z nich, většina upřednostňovala samostatný pohyb po městě. To je podle autora této práce v souladu s v naší společnosti preferovaným sociálním modelem postojů, tedy s modelem zaměřeným na společenské aspekty postižení a podporujícím samostatnost a nezávislost lidí s postižením.

Pokud jde o oblíbený zdroj získávání informací o přepravě po městě, dvě třetiny respondentů se nejraději dotazovaly u svých přátel a blízkých, v polovině odpovědí byl za oblíbený uváděn internet. Z šetření vyplynulo, že respondenty nejvíce oceňována byla bezpečnost dopravy do cíle cesty, před dalšími zjišťovanými faktory, kterými byly rychlost dopravy, pohodlí dopravy a cena dopravy.

Jednoznačně nejčastěji byla uváděna důležitost bezbariérovosti veřejného prostoru a také bezproblémového parkování. Ukázalo se, že za velké překážky pro bezproblémový pohyb po městě bývají považována zejména vozidla odstavená na chodnicích, potíže se zaparkováním automobilu, zneužívání parkovacích míst určených pro osoby se zdravotním postižením, přeplněná vozidla městské hromadné dopravy a chování ostatních účastníků provozu.

Velký význam pro přepravu osob využívajících pro svoji přepravu ortopedické vozíky má speciální přeprava automobilem vybaveným zdvihací plošinou, avšak současně bylo zjištěno, že její poskytování bývá někdy poněkud nepružné kvůli nutnosti rezervace s časovým předstihem. Poněkud překvapivě byla četnost využívání městské hromadné dopravy v Pardubicích uváděna jako občasná a nikoli jako nejčastější. Zjištění příčin takového stavu by mohlo být námětem pro provedení případného budoucího průzkumu.

Největší podporu při řešení záležitostí cestování a pohybu nalézali dotazované osoby ve své rodině a u svých přátel. Je zajímavé, že chování žádné věkové nebo profesní skupiny lidí nebylo ve významnější míře hodnoceno jako problémové. Zatímco zkušenost s úmyslnou diskriminací potvrdila čtvrtina respondentů, s diskriminací neúmyslnou se již setkalo téměř 90 % ze všech a jedna třetina se s ní setkávala dokonce často. Aktivity vyvíjené městem za účelem zlepšování podmínek pro pohyb po městě byly hodnoceny převážně průměrně i přesto, že je městem vyvíjena dlouholetá systematická snaha o zlepšení stavu bezbariérovosti a že dochází k široké spolupráci zainteresovaných stran.

Ze tří vybraných míst v Pardubicích, a to Úřadu práce v Jiráskově ulici, areálu Nemocnice Pardubického kraje v Kyjevské ulici a areálu zámku, byla pouze dostupnost Úřadu práce hodnocena nadprůměrně, což lze přičítat již provedené rekonstrukci objektu.

11. Návrh opatření ke zlepšení situace

Jedním z cílů této práce je navrhnout opatření, která by přispěla k usnadnění pohybu a cestování po městě. Proto byla k přímému pozorování zvolena tři veřejně přístupná místa ve městě Pardubice, a to taková, jejichž dostupnost hodnotili i respondenti. Jedná se o areál Nemocnice Pardubického kraje, a.s., na adrese Kyjevská 44, Pardubice, objekt pardubického zámku a budova Úřadu práce v Jiráskově ulici v Pardubicích. Jde o tři z nejvýznamnějších míst, vybraných z okruhu zdravotnických zařízení, veřejné správy a kultury, u kterých lze předpokládat značný význam dobré přístupnosti i pro osoby se zdravotním postižením využívající ortopedické vozíky. Samostatně jsou uvedena některá doporučující opatření, která částečně vycházejí i z výsledků dotazníkového šetření.

11.1 Nemocnice Pardubického kraje

Areál pardubické nemocnice, jejíž přesné označení je Nemocnice Pardubického kraje, a.s., se nachází ve vzdálenosti přibližně 1,5 km od historického centra města. Zastávky městské hromadné dopravy se nacházejí v těsné blízkosti vstupu do areálu v ulici Kyjevská, klientům je z této strany umožněn pouze vstup. Do areálu je jinou, několik set metrů vzdálenou branou klientům a návštěvám umožněn vjezd a zpoplatněné parkování automobilů. Obyvatelům města a návštěvám je známo, že vzhledem k absenci větších parkovacích ploch je kapacita ploch pro odstavení automobilů nedostatečná. Město zamýšlí po předpokládaných demoličních pracích v areálu protějšího bývalého podniku Tesla, v návaznosti na jeho budoucí nové využití, vybudovat i parkoviště využitelné pro potřeby nemocnice. Otázka parkování proto byla vyčleněna mimo okruh možných návrhů autora práce.

Obrázek 8: Vstup do areálu pardubické nemocnice



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Ze snímku provedeného při pozorování na místě je patrné, že povrch vozovky v místě přechodu pro chodce situovaného v blízkosti vstupu je dlážděn žulovými kostkami, je tedy nerovný. Vozovka zde také má podélný sklon, který způsobuje při příčném přejezdu komunikace v místě přechodu pro chodce ztížené ovládní ortopedického vozíku. Vzhledem k tomu, že jak kvalitu povrchu komunikace, tak sklon komunikace uvedli respondenti mezi překážkami svého pohybu, je opatřením navrženým pro toto místo vybudování nového přechodu pro chodce s novým, kvalitnějším povrchem z betonové zámkové dlažby nebo z asfaltového betonu, tedy bez stávajících nerovností. Stávající sklon povrchu vozovky v místě přechodu pro chodce by pak v souvislosti s prováděním stavební úpravy mohl být alespoň částečně snížen, případně zcela eliminován.

11.2 Pardubický zámek

U brány na nádvoří pardubického zámku se řidiči setkají s dopravní značkou zakazující vjezd motorovým vozidlům. Na dodatkové tabulce u značky je uveden text „mimo držitelů povolení vydaného vč. muzeum Pardubice“. Dopravní omezení vyplývající z této dopravní značky bohužel neumožňuje vjezd a případné následné odstavení automobilu ani těm řidičům, kteří jsou držiteli průkazu mimořádných výhod vydávaného osobám zvláště těžce postiženým. V současné době tak každý řidič, který na toto místo přijede, musí vyhledat osobu, která by mu povolení mohla vydat. Takový postup však nemusí být vždy rychlý, bez komplikací a obtíží.

Obrázek 9: Dopravní omezení u brány na nádvoří zámku



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Obrázek 10: Detail dopravního značení u brány zámku



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Zde autor práce navrhuje provést nahrazení stávající tabulky novou dodatkovou tabulkou s textem, který by byl doplněn alespoň o telefonický kontakt na subjekt vydávající povolení. Ještě lepším řešením by bylo uvedení symbolu zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku, protože tyto osoby by si v takovém případě vůbec nemusely předem zajišťovat povolení ke vjezdu. Takové opatření autor zdůvodňuje tím, že v bezprostřední blízkosti pardubického zámku není zřízeno a označeno žádné parkoviště, kde by mohli odstavit svoje vozidlo návštěvníci, kterými jsou i osoby s omezením schopnosti pohybu, využívající ortopedické vozíky.

Prostor na prvním nádvoří zámku v blízkosti muzea za stávajícím zákazem vjezdu je již nyní k parkování v odůvodněných případech využíván, a proto by návrh nemusel vést k navyšování počtu vozidel a okruhu těch, kteří do prostoru vjíždějí, došlo by však k výraznému zjednodušení někdy i jen jednorázového přístupu do významného kulturního objektu ve městě. Význam má přitom také to, že přístupová komunikace k nádvoří zámku je vytvořena ze žulových kostek, které nejsou pro

pohyb ortopedických vozíků z hlediska kvality povrchu bezproblémové. Vjezd do areálu tak může osobám využívajícím ortopedický vozík značně usnadnit návštěvu zámku či přilehlé expozice muzea.

11.3 Budova úřadu práce

Přímo u vstupu do budovy Úřadu práce v Jiráskově ulici v Pardubicích se nachází svislá zdvihací plošina určená k překonávání výškového rozdílu mezi úrovní automaticky otvíraných vstupních dveří budovy a jejím prvním podlažím. Tuto plošinu mohou využívat jak lidé, kteří se přepravují s pomocí ortopedických vozíků, tak třeba i klienti úřadu doprovázející dítě v kočárku.

Obrázek 11: Zdvihací plošina u vstupu do Úřadu práce



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Obrázek 12: Omezení soběstačnosti u vstupu do Úřadu práce



Zdroj: autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Z jednoho ze snímků pořízených při pozorování na předemném místě je patrné, že uživatelé plošiny jsou upozorněni na nemožnost samostatného používání této plošiny, a to na zábradlí plošiny umístěným nápisem „Upozornění! Plošinu obsluhuje pouze zaměstnanec ostrahy“, přičemž informace o kontaktu na pracovníka ostrahy a o způsobu jeho přivolání není uvedena.

Takové omezení soběstačnosti klientů považuje autor práce nejen za překvapivé a zbytečné, ale především za nežádoucí. V tomto případě navrhuje opatření spočívající v odstranění tohoto upozornění a jeho nahrazení informací o kontaktu na osobu, na kterou se lze obrátit v případě, pokud by uživatel potřeboval asistenci při využití zvedací plošiny.

Vezmeme-li v úvahu to, že lidé využívající ortopedické vozíky nebo jejich případný doprovod mohou mít s používáním takových plošin nemalé zkušenosti, zatímco někteří jiní lidé nikoli, může být výše uvedené omezení samostatného užívání zvedací plošiny považováno za neúmyslnou diskriminaci, která ztěžuje

samostatnost a vyřizování osobních záležitostí nejen osobám s omezenou schopností pohybu, využívajícím ortopedické vozíky.

11.4 Další možná opatření

Respondenti přikládali velký význam dostupnosti parkování a za velké překážky pro svůj pohyb považovali vozidla odstavená na chodnicích a zneužívání parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením. Pro zlepšení dostupnosti parkování by mohlo být prospěšné provedení rozsáhlejší revize počtu a rozmístění vyhrazených parkovacích míst, určených pro osoby se zdravotním postižením, dále také identifikace problémových míst, na kterých jsou nejčastěji vozidla odstavována na chodníku. Zde se nabízí prostor pro významnější vzájemnou spolupráci Magistrátu města Pardubic, úřadů jednotlivých městských obvodů a zástupců organizací sdružujících osoby s omezením schopnosti pohybu. Na základě jednotlivých zjištění by pak mohla být postupně budována chybějící parkovací místa, některá stávající méně využívaná místa by zřejmě mohla být zrušena a přemístěna na místa vhodnější.

Potíže s nedovoleným parkováním automobilů na chodnicích, v důsledku kterého se volná průchozí šířka chodníků může snížit natolik, že osoby na vozíku po chodníku neprojedou, by bylo možné v některých případech řešit rozmístěním betonových nebo kovových chodníkových sloupků zabraňujících najetí auta na chodník.

Pokud jde o problematiku zneužívání vyhrazených parkovacích míst, řešení je komplikováno tím, že na pomoci symbolu zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku označených parkovacích místech, mohou stát vozidla přepravující osobu s postižením, která je držitelem průkazu ZTP nebo průkazu ZTP/P. V praxi to však znamená, že pokud například strážník obecní policie nebo příslušník Policie ČR u vozidla označeného příslušným označením a zaparkovaného na vyhrazeném parkovacím místě nezastihne řidiče vozidla a cestující, nemá jak zneužití zjistit a prokázat. Možná právě proto je zneužívání parkovacích míst tak častým a palčivým problémem. I přesto by policejní hlídky mohly častěji, alespoň příležitostně,

pozorovat některá zneužívaná parkovací místa a bezprostředně po příjezdu vozidel hned situaci řešit. V důsledku úspěšně vyřešených případů by se situace mohla postupně začít lepší.

S ohledem na vyskytující se připomínky respondentů, týkající se neadekvátních postojů nebo nevhodného přístupu některých řidičů městské hromadné dopravy, by do povinného profesního proškolení řidičů mohlo být zařazeno více informací a diskuze o problematice mobility osob používajících ortopedické vozíky. Svými zkušenostmi by zúčastněné strany mohly přispět ke zvýšení vzájemného pochopení a k získání důvěry.

Závěr

Většina obyvatel naší společnosti si je vědoma toho, že i občané s handicapem mají své cíle, hodnoty a právo na kvalitní život s materiálními i sociálními zdroji. K tomu, abychom lépe pochopili přece jen poněkud odlišný svět lidí s postižením a naučili se jej více přijímat, potřebujeme mít dostatek informací o jejich možnostech, schopnostech a potřebách, uvědomit si překážky v myšlení, které nám vytvořila naše společnost.

Práce v obecné rovině přiblížila problematiku mobility člověka, s ní související otázky, problémy a potřeby, poukázala na legislativu a její vývoj. Seznámila s koncepcí Statutárního města Pardubice, řešenými opatřeními v dopravě i v architektuře. S pomocí anonymního šetření byly identifikovány některé potíže a skutečnosti týkající se mobility osob, využívajících ke svému pohybu a dopravě v Pardubicích ortopedické vozíky. V návaznosti na šetření a provedené pozorování bylo navrženo několik možných řešení zjištěných potíží.

Cílem práce bylo zjistit existující problémy a pokusit se navrhnout opatření, která by mohla přispět ke zlepšení komunikace a k usnadnění dostupnosti vybraných veřejných míst. Autor práce se domnívá, že tento cíl byl splněn.

Seznam použitých zdrojů

Monografie

- ČERMÁK, Michal. *Projevy a formy diskriminace osob se zdravotním postižením*. Praha: Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012. 63 s. ISBN 978-80-87181-08-9.
- GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 2. vyd. Brno: Paido, 2010. 261 s. ISBN 978-80-7315-185-0.
- MATUŠKA, Jaroslav. *Bezbariérová doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2009. 196 s. ISBN 978-80-86530-62-8.
- MICHALÍK, Jan. *Legislativa handicapovaných*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013. 227 s. ISBN 978-80-244-3678-4.
- NOVOSAD, Libor. *Základy speciálního poradenství: struktura a formy poradenské pomoci lidem se zdravotním nebo sociálním znevýhodněním*. Praha: Portál, 2000. 159 s. ISBN 80-7178-197-5.
- NOVOSAD, Libor. *Tělesné postižení jako fenomén i životní realita: diskurzivní pohledy na tělo, tělesnost, pohyb, člověka a tělesné postižení*. Praha: Portál, 2011. 166 s. ISBN 978-80-7367-873-9.
- PĚKNÁ, Jarmila. *Pokyny k užívání invalidního vozíku*. Praha: Ústav zdravotní výchovy, 1981. 31 s.
- SCHMEIDLER, Karel. *Problémy mobility stárnoucí populace*. Brno: Novpress, 2009. 180 s. ISBN 978-80-87342-05-3.
- SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7.
- ŠNAJDAROVÁ, Helena. *Bezbariérové stavby: právní a normové prostředí, úpravy staveb pro pohybově postižené*. Brno: Era, 2007. 142 s. ISBN 978-80-7366-084-0.
- ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC a J. ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Univerzita Karlova, Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.

ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Praha: ČKAIT, 2011. 193 s. ISBN 978-80-87438-17-6.

Internetové zdroje

VLÁDA ČR. *Program mobility Vládního výboru pro zdravotně postižené občany* [online]. © 2009-2016 [cit. 2015-12-27]. Dostupné z:

<http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/program-mobility-79350/>

MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC. *Povinně zveřejňované informace podle zákona 106/1999 Sb.* [online]. [cit. 2015-12-28]. Dostupné z:

<http://www.pardubice.eu/urad/radnice/o-webu/povinne-zverejnovane-informace>

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ. *Příspěvek na mobilitu* [online]. © 2002-2015 [cit. 2016-04-27]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/soc/dzp/mobilita>

MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC. *Pardubice podpoří přepravu handicapovaných* [online]. © 25.1.2016 [cit. 2016-09-03]. Dostupné z:

<http://www.pardubice.eu/urad/radnice/pro-media/tiskove-zpravy/pardubice-podpori-prepravu-handicapovanych>

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)* [online]. © 2016 [cit. 2016-09-04]. Dostupné z:

http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=183/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Změny v sociálním postavení ve stáří – sociální exkluze a ageismus ve vztahu k mobilitě* [online]. © 2008-2016

[cit. 2016-10-01] Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/zmeny-v-socialnim-postaveni-ve-stari-socialni-exkluze-a-agei/>

Schodolez [online]. © 2016 [cit. 2016-10-02]. Dostupné z:

<http://www.contmed.eu/produkty/schodolez>

Odlehčené invalidní vozíky [online]. © 2015-2016 [cit. 2016-10-05]. Dostupné z: <http://www.meyra.cz/odlehcene-voziky.html>

Nabízené elektrické invalidní vozíky [online]. © 2015 [cit. 2016-10-07]. Dostupné z: <http://www.acumobil.cz/squod.html>

Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb [online]. © 2012 [cit. 2016-10-11]. Dostupné z: http://mmr.cz/getmedia/f015224c-ff91-4cad-a37b-dc0dc1072946/Vyhlaska-MMR-398_2009

Vozový park [online]. © 2016 [cit. 2016-10-17], Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/vozovy-park/>

Nájezdové rampy [online]. © 2016 [cit. 2016-10-19]. Dostupné z: <http://www.contmed.eu/produkty/najezdove-rampy>

Plošina IP 200 [online]. © 2016 [cit. 2016-10-21]. Dostupné z: <http://www.contmed.eu/produkty/plosina-ip-200>

VLÁDA ČR. *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o právech osob se zdravotním postižením* [online]. © 2009-2016 [cit. 2016-10-22]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/vvzpo/dokumenty/Umluva-ve-sbirce.pdf>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBIC. *Vozový park* [online]. © 2016 [cit. 2016-10-23]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/vozovy-park/>

ČESKÝ ABILYMPIJSKÁ ASOCIACE. *O nás* [online]. © 2016 [cit. 2016-10-24]. Dostupné z: <http://www.caaos.cz/o-nas>

ČESKÝ ABILYMPIJSKÁ ASOCIACE. *Konzultace bezbariérovosti* [online]. © 2016 [cit. 2016-10-25a]. Dostupné z: <http://www.caaos.cz/nase-aktivity/konzultace-bezbarierovosti/>

ČESKÝ ABILYMPIJSKÁ ASOCIACE. *Bezbariérová doprava* [online]. © 2016 [cit. 2016-10-25b]. Dostupné z: <http://www.caaos.cz/nase-aktivity/bezbarierova-doprava/>

KŘÍŽOVATKA HANDICAP CENTRUM. *O nás* [online]. © 2016 [cit. 2016-10-26]. Dostupné z: <http://www.krizovatka-hc.cz/index.php/o-nasi-organizaci>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Statistika&My. Vtíráme se do všech oblastí života*

[online]. © 2016 [cit. 2016-11-06] Dostupné z:

<http://www.statistikaamy.cz/2014/04/vtirame-se-do-vsech-oblasti-zivota/>

Seznam zkratk

ČD – České dráhy, a. s.

DPmP – Dopravní podnik města Pardubic, a. s.

FMD – Federální ministerstvo dopravy

MHD – městská hromadná doprava

NRPM – Národní rozvojový program mobility pro všechny

průkaz ZTP – průkaz mimořádných výhod vydávaný osobám zvláště těžce postiženým

ZTP/P – průkaz mimořádných výhod vydávaný osobám zvláště těžce postiženým s průvodcem

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Seznam obrázků

Obrázek 1: Symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku	20
Obrázek 2: Nájezdová rampa	29
Obrázek 3: Mechanický ortopedický vozík	31
Obrázek 4: Elektrický ortopedický vozík	31
Obrázek 5: Šikmá zdvihací schodišťová plošina	32
Obrázek 6: Schodolez	33
Obrázek 7: Nízkopodlažní trolejbus Škoda 30Tr	36
Obrázek 8: Vstup do areálu pardubické nemocnice	85
Obrázek 9: Dopravní omezení u brány na nádvoří zámku	86
Obrázek 10: Detail dopravního značení u brány zámku	87
Obrázek 11: Zdvihací plošina u vstupu do Úřadu práce	88
Obrázek 12: Omezení soběstačnosti u vstupu do Úřadu práce	89

Seznam grafů

Graf 1: Pohlaví respondentů	50
Graf 2: Věk respondentů	51
Graf 3: Vzdělání respondentů	52
Graf 4: Bydliště respondentů a jejich pohyb po městě	53
Graf 5: Respondenty využívané typy ortopedických vozíků	54
Graf 6: Zda respondentům vyhovují jejich ortopedické vozíky	55

Graf 7: Možnost cestovat po městě bez pomoci jiné osoby s ohledem na zdravotní stav	56
Graf 8: Využívání automobilu při cestách po Pardubicích	57
Graf 9: Využívání městské hromadné dopravy v Pardubicích	58
Graf 10: Využívání pomoci, dalších prostředků a pomůcek při přepravě	59
Graf 11: Preferované uskutečňování cest po městě	60
Graf 12: Nejoblíbenější zdroj získávání informací o nejvhodnějším způsobu a trase přepravy	61
Graf 13: Důležitost bezpečnosti dopravy do cíle cesty	62
Graf 14: Důležitost rychlosti přepravy do cíle cesty	63
Graf 15: Důležitost pohodlí při přepravě	64
Graf 16: Důležitost ceny přepravy	65
Graf 17: Velmi důležité faktory spojené s cestováním po Pardubicích	66
Graf 18: Největší bariéry omezující pohyb po městě	67
Graf 19: Velké komplikace při cestách po Pardubicích	69
Graf 20: Nejvíce potřebné opatření pro zlepšení podmínek pro cestování	71
Graf 21: Znalost existence přepravy speciálním automobilem s plošinou	72
Graf 22: Účel využívání přepravy automobilem s plošinou	73
Graf 23: Hodnocení aktivit vyvíjených městem ke zlepšování podmínek pro pohyb po městě	74
Graf 24: Největší podpora při řešení záležitostí cestování a pohybu	75
Graf 25: Skupina osob s nejvíce problémovým chováním během cest	76
Graf 26: Zkušenost s úmyslně diskriminačním chováním během cest	77
Graf 27: Zkušenost s neúmyslně diskriminačním chováním během cest	78
Graf 28: Dostupnost budovy Úřadu práce pro osoby na vozíku	79
Graf 29: Dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje	80
Graf 30: Dostupnost areálu pardubického zámku	81

Seznam tabulek

Tabulka 1: Pohlaví respondentů	50
Tabulka 2: Věk respondentů	51
Tabulka 3: Vzdělání respondentů	52
Tabulka 4: Bydliště respondentů a jejich pohyb po městě	53
Tabulka 5: Respondenty využívané typy ortopedických vozíků	54
Tabulka 6: Zda respondentům vyhovují jejich ortopedické vozíky.....	55
Tabulka 7: Možnost cestovat po městě bez pomoci jiné osoby s ohledem na zdravotní stav	56
Tabulka 8: Využívání automobilu při cestách po Pardubicích	57
Tabulka 9: Využívání městské hromadné dopravy v Pardubicích	58
Tabulka 10: Využívání pomoci, dalších prostředků a pomůcek při přepravě	59
Tabulka 11: Preferované uskutečňování cest po městě	60
Tabulka 12: Nejoblíbenější zdroj získávání informací o nejvhodnějším způsobu a trase přepravy	61
Tabulka 13: Důležitost bezpečnosti dopravy do cíle cesty	62
Tabulka 14: Důležitost rychlosti přepravy do cíle cesty	63
Tabulka 15: Důležitost pohodlí při přepravě	63
Tabulka 16: Důležitost ceny přepravy	64
Tabulka 17: Velmi důležité faktory spojené s cestováním po Pardubicích	65
Tabulka 18: Největší bariéry omezující pohyb po městě	66
Tabulka 19: Velké komplikace při cestách po Pardubicích	68
Tabulka 20: Nejvíce potřebné opatření pro zlepšení podmínek pro cestování	70
Tabulka 21: Znalost existence přepravy speciálním automobilem s plošinou	72
Tabulka 22: Účel využívání přepravy automobilem s plošinou	73

Tabulka 23: Hodnocení aktivit vyvíjených městem ke zlepšování podmínek pro pohyb po městě	74
Tabulka 24: Největší podpora při řešení záležitostí cestování a pohybu	75
Tabulka 25: Skupina osob s nejvíce problémovým chováním během cest	76
Tabulka 26: Zkušenost s úmyslně diskriminačním chováním během cest	77
Tabulka 27: Zkušenost s neúmyslně diskriminačním chováním během cest	78
Tabulka 28: Dostupnost budovy Úřadu práce pro osoby na vozíku	79
Tabulka 29: Dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje	80
Tabulka 30: Dostupnost areálu pardubického zámku	81

Příloha

Příloha A - Úplné znění dotazníku empirického výzkumu

Dobrý den,

jmenuji se Petr Komžák a jsem studentem Univerzity Hradec Králové, oboru sociální komunikace v neziskovém sektoru. Tímto se na Vás obracím s prosbou o vyplnění dotazníku, který je podkladem k vypracování mé bakalářské práce, zabývající se tématem mobility osob s omezenou schopností pohybu ve městě Pardubice. Práce je zaměřena na cesty po městě osob, které využívají pro kompenzaci svého postižení ortopedické vozíky. Dotazník je zcela anonymní. U některých otázek je možné označit více odpovědí.

Předem velice děkuji za Váš čas a za pomoc.

Petr Komžák

DOTAZNÍK

1. Pohlaví (výběr z možností):

- muž
- žena

2. Věk (doplnit číselný údaj):

3. Vzdělání (výběr z možností):

- základní
- vyučen bez maturity
- střední s maturitou
- vysokoškolské

4. V Pardubicích (výběr z možností):

- bydlím a po Pardubicích se pohybuji
- nebydlím, ale po Pardubicích se pohybuji
- nebydlím a ani se po Pardubicích nepohybuji

5. Využívám ortopedický vozík (výběr z možností):

- mechanický
- elektrický
- mechanický i elektrický

6. Můj ortopedický vozík (výběr z možností):

- mi vyhovuje a nebudu si v blízké době pořizovat jiný
- mi vyhovuje, ale i tak si budu co nejdříve pořizovat jiný
- mi nevyhovuje, a proto si budu co nejdříve pořizovat jiný
- mi nevyhovuje, ale nemohu si v blízké době pořídit jiný

7. Zdravotní stav mi cestování po Pardubicích bez pomoci jiné osoby (výběr z možností):

- umožňuje vždy
- umožňuje jen někdy
- neumožňuje nikdy

8. Při cestách po Pardubicích využívám automobil (výběr z možností, více možných):

- jako řidič
- jako cestující
- svůj vlastní
- zapůjčený
- nevyžívám automobil

9. Městskou hromadnou dopravu (autobusovou nebo trolejbusovou) v Pardubicích (výběr z možností):

- využívám nejčastěji ze všech způsobů přepravy
- využívám nejméně často ze všech způsobů přepravy
- někdy využívám
- nikdy nevyžívám

10. Při přepravě po území Pardubic využívám také (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi):

- osobní asistenci jiné osoby
- asistenčního psa
- jiné dopravní prostředky nebo pomůcky - uveďte jaké:

11. Své cesty po Pardubicích uskutečňuji pokud možno (výběr z možností):

- samostatně
- s mým doprovodem

12. Informaci o nejvhodnějším způsobu a trase přepravy do určitého místa v Pardubicích nejraději získávám (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi):

- od blízkých osob a přátel
- od institucí specializujících se na problémy osob se zdravotním znevýhodněním
- z internetu
- přímo od konkrétních přepravních firem (od dopravců, včetně jejich internetových stránek)
- od osoby nacházející se v cíli plánované cesty (od toho, kdo v cíli cesty pracuje, bydlí apod.)
- jiným způsobem – uveďte jakým:

13. Při cestách po Pardubicích je pro mne důležitá bezpečnost dopravy do cíle cesty (sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
nejméně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nejvíce

14. Při cestách po Pardubicích je pro mne důležitá rychlost přepravy do cíle cesty (sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
nejméně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nejvíce

15. Při cestách po Pardubicích je pro mne důležité pohodlí při přepravě (sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
nejméně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nejvíce

16. Při cestách po Pardubicích je pro mne důležitá cena přepravy (sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
nejméně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nejvíce

17. Při cestách po Pardubicích je pro mne velmi důležité také toto (nepovinná otázka, vlastní textová odpověď):

18. Za největší překážky omezující můj pohyb po městě považuji obecně bariéry (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi):

- architektonické (stavební)
- legislativní
- ekonomické
- sociálně-psychologické
- jiné:

19. Za velké komplikace při svých cestách po Pardubicích považuji (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi):

- fyzické bariéry na vozovkách a chodnících (vysoké obrubníky, špatný technický stav pozemních komunikací, velký sklon komunikací apod.)
- potíže se zaparkováním automobilu
- zneužívání parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením
- vozidla odstavená na chodníku
- nedostatečné pokrytí území města linkami městské hromadné dopravy
- malý počet spojů s nízkopodlažními vozidly městské hromadné dopravy
- přeplněná vozidla městské hromadné dopravy
- chování řidičů vozidel městské hromadné dopravy k osobám na vozících

- chování cestujících ve vozidlech městské hromadné dopravy
- chování řidičů automobilů
- chování ostatních účastníků provozu
- neochotu veřejnosti při cestě komunikovat (například poradit během cesty)
- neochotu veřejnosti při cestě pomoci (například při překonávání fyzické bariéry)
- náklady vynaložené za svoji přepravu
- zatoulaná zvířata
- riziko kriminality
- jiné:

20. Za nejvíce potřebné pro zlepšení podmínek pro své cestování po Pardubicích považují (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi):

- provádění oprav a stavebních úprav chodníků a silnic
- zlepšení podmínek pro parkování automobilů na území města
- zavedení nových linek (dalších tras) městské hromadné dopravy
- zajištění více nízkopodlažních vozidel městské hromadné dopravy
- zlepšení chování řidičů vozidel městské hromadné dopravy k osobám na vozících
- lepší řešení zneužívání parkovacích míst
- zlepšení chování řidičů automobilů vůči osobám na vozíku
- zlepšení chování ostatních účastníků provozu vůči osobám na vozíku
- zlepšení kvality a dostupnosti informací o přepravě ve městě

24. Největší podporu při řešení záležitostí souvisejících s cestováním a pohybem po Pardubicích pocít'uji ze strany (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi)?

- rodiny
- přátel a známých
- spolupracovníků v zaměstnání
- spolků a neziskových organizací
- města Pardubice (pardubické radnice)
- přepravních společností (dopravců)
- jiné:

25. Za nejvíce problémové během svých cest považuji chování (výběr z možností, více možných, možnost doplnění další odpovědi)?

- řidičů vozidel městské hromadné dopravy
- dětí ve věku žáků základní školy
- středoškolské a učňovské mládeže
- lidí v produktivním věku
- lidí v důchodovém věku
- lidmi bez zdravotního postižení, bez ohledu na jejich věk
- chování žádné skupiny osob během cesty nepovažuji za problémové
- jiná:

26. Během svých cest po Pardubicích jsem pocítil chování, které považuji za úmyslně diskriminační (výběr z možností):

- ano, ale pouze výjimečně
- ano, opakovaně
- ano, často
- ne
- nechci se vyjádřit

27. Během svých cest po Pardubicích jsem pocítil chování, které považuji za neúmyslně nebo nevědomě diskriminační (výběr z možností):

- ano, ale pouze výjimečně
- ano, opakovaně
- ano, často
- ne
- nechci se vyjádřit

28. Dostupnost budovy Úřadu práce v Jiráskově ulici v Pardubicích (vyplácí se zde dávky i pro osoby se zdravotním postižením), včetně vstupu do budovy, je podle mne pro osoby na vozíku (nepovinná otázka, sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
velmi špatná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	velmi dobrá

29. Dostupnost areálu Nemocnice Pardubického kraje v ulici Kyjevská v Pardubicích, včetně vstupu do areálu, je podle mne pro osoby na vozíku (nepovinná otázka, sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
velmi špatná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	velmi dobrá

30. Dostupnost areálu pardubického zámku, včetně vstupu na jeho nádvoří, je podle mne pro osoby na vozíku (nepovinná otázka, sémantický diferenciál):

	1	2	3	4	5	
velmi špatná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	velmi dobrá