

Soukromé reálné gymnázium Přírodní škola, o.p.s.

# Prahou na invalidním vozíku

Praktická maturita



Jméno autora: Kateřina Jindrová  
Jméno vedoucího práce: Štěpána Vnoučková  
Datum odevzdání: 8. 11. 2010

## Záměr

16. 11. 2009

### Doprava

(lidé pohybující se na vozíku)

#### Proč:

- Problém týkající se všech osob na invalidním vozíku, ale také osob se sníženou pohyblivostí, starých lidí, kočárků...
- Osoby pohybující se na vozíku bariérové části Prahy znevýhodňují, omezují, vylučují je ze společnosti a ztěžují jim každodenní život
- Mělo by se o tom vědět, uvědomovat si tento problém, tyto lidé by neměli být odstrčení
- Týká se to každého z nás (nejen pro to, že se na vozík může dostat každý)

#### Cíle:

- Informace o bezbariérové dopravě (jaké stanice metra, jak často jezdí spoje, ochota řidičů autobusů, jak fungují plošiny a výtahy...)
- Jaké přináší doprava pro lidi na vozíku omezení, problémy, jak jim znesnadňuje život, co je už vlastně problém (vysoké obrubníky apod.)
- Rozšířit povědomí o tomto problému, poukázat na něj (ve škole)
- Spolupráce s Asistence, o. s. (dobrovolnictví...)
- Popsat pocity z cesty absolvované na invalidním vozíku a pocity z akcí, kdy někoho na vozíku doprovázím...
- Zmínit akce na podporu bezbariérovosti (Jedeme v tom s vámi...), poukázat na ně (aby se o nich více vědělo)

#### Jak:

- Spolupráce s Asistence, o. s. (informace o dopravě, účast na akcích...)
- Studování literatury na toto téma
- Rozhovory s několika vozíčkáři [asi tak 5 lidí, odpovědi na otázky typu: co vidíte jako největší problém co se týče dopravy, jak hodně vás to omezuje (časově...), jsou řidiči autobusů ochotni vám pomoci (vyndat plošinu...) apod., jen orientační, doplňující]
- Účast na akcích Asistence, o. s.
- Zapůjčení vozíku od Asistence

#### Obsah:

Na začátku práce rešerše, pak informace získané studiem literatury a spoluprací s občanským sdružením Asistence, dále jak vozíčkáře bariérová doprava omezuje, mé pocity z cesty na vozíku i jako doprovodu...

Zatím spolupracuji s občanským sdružením Asistence jako dobrovolník a již jsem se zúčastnila několika akcí, které pořádali (návštěva výstavy, koncert skupiny The Tap Tap atd.), a to jako doprovod někoho na vozíku. A plánuji se zúčastnit dalších akcí.

## Obsah

|           |  |    |
|-----------|--|----|
| <b>1.</b> | <b>Úvod</b> .....                                  | 4  |
| 1.1.      | Cíle.....  | 5  |
| <b>2.</b> | <b>Metodika a osnova práce</b> .....               | 6  |
| 2.1.      | Metoda rozhovoru.....                              | 7  |
| <b>3.</b> | <b>Prahou na invalidním vozíku</b> .....           | 8  |
| 3.1.      | Problémy při jízdě Prahou.....                     | 8  |
| 3.2.      | Bezbariérová Kanada.....                           | 13 |
| 3.3.      | Největší problémy způsobené bariérovou Prahou..... | 14 |
| 3.4.      | Rozhovory.....                                     | 15 |
| 3.5.      | Změny v pražské MHD.....                           | 17 |
| 3.6.      | Dobrovolnické akce s Asistencí, o. s.....          | 19 |
| 3.7.      | Den strávený na vozíku.....                        | 25 |
| <b>4.</b> | <b>Závěr</b> .....                                 | 28 |
|           | <b>Použité zdroje</b> .....                        | 29 |
|           | <b>Poděkování</b> .....                            | 29 |
|           | <b>Přílohy</b> .....                               | 30 |

## 1. Úvod

Má práce se zabývá problémem bariérové Prahy, zejména problémy týkajícími se lidí pohybujících se pomocí invalidního vozíku.

Před rokem jsem se stala dobrovolníkem v organizaci Asistence, o. s., pomáhající lidem na invalidním vozíku. Předtím jsem se nijak nezamýšlela nad tím, jak se mohou tito lidé pohybovat, nejen městskou hromadnou dopravou, ale i samotnými ulicemi Prahy. Do té doby pro mě bylo cestování Prahou běžnou rutinou. Eskalátory, schodiště ani obyčejné a všude se vyskytující vysoké obrubníky mi nedělaly žádný problém, proč bych tedy měla přemýšlet nad tím, že ne každý může do schodů vběhnout tak snadno jako já? Ať už je to někdo pohybující se na invalidním vozíku, maminka s kočárkem či stará babička s holí?

Pak jsem se stala dobrovolníkem doprovázejícím lidi na invalidním vozíku různě po Praze a najednou jsem se musela Prahou pohybovat úplně jinak. Plánovat si cestu podle bezbariérových spojů, vyrazet s velkým časovým předstihem, setkávat se s nevšímavostí lidí k jejich okolí...

Proto jsem se rozhodla zaměřit se na problém bariérové Prahy ve své praktické maturitě. Chtěla bych nejen poukázat na tento problém, který si nejspíš hodně lidí vůbec neuvědomuje, ale zejména bych si díky této práci chtěla rozšířit své obzory a získat nové zkušenosti. Ráda bych se o tomto problému dozvěděla víc, např. jaké překážky už dělají lidem na vozíku problém překonat, kam všude se s vozíkem nedá dostat, jaké to vůbec je, cestovat Prahou z této jiné perspektivy. Doufám, že se díky nově získaným informacím budu moci lépe vcítit do pocitů lidí, které někam při různých akcích Asistence doprovázím, a tak se stát ohleduplnějším asistentem.

Svou práci jsem rozdělila do několika částí: na úvod, metodiku, stať a závěr. V kapitole metodika bych ráda zmínila, jak jsem práci členila a jaké metody jsem při vypracování použila, což poté rozvedu v další kapitole. V závěru se chci pokusit shrnout, o čem má práce pojednává a nakolik se mi podařilo splnit předem vytyčené cíle.

## 1.1. Cíle

- Zvýšit povědomí o tomto problému, a to zejména u mladých lidí, kteří by měli být nejvíce všímaví ke svému okolí a uvědomovat si, že i to, co vnímají jako všední a obyčejnou věc, může mnoha lidem se zhoršenou pohyblivostí činit velké problémy. Toho bych chtěla docílit zejména při obhajobě své práce před studenty své školy.
- Shromáždit informace o bezbariérovosti Prahy, a to nejen v otázkách dopravy, ale i v překážkách na ulicích a ve veřejných objektech. V souvislosti s tím bych chtěla zjistit, jak velká omezení přináší tyto bariéry lidem na vozíku a co vše už vlastně překážkou je.
- V souvislosti s výše uvedeným bodem provést několik rozhovorů s lidmi na vozíku a zjistit tak jejich názor na tuto problematiku.
- Absolvovat jeden den na invalidním vozíku a tím se přiblížit pocitům, které běžně zažívají lidé, kteří jsou na vozík upoutáni celý život, a zjistit, jak obtížné by pro mě bylo dostat se běžnou cestou do školy či se pohybovat po svém pokoji.
- Spolupráce s Asistencí, o. s., nejen jako dobrovolník, ale také pomoci při jejich happeningových akcích.
- Mnou vypracovanou práci chci poskytnout Asistenci, o. s., která o ni projevila zájem a chce ji využít ke svým účelům.

## 2. Metodika a osnova práce

Svou práci jsem rozdělila do několika menších podskupin podle zaměření:

V první části (3.1.) se chci pokusit popsat největší a nejčastější překážky, které na lidi pohybující se pomocí invalidního vozíku čekají při cestování Prahou. Ráda bych se zmínila o tom, co vše už tvoří problém, kde na něj lze narazit a koho všeho ovlivní.

V druhé části (3.2.) bych jen krátce porovnála rozdíly v bezbariérovosti dopravy v Praze a v Edmontonu, v Kanadě, kde jsem strávila několik letních měsíců.

Ve druhé části (3.3.) chci rozebrat největší problémy v dopravě jak z pohledu lidí na vozíku, tak z pohledu mého, jakožto dobrovolníka. Zajímalo by mě, zda se náhled na tuto tematiku bude výrazným způsobem lišit, či ne.

Ve čtvrté části (3.4.) bych chtěla uskutečnit několik rozhovorů s lidmi pohybujícími se pomocí invalidního vozíku a zjistit tak, co za problémy a omezení doprava Prahou znamená konkrétně pro ně samotné.

V páté části (2.5.) chci zmínit, k jakým změnám k lepšímu v poslední době dochází (z hlediska pražské MHD).

A v posledních, šesté a sedmé části (3.6. a 3.7.) bych ráda vyjádřila své pocity z hlediska mě samotné jako dobrovolníka a pak mě v roli člověka na vozíku, kterou bych si chtěla na jeden den vyzkoušet a lépe se tak vcítit do pocitů lidí, kteří se pomocí vozíku pohybují musejí.

K docílení svých cílů jsem použila mimo jiné metodu rozhovoru, a to při rozhovorech o problémech bariérové Prahy s lidmi na invalidním vozíku. Vybrala jsem si rozhovor individuální, který se mi více hodil, protože umožňuje rozhovor vždy jen s jedním člověkem, ne se skupinkou lidí, já jsem žádná hromadná sezení pořádat nechtěla. Tento způsob rozhovoru podle mě také dává větší prostor k vyjádření jednotlivce a dovoluje přejít k větším podrobnostem než rozhovor skupinový.

Z pohledu strukturace otázek jsem si vybrala rozhovor nestandardizovaný, abych mohla dát větší prostor respondentovi a přitom se držet předem vybraných okruhů.

Ve své práci jsem čerpala jak ze svých vlastních zkušeností a vědomostí, tak i z informací získaných spoluprací s Asistencí, o. s., a z různých webových stránek.

## 2.1. Metoda rozhovoru<sup>1</sup>

„Metoda rozhovoru (interview) je založena na přímém dotazování, tedy na verbální komunikaci výzkumného pracovníka s respondentem nebo s více respondenty. Způsoby užití této metody rozlišujeme podle několika kritérií. Podle počtu osob, které se rozhovoru účastní, rozlišujeme **rozhovory individuální** (výzkumný pracovník pracuje jenom s jednou osobou) a **rozhovory skupinové** (např. besedy s rodiči o jejich zkušenostech z integrace zdravotně postižených žáků), kdy se účastníci vzájemně inspirují, doplňují, vyjadřují analogické zkušenosti nebo rozdílné názory, z nichž se často dozvíme více než při rozhovorech individuálních. Získané poznatky je však těžší zpracovat, protože někdy mluví více lidí najednou, skáčou si do řeči apod.

Podle struktury otázek se rozlišuje rozhovor standardizovaný (strukturovaný), polostandardizovaný a nestandardizovaný (nestrukturovaný). **Standardizovaný rozhovor** probíhá podle otázek, jejichž znění a pořadí jsou přesně určeny a alternativy odpovědí jsou předem připraveny (je to vlastně dotazník zadávaný ústní formou). Jeho výsledky jsou snáze zpracovatelné, ale míra poznatků je poměrně nízká. **Polostandardizovaný rozhovor** rovněž nabízí respondentovi alternativní odpovědi, ale výzkumník klade doplňující a upřesňující otázky. **Nestandardizovaný rozhovor** probíhá pružněji. I zde si výzkumný pracovník musí připravit základní okruhy otázek, které bude klást, ale jejich obsah, pořadí a formulace závisí na tazateli, který se přitom nemusí přidržovat žádného schématu (Skalková, 1983).

Požadavky vztahující se k efektivitě této metody jsou shodné s metodou dotazníku. Základním požadavkem je formulovat otázky tak, aby ovlivňovaly hypotézu výzkumu – nejde o pouhé sbírání faktů nebo názorů lidí na určité jevy.

Příprava rozhovoru by měla obsahovat tyto činnosti:

- jasné vymezení problému,
- určení vzorků respondentů,
- volbu typu rozhovoru a stanovení jeho plánu,
- formulaci otázek (okruhy),
- prověření a zpřesnění otázek v předvýzkumu.

Doporučuje se začínat rozhovor obecnými otázkami, které uvedou respondenta do okruhu problematiky, postupně přecházet k otázkám speciálním, teprve uprostřed rozhovoru klást hlavní otázky, které jsou předmětem zkoumání; končí se otázkami osobní povahy, jejichž zodpovězení vyžaduje vzájemnou důvěru.“

---

<sup>1</sup> Švarcová I. Základy pedagogiky pro učitelské studium. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2006. ISBN 80-7080-573-0

### 3. Prahou na invalidním vozíku

#### 3.1. Problémy při jízdě Prahou

Myslím si, že běžné překážky v dopravě nejlépe nastíním popisem nspecifikované trasy, pod kterou si každý může představit svou každodenní cestu do práce, do školy, za kulturou či za jiným účelem. Takovou cestu většina lidí zvládne bez potíží, stává se rutinou, pro lidi pohybující se pomocí invalidního vozíku tomu tak ale není. Pro ně je cestování městskou hromadnou dopravou plné různých malých či velkých problémů, překážek a překvapení.

Zkuste tedy alespoň hypoteticky usednout na invalidní vozík a zaměříme se na vše z této jiné perspektivy.

Celá cesta se bude muset lišit už jen v tom, že nebudete moci cestovat sami, ale s doprovodem, protože bez něj by pro vás bylo cestování o dost náročnější.

Vyjedete tedy z domu a hned by na vás, za určitých okolností, čekala nepřekonatelná překážka. Pokud by totiž zrovna panovalo zimní období a zem by byla pokrytá čerstvě napadaným sněhem, neměli byste s vozíkem vůbec šanci projet. Z některých chodníků se sníh v zimě vůbec neodhazuje, a pokud ano, rozhodně z nich nezmizí hned brzy ráno. Ranní cesta do práce by se vám tedy značně ztížila. Zabývejme se ale raději tou snazší variantou, tedy že sníh zrovna nepadá, a pokračujeme v cestě, například na nejbližší stanici metra.

Než se k ní ale vůbec dostanete, znesnadní vám cestu další, pro běžného chodce nevýznamná překážka – nesnížený obrubník.

**Nesnížené obrubníky** dělají potíže zejména lidem, přepravujícím se na elektrickém vozíku. Elektrický vozík se totiž nesmí zvedat do vzduchu, proto s ním nelze obrubník překonat jako s vozíkem mechanickým, člověk na vozíku tedy musí jet po silnici a vyhledat místo s obrubníkem sníženým. Na silnici samozřejmě hrozí nebezpečí srážky s autem apod. Problém ale nenastává jen u vjezdu nahoru, na chodník, ale také při sjezdu dolů. Pokud není cesta ukončená sníženým obrubníkem, musí se „vozíčkář“ zkrátka vrátit zpátky a jet dál, dokud nenarazí na místo, které snížené je. Pro mechanické vozíky není překonávání vysokých obrubníků již takový problém, vše závisí zejména na fyzické zdatnosti asistenta.

Přitom v příloze č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. se píše: „Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nesmí být vyšší než 20 mm, jinak musí být řešeny výtahy nebo v odůvodněných případech u změn dokončených staveb zdvihacími plošinami.“ To na mnoha místech není splněno.

Vysoké obrubníky ale nejsou jedinými nástrahami, které na vás na chodníku mohou čekat. V chodníku se často nacházejí také různé **praskliny** či **mezery po chybějících dlažebních kostkách** ve staré dlažbě. Do těchto otvorů se může snadno zaseknout některé z předních koleček vozíku. Vzniká tak riziko překlopení vozíku nebo alespoň „pořádného“ drncnutí. Podobné závady chodníku vyžadují neustálou pozornost asistenta. Chodníky také často nesplňují požadavky vyplývající z přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o tom, že „Komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů, a smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %), u mostních objektů nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %).“ Chodníky jsou často



příliš úzké či nakloněné a nedá se po nich s vozíkem projet (více v příloze 1. na str. 31).

Pokud tedy překonáte veškeré obrubníky a praskliny v chodníku a dorazíte až k metru, musíte začít doufat, že stanice, kterou právě potřebujete použít, je bezbariérová.

**Bezbariérových stanic metra** totiž není mnoho a chybějí zejména tam, kde jich je nejvíce potřeba. To vyplývá jak z průzkumu Dopravního podniku hl. m. Prahy z 12. 11. 2008<sup>2</sup> (více v příloze 2. na str. 32), při kterém se zjistilo, že nejvytíženějšími stanicemi metra jsou:

1. **I. P. Pavlova**
2. Dejvická
3. **Anděl**
4. Budějovická
5. **Můstek „A“**

(přičemž stanice tučně vyznačené nemají bezbariérový přístup!), tak i z průzkumu občanského sdružení Asistence (více v příloze 3. na str. 33), ve kterém respondenti hlasovali o podle nich nejpotřebnějších stanicích pro bezbariérové zpřístupnění:

1. I. P. Pavlova
2. Můstek „A“
3. Anděl
4. Můstek „B“
5. Karlovo náměstí

Z 54 stanic metra jich je „bezbariérových“ jen 33, z toho je u 4 stanic (Strašnická, Nový Smíchov, Nové Butovice a Nádraží Holešovice I) bezbariérovost tvořena pojízdnými plošinami, které se často zasekávají či vůbec nefungují. V takovém případě samozřejmě není zajištěna náhradní přeprava na povrch či z povrchu dolů do metra. (Podrobný rozpis bezbariérovosti stanic v příloze č. 4 na str.?)

Na dalších 4 stanicích (viz níže) je přeprava lidí se sníženou pohyblivostí zajištěna jen pomocí technických výtahů, které mohou obsluhovat pouze lidé se speciálním vyškolením a průkazem. „Dodatečné zpřístupnění stanic pomocí nákladních výtahů bylo realizováno pouze u stanic, kde to bylo technicky možné. Jedná se tedy o nákladní výtahy pouze ve stanicích metra Háje, Opatov, Roztyly a Nádraží Holešovice. Při přepravě upraveným nákladním výtahem (piktogram s vozíkem a doprovodnou osobou) musí být přítomna osoba způsobilá k jeho obsluze. Tato osoba se legitimuje při vstupu „Průkazem pro obsluhu výtahu“ dozorčímu stanice (přepravnímu manipulantomu), od kterého převezme výměnou za tento průkaz klíč od výtahu. Po uskutečnění přepravy klíč vrátí a dostane průkaz nazpět.“<sup>3</sup>

Doprovod se tedy musí chodit stále tam a zpátky, čímž se cestování časově značně protáhne. Člověk na vozíku si musí doprovod zajistit sám, takže se těmito výtahy běžně pohybovat nemůže.

Některé stanice, jako Vyšehrad, jsou sice označeny jako bezbariérové, to ovšem platí jen pro jednu stranu výstupu, protože stanice je stavěná s kolejemi uprostřed, a bezbariérový výstup je jen na straně jedné. Proto nejrychlejší způsob, jak se dostat

---

<sup>2</sup> Asistence, o. s. Průzkum přístupnosti MHD v Praze. *Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD*. 2009, s. 14–17.

<sup>3</sup> *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. Dostupné z [www: http://www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

na druhou stranu této stanice, je přejet o jednu stanici dál a pak se vrátit zpátky na Vyšehrad, tentokrát již na tu správnou, opravdu bezbariérovou stranu.

Než se dostanete do určitých stanic metra, je zapotřebí použít několika výtahů (plošin). Pokud tedy nefunguje třeba i jen jeden z nich, stanici již nelze použít.

Dopravní podnik k tomuto problému říká toto: „Ve smyslu platných Smluvních přepravních podmínek lze v provozu metra přepravovat osoby na vozíku pro invalidy pouze ve stanicích s bezbariérovým přístupem, v osobních výtazích, v upravených nákladních výtazích, nebo šikmých a svislých plošinách v doprovodu osoby poskytující osobě na vozíku pro invalidy nezbytnou pomoc. Tento doprovod si musí osoba na vozíku pro invalidy zajistit sama.“<sup>4</sup> Jak se mají lidé na vozíku přepravovat do míst bez těchto uzpůsobení, již ale Dopravní podnik hlavního města Prahy neřeší.

Pokud tedy máte to štěstí a stanice metra, kterou se chystáte použít, je bezbariérová a vše správně funguje (protože i výtahy se často opravují či čistí a pak je nelze použít), nezbyvá než se vmáchnout do výtahu/plošiny a sjet dolů.

**Výtah** má často tu nevýhodu, že je dost úzký, což je problém zejména pro maminky s kočárky pro dvojčata. Šířka dveří u šachetních a kabinových výtahů musí být minimálně 800 mm,<sup>4</sup> což může být pro určité typy kočárků málo.

**Plošina** se, jak už bylo zmíněno, často zasekává, dalším problémem může být fakt, že se musí za jízdy stále tisknout tlačítka pro rozpohybování plošiny. Pokud se tlačítka pustí, plošina se zastaví, proto ji nemohou používat lidé, kteří nemají dostatečně citlivé ruce nebo v nich nemají dostatečnou sílu.

*Plošinu lze definovat těmito slovy: „Šikmá schodišťová plošina je zařízení pro přepravu imobilních osob stojících či sedících, pohybující se po šikmé dráze převážně přímo nad schody. Tvořeno je z pojezdové dráhy a panelu se sklopnou plošinou. Pojezdová dráha se připevňuje na zeď nebo na samostatné sloupky zakotvené do schodnic či podlahy. Plošina se pohybuje po pojezdové dráze pomocí mechanického převodu. Pohon obstarává stejnosměrný, jednofázový nebo třífázový asynchronní motor.“<sup>5</sup>*

Na nástupišti již stačí počkat na soupravu metra a po jejím příjezdu nastoupit. Zde se vyskytuje jen několik menších problémů, například to, že se **dveře do vlaku** neotevřou samy, ale až po stisknutí tlačítka, což trochu znesnadňuje nástup s vozíkem, dá se to ale vyřešit nástupem do prvních či posledních dveří soupravy, které se otvírají samy od sebe. Dalším problémem je **velká mezera mezi nástupištěm a vlakem**, kde hrozí zapadnutí předních koleček vozíku, a **tyč uprostřed vchodu** do soupravy, která se vyskytuje zejména u nových souprav. Tyč se musí složitě objíždět a činí problém nejen vozíkům, ale také kočárkům, zejména pokud je metro plné lidí, kteří znesnadňují manipulaci do stran.

Cesta metrem ubíhá bez potíží až do chvíle, kdy je potřeba vystoupit ven či přestoupit na jinou linku metra. Pokud totiž nastoupíte například na lince „A“ na stanici Muzeum, vystoupit můžete nejdříve buď na konečné stanici Dejvická, či v druhém směru na stanici Strašnická. Jiné zastávky totiž nejsou bezbariérové (viz plánek pražského metra na str. 35).

<sup>4</sup> Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. Dostupné z WWW: <http://www.dpp.cz>.

<sup>5</sup> Hajný, S. [online]. [cit. 2010-10-24]. Schodišťová plošina šikmá. Dostupné z www: <http://www.sobnet.cz/hajnys/sp.htm>.

**Přestupní stanice** Florenc i Muzeum jsou bezbariérové, u stanice Můstek tomu tak ale není. Pokud tedy jedete například ze směru Zličín (linka „B“) a chcete přesehnout na linku „A“ a dojet na některou ze zastávek směr Dejvická, musíte místo jednoho jednoduchého přestupu ve stanici Můstek dojet až na Florenc, pak přestoupit na Muzeum a pak teprve pokračovat v potřebném směru. Ujedete tak tedy nejméně o pět zastávek více, než pokud byste mohli cestovat po eskalátorech.

**Pohyblivé schody** totiž „nejsou konstruovány ve smyslu technických norem pro přepravu osob na invalidních vozících, ani pro přepravu prázdných invalidních vozíků. Nelze technicky zajistit bezpečnou stabilizaci invalidního vozíku na jedoucích stupních šikmého schodišťového pásma, jeho uvolněním je ohrožena bezpečnost osoby na invalidním vozíku a bezpečnost ostatních osob na schodovém pásmu“.<sup>6</sup>

Dalším problémem, který vás může zaskočit při cestování Prahou, je nedostatek bezbariérových toalet, z 54 stanic metra jich je jimi vybaveno jen 30.

**Bezbariérová WC** se totiž nevyskytují ani v každé stanici metra (viz příloha 6. na str. 36), jako je tomu u normálních toalet, a někdy dokonce ani ve veřejných objektech. Lidé na vozíku tak často nemají možnost uspokojit jednu z nezákladnějších lidských potřeb. Hodně z nich proto raději při delším cestování skoro nepije. Nedodržováním pitného režimu ale může vzniknout řada zdravotních problémů.

Aby mohly být veřejné záchodky považovány za bezbariérové, musejí splňovat normy dané přílohou č. 3 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., kde se v kapitole 5, zabývající se hygienickými zařízeními a šatnami, píše:

„5.1.2. Záchodová kabina musí mít šířku nejméně 1800 mm a hloubku nejméně 2150 mm. U změn dokončených staveb lze rozměry této kabiny snížit až na 1600 mm x 1600 mm. (...) V kabině musí být záchodová mísa, umyvadlo, háček na oděvy a prostor pro odpadkový koš.

5.1.3. Šířka vstupu musí být nejméně 800 mm (...). Dveře se musí otevírat směrem ven a musí být opatřeny z vnitřní strany vodorovným madlem ve výšce 800 až 900 mm. Zámek dveří musí být odjistitelný zvenku. (...)

5.1.7. Je-li v hygienickém zařízení nebo šatně instalováno zrcadlo, musí být použitelné pro osobu stojící i osobu na vozíku. U pevného zrcadla musí být spodní hrana ve výšce maximálně 900 mm nad podlahou a horní hrana ve výšce minimálně 1800 mm nad podlahou. Sklopné zrcadlo nesmí mít ovládací páku vystupující do prostoru.“ (Nezkrácený text viz přílohu 7. na str. 37)

Po všech nástrahách metra tedy nakonec vyjedete na zemský povrch, kde již čeká další problém, a to zda vám pojede nízkopodlažní spoj, pokud se ze zastávky potřebujete ještě někam dostat autobusem či tramvají. Mezi jednotlivými **nízkopodlažními spoji** jsou totiž dlouhé časové prodlevy a ne všechny linky jsou jimi vybaveny. Autobusových linek obsluhovaných výhradně nízkopodlažními vozy jezdí po Praze 6 a na dalších 90 spojích jezdí nízkopodlažní vozy jen někdy. (Podrobněji v příloze 8. na straně 39.) Tramvajová doprava je na tom trochu jinak, spoju s nízkopodlažními vozy jezdícími po celý týden je jen 12 (tramvaje číslo: 1, 3, 8, 9, 12, 14, 17, 20, 22, 24, 25 a 26) a spoju jezdících jen v pracovní dny je 5 (tramvaje číslo: 2, 4, 7, 16 a 19). Z celkového počtu tramvajových vozů jezdících po Praze jich je jen 10 % nízkopodlažních<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2010-10-09]. Dostupné z [www: http://www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

<sup>7</sup> Asistence, o. s., *Prague needs a revolution*, 2010 (film).

V nízkopodlažních vozech je také problém s místem, pokud se již v dopravním prostředku převáží pár kočárků, vozík se dovnitř nevejde. Přitom kočárky se dají vynést i do autobusů a tramvají s nesníženým podvozkem.

Velký problém nastává také u tramvajových zastávek, které mají přímý vstup do vozovky (těch je v Praze nejméně 50<sup>8</sup>) či nemají snížený obrubník u nástupního ostrůvku.

A teď se již blíží konec vaší cesty, stačí vystoupit z autobusu či tramvaje a dojet až na místo, kam jste potřebovali. Samozřejmě, jen pokud je budova, do které se chcete dostat, bezbariérová.

Zejména v historickém jádru Prahy je totiž cestování na vozíku značně komplikované a ne všechny objekty v pražské památkové rezervaci jsou plně přístupné i lidem na invalidním vozíku. Z 67 objektů v této rezervaci jsou plně přístupné (i bez pomoci další osoby) jen čtyři. Částečně přístupných (s pomocí další osoby) je 50 objektů a dalších 13 objektů je nepřístupných či s přístupem zvlášť obtížným.

Objekt přístupný/přístupný bez pomoci:<sup>9</sup>

- Přístupný je celý objekt, alespoň s jedním bezbariérovým vstupem. Návštěva je možná bez předchozí domluvy.
- Dveře a všechny průjezdy jsou širší než 80 cm. Prahy do 2 cm.
- Výtah je použitelný bez asistence obsluhy a jeho rozměry jsou minimálně: dveře 90 cm, vnitřní rozměry kabiny – šířka 110 cm, hloubka 140 cm.
- Pokud je použita plošina, šíře přepravní plochy je minimálně 80 cm.
- K dispozici je bezbariérová toaleta nebo v případě, že jsou všechny ostatní požadavky na bezbariérovost naplněny, alespoň upravená toaleta.
- Povrchy a sklon komunikací v objektu a jeho bezprostředním okolí výrazněji nekomplikují pohyb na vozíku (při zohlednění historického charakteru památkové rezervace).
- Bližší informace o jednotlivých aspektech přístupnosti objektu jsou popsány pomocí doplňujících piktogramů, v případě potřeby i texty.

Objekt částečně přístupný/přístupný s dopomocí:<sup>9</sup>

- Přístupná je jen část objektu nebo objekt nenaplnuje některé z požadavků uvedených u přístupného objektu
- Bližší informace o jednotlivých aspektech přístupnosti objektu jsou popsány pomocí doplňujících piktogramů, v případě potřeby i texty.

Objekt nepřístupný/přístup zvlášť obtížný:<sup>9</sup>

- Před vstupem do objektu jsou více než dva schody.
- Přístup nebo pohyb po objektu je zvlášť komplikovaný – kombinace různých důvodů.
- Bližší informace o jednotlivých aspektech přístupnosti objektu jsou popsány pomocí doplňujících piktogramů, v případě potřeby i texty.

*(Podrobný popis přístupnosti jednotlivých objektů i mapku pražské památkové rezervace naleznete v atlasu vydaném Hlavním městem Praha<sup>9</sup>.)*

<sup>8</sup> Asistence, o. s., *Prague needs a revolution*, 2010 (film).

<sup>9</sup> *Atlas přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu*. 2. vydání. Praha: Vydavatelství MCU, 2010. 80 s.

## 3.2. Bezbariérová Kanada

O letních prázdninách jsem strávila tři měsíce v Kanadě, v Edmontonu, hlavním městě provincie Alberta. Díky tomu jsem měla možnost porovnat městskou hromadnou dopravu u nás a právě v Kanadě.

Pro porovnání: rozloha Edmontonu činí 684 km<sup>2</sup> a žije v něm okolo jednoho milionu obyvatel<sup>10</sup>, Praha má rozlohu o něco menší, 496 km<sup>2</sup>, a podobný počet obyvatel.

V Kanadě obecně jezdí mnohem více lidí autem než v Čechách, bez auta se tam běžný městský člověk asi neobejde, ale i přesto má Edmonton vybudovanou rozsáhlou dopravní síť. Městem se táhne LRT systém, což je v podstatě to samé jako pražské metro, jen je většinou veden na povrchu a pouze 6 stanic z 15 je podzemních. Všechny stanice jsou bezbariérové, a to díky výtahům, tedy žádné pomalé a často nefunkční plošiny. V každé vlakové soupravě lze využít speciálních dveří, ze kterých se, po zmáčknutí určitého tlačítka, vysune krátká plošina, která zaplní volný prostor mezi nástupištěm a vlakem. Vozík tak může snadno projet i bez nebezpečí zaseknutí předních kol.

Edmonton je také protkán sítí autobusových linek, všechny autobusy jsou samozřejmě nízkopodlažní a řidič má ještě možnost autobus snížit na straně určené k nastupování, takže není problém nastoupit ani v místě s nižším chodníkem.

Různé výtahy pomáhají lidem se sníženou možností pohybu nejen v přepravě po městě, ale také při návštěvě různých kulturně zajímavých míst. Například v každém muzeu je možnost snadno vyjet do dalšího patra expozice pomocí výtahu a dokonce se nahoru můžete dopravit i po eskalátoru. Všechny veřejné prostory mají u dveří tlačítko pro možnost jejich automatického otevření a všechny veřejné toalety zahrnují také nejméně jednu místnost pro osoby na invalidním vozíku. Bezbariérovost je tam prostě všude...

Ani mě nepřekvapilo, že na tom je Edmonton z pohledu bezbariérovosti o tolik lépe než Praha. Myslím si, že i ostatní města v Kanadě na tom budou stejně dobře jako Edmonton. A ne jen v Kanadě, ale také v USA a v dalších zemích západní Evropy. Tyto země si totiž nutnost bezbariérovosti dobře uvědomují a berou ji jako samozřejmost, nestane se, že by se postavila nějaká nová budova či zastávka bez možnosti dopravit se tam i na invalidním vozíku.

Samozřejmě že moderní města jako například Edmonton mají tu výhodu, že byla postavena nedávno, vždyť nejstarší budovy stojící v Edmontonu jsou z konce 19. století, a tak jsou ulice prostorné a všude je dost místa na vystavění stanice metra včetně výtahu pro osoby se sníženou možností pohybu.

Doufám, že si Praha vezme z Edmontonu příklad, a že se brzy nebude moci žádný kanadský turista v pokročilém věku (který je zvyklý z Kanady všude jezdit na elektrickém vozítku) divit, že se v Praze nikam nedostane.

---

<sup>10</sup> Edmonton. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 27. March 2001, last modified on 2. October 2010 [cit. 2010-10-02]. Dostupné z [www: http://en.wikipedia.org/wiki/Edmonton](http://en.wikipedia.org/wiki/Edmonton).

### 3.3. Největší problémy způsobené bariérovou Prahou

#### **Pro mě jako dobrovolníka při doprovodu někoho na invalidním vozíku:**

- nejsou bezbariérové výstupy z metra, a to zejména v centru, kde je to nejvíce potřeba
- nízkopodlažní spoje autobusů mezi sebou mají moc dlouhé časové intervaly
- pokud už je stanice metra bezbariérová, výtah je často jen na jedné straně nástupiště, musí se zbytečně překonávat dlouhé vzdálenosti v metru a znovu na povrchu
- v centru jsou příliš úzké chodníky pro jízdu s vozíkem
- stará dlažba v centru; po dlažebních kostkách to hodně drncá a hrozí zapadnutí předních koleček do spáry či do díry po chybějící dlaždici
- hodně chodníků není ukončeno sníženým místem, elektrický vozík tam nemůže sjet dolů a pokračovat v cestě

#### **Podle lidí pohybujících se pomocí invalidního vozíku:<sup>11</sup>**

- potřebná stanice metra je bariérová
- dlouhé intervaly mezi nízkopodlažními spoji
- na potřebné autobusové či tramvajové lince chybí nízkopodlažní spoje
- zastávka autobusu či tramvaje je bariérová – chybí nájezd na ostrůvek, na chodník
- problém při přestupu z metra na povrchovou dopravu
- výtah či plošina v metru jsou často nefunkční

Myslím si, že první dva body poukazují na největší problém v pražské hromadné dopravě, protože se vyskytují jak v pohledu ze strany lidí na vozíku, tak i v pohledu mém, jakožto dobrovolníka.

Problém bariérových stanic metra a dlouhé intervaly mezi nízkopodlažními spoji ovlivní tedy jak dobrovolníka, tak člověka na vozíku, pak se již ale názory trochu liší. Mně jakožto osobě, která má za úkol někoho někam „dotlačit“, nejvíce ztěžuje cestu velká vzdálenost mezi objekty či neschůdnost terénu. To se projevuje hlavně na větší fyzické náročnosti, kterou pocítí zejména dobrovolník, kdežto klient již tolik ne. Osoba na vozíku se pak dívá na situaci zejména z hlediska své bezpečnosti, proto považuje za problém chybějící ostrůvky u tramvajových zastávek a podobně, či z hlediska neschůdnosti terénu pro osobu cestující bez doprovodu asistenta. (Podrobnější informace viz příloha 9. na str. 40)

---

<sup>11</sup> Asistence, o. s. Průzkum přístupnosti MHD v Praze. *Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD.* 2009, s. 14–17.

### 3.4. Dotazníkový průzkum

Za téma dotazníkového průzkumu jsem si zvolila problém bariérové Prahy z hlediska dopravy a přepravy městem. Rozhodla jsem se provést průzkum kvalitativní (tedy s nižším počtem respondentů), s 3–5 lidmi. Jak jsem již uvedla v metodice, naplánovala jsem si provést nestandardizovaný dotazník s individuálním typem rozhovoru.

Vytvořila jsem si okruhy otázek, které jsem posléze rozvedla. Základní okruhy jsem se rozhodla rozčlenit na část s otázkami všeobecně o pražské MHD, pak na části zabývající se metrem, autobusy a tramvajemi a problémy spojené s těmito variantami přepravy. Podotázky jsem vytvořila takovéto:

- Jak často používáte městskou hromadnou dopravu (MHD)?  
(každý den, jednou týdně, jednou měsíčně...)
- Za jakým účelem?  
(do práce, do školy, za zábavou, za kulturou, za kamarády...)
- Činí vám přeprava pražskou MHD nějaké problémy?  
→ Jaké problémy jsou největší?
- Stává se vám, že potřebujete použít stanici metra, ale zjistíte, že není bezbariérová?  
→ Jak tuto situaci pak řešíte?
- Jaké další problémy vidíte v přepravě metrem?  
(velká mezera mezi nástupištěm a vlakem...)
- Používání výtahů a plošin → nějaké problémy?
- Pamatujete si, které stanice metra jsou a které nejsou bezbariérové?
- Používáte k přepravě autobusy a tramvaje?
- Zdá se vám, že jezdí dost nízkopodlažních spojů?
- Máte nějaké další problémy?
- Co by podle vás bylo nejvíce potřeba změnit?
- Myslíte si, že je to v blízké době reálné?
- Máte nějaké problémy s vyhledáváním/používáním veřejných toalet v centru?
- Máte nějaké zážitky (zajímavé, špatné, vtipné...) spojené s cestováním pražskou MHD?

Otázky jsem pojala spíše jako opěrné body k rozhovoru, kladla jsem je v pořadí nezávislejícím na pořadí v textu, podle toho, o čem respondent zrovna hovořil. Pokud si tázaný nevěděl s odpovědí rady, snažila jsem se ho navést doplňujícími otázkami (které jsem si předem nepřipravovala).

Předvýzkum jsem se rozhodla kvůli jasnosti tématu a výběru nestandardizovaného rozhovoru neprovádět. Myslím si, že tento typ rozhovoru mi dává možnost otázky upřesňovat v průběhu rozhovoru, proto by byl předvýzkum zbytečný.

Všichni mí respondenti byli klienty občanského sdružení Asistence, rozhovory s nimi jsem uskutečnila buď v klubu Asistence, nebo na různých jejích akcích.

Z rozhovorů, které jsem vedla s lidmi pohybujícími se na invalidním vozíku, vyplývají skoro stejné výsledky jako z dotazníkového průzkumu prováděného Asistencí, o. s. (zmíněného již dříve v kapitole 2.3.) z roku 2009. Mohu tedy potvrdit, že největší problémy při využívání pražské MHD jsou podle lidí na vozíku tyto:

- nedostatek bezbariérových stanic metra
- nedostatek nízkopodlažních spojů
- dlouhé intervaly mezi jednotlivými nízkopodlažními spoji
- častá nefunkčnost schodišťových plošin a nepohodlná přeprava (vítr, nutnost tisknutí tlačítka...)

Většina respondentů využívá pražskou MHD minimálně jednou týdně, a to zejména při cestě za kulturou. Za největší problém metra považují nepřístupnost mnoha stanic a často nefunkční plošiny, které někteří z nich ani nechtějí používat. Na plošinách podle nich totiž nepříjemně fouká a nevýhodou je také nutnost tisknout tlačítko pro pohyb plošiny po celou dobu jízdy. Po plošině se tak nemohou přepravovat sami lidé, kteří mají například postižené i ruce. Dopravu do centra, kam se metrem nedostanou (kvůli bariérovosti stanic), řeší respondenti zejména pomocí autobusové přepravy, u které vidí jako největší problém dlouhé čekání na nízkopodlažní vozy. Na jednotlivých linkách se podle nich pohybuje nízkopodlažních vozů celkově příliš málo.

U autobusů některým dotazovaným vadí také neochota řidičů při vysouvání plošiny a jejich neohleduplnost při jízdě do zatáček.

V nejbližší době by se podle mnou tázaných klientů Asistence měly hlavně zpřístupnit všechny stanice metra i pro osoby se sníženou možností pohybu a také by se mělo zavést více nízkopodlažních spojů. (Jednotlivé rozhovory rozepsané v příloze 10. na straně 41.)



### 3.5. Změny v pražské MHD

Ke změnám k lepšímu z hlediska bezbariérovosti pražské hromadné dopravy dochází velice pozvolna. Od roku 2006 se například počet bezbariérových stanic metra vůbec nezměnil,<sup>12</sup> a pokud by jejich výstavba pokračovala stejným tempem jako dosud, tj. jedna stanice za pět let,<sup>12</sup> dočkali bychom se plně bezbariérového metra nejdříve za 100 let.

I přes pomalý průběh však ke změnám dochází, a to v každém odvětví jinou rychlostí.

#### **Tramvaje**

„Průběžně probíhají rekonstrukce nástupních ostrůvků v některých tramvajových zastávkách, umožňující bezbariérový přístup. Ve vybraných zastávkách, kde není možné zřídit samostatný nástupní ostrůvek, se počítá se zřízením zvláštního typu nástupiště spočívajícího ve zvýšení vozovky do úrovně chodníku ve vymezeném úseku (tzv. zastávka vídeňského typu). Takové nástupiště slouží k pohybu cestujících jen v době, kdy je v zastávce tramvajové vozidlo, jinak je určeno běžnému automobilovému provozu. Výškový rozdíl vozovky vede současně ke snížení rychlosti projíždějících automobilů a zvyšuje bezpečnost cestujících čekajících na chodníku.“<sup>13</sup>

Nově byla představena tramvaj ForCity 15T. Do roku 2017 by jich měla Škoda Transportation dodat pražskému dopravnímu podniku celkem 250.

Tramvaj 15T (dlouhá 31,4 m, široká 2,46 m) je stoprocentně nízkopodlažní, je navržena pro 61 sedících a až 239 stojících cestujících a je vybavena šesti dvoukřídlými dveřmi pro cestující, které otevírají v zastávkách 40 procent boční plochy celého vozu. První série 32 kusů má být vyrobena do 31. 12. 2010 a sériově se mají tramvaje vyrábět a dodávat v letech 2010 až 2017.

Hnací podvozky mají extrémně malou stavební výšku, která dovoluje celý vnitřní prostor vozidla řešit bez schodů.<sup>14</sup>

#### **Autobusy**

„Autobusová doprava zaznamenala za posledních dvacet let největší pokrok v přepravě osob s omezenou schopností pohybu. V letech 1994 a 1995 zařadila divize Autobusy do provozu tři nízkopodlažní vozy Neoplan N 4014 a v roce 1996 první čtyři nízkopodlažní autobusy Karosa-Renault City Bus. Výška podlahy u obou typů autobusů nad zemí je 320 mm, a to v rozsahu dvou třetin celkové podlahové plochy vozu. Část autobusů Karosa-Renault (dodávky od roku 1999) je navíc vybavena sklopnou nájezdovou rampou u prostředních dveří, která dále usnadňuje přístup invalidních vozíků.“<sup>13</sup>

#### **Metro**

V současné době probíhá přestavba stanice Národní třída do bezbariérové podoby, k dokončení by mělo dojít v roce 2011. Výstavba výtahu ale vyvolává spory s Národním památkovým ústavem, který se obává znehodnocení pohledu na

---

<sup>12</sup> Asistence, o. s., *Prague needs a revolution*, 2010 (film).

<sup>13</sup> *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2010-10-09]. Dostupné z [www: http://www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

<sup>14</sup> *Envi web* [online]. [cit. 2010-10-29]. Nová tramvaj Škoda 15 T For City v Praze. Dostupné z [www: www.enviweb.cz/clanek/dalsi/80476/nova-tramvaj-skoda-15-t-for-city-v-praze](http://www.enviweb.cz/clanek/dalsi/80476/nova-tramvaj-skoda-15-t-for-city-v-praze).

památky v okolí. Náklady na výtah by se měly pohybovat kolem 170 milionů korun a platit je bude zřejmě dopravní podnik.<sup>15</sup>

V příštích letech se počítá s bezbariérovým vstupem u čtyř dalších stanic metra. Kromě I. P. Pavlova to má být i stanice Háje, Anděl a Můstek, kde má výtah propojit nástupiště tras „A“ a „B“ a ústít v dolní části Václavského náměstí. Jeho pořízení má stát zhruba 180 milionů korun.

Nový osobní výtah za 28 milionů by se měl vystavět také na Chodově, kde by nahradil dosavadní poruchovou schodišťovou plošinu.<sup>16</sup>

## **Zákon**

5. listopadu 2009 vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. „Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.“<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> *Novinky.cz* [online]. 16. července 2009 [cit. 2010-10-29]. Návrh výtahu ve stanici Národní třída se nelíbí památkářům. Dostupné z [www: http://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/173379-navrh-vytahu-ve-stanici-narodni-trida-se-nelibi-pamatkarum.html](http://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/173379-navrh-vytahu-ve-stanici-narodni-trida-se-nelibi-pamatkarum.html).

<sup>16</sup> *Novinky.cz* [online]. 24. září 2009 [cit. 2010-10-29]. Metro má stále 25 stanic bez výtahu. Tímto tempem bude bezbariérové za sto let. Dostupné z [www: http://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/179534-metro-ma-stale-25-stanic-bez-vytahu-timto-tempem-bude-bezbarierove-za-sto-let.html](http://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/179534-metro-ma-stale-25-stanic-bez-vytahu-timto-tempem-bude-bezbarierove-za-sto-let.html).

<sup>17</sup> *Ministerstvo pro místní rozvoj* [online]. [cit. 2010-10-28]. Dostupné z [www: http://www.mmr.cz](http://www.mmr.cz).

### 3.6. Dobrovolnické akce s Asistencí, o. s.

Během své spolupráce s občanským sdružením Asistence jsem absolvovala několik akcí jako doprovod jeho klientů. Jedná se jen o hromadné akce o víkendech, protože v týdnu, kdy je potřeba mnoha dobrovolníků, jsem bohužel kvůli školnímu rozvrhu neměla dost volného času.

Při těchto akcích je vždy třeba vyzvednout klienta Asistence v místě jeho bydliště a pomoci mu dopravit se na místo srazu, pak vše probíhá společně. Po skončení programu je úkolem asistenta/dobrovolníka dovézt klienta zase zpátky domů.

Dny strávené s někým z Asistence bych ráda popsala nejen z hlediska problémů s bariérami v dopravě, ale také z hlediska sebe jako dobrovolníka. Chtěla bych popsat své pocity a dojmy, protože každý den pro mě byl zážitkem na celý život. Ráda bych, aby si lidé uvědomili, že to, že se někdo dostane na vozík, ještě neznamená, že je někým jiným. Často se mi totiž stávalo, když jsem jela s nějakým „vozičkářem“, že lidé na nás upírali postranní pohledy a vyhýbali se očnímu kontaktu. Být tím člověkem na vozíku, asi by se mě to dotklo. Lidé s nějakým handicapem naše pohledy prostě přitahují, ale nám se zdá netaktní a nespolečenské je pozorovat, a tak se uchýlíme jen k oněm postranním pohledům. Ale proč se na takového člověka prostě nepodívat a úsměvem mu nevyjádřit naši podporu? Ukázat mu, že je stále člověkem, obyčejným člověkem jako každý jiný? Myslím, že by to pomohlo začlenit tyto lidi více do společnosti, z níž jsou svým handicapem stále vystrkováni.

#### **První akce – TingaTinga**

28. října 2009 jsem se zúčastnila své první akce s Asistencí, o. s. Tento den jsme měli vyrazit na výstavu obrazů v botanické zahradě v Praze. Předem jsem se domluvila s Ivetou (koordinátorkou dobrovolníků), že se této akce zúčastním, ale došlo k nějakému informačnímu zmatku, takže se mnou nakonec nepočítala. Byla tedy docela udivená, když jsem se objevila na místě srazu. Neměla jsem koho doprovázet, a tak jsem šla vedle vozíku a bavila jsem se jak s dobrovolníky, tak s lidmi na vozíku.

Vyrazili jsme z Holešovic a pokračovali k botanické zahradě. Poslední část trasy vede do velkého kopce, po kterém se zadýcháte i bez těžkého vozíku, který máte tlačit, takže mě hned vzápětí využili ke střídání. Docela mě překvapilo, jak je vozík těžký, za chvíli jsem byla celá zpocená a držadla vozíku mi klouzala z rukou. Přišlo mi, že vůbec nepostupujeme dopředu, jako bychom stáli na jednom místě. Naštěstí, když už jsem myslela, že to vzdám, mi někdo přišel na pomoc a ve dvou jsme nakonec vozík dostrkali až nahoru.

Výstava se konala v menší místnosti, do které vedly jen schody, takže se vozíky musely dotlačit i přes ně. Místnost byla opravdu dost malá, takže se v ní s vozíky špatně manipulovalo, aniž bychom shodili nějaký exponát. Nakonec se všichni vevnitř prostřídali a byli spokojení, vydali jsme se tedy na zpáteční cestu. Jelikož jsem nikoho nevezla, mohla jsem se odpojit u zoologické zahrady a autobusem dojet na metro a domů, se všemi jsem se tedy rozloučila už tady.

Měla jsem dobrý pocit, že jsem byla užitečná a že si všichni, i díky mě, užili pěkný den. Nemohla jsem se dočkat další akce a tak jsem si hned, jak se naskytla možnost, kdy jsem měla čas, zarezervovala místo rovnou na dvou akcích za sebou.

## Druhá akce – koncert kapely The Tap Tap

Tentokrát jsem si naplánovala zúčastnit se koncertu skupiny The Tap Tap, na kterou se všichni klienti Asistence hrozně těšili. Koncert se konal navečer v Rudolfinu a já jsem byla domluvená s jednou slečnou z Chodova. Moje sestra měla také někoho vyzvednout ve stejné lokalitě, a tak snadno došlo k informačnímu šumu, kdy sestřina klientka zavolala mě, kde na ni mám čekat, místo sestře. Já jsem tedy čekala na špatném místě, v domnění, že mám ještě spoustu času, zatímco „moje“ slečna na mě již čekala u sebe před domem. Došlo k několika zmateným telefonátům, než se situace vyjasnila, a já rychle spěchala na Chodov. Byla jsem z té situace rozhozená, myslela jsem, že jsem všechno zkazila a že kvůli mně slečna koncert nestihne. Naštěstí ji do stanice metra mohla doprovodit její sestra, a tak to vypadalo, že koncert snad ještě stihneme.

Setkala jsem se s ní kousek před metrem, hrozně jsem se omlouvala, ale ona i její sestra byly hrozně milé a nezlobily se na mě. Zdálo se tedy, že je vše vyřešené, když nastala další komplikace. Na Chodově není výtah, jen plošina, kterou slečna nechtěla použít. Neměly jsme ale dost času na nějaké objíždění, a tak jsem ji začala přemlouvat, že plošinu jednou zvládne. Nejdřív se jí nechtělo, protože jí vadilo, jak na plošině fouká, ale nakonec se nechala přemluvit. Zavolala jsem tedy plošinu, ale trvalo hrozně dlouho, než se doploužila nahoru, a pak zase věčnost, než s námi sjela dolů. Mezitím nám ujelo naše metro – a my měly tak málo času... Začala jsem být nervózní, že to opravdu nestihneme.

Když konečně přijelo další metro, nasedly jsme a čekaly, až nás dopraví na Muzeum, odkud pak už budeme do Rudolfinu muset pěšky. Snažila jsem se neustále o něčem mluvit a slečna byla také docela upovídaná, tak jsem byla ráda, že počáteční napětí zmizelo. Byly mi nepříjemné postranní pohledy všech těch nastupujících a vystupujících lidí v metru. Přišlo jim nevhodné slečnu pozorovat, ale zase nevydrželi se na ni alespoň nenápadně nepodívat. Uvědomila jsem si, že jsem dříve asi dělala něco podobného, že lidé nějak se odlišující od ostatních prostě pozornost a tyto pohledy přitahují.

Na Muzeu jsme musely použít několik výtahů, než jsme se dostaly na povrch, Docela mě překvapilo, jak to trvá dlouho. Pak už jsme konečně vyrazily k Rudolfinu. Musely jsme jet přes celé Václavské a Staroměstské náměstí a po staré dlažbě to hrozně drncalo. Slečna si pořád stěžovala, že jí z toho bolí hlava, a chtěla, abych jela po zadních kolech, což pro mě bylo fyzicky dost náročné, a tak jsem začala být asi trochu nepříjemná. Nakonec jsme ale přece jen dorazily k Rudolfinu, kde už na nás čekala koordinátorka, a dokonce jsme přijely včas!

Přijely jsme k výtahu, kde se nás ujal jeden kluk, který byl přidělený na pomoc Asistenci, celou dobu šel před námi a ukazoval nám cestu. Do výtahu jsme se tři skoro nevešli, ale nějak se mu tam podařilo vmáchnout. Pak nás dovedl k šatně, kde jsme mohly předběhnout frontu čekajících lidí, a pak jsme se už konečně obě ocitly v sále. Pro klienty Asistence byla kolem stěn místnosti vyhrazena místa, tak jsem tam slečnu zabrzdila a sedla si na sedadlo kousek od ní.

Představení bylo moc hezké, muzika byla dobrá a komentátor kapely vtipný. Uprostřed představení ale slečna začala potřebovat na toaletu, tak jsem ji musela doprovodit. Za dveřmi sálu čekal nám přidělený kluk, ale nevěděl, kde toalety jsou, tak jsem se šla zeptat nějaké jiné paní, která tam také pracovala. Ta nás nejprve dovedla k jednomu dámským toaletám, ale ty nebyly bezbariérové. Když jsem ji na to upozornila, začala se hrozně omlouvat, že si to neuvědomila, a poslala nás na druhou stranu sálu. Tak jsme musely objet celý sál, až jsme konečně našly bezbariérové toalety. Pak jsme se zase vrátily do sálu na konec koncertu.

Koncert končil něco po desáté, ale než jsme se dostaly ze šatny a pak výtahem ven, bylo už po půl jedenácté. Pak zase přes město po kočičích hlavách a přes celý Václavák nahoru na Muzeum. Začalo trochu pršet a mně začínalo být při tom tlačení vozíku hrozně vedro. Musela jsem dělat přestávky, abych se vydýchala, přitom nikdy mi nepřišlo, že by bylo Václavské náměstí nějak moc do kopce. No, nakonec jsem vozík dotlačila až k výtahu a pak už metrem na Chodov. Plošinu slečna tentokrát zvládla bez přemlouvání, ale když jsme byly už skoro nahoře, nějak se to zaseklo. Slečna začala panikařit, ale nakonec se mi podařilo přetáhnout vozík přes tu mezeru, co zásekem vznikla, a dostaly jsme se ven. Bylo asi za patnáct minut dvanáct, začala jsem se bát, že nestihnu poslední metro. Projely asi dva autobusy, než konečně přijel jeden nízkopodlažní, to už do dvanácti zbývalo asi pět minut.

Dojela jsem se slečnou k ní domů, zavezla ji dovnitř a dobrá nálada z koncertu že mně pěkně rychle vyprchala. Ještě se mě zeptala, jak se dostanu domů, když mi už ujelo poslední metro, ale pak už se se mnou rozloučila a já se vydala na zastávku. Autobus přijel docela rychle, ale to mi už stejně nepomohlo, protože bylo něco kolem půl jedné ráno.

Byla tma, zima a přišlo a já přemýšlela, jak se teď vrátím domů. Další metro by jelo asi ve čtyři ráno, tak jsem uvažovala, že bych mohla zůstat v nějakém nákupním centru, kde by bylo alespoň teplo, ale všude už bylo zavřeno. Autobusy odsud jezdily jen každou hodinu, a to do Kobylis... Nakonec pro mě přijeli rodiče autem, jinak bych musela přejíždět všemi možnými nočními spoji, než bych se konečně někdy nad ránem dostala domů.

Po tomhle nočním zážitku jsem už měla dobrovolnictví dost. Byla jsem vyčerpaná, unavená a hned druhý den jsem měla naplánovanou další akci s Asistencí, a také v pozdějších hodinách. Měla jsem sto chutí se na to vykašlat...

### **Třetí akce – pochod 17. listopadu**

Hned další den po pro mě ne zrovna vydařené akci se mi na výroční pochod moc nechtělo. Bála jsem se, že zase nestihnu poslední metro, a představa, že budu tlačít vozík od Vyšehradu až k Národní třídě, mě také zrovna nelákala. Ale slíbila jsem, že půjdu, tak mi už nic jiného nezbývalo. Naštěstí slečna, kterou jsem doprovázela na tuto akci, bydlí u stejné stanice metra jako já, takže tentokrát snad nikde neuvážnu.

Se slečnou jsem měla sraz u ní doma. Byl tam i její táta a měl docela strach, bál se, aby na nás nezaútočili nějakí neonacisté nebo někdo takový. Říkala jsem mu, že budeme s velkou skupinou lidí, že se nám nic stát nemůže, a tak dceru na pochod nakonec pustil.

Sraz s ostatními z Asistence jsme měly na Vyšehradě, takže jsme musely přesezat na Florenci. Byla jsem dost překvapená, když jsem zjistila, že musím použít čtyři výtahy a ještě jít kus pěšky. Celý přestup trval minimálně o 15 minut déle, než normální cestou po eskalátorech.

Sraz byl v TaKavárně blízko budovy Asistence, o. s. Když jsme přijely dovnitř, už tam čekalo několik lidí na vozíku i s jejich asistenty. Nevěděla jsem, kam mám slečnu zavést, s kým se kamarádí nebo tak, a přišlo mi divné, že bych ji měla prostě vedle někoho „zaparkovat“... Pak už jsme všichni čekali v místě, kudy měl průvod projít. Trvalo nejmíň hodinu, než průvod dorazil. Potom jsem se se slečnou někam zařadila a šly jsme. Nejdříve se drželi všichni z Asistence pohromadě, ale po chvíli nás ostatní lidé odtrhli od sebe. Bylo tam hrozně moc lidí, tak se mi docela těžko hledala volná cesta pro vozík. Asi po hodině se vedle mě objevil někdo další z Asistence a vystřídal mě u vozíku, za což jsem mu byla docela vděčná. Po nějaké době jsem ho zase vystřídala já, okolo se to už začínalo zahušťovat lidmi. Průvod se teď posouval dost

pomalou a lidé byli všude okolo, takže jsem s vozíkem mohla jen obtížně projet. Vždycky jsem někomu omylem najela na nohy, on se vztekle otočil, ale když viděl, že je to invalidní vozík, začal se usmívat a ještě omlouvat, že překáží. Někteří lidé nám dokonce začali uvolňovat cestu a upozorňovat okolní lidi, ať nám udělají prostor. To mě moc potěšilo, že byli někteří tak milí a ohleduplní.

Už se začalo šepit a slečna začala být unavená, tak jsme se rozhodly, že se vrátíme domů. To se snadno řeklo, ale těžko udělalo. Lidé kolem nás byli tak nahuštění, že jsme se nemohly hnout z místa. Už jsme byly nedaleko od vstupu do metra na Národní třídě, tak jsme se tam nakonec protlačily. Jenomže na Národní třídě není výtah, tak jsme musely až na Muzeum, přes celý Václavák. Bylo docela deprimující táhnout vozík do toho mírného, ale hrozně dlouhého kopce a míjet všechny ty vstupy do metra, co na Václaváku jsou, a nemoci prostě seběhnout dolů po těch schodech, sednout si do metra a v klidu jet domů. Já jsem musela vozík dotlačit až na konec náměstí, kde jsem konečně uviděla ten výtah! No, znovu bych to už s vozíkem tlačit nechtěla...

Dál šlo všechno snadno, na Hůrce výtahem nahoru, pak už jenom kousek do kopce a byly jsme u slečny doma. Její táta nás s ulehčením přivítal, koukal na televizi, kde vysílali přímý přenos z pochodu a záběry s neonacisty a kordony policistů. Tak jsem byla docela ráda, že jsme nikoho takového nepotkaly, s vozíkem bychom jim asi těžko utekly.

#### **Čtvrtá akce – kino I**

Do kina se mělo vyrazit 16. ledna, uplynula tedy docela dlouhá doba od poslední akce s Asistencí, a tak mi udělalo velkou radost, že se konečně nějaká akce koná, zrovna když mám volný den a můžu se zúčastnit. Na program byl film Avatar v kině Galaxie na Hájích

Měla jsem doprovázet stejnou slečnu jako při minulé akci, takže jsem nemusela vyrážet s tak velkým časovým předstihem jako v jiných případech. Cesta od jejího domu ke stanici metra byla krátká a myslela jsem, že proběhne bez problémů, ale to jsem si neuvědomila, jak může vozíku cestu znesnadnit i jen trochu napadlého sněhu. Sníh byl sice z chodníku odhrnutý, takže se po něm dalo jet bez problémů, ty ale nastaly kousek od metra, kde se protíná několik cest, takže jejich odhrnutím vzniká na jejich předělu menší sněhový val. Takový val je dost nízký na to, aby ho každý snadno překročil a pokračoval nevzrušeně dál, ale dost vysoký na to, aby se přes něj invalidní vozík skoro nedostal.

Trvalo mi asi 15 minut, než se mi podařilo vozík sněhem protlačit. Kola se do rozbředlého sněhu bořila a protáčela se, kvůli zmrzlým kusům ledu se vozík několikrát málem překlopil a všichni ti kolem procházející lidé šli nevzrušeně dál a nikoho ani nenapadlo nám trochu pomoci. Po několika marných pokusech se mi nakonec podařilo sněhový valu překonat a pokračovat ten zbývající kousek cesty ke stanici metra.

Po této nesnazi už ale cesta metrem na Florenc uběhla rychle. Na delší přestup jsem již byla ve svém časovém plánu připravená, tak jsem se nemusela strachovat, že promítání nestihneme. Na stanici metra Háje jsme dojely přesně na čas a již tam na nás čekal zaměstnanec Asistence s klíčky od technických výtahů a se speciálním vyškolením na jejich používání. Na Hájích totiž nejsou žádné jiné výtahy pro normální využití, takže se vozíčkář jen s normálním doprovodem ven prostě nedostane.

My jsme se, tedy ještě s dalšími účastníky „Akce kino“, propletli veřejnosti nepřístupnými chodbami metra až ke všem potřebným výtahům vedoucím na povrch. Odtamtud se již celá skupinka rozjela k branám kina. Opět jsme museli použít několik

výtahů, než jsme se dostali do správného patra, kde už na nás čekala koordinátorka se vstupenkami.

V sále kromě nás moc dalších lidí nesesedělo, takže měli všichni klienti Asistence možnost pohodlně se rozsadit, kam chtěli. Moje slečna zvládala trochu chodit, pokud měla po ruce nějakou oporu, takže jsme se obě mohly posadit vedle sebe do normálního sedadla.

Film byl dost dlouhý, pro mou slečnu, znavenou dlouhou cestou metrem a všemi těmi přestupy, možná až moc. Měla jsem dojem, že asi v půlce filmu usnula, ale i tak byla na konci moc spokojená, že se na akci s Asistencí vypravila.

Při čekání na ostatní se rozhodla koupit si nějaké pití v prodejně kina. Ještě před začátkem svého dobrovolnictví jsem byla poučena, že si mají klienti vše vyřizovat sami, aby se lidé u pokladny naučili komunikovat s nimi a ne s lidmi, kteří je doprovází. Proto jsem se držela stranou a nechala slečnu, aby si vše domluvila sama. Pokladní se sice netvářila kdovíjak mile, ale trpělivě vše vyřídila.

Překvapilo mě, jak dlouho trvalo, než se všichni přichystali na cestu. Vždycky si někdo na poslední chvíli vzpomněl, že si chce ještě něco koupit, a podobně. Trvalo snad 20 minut, než jsem mohla se svojí slečnou vyrazit, a to jsme ještě jely v první pěti vozíků, víc se jich totiž najednou do výtahu nevešlo.

Cesta zpátky až do stanice metra Hůrka již proběhla bezproblémově a slečnu jsem v pořádku dovezla až k jejímu domu. Řekla, že nahoru už zvládne vyjet sama, tak jsem se s ní dole rozloučila a s mnoha novými zážitky se vydala také na cestu domů.

## **Pátá akce – kino II**

K další akci s Asistencí jsem se dostala až 23. října 2010. Jezdila se opět o návštěvu kina Galaxie na Hájích. Klienta Asistence jsem měla doprovázet až při cestě z kina domů, sešla jsem se tedy se všemi až v sále.

Po skončení filmu se nejprve čekalo, až se všichni sejdou, aby se mohlo vyrazit společně, ale nakonec se každý rozešel svou vlastní cestou, protože by čekání trvalo moc dlouho. Mě čekala nejprve cesta autobusem na Skalku, odtud jednu stanicí metrem na konečnou Depo Hostivař a pak ještě kousek autobusem.

První autobus nám přijel akorát, ještě jsme museli trochu dobíhat. Naštěstí v něm bylo dost místa, takže jsme se tam krásně vešli. Cesta probíhala poklidně, až jsme dojeli na Skalku, kde ale nastal menší problém. Autobus zastavil moc daleko od kraje, takže jsem s vozíkem nemohla vyjet. Šla jsem tedy požádat řidiče, aby nám vyndal plošinu. Měla jsem štěstí, že to byla konečná stanice, nevím, jak bych se k němu prodírala v plném autobusu. Řidič tedy vystoupil a plošinu vyndal. Netvářil se nijak nadšeně, ale ani na nás nebyl nepříjemný, jen nás suše pozdravil a zase odešel.

Do stanice metra jsem se dostala bez problémů, jen jsem se nejprve zarazila, když jsem ve výtahu uviděla řadu tlačítek asi do 4 různých pater. Nevěděl jsem, v jakém patře je nástupiště, ale pak jsem zjistila, že se výtah nerozjede do jiného než do posledního patra, tak jsem si ulevila, že nebudeme nikde bloudit.

Metro nám přijelo asi po pěti minutách, rovnou jsem čekala u posledních dveří, které se sami otvírají, abych pak nemusela s vozíkem složitě manévrovat. Souprava byla skoro prázdná, takže uvnitř nenastaly žádné další potíže.

Po vystoupení z metra jsme měli štěstí, nízkopodlažní autobus nám přijel hned po chvíli, za což jsem byla opravdu vděčná, protože na další nízkopodlažní spoj bychom museli čekat další hodinu. Tentokrát to s námi v autobuse docela házelo, ale vozík vše ustál bez potíží a nesmýkal sebou. Řidič zastavil docela blízko u okraje

vozovky, takže jsem mohla s vozíkem vyjet i bez vyndání plošiny. Cesta až ke klientovi domů byla dobře upravená, nemusela jsem tedy zdolávat moc obrubníků ani další nerovnosti terénu.



### 3.7. Den strávený na vozíku

Dnes, 16. května v 10:30 jsem si poprvé sedla na invalidní vozík a zůstanu na něm celý jeden den. Jsem docela zvědavá, jaké to pro mě bude, zažít pohled na svět z této perspektivy – z perspektivy mnoha jiných lidí.

Jako dobrovolník jsem někdy nechápala některé reakce lidí na vozíku, které jsem někam doprovázela, často mi připadaly přehnané (vždyť ten kopec není zas tak prudký a z toho obrubníku to přece vůbec nedrnclo, dávala jsem si pozor...). Také mě v Asistenci upozorňovali, že když si chce klient něco koupit, prodavačky často mluví jen na jeho asistenta a na něj nereagují, přestože on je ten, kdo nakupuje... Rozhodla jsem se vyzkoušet i tuto variantu. Jak na mě vlastně budou ostatní lidé reagovat, když se budu pohybovat na vozíku za pomoci asistenta? Budou se mě snažit přehlížet, či se na mně budou povzbudivě usmívat? Zatím jsem to zažila jen jako ta druhá osoba, jako asistent, což je určitě něco úplně jiného...

Vozík jsem dostala v 10:30 a hned jsem si vyzkoušela, jak se s ním manipuluje. Byla jsem zvědavá, jak se mi bude pohybovat po bytě, který je naštěstí bezbariérový. Do svého pokoje jsem se dostala celkem bez problémů, i když v úzké chodbě jsem míjela rohy jen dost těsně. V pokoji jsem odstavila všechny židle do kouta a pak jsem se bez problémů dostala všude, kam jsem potřebovala. Vyrázila jsem tedy do kuchyně, kde situaci trochu znesnadnil velký stůl a málo prostoru, do většiny poliček jsem z vozíku nedosáhla, tady bych už potřebovala cizí pomoc. Nejhůř na tom byla asi koupelna, do které jsem se kvůli úzkým dveřím nedostala vůbec.

Pohyb po bytě jsem si tedy už natrénovala, a tak jsem, ještě se sestrou a kamarádkou, vyrázila do přírody. Rozhodla jsem se zkusit projet stejnou cestu, jakou obvykle chodím při venčení psa. Vzaly jsme s sebou na čerstvý vzduch také mladšího brášku v kočárku.

Vyjeli jsme ven a já si připadala hrozně komicky, při pohledu na brášku jedoucího v kočárku ve stejné úrovni jako já. Najednou jsem si při cestě všimla všech obrubníků a nerovností terénu, kterým jsem jindy nevěnovala pozornost a automaticky jsem je překračovala. Stromy mi přišly nějak vysoké a cizí psi skákali najednou moc vysoko.

Cesta probíhala celkem poklidně až do chvíle, kdy nastalo dlouhé stoupaní po ne zrovna sjízdné cestě, což jsme si předtím neuvědomily. Kolemjdoucím se tedy naskytl zajímavý pohled na to, jak holky nejprve vytlačily kus cesty kočárek, pak kus cesty mě a do toho se nám pod nohy (a kola) pletl pes. Sice jsem se snažila pomáhat rukama, ale kola se mi protáčela, tak jsem mohla jen bezmocně přihlížet, jak se holky potí a funí pomalým tempem nahoru do kopce. Cestou nás potkalo několik mladých lidí, ale nikoho z nich nenapadlo nabídnout nám pomoc. Jen rychle prošli okolo a snažili se neutkvět na nás pohledem.

Nakonec jsme kopec přemohly a šťastně dojely až domů, i když občas jsem měla pocit, že by mě holky nejradši nechaly stát někde na chodníku a došly domů samy, bez zátěže. Cítila jsem se dost nepříjemně, že se se mnou musely tahat do takového krpálu. Doma jsme daly občerstvovací pauzu a pak jsme vyrázily zkusit civilizovanější část Prahy. Do toho se už holkám moc nechtělo, asi je ten kopec dost vyřídil, musela jsem je přemluvit, protože má práce se zabývá bariérami v městské dopravě, ne někde v lese.

Chtěla jsem se projet metrem a autobusem, ale také vyzkoušet „obávanou“ plošinu. Nejprve jsem se ale vydala (nebo spíše byla dotlačena) do nákupního centra, kde jsem chtěla zkusit nakoupit, abych na vlastní kůži vyzkoušela, jak s lidmi na invalidním vozíku jednájí ostatní lidé.

V supermarketu jsem měla zvláštní, nepříjemný pocit. Ostatní lidé mě výškově dost převyšovali a musela bych vyvracet hlavu, abych jim viděla do tváře. Zde také začal narůstat pocit závislosti na ostatních lidech, na většinu zboží bych vůbec nedosáhla a také mi byl nepříjemný pocit, že kam mě „asistent“ postaví, tam stát zůstanu, a že se mnou může zajet, kam bude chtít. Naštěstí mé asistentky byly tolerantní a dovezly mě vždy tam, kam jsem chtěla já. Ostatní lidé v obchodě si mě moc nevšíмали, za což jsem jim byla vděčná, soucitné pohledy jsem opravdu nepotřebovala. Hlavně se snažili vyhnout se mému pohledu, asi abych si nemyslela, že zírají na můj hendikep.

U pokladny prodavačka oslovila nejprve mého „asistenta“, ale poté, co jsem ji pozdravila já, začala komunikovat se mnou. Všechno proběhlo jako normálně.

Z obchodu jsme se vydaly k nejbližší stanici metra. Pěšky to mělo být maximálně deset minut, ale s vozíkem to bylo komplikovanější, cestu nám totiž přehradily schody. V Asistenci nás před nimi varovali, ke zdolání této překážky je potřeba minimálně dvou lidí. Ty jsem já k dispozici naštěstí měla, ale stejně jsem si při pohledu na tu výšku, z které bych mohla sjet dolů, moc jistá nebyla. Holky už ale byly zase plné energie a rozhodly se mě do schodů vytáhnout. Po dvou stupních ale to vzdaly a vrátily mě opět na rovnou zem. Schody nahoru tedy byly nad naše síly, ale holky se rozhodly zkusit štěstí se schody o kousek dál, které vedly dolů a mohly nás k metru dovést také. Dolů to nebyl velký problém, nebylo třeba vozík nikam tahat, vlastně jel skoro sám, stačilo ho trochu přidržovat. Zato pro mě to moc příjemná zkušenost nebyla. Holky se mnou už asi trochu ztrácely trpělivost, a tak jsem schody spíš sdrncala než sjela. Byla jsem z toho trochu vyklepaná, ale vděčná alespoň za to přidržování, že se se mnou vozík nepřeklopil.

Pak už jsme konečně dorazily ke stanici metra Nové Butovice, kde se dá dolů sjet jen po plošině. Na plošinu jsem byla zvědavá, protože vždycky, když jsem někoho doprovázela jako dobrovolník a musela jsem jet po plošině, měl z toho „vozíčkář“ trochu strach. Plošina se prý často zasekává, či nejezdí vůbec. Já jsem měla nejspíš štěstí, protože plošina fungovala a dokonce se za jízdy ani nezasekla. Jen bylo trochu deprimující pozorovat příjíždějící a posléze odjíždějící metro z vršku pomalu se šinoucí plošiny.

Cesta metrem (zatím jen jednu stanicí) a pak domů proběhla bez problémů, doma jsem si už zvykla, jen mi trochu vadilo to neustálé očišťování všech čtyř kol po návratu z venku.

Večer jsem se už nemohla dočkat, až budu moct z vozíku konečně slézt. Nohy už mě nepříjemně brněly jako po dlouhé cestě autobusem a začalo mi vadit, jak je to zdoluhavé, než doma odmanévruji pro to, co potřebuji.

Večer před spaním jsem si dovolila na chvíli slézt z vozíku a trochu se projít po pokoji. Byl to nádherný pocit, konečně si stoupnout na nohy. Asi jako když musí člověk dlouho stát či popocházet a pak si konečně sedne. Bylo docela zvláštní zažít stejnou úlevu v úplně opačné situaci. Pocit radosti mi kazila jen myšlenka na to, že zítra budu muset na vozíku vydržet ještě cestu do školy.

Ráno jsem už skoro automaticky usedla na vozík a připravila se k odjezdu do školy. Předchozí večer jsem si vyhledala bezbariérové spoje a naštěstí jsem svou pravidelnou trasu ani nemusela moc měnit (jen pojedou metrem na Vysočanskou, místo na Palmovku jako obvykle, protože z ní nejezdí nízkopodlažní autobusy). Cesta metrem na Vysočanskou a pak busem 195 do Letňan by ani neměla trvat déle.

Cesta výtahem do metra na stanici Hůrka proběhla bez problémů, při vjezdu do metra se mi jen zdála ta mezera mezi vlakem a nástupištěm trochu větší než

obvykle, ale můj „asistent“ vmanévroval dovnitř bez potíží, takže mé obavy, že se kolečkem zaklíním, byly zbytečné.

Cesta metrem ubíhala rychle a ani to se mnou moc neházelo, také jsem měla výhodu, že jsem mohla celou dobu sedět, což se mi většinou v nacpané soupravě nepoštěstí. Na Vysočanské mě výtah vyvezl rovnou na zastávku, kde stačilo počkat na autobus. Ten přijel s mírným zpožděním. Musela jsem mávnout na řidiče, aby věděl, že chci nastoupit. Do autobusu mi pak ještě zepředu pomáhal nějaký cestující, tak jsem se cítila trochu trapně, že mi vlastně nic není, ale všichni mi dělají místo a i si kvůli mně přesedávají. Cesta od autobusu do školy byla krátká a pak už jsem mohla konečně sesednout z vozíku. Doufám, že tentokrát definitivně.

Cestu pražskou hromadnou dopravou jsem tedy zvládla bez problémů, do školy jsem nakonec dorazila včas, ale to jen díky tomu, že veškeré zastávky, které jsem potřebovala použít, byly bezbariérové. Kdybych se musela dopravit někam do centra jako jiní „vozíčkáři“, neměla bych šanci. Což jsem si už mnohokrát ověřila jako dobrovolník při doprovodu někoho z Asistence.

Díky dnu na vozíku jsem si uvědomila, jaký je to pocit, být plně závislý na lidech ve svém okolí, a obdivuji klienty Asistence za jejich trpělivost s asistenty, kteří asi nejsou vždy dobře naladěni při zdolávání velkých výškových rozdílů. Nechápala jsem vyděšené pohledy lidí, které jsem tlačila před sebou na vozíku, při nějakém větším drncnutí či při zaklonění vozíku kvůli jízdě z kopce, ale teď si již uvědomuji, jaké je to pro člověka sedícího tam dole. Když jsem seděla na vozíku já a někdo ho zaklonil dozadu jen na zadní kola, měla jsem hrozný pocit nestability a potřebu chytit se něčeho pevného, zejména když to byl nečekaný manévr.

Myslím, že po tomto jednom dnu více chápu potřebu bezbariérové Prahy a pocity, které mohou mít lidé na vozíku snažící se někam přepravit městskou hromadnou dopravou.

A co vy, dokázali byste se vůbec pomocí invalidního vozíku dostat do školy či do práce?

### 3. Závěr

Ve své práci jsem shrnula základní problémy způsobované bariérovostí městské hromadné dopravy v Praze osobám pohybujícím se na invalidním vozíku. Toho jsem docílila jak vlastním výzkumem, studováním odborné literatury a spoluprací s občanským sdružením Asistence (které se zabývá pomocí lidem na vozíku), tak i několika rozhovory s lidmi na vozíku.

Myslím si, že se mi podařilo splnit všechny vytčené cíle, a to jak nashromáždění informací o bariérovosti Prahy, tak i přiblížení tohoto problému běžnému člověku, který si často ani neuvědomuje, co již případnou překážku představuje. Informace o bariérách v Praze jsem začlenila do textu, kde na příkladě hypotetické trasy Prahou jednotlivé překážky představuji. Každý si tak pod touto trasou může představit vlastní cestu, kterou podniká každý den do školy či do práce, a lépe si tak představit, jaké nesnáze musí lidé na vozíku překonávat. Při popisu trasy jsem se zaměřila i na menší překážky, které nejsou v různých průzkumech zmiňované, ale přesto dopravu městem znepríjemňují.

Celkem jsem provedla čtyři rozhovory s klienty občanského sdružení Asistence o problémech, které jim způsobuje bariérová MHD v Praze. Díky tomu mohu potvrdit výsledky z výzkumu prováděného Asistencí, o. s., z roku 2009 o přístupnosti MHD v Praze.

Strávením celého dne na invalidním vozíku jsem lépe pochopila, jaké to je, překonávat různé bariéry v pražské hromadné dopravě, a uvědomila jsem si, že tyto překážky mohou osoby se sníženou možností pohybu opravdu vylučovat ze společnosti.

Přes rok spolupracuji s občanským sdružením Asistence jako dobrovolník a zatím jsem se zúčastnila pěti jejích akcí jako doprovod některého z klientů. Také jsem se zúčastnila happeningové akce pořádané sdružením Auto\*Mat jako součást projektu „Zažít město jinak“ 2010.

Obhajobou své práce před studenty školy a jejím uveřejněním na školních webových stránkách bych chtěla docílit většího povědomí o tomto problému a tím snad přispět k jeho rychlejšímu řešení.

Práce je určena všem lidem, kterým není lhostejné, co se děje v jejich okolí, a kteří by se chtěli dozvědět více o této problematice, která bývá běžným pražským chodcům skryta.

Teprve vypracováním této práce jsem si uvědomila, jak jsou lidé na vozíku znevýhodňováni a že překážky znesnadňující jejich život, se vyskytují opravdu všude. Myslím si, že nyní klienty Asistence více chápu a že jsem se stala ohleduplnějším asistentem. Mohu tak tedy jako dobrovolník lépe pomáhat těmto lidem se začleněním se do normálního života, do života, který mi ostatní žijeme každý den.

Nakonec jsem se rozhodla do své práce nezahrnout řešerši, nenalezla jsem totiž jinou práci, které by toto téma pojala stejným způsobem jako já. Podobným tématem se zabývá brožura Asistence, o. s., „Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD“, z níž jsem ve své práci také čerpala.

## Použité zdroje

Asistence, o. s. *Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD*. Praha: Asistence, o. s., 2009. 40 s.

*Pražská památková rezervace: Atlas přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu*. 2. vydání. Praha: Vydavatelství MCU, 2010. 80 s.

[www.asistence.org](http://www.asistence.org)

[www.praha.eu](http://www.praha.eu)

[www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

[www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)

[www.ligavozic.cz](http://www.ligavozic.cz)

[www.helpnet.cz](http://www.helpnet.cz)

[www.pov.cz](http://www.pov.cz)

<http://vydavatelstvi.vscht.cz>

[www.sobnet.cz/hajnys](http://www.sobnet.cz/hajnys)

## Poděkování

Ráda bych poděkovala občanskému sdružení Asistence, především Ivetě Lomákové a Eriku Čiperovi, za spolupráci, za to, že mi umožnili dobrovolnickou činnost, a také za odbornou konzultaci a nabídku vhodných materiálů pro mou práci.

Dále patří mé díky všem klientům Asistence, s kterými jsem měla tu možnost lépe se poznat během doprovodných akcí a bez kterých by moje práce vůbec nemohla vzniknout.

Nakonec chci poděkovat také Mgr. Štěpáně Vnoučkové za konzultaci a pomoc při tvorbě své praktické maturity.

## **Seznam příloh**

- Příloha 1. Příloha č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.
- Příloha 2. Průzkum DP Praha z 12. 11. 2008
- Příloha 3. Nejpotřebnější stanice pro bezbariérové zpřístupnění
- Příloha 4. Bezbariérové stanice metra
- Příloha 5. Plánek pražského metra
- Příloha 6. Bezbariérové WC
- Příloha 7. Příloha č. 3 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.
- Příloha 8. Autobusové spoje s bezbariérovým přístupem
- Příloha 9. Největší problémy při cestování Prahou
- Příloha 10. Rozhovory

**Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství**

**1. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání**

**1.0. Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace**

1.0.1. Komunikace pro chodce jsou chodníky, stezky, prahy a pásy pro chodce, včetně ostatních pochozích ploch jako jsou náměstí, obytné a pěší zóny.

1.0.2. Komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů.

**1.1. Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu**

1.1.1. Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nesmí být vyšší než 20 mm, jinak musí být řešeny výtahy nebo v odůvodněných případech u změn dokončených staveb zdvihacími plošinami.

1.1.2. Komunikace pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0%), u mostních objektů nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %).

1.1.3. Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0%) a delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1500 mm. Jejich sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2,0%).

1.1.4. Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku musí mít šířku nejméně 3500 mm, která zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1200 mm. Dvě sousedící stání mohou využívat jednu manipulační plochu. V případech podélného stání při chodníku pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené musí být délka stání nejméně 7000 mm. Od vyhrazených stání musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce a tato stání musí být umístěna nejbližší vůči vchodu a východu z příslušné stavby nebo výtahu.

1.1.5. Vyhrazené stání smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %).

1.1.6. Pro prostor před vstupem do budovy platí bod 1.1.1. a 1.1.2. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

---

<sup>18</sup> Ministerstvo pro místní rozvoj [online]. [cit. 2010-10-28]. Dostupné z www: <http://www.mmr.cz>.

## Příloha 2. Průzkum DP Praha z 12. 11. 2008<sup>19</sup>

### **Nejvytíženější stanice metra:**

- 1. I. P. Pavlova**
2. Dejvická
- 3. Anděl**
4. Budějovická
- 5. Můstek „A“**

*Stanice, které jsou zvýrazněné, nemají bezbariérový přístup.*

### **Jednotlivé linky zažívají největší nápor v těchto úsecích:**

- A **Můstek „A“ – Muzeum „A“**
- B **Národní třída – Můstek „B“**
- C **Vyšehrad – I. P. Pavlova**

*Stanice, které jsou zvýrazněné, nemá bezbariérový přístup.*

### **Nejméně vytížené stanice metra:**

1. Kolbenova
- 2. Invalidovna**
3. Stodůlky
4. Prosek
5. Depo Hostivař

*Stanice, která je zvýrazněná, nemá bezbariérový přístup.*

---

<sup>19</sup> Asistence, o. s. Průzkum přístupnosti MHD v Praze. *Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD.* 2009, s. 14–17.



### Příloha 3. Nejpotřebnější stanice pro bezbariérové zpřístupnění<sup>20</sup>



<sup>20</sup> Asistence, o. s. Průzkum přístupnosti MHD v Praze. *Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD.* 2009, s. 14–17.

## Příloha 4. Bezbariérové stanice metra<sup>21</sup>

### **Linka A:**

Dejvická, Muzeum, Skalka: osobní výtahy

Strašnická: šikmá shodišťová plošina

Depo Hostivař: přímý bezbariérový přístup

### **Linka B**

Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Florenc, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín: osobní výtahy

Černý most: přímý bezbariérový výstup v úrovni ulice. Přístup na autobusový terminál a přestup mezi bočními nástupišti metra zajištěn osobními výtahy.

Nové Butovice, Smíchovské nádraží: šikmé schodišťové plošiny

Rajská zahrada: přímý bezbariérový přístup

### **Linka C**

Letňany, Prosek, Střížkov, Ládví, Kobylisy, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, Muzeum, Pankrác, Budějovická: osobní výtahy

Nádraží Holešovice: svislá plošina v severním vestibulu, nákladní výtah v jižním vestibulu

Vyšehrad: přímý bezbariérový vstup (jen z jedné strany)

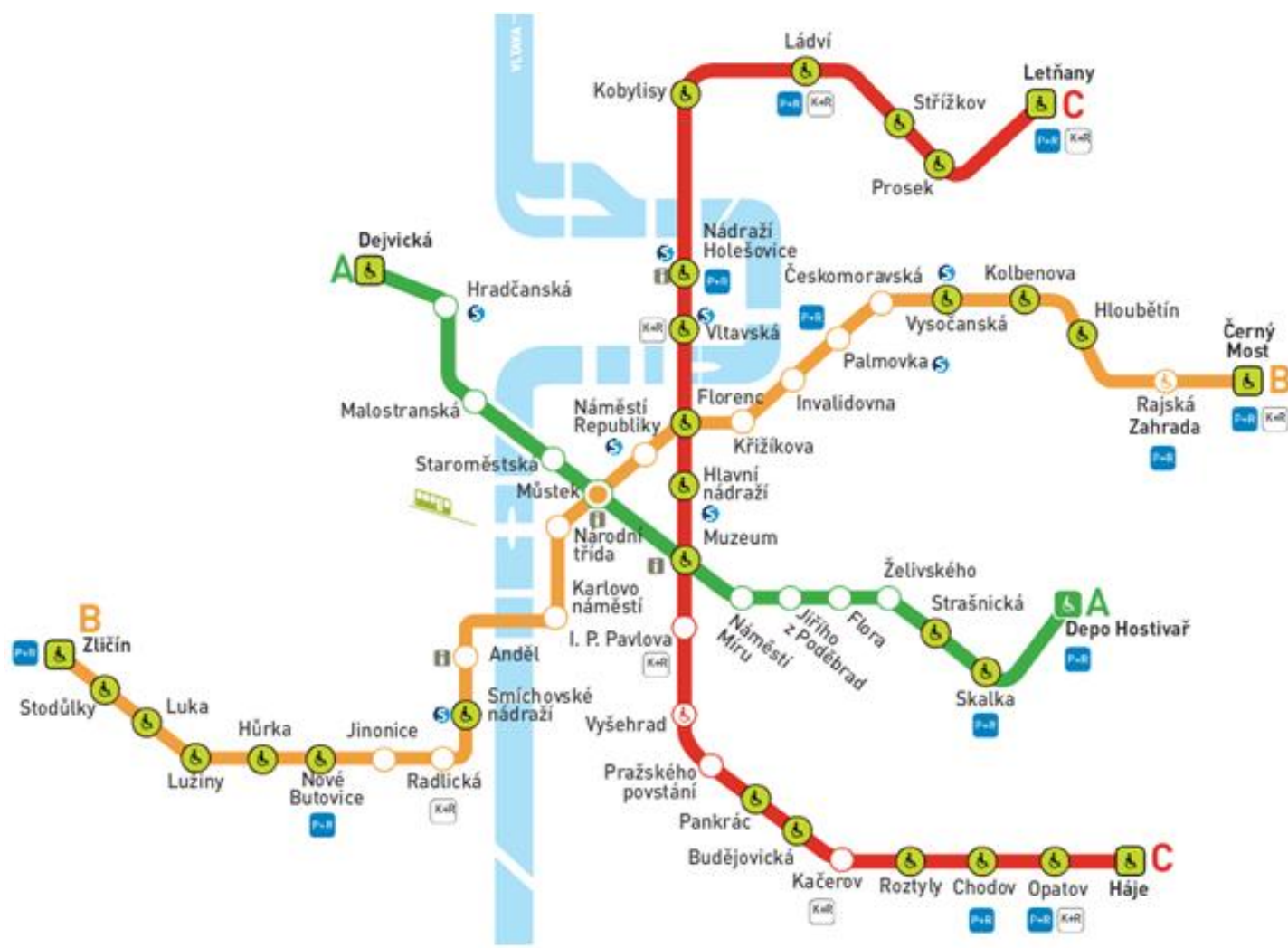
Háje, Opatov, Roztyly: nákladní výtah

Chodov: dva osobní výtahy v návaznosti na šikmou schodišťovou plošinu

---

<sup>21</sup> *Dopravní podnik hlavního města prahy* [online]. Dostupné z [www: http://www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

## Příloha 5. Plánek pražského metra<sup>22</sup>



|       |                       |                                   |                      |                                 |
|-------|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---------------------------------|
| A B C | Linky metra           | Vždy funkční bezbariérový přístup | Infocentrum          | Přestup na vlaky ČD / linky - S |
| ●     | Stance metra          | Funkční bezbariérový přístup      | Záchytné parkoviště  | Lanová dráha                    |
| —     | Konečná stanice metra | Neufunkční bezbariérový přístup   | Krátkodobé zastavení |                                 |

<sup>22</sup> Stav k říjnu roku 2010, *Dopravní podnik hlavního města prahy* [online]. [cit. 2010-10-09]. Dostupné z [www: http://www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

## Příloha 6. Bezbariérové WC<sup>23</sup>

| Linka | Stanice         |
|-------|-----------------|
| A     | Dejvická        |
| A     | Malostranská    |
| A     | Staroměstská    |
| A     | Můstek          |
| A     | Náměstí Míru    |
| A     | Želivského      |
| A     | Strašnická      |
| A     | Depo Hostivař   |
| B     | Zličín          |
| B     | Stodůlky        |
| B     | Lužiny          |
| B     | Hůrka           |
| B     | Karlovo náměstí |
| B     | Křižkova        |
| B     | Invalidovna     |
| B     | Palmovka        |
| B     | Vysočanská      |
| B     | Kolbenova       |
| B     | Rajská zahrada  |
| B     | Černý Most      |
| C     | Letňany         |
| C     | Prosek          |
| C     | Střžkov         |
| C     | Kobylisy        |
| C     | Vltavská        |
| C     | Florenc         |
| C     | Vyšehrad        |
| C     | Pankrác         |
| C     | Budějovická     |
| C     | Chodov          |

<sup>23</sup> Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. Dostupné z [www: http://www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

**Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce**

**5. Hygienická zařízení a šatny**

**5.1. Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu**

5.1.1. Stěny hygienických zařízení a šaten musí po konstrukční stránce umožnit kotvení opěrných madel v různých polohách s nosností minimálně 150 kg. Po osazení všech zařizovacích předmětů musí být zachován volný manipulační prostor o průměru nejméně 1500 mm. Podlaha musí být protiskluzná.

***Záchod***

5.1.2. Záchodová kabina musí mít šířku nejméně 1800 mm a hloubku nejméně 2150 mm. U změn dokončených staveb lze rozměry této kabiny snížit až na 1600 mm x 1600 mm. Záchodová kabina s využitím asistence musí mít šířku nejméně 2200 mm a hloubku nejméně 2150 mm. V kabině musí být záchodová mísa, umyvadlo, háček na oděvy a prostor pro odpadkový koš.

5.1.3. Šířka vstupu musí být nejméně 800 mm, u bytů a obytných částí staveb nejméně 900 mm. Dveře se musí otevírat směrem ven a musí být opatřeny z vnitřní strany vodorovným madlem ve výšce 800 až 900 mm. Zámek dveří musí být odjistitelný zvenku.

5.1.4. Záchodová mísa musí být osazena v ose vzdálenosti 450 mm od boční stěny. Mezi čelem záchodové mísy a zadní stěnou kabiny musí být nejméně 700 mm. Prostor okolo záchodové mísy musí umožnit čelní, diagonální nebo boční nástup. U kabin minimálních rozměrů musí být manipulační prostor umístěný proti dveřím. Kabiny s využitím asistence musí mít záchodovou mísu osazenou v ose stěny, která je na proti vstupu. Horní hrana sedátka záchodové mísy musí být ve výšce 460 mm nad podlahou. Ovládání splachovacího zařízení musí být umístěno na straně, ze které je volný přístup ke záchodové míse, nejvýše 1200 mm nad podlahou. Splachovací zařízení umístěné na stěně musí být v dosahu osoby sedící na záchodové míse. V dosahu ze záchodové mísy a to ve výšce 600 až 1200 mm nad podlahou a také v dosahu z podlahy a to nejvýše 150 mm nad podlahou musí být ovladač signalizačního systému nouzového volání.

5.1.5. Umyvadlo musí být opatřeno stojánkovou výtokovou baterií s pákovým ovládním. Umyvadlo musí umožnit podjezd osoby na vozíku, jeho horní hrana musí být ve výšce 800 mm. V záchodových kabinách minimálních rozměrů je nutno použít pouze malé umývátko.

5.1.6. Po obou stranách záchodové mísy musí být madla ve vzájemné vzdálenosti 600 mm a ve výšce 800 mm nad podlahou. U záchodové mísy s přístupem jen z jedné strany musí být madlo na straně přístupu sklopné a záchodovou mísu musí přesahovat o 100 mm; madlo na opačné straně záchodové mísy musí být pevné a záchodovou mísu musí přesahovat o 200 mm. U záchodové mísy s přístupem z obou stran nebo-li záchodová kabina s využitím asistence musí být obě madla sklopná a obě musí přesahovat záchodovou mísu o 100 mm. Vedle umyvadla musí být alespoň jedno svislé madlo délky nejméně 500 mm.

---

<sup>24</sup> Ministerstvo pro místní rozvoj [online]. [cit. 2010-10-28]. Dostupné z www: <http://www.mmr.cz>.

5.1.7. Je-li v hygienickém zařízení nebo šatně instalováno zrcadlo musí být použitelné pro osobu stojící i osobu na vozíku. U pevného zrcadla musí být spodní hrana ve výši maximálně 900 mm nad podlahou a horní hrana ve výši minimálně 1800 mm nad podlahou. Sklopné zrcadlo nesmí mít ovládací páku vystupující do prostoru.

5.1.8. Pokud je v záchodové kabině instalován přebalovací pult nesmí zužovat šířku manipulačního prostoru vedle záchodové mísy.

## Příloha 8. Autobusové spoje s bezbariérovým přístupem<sup>25</sup>



**Linky obsluhované výhradně nízkopodlažními vozy:**

**100 117 128 193 291 AE**

[Airport Express, tj. linka Hlavní nádraží – Letiště Ruzyně a zpět se zvláštním tarifem]

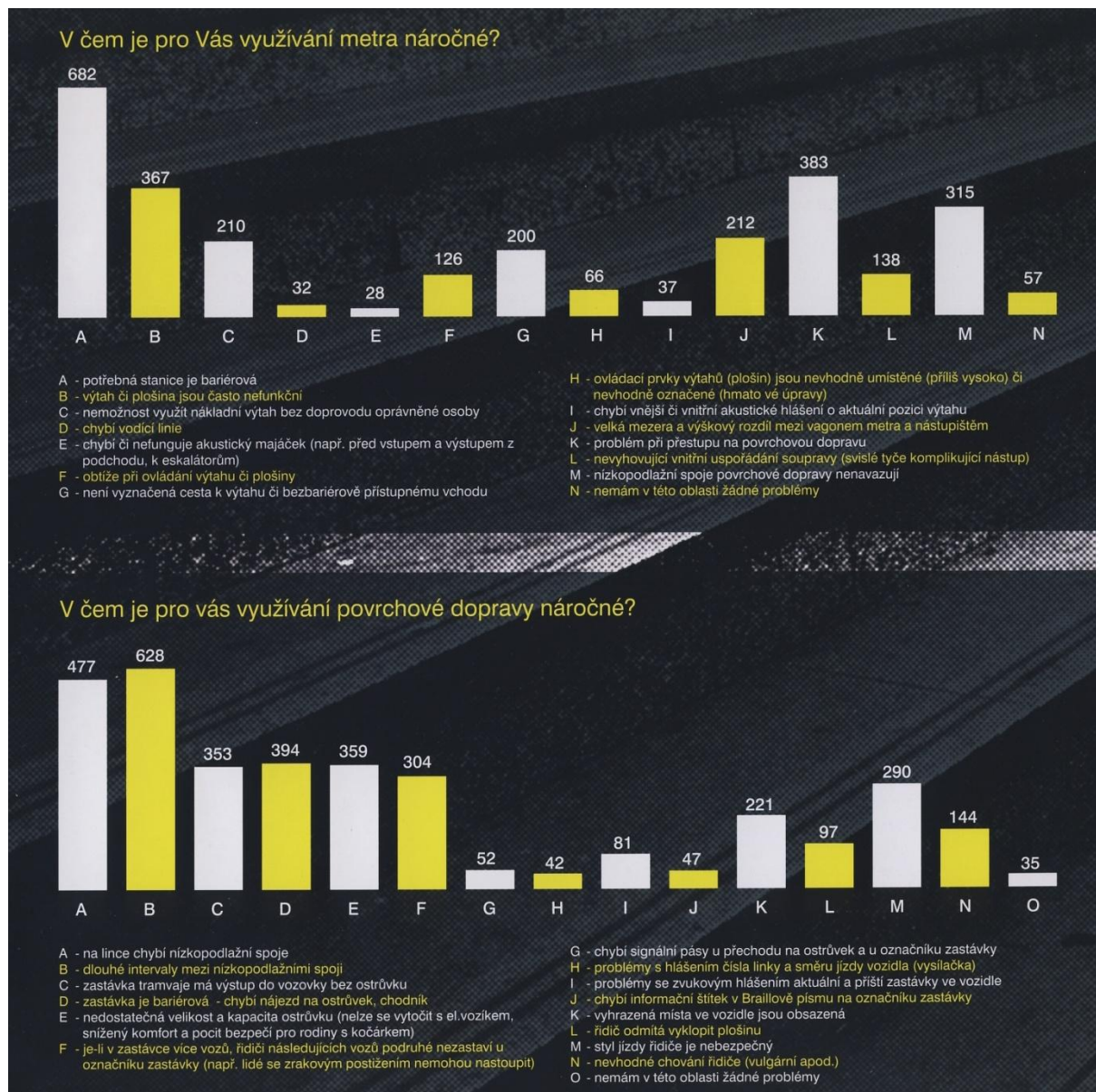
**Další spoje s bezbariérovým přístupem:**

**101 102 103 104 106 108**  
**109 111 112 113 114 115**  
**118 119 120 121 122 123**  
**124 129 130 131 133 134**  
**135 136 137 139 140 142**  
**144 147 148 151 152 154**  
**155 162 163 164 166 167**  
**169 170 171 172 174 175**  
**176 177 179 180 181 183**  
**184 185 186 188 191 192**  
**195 197 198 200 202 203**  
**208 213 216 217 218 224**  
**225 230 231 234 235 236**  
**241 243 244 246 248 249**  
**250 259 267 271 272 273**

Další dvě zcela bezbariérové linky 1a 3 zajišťují dopravu cestujících především k bezbariérovým domům na sídlištích Černý Most, Jižní Město II, Jihozápadní Město, Řepy, k Jedličkovu ústavu a k různým zdravotnickým zařízením.

<sup>25</sup> Dopravní podnik hlavního města prahy [online]. Dostupné z www: <http://www.dpp.cz>.

## Příloha 9. Největší problémy při cestování Prahou<sup>26</sup>



<sup>26</sup> Asistence, o. s. Průzkum přístupnosti MHD v Praze. *Jedeme v tom s vámi: za přístupnou MHD.* 2009, s. 14–17.



## Příloha 10. Rozhovory

### Rozhovor č. 1

klient Asistence, o. s., 25–30 let

MHD používám pravidelně jednou týdně (jezdím na klub Asistence) a pak příležitostně o víkendech, například do kina apod. Při povrchové přepravě mi dělají největší problém praskliny v chodnících. Jednou byl totiž můj asistent nepozorný, přehlédl díru v chodníku a vyklopil mě. Museli mi pak kolemjdoucí lidi pomáhat zase nahoru. Nebyl to zrovna příjemný zážitek...

Pokud jedu metrem a zjistím, že stanice metra, kterou potřebuji použít, není bezbariérová (bezbariérové stanice si nepamatuji, spoléhám na asistenta), musím pak jet autobusem, na který se hrozně dlouho čeká. Myslím si, že by měly jezdit nízkopodlažní spoje častěji. Řidiči autobusů jezdí někdy docela neohleduplně a dost mě tedy ve vozíku natřásají.

Tramvají jsem jel jen jednou v životě, takže tady žádný problém nevidím.

### Rozhovor č. 2

klientka Asistence, o. s., 20–25 let

Městskou hromadnou dopravu moc nevyužívám, všude mě dovezou rodiče autem. Když přece jen jedu přes město veřejnou dopravou, tak za účelem nějakého výletu či do domova důchodců, kde vypomáhám.

Mně osobně přeprava MHD problémy nedělá, jak jsem již řekla, moc ji nevyužívám, ale z doslechu vím, že častým problémem je například pomalá plošina ve stanici metra Strašnická. U plošin je také problém, že se tlačítko musí mačkat po celou dobu jízdy, což může být problém pro lidi, co mají nějak postižené i ruce, a nemohou se tedy přepravovat sami. Častým problémem je také nefunkčnost výtahů.

Pokud se potřebuji dostat někam, kde není bezbariérová stanice metra, volím nejraději variantu autobusu. Nízkopodlažní autobusy ale často staví dál od kraje a někteří řidiči jsou pak neochotní vyndat plošinu. Přitom je to jejich povinnost a měli by na to být připraveni, když jezdí nízkopodlažním vozem, který je speciálně na tohle uzpůsobený.

Dalším problémem je, že výtahy zajišťující bezbariérovost metra často využívají lidé, kteří výtah vůbec nepotřebují. Chápu staré lidi, co se jim špatně chodí do schodů, ale ostatní lidé by měli k přepravě využít schodů či eskalátorů, přes které se lidé na vozíku nedostanou.

K přepravě používám také povrchovou dopravu, autobusy a tramvaje, myslím si, že nízkopodlažních spojů jezdí dost málo. Podle mě by jich měli zavést více a také by se hodilo víc výtahů či plošin do bariérových stanic metra (ale raději výtahy). Také bych uvítala zavedení více bezbariérových toalet, jak v blízkosti stanic metra, tak v centru města. Nyní když někam jedu na delší chvíli, raději nepiji.

Jaké stanice metra jsou bezbariérové a jaké ne, si nepamatuji.

### **Rozhovor č. 3**

klient Asistence, o. s., 30–35 let

Pražskou MHD využívám denně, jak při cestě do školy, tak i o víkendech během různých akcí s Asistencí. Rád totiž chodím do kina či na různé sportovní kroužky. Samozřejmě, že často potřebuji využít stanici metra, která nemá bezbariérový výtah, pak musím cestu vyřešit kombinací autobusů a tramvají. A samozřejmě se také stává, že nefunguje ani výtah na bezbariérové stanici, pak musím přeplánovat celou cestu.

Bezbariérové stanice metra si nepamatuji všechny, ale například trasu „A“ si pamatuji celou, nejsou tam totiž skoro žádné přestupy, které bych mohl využít. To je podle mě také jeden z největších problémů metra. Mělo by se zavést více výtahů, nebo alespoň plošin, jejich využívání mi nevadí.

Autobusy i tramvaje využívám také často, myslím si, že nízkopodlažních autobusů je dost, tramvají by mohlo přibýt. Ale i přes to musím na zastávkách často dlouho čekat.

### **Rozhovor č. 4**

klientka Asistence, o. s., 30–35let

Prahou se s pomocí hromadné dopravy pohybuji minimálně jednou týdně, a to zejména do práce. Cestování mi žádné velké problémy nedělá.

Při přepravě metrem mi nejvíce vadí schody, které mi znemožňují využití všech stanic. Na bezbariérových stanicích raději používám výtahy, na plošinách totiž moc fouká. Všechny bezbariérové stanice metra si nepamatuji, pamatuji si jen ty stanice, které často využívám, jako Chodov a Opatov.

K povrchové přepravě používám autobusy, vadí mi ale dlouhé čekání na jednotlivé nízkopodlažní spoje. Bezbariérové autobusy by měly přijíždět dřív, bez čekání.