

Výsledky studie Handicap a přístupnost

Alena Houserová
(podle zahraničního materiálu ze září 2005)

Univerzálnost přístupnosti

Bylo by velkým omylem domnívat se, že přístupnost (doprava nebo čehokoliv jiného) se týká pouze osob se zdravotním postižením, se sníženou mobilitou, nebo zhoršenou orientací. Přístupnost dopravy je někdy velice zjednodušeně chápána jako přístupnost dopravního prostředku pouze pro vozíčkáře. Jistě, zde je situace nejmarkantnější, nejviditelnější. Ale rozsah problému „přístupnost“, je ještě daleko širší. A z tohoto důvodu je třeba na otázku přístupnosti pohlížet globálně.

Celá populace má z konečného výsledku „zpřístupnění“ zisk. Konec konců každý člověk, ať je mladý, nebo starý, pohyblivý nebo ne, má ze zpřístupnění dopravy a veřejných budov jenom výhody (pomineme-li zvýšené náklady na její pořízení z daní poplatníků). V průběhu života se s velmi vysokou pravděpodobností dostane do situace, kdy bude přístupný dopravní prostředek sám potřebovat. Může to být potřeba trvalá nebo dočasná, v každém případě je dobré znát, že se lze přemístit bez velkého fyzického nebo i psychického omezení.

V roce 1997 byla ve Francii Institutem vybavenosti a urbanismu regionu Ile-de-France vypracována studie, ze které vyplývá, že až na 35 % obyvatel tohoto regionu se při používání veřejné hromadné dopravy nachází v situaci „handicapu“, tedy v situaci pro ně nepříznivé ať už z důvodu tělesného handicapu, nebo špatné informovanosti.

Výsledky této studie jsou doplněny o anketu, kterou pořádal výzkumný ústav nejen v regionu Ile-de-France, ale na národní úrovni v roce 1999 na vzorku asi 50 tisíc osob. Podle výsledků této ankety více než 40 % obyvatel metropole nějakým způsobem demonstruje v průběhu dosavadního života určité omezení, ať už zdravotní nebo jiné, které jim brání ve snadném přemístění.

Dále je také třeba brát v úvahu demografické předpovědi, které prorokují velký podíl seniorů v následujících letech. I když se už v posledních letech rodí hodně dětí a relativně se situace „zlepšuje“, neznamená to, že by absolutní počet lidí nad 60 let klesal. A jak známo, mezi seniory je asi třetina těch, které je možno počítat mezi zdravotně postižené a tudíž vyžadující přístupnou dopravu. Studie uvádí, že šedesátníků je dnes ve Francii 20 %, ale za třicet let už to bude 30 %. V roce 2005 má být podíl osmdesátníků na celkové populaci ve Francii čtyřikrát větší, než dnes.

Často diskutovanou je otázka definic a klasifikací v oblasti přístupnosti dopravy. Nesprávná nebo nejednotná klasifikace tě-

lesného a duševního postižení nebo omezení bývá předmětem častého nedorozumění.

Podle francouzských ministrů (zaměstnanosti a solidarity, vybavenosti, dopravy a bydlení, ministra školství, mládeže a sportu, ministra veřejných funkcí, státní reformy a decentralisace a ministra kultury), kteří se pracovně sešli v roce 2000, je přístupnost k veřejným budovám, životnímu prostředí, dopravě veřejné nebo individuální to, co umožňuje jejich používání i v případě trvalého nebo dočasného tělesného nebo smyslového handicapu, ale i v případě cestování s malými dětmi, kočárky nebo v případě nošení těžkých zavazadel.

Evropský parlament nabízí tuto definici:

Je obsazena ve vyhlášce 2001/85/EU ze dne 20. listopadu 2001 a týká se dispozic aplikovatelných na vozidla, kde je kromě místa řidiče ještě 8 míst pro cestující. Cestující se sníženou mobilitou jsou takoví cestující, kteří: „mají problémy s používáním veřejné dopravy, tj. např. osoby zdravotně postižené (včetně poruch orientace a osob na invalidním vozíku), osoby malého věku, osoby staré, těhotné ženy, osoby nesoucí těžká zavazadla, doprovázející malé děti (včetně kočárků).“

Definice, vzniklá na Evropské konferenci ministrů doprav

„Osoby se sníženou mobilitou“ představují širokou skupinu populace, která z důvodu nehody, nemoci, nakažlivé choroby nebo vrozené vady má problémy se svým přemístěním, zrakem, sluchem, pochopením informací. Je možno sem zahrnout i osoby trpící pouze dočasnou neschopností (např. zlomenina nohy způsobená úrazem na lyžích), ale také osoby doprovázející malé děti a osoby s mnoha zavazadly. Většina lidí se někdy ocitla v situaci, kdy je jejich mobilita vážně ohrožena z důvodu špatné přístupnosti dopravního systému. Dobrá dopravní koncepce v tom nejširším slova smyslu je tedy univerzálním zájmem, ne pouze zájmem omezené skupiny lidí.

Definice podle zákona z 11. února 2005

je uvedena v článku 21 zákona no 2005-102 o rovnosti práv a šancí, participaci a občanství osob zdravotně postižených. Handicap je zde definován jako omezení aktivit nebo restrikce účasti na životě společnosti, kterou osoba prožívá z důvodu významné poruchy, trvalého a definitivního porušení

fyzických, orientačních, mentálních a kognitivních funkcí, mnohačetné invalidity nebo trvalého poškození zdraví.

Klasifikace

Klasifikace OMS: CIH (mezinárodní klasifikace handicapu)

Tato klasifikace byla oficiálně přijata v květnu 1988 francouzským ministrem sociálních věcí.

Snížení tělesné nebo duševní schopnosti: úbytek životních potřeb nebo zhoršení psychologických, fyziologických nebo anatomických funkcí. Souvisí s poutavými stavy.

Neschopnost: každá částečná nebo úplná redukce schopností (výsledek deficiencie, tedy snížení tělesných nebo duševních schopností, které se pro každou jinou lidskou bytost běžně považují za normální. Souvisí s funkčními aspekty handicapu.

Újma, poškození, nepříjemný stav: výsledek daný neschopností plnit úlohy považované za normální vzhledem k věku, pohlaví a socio-kulturním faktorům. Je to aspekt, předcházející handicapu.

Klasifikace USA (Rezoluce A/RES/48/96)

Tato klasifikace byla přijata 4. 3. 1994. Neschopnost: toto slovo zahrnuje některá různá funkční omezení, které může postihnout každého obyvatele na světě. Neschopnost může být rázu fyzického, intelektuálního, nebo smyslového, může se týkat patologického stavu nebo mentální choroby. Tato neschopnost, patologické stavy nebo nemoci mohou být stálé, nebo časově omezené.

Handicap: pod tímto slovem je třeba rozumět ztrátu nebo omezení možnosti účastnit se rovnoprávně na životě společnosti, ukazuje na vztah handicapovaného a jeho okolí.

Klasifikace OMS: CIF

Mezinárodní klasifikace činností, handicapu a duví CIF (Classification Internationale du Fonctionnement) je úředně potvrzena Světovou zdravotnickou organizací. Směřuje k vidování klasifikace CIH.

Invaliditu chápe jako vztah mezi možnostmi jednotlivce v rámci jeho prostředí. První část „fungování a handicapu“ definuje všechny aspekty činnosti osoby na úrovni jeho těla, ale také z pohledu individua jako sociální bytosti. Druhá část, „faktory v souvislostech“, představuje fyzické, sociální prostředí a způsob, jakým člověk žije a svůj život prožívá.

Statistika

Evropské zdroje: Evropská konference ministrů doprav CEMT

Podle CEMT je v Evropě v současné době více než 100 milionů osob se sníženou mobilitou (nebo v situaci handicapu),

z toho více než 37 milionů v pravém smyslu tohoto slova, 63 milionů jsou osoby staré a lehce zranitelné, těhotné ženy, osoby s malými dětmi, s těžkými zavazadly. Ve světové populaci je dnes na 600 milionů seniorů.

Seminář „Evropané v konfrontaci s handicapem“ proběhl ve dnech 2. ledna až 6. února 2001. Dotazníková akce ukázala, že 97% Evropanů se domnívá, že pro handicapované už bylo uděláno mnoho.

Podle výzkumu má více než 6 Evropanů z deseti ve svém blízkém a vzdálenějším okolí osoby dlouhodobě nemocné, handicapované nebo invalidní.

Pokud jde o přístupnost, 76% dotázaných se domnívá, že přístup slepých osob k dopravě je obtížný. Pokud jde o osoby mentálně postižené, toto číslo stoupá až na 73%. Pro ty, kteří mají fyzický handicap, je to 71%, 54% pro ty, kteří špatně slyší a 57% dotázaných se domnívá, že v průběhu posledních deseti let došlo v přístupnosti dopravy k výraznému zlepšení. 93% dotázaných osob vyjádřilo přání, aby na překonávání bariér bylo věnováno více peněz.

Odpovědnost za zlepšení situace (přístupnost veřejných míst) by měla být podle mínění dotázaných následující:

- 66% dotázaných se domnívá, že by to měla být místní společenství, obce, kraje
- 55% vláda
- 30% organizace a podniky
- 28% charitativní organizace
- 16% Evropská unie.

Je třeba poznamenat, že Francie a Řecko jsou nejkritičtější země pokud jde o přístupnost zdravotně postižených k občanské vybavenosti.

Mezi čtyřmi zeměmi, kde přístup k veřejným stavbám je trochu lepší, nacházíme Francii na čtvrtém místě za Řeckem, Portugalskem a Itálií.

Jeden Evropan z deseti je handicapovaný = 37 milionů Evropanů (a to jen v zemích patnáctky) je handicapovaných.

1 Evropan ze čtyř má handicapovaného člena rodiny, ale méně než 2% Evropanů ví o zdravotně postiženém dítěti ve škole a pouze 4% Evropanů má handicapovaného kolegu.

88% Evropanů se domnívá, že přístup handicapovaného k dopravní síti je obtížný. Toto číslo je slabší ve Švédsku, ve Finsku, Španělsku. Toto číslo je vyšší v Itálii, Francii a v Řecku.

85% Evropanů se domnívá, že přístup zdravotně postižených k veřejné dopravě je obtížný, a 97% Evropanů si myslí, že je třeba přijat opatření pro lepší integraci handicapovaných osob do společnosti.

Statistika Francie: Studie IAURIF, 1997

Studie Institutu vybavenosti a urbanismu v regionu Ile-de-France ukázala, že více než 35% frankofonní populace je handicapováno při používání veřejné dopravy.

INSEE, anketa „Handicap, neschopnost, závislost“ 1998-2001:

Dne 4. října 2002 byly prezentovány první výsledky ankety, které umožnily získat alespoň hrubý přehled o počtu osob, které lze zahrnout mezi handicapované, určit důvody jejich neschopnosti a závislosti, z toho vyvodit možnosti současné pomoci a potřeby, které by měly být uspokojeny. Toto zjištění je nezbytné pro další orientaci v problému.

Rozdělení podle typu handicapu

Handicap pohybový: 13,4% populace, tj. asi 8 milionů Francouzů

Handicap mentální: 6,6%, tj. asi 4 miliony

Poruchy orientace: 11,4%, tj. asi 7,1 milionů, z čehož

- 3,1 milionů s poruchami zraku
- 4 miliony hluchých (asi 7% populace), znakovou řeč praktikuje pouze 5%.

Důvody handicapu:

- nemoc: 23%
- stáří: 16,5%
- nehoda: 12%
- vrozená vada: 10%.

Pokud jde o řídičské průkazy, je jich vydáno ročně asi 1 milion, z toho 3000 osobám se zdravotním postižením.

Demografický vývoj

Ve Francii způsobí v příštím období silné populační ročníky padesátých let nárůst podílu seniorů v populaci. V současné době je ve Francii 12,1 milionů lidí starších 60 let a v roce 2020 jich bude 17 milionů.

Osmdesátníků je dnes 2,4 milionů, a v roce 2020 jich budou 4 miliony.

Úzká souvislost mezi věkem a sníženou mobilitou je jasná – asi dvě třetiny osob se sníženou schopností pohybu a orientace jsou lidé starší. Mezi lety 2000 a 2020 se počet závislých starých lidí zvýší na asi 25%.

V regionu Ile-de-France je možno pozorovat mnohem vyšší intenzitu přemístění, než v ostatních francouzských regionech. Patrně je to výsledek rozmanitosti způsobů dopravy, která je k dispozici, mnohem větší možnosti výběru mezi nimi.

Ing. Alena Houserová
CDV Praha

Vzdělávání v oboru dopravní telematiky

Všichni víme, jakým tempem postupuje rozvoj informačních technologií a jak rychle tyto technologie a jejich aplikace pronikají do nejrůznějších oblastí života společnosti i jednotlivců. Nejinak je tomu i v dopravě, kde dálkový přenos informací, dat a povelů označovaný jako telematika je nedílnou průřezovou disciplínou dopravního inženýrství. Ani této oblasti se nevyhýbá bouřlivý rozvoj aplikací informačních technologií. Proces informatizace dopravních a přepravních procesů nelze ponechat živelnému vývoji bez rizika obtížně předvídatelných problémů v nedaleké budoucnosti.

Rozvoj dopravní telematiky mají v rukou lidé v nejrůznějších pozicích, a to jak ve sféře vývoje a výzkumu nebo výroby, tak ale také v oblasti veřejné správy a ve sféře politické. Tito lidé, kteří mají určité úseky dopravy spravovat a mají o nich rozhodovat, mají rozličné vzdělání (jak co do oboru, tak co do úrovně). V kontaktu s návrháři, projektanty a výrobci pak lidé správy obtížně nacházejí společnou řeč a jejich činnost a rozhodování pak podléhá zvýšeným rizikům omylu plynoucího z nedostačujícího poznání problematiky.

Tuto skutečnost si uvědomili pracovníci společnosti KPM CONSULT a vypracovali společně s fakultou elektrotechniky a komunikačních technologií Vysokého učení technického v Brně v rámci Národního programu výzkumu II návrh projektu, který by měl vyřešit problematiku optimalizace vzdělávacího procesu rozdělením mezi přípravu na povolání a celoživotní vzdělávání. Tato optimalizace může být navržena jedině na základě komplexní analýzy problematiky v oblasti školství, výzkumu i praxe.

Projekt byl nazván „Celoživotní vzdělávání a profesní příprava v oboru teleinformatiky, telematiky a dopravní telematiky“ a byl přihlášen do programu „Lidské zdroje“ v tematické oblasti „Popularizace výzkumu“. Téma je definováno: „Výzkum vedoucí ke kvalitní podpoře infrastruktury výzkumu zájmových sdružení a akcí širších vědecké a technické poznání“.

Projekt úspěšně prošel schvalovacím řízením a příjemcům byly přiděleny finanční prostředky.

V současné době se připravuje analýza informovanosti pracovníků v jednotlivých sektorech. Jejím cílem je nabídnout pomocnou ruku všem, kteří mají rozhodovat o zavádění telematických aplikací do dopravních a přepravních procesů a pomoci jim v orientaci v této dynamicky se rozvíjející oblasti. Výstupem tohoto výzkumného projektu by měl být ná-