

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta

PROJEKT ZÁVĚREČNÉ PRÁCE
BAKALÁŘSKÉ - DIPLOMOVÉ – RIGORÓZNÍ - DOKTORSKÉ

Autor projektu, UČO	Peštová Barbora, 435182
Studijní program, obor	PdF SPPU Speciální pedagogika pro učitele
Datum předložení projektu	
Téma práce česky	Terénní mapování architektonických bariér prostředí pro osoby se zrakovým postižením.
Klíčová slova česky	Architektonické bariéry, osoby se zrakovým postižením, prostorová orientace a samostatný pohyb osob se zrakovým postižením, terénní mapování.
Téma práce anglicky	Terrain mapping of environmental barriers for persons with visual impairments.
Klíčová slova anglicky	Architectural barriers, people with visual impairment, orientation and mobility of people with visually impairment, terrain mapping.
Vedoucí práce	Mgr. Martin Vrubel, Ph.D.
Katedra	Katedra Speciální pedagogika

Terénní mapování architektonických bariér prostředí pro osoby se zrakovým postižením

1. Téma, problém, úvod, otázka, cíl.

Diplomová práce je zaměřena na popis vybraných tras ve městě Brně z hlediska architektonických bariér, které mohou znesnadnit prostorovou orientaci a samostatný pohyb osobám se zrakovým postižením. Trasy budou hodnoceny nejprve na základě prostudované legislativy vztahující se k architektonickým úpravám veřejných prostor. Toto hodnocení bude provedeno vidomou osobou (mnou). Následně budou stejné trasy hodnoceny osobami nevidomými, které je nebudou hodnotit na základě legislativy, ale na základě svých zkušeností. Hodnocena budou zároveň předem daná kritéria, která z legislativy vycházejí – jedná se o výskyt vodících linií, signálních a navigačních pásů, akustické označení MHD, celková bezpečnost apod.

Trasy, které budou v rámci diplomové práce zkoumány:

1. Hlavní nádraží – Tyfloervis.
2. Hlavní nádraží – Špilberk.

3. Pedagogická fakulta – Teiresiás.
4. Menza na Vinařské – lékárna u Sv. Anny na Mendlově náměstí.

Přínos výzkumu diplomové práce shledávám ve zjištění možných architektonických bariér, se kterými se osoby se zrakovým postižením mohou v Brně běžně setkávat. Diplomová práce může být podnětem pro změnu a architektonické úpravy. Z diplomové práce bude vycházet odborný článek, který bude uveřejněn v některém z odborných časopisů a bude tak zpřístupněn příslušným úřadům.

Cílem diplomové práce je zhodnotit kvalitu úprav vybraných tras v Brně. Kvalita tras bude hodnocena na základě terénního mapování (vidomými a nevidomými osobami). Speciálně pedagogickým výstupem diplomové práce je sestavení itineráře zvolené trasy a jeho zpřístupnění osobám se zrakovým postižením prostřednictvím webových stránek a střediska pro podporu vysokoškolského studia osob se zrakovým postižením Teiresiás.

2. Hlavní výzkumná otázka a podotázky (maximálně 5).

Hlavní výzkumná otázka

Jaké hlavní nedostatky v oblasti architektonických bariér na zvolených trasách a podle zvolených kritérií pociťují osoby vidomé a nevidomé?

Výzkumné podotázky

Jaké hlavní nedostatky lze nalézt na vybraných trasách?

Jaké klady z hlediska architektonických bariér lze zaznamenat na vybraných trasách?

Jak je zajištěna bezpečnost osob se zrakovým postižením na trasách?

Jaké jsou rozdíly v popisu architektonických bariér na základě legislativy a na základě vlastních zkušeností?

3. Metoda výzkumu

Pro zpracování diplomové práce jsem zvolila kvalitativní metodu. Hlavním důvodem pro výběr této metody je záměr zabývat se problematikou architektonických bariér a terénního mapování velmi podrobně. Dalším důvodem je malý výzkumný soubor, tedy počet respondentů, kteří jsou ochotni na výzkumu spolupracovat. Každou trasu respondenti projdou nezávisle na sobě alespoň dvakrát a poté budou následovat jednotlivé rozhovory hodnotící kvalitu dané trasy.

Podle Švece (2004) představuje kvalitativní výzkum takový, kdy do popředí vystupuje, namísto kvantifikace empirických dat, podrobná kvalitativní analýza. „*Na rozdíl od kvantitativního výzkumu jde kvalitativní výzkum do hloubky zkoumaných jevů (fenoménů), které se ale zároveň snaží začlenit do širšího kontextu.*“ (Švec, 2004, s. 22)

4. Metoda sběru dat, výzkumná jednotka

Pro výzkum diplomové práce byla zvolena metoda terénního mapování, která spočívá v hodnocení vybrané trasy z hlediska určitých kritérií, kterými je např. bezbariérovost, využití kontrastu, celková bezpečnost, dostupnost vodících linií, signálních a varovných pásů, označení vstupů do budov, zvuková úprava apod. Do mapy dané trasy se pomocí schematického zobrazení zakreslují význačné body, které usnadňují nebo komplikují cestu osobě se zrakovým postižením. Podle Vrubela, Chvátala a Pančochy (2013) lze terénní mapování chápat jako zjišťování a sběr vybraného typu dat a jejich následné zakreslení do mapy. Součástí terénního mapování budou rozhovory s jednotlivými respondenty.

Výzkumnou jednotku tvoří čtyři dospělé nevidomé osoby. Jedná se především o klienty Tyfloservisu, o. p. s., Brno, kteří se do výzkumu dobrovolně zapojili. Respondentům je zajištěna anonymita. Dalším přímým účastníkem výzkumu je autorka diplomové práce, která bude jednotlivé trasy hodnotit jako zástupce vidomé majority.

5. Rozhovor

Rozhovor bude realizován po projití dané trasy s nevidomým respondentem. Rozhovor bude strukturovaný s následujícími otázkami:

1. Jak se Vám po trase šlo?
2. Jaké nedostatky jste na trase zaznamenal / zaznamenala?
3. Považujete trasu za bezpečnou? Cítil / cítila jste se při chůzi bezpečně?
4. Co byste na trase změnil / změnila?
5. Jaké klady byste vyzdvihl / vyzdvihla?
6. Vyhovuje Vám uspořádání vodících linií, orientačních prvků a znaků?
7. Je něco, co Vás při chůzi rušilo?
8. Považujete městskou hromadnou dopravu za dostatečně přizpůsobenou cestujícím se zrakovým postižením?
9. Zaznamenal / zaznamenala jste na trase nějaké překážky?

6. Praktické a etické problémy

Praktickým problémem sledávám malé množství respondentů, které je možné do výzkumu zapojit. Dalším problémem může být lhostejnost příslušných orgánů, kterým budou zaslány náměty na úpravu tras. Ve výzkumu neshledávám žádné etické problémy. Osoby se zrakovým postižením se do zpracování problematiky architektonických bariér zapojily dobrovolně a věřím, že výzkum bude právě těmto osobám prospěšný.

7. Záznam prvního pozorování

Výzkum diplomové práce je založen na metodě terénního mapování, která předpokládá analyzování vybrané trasy na základě předem stanovených kritérií. Nejprve trasu projdu a zanalyzuji já, jako zástupce vidomé majority. Poté tutéž trasu projdou čtyři nevidomí respondenti a opět ji zanalyzují. Na závěr povedu s každým respondentem rozhovor.

Předvýzkum projektu ovšem spočívá v pozorování, resp. v projití a zanalyzování první trasy mou osobou. Po zanalyzování první trasy budu moci případně upravit kritéria hodnocení.

První trasu, kterou jsem zmapovala v rámci předvýzkumu diplomové práce, byla trasa Hlavní nádraží – Špilberk. Trasa začíná před vchodem do nádražní haly. Ihned zaznamenávám naprostou absenci vodících linií. Doporučuji, aby se jedinec se zrakovým postižením držel po pravé straně a orientoval se podle přirozené vodící linie stěna domu – beton. Nejprve sejde tři schody ústící z haly na chodník a zahne vpravo. Stále půjde podél budovy. V místě, kde se chodník mírně sníží, přejde na jeho druhou stranu. Zde začíná dlouhý přechod bez vodící linie, který je třeba překonat v přímém směru. Tato část je velmi obtížná, neboť je zde stále mnoho lidí, navíc tu jezdí tramvaje i auta. Za přechodem doporučuji pokračovat stále rovně, dokud se Bílá hůl nedotkne budovy. Jedinec se poté otočí o 90° vpravo a bude podél budovy pokračovat v chůzi. Budova je rohová, tedy po chvíli jedinec zahne směrem vpravo a začne stoupat mírně vzhůru. Po zabočení doprava doporučuji přejít na druhou stranu a pokračovat v cestě po levé straně. Opět zde není žádná vodící linie a nevidomé osoby se musí držet vpravo, nebo vlevo a jít podle přirozené vodící linie stěna domu – chodník. Po cestě na náměstí Svobody odbočují vedlejší silnice vpravo i vlevo, je tedy třeba překonat cca 15 metrovou vzdálenost bez jakékoli vodící linie a počítat s případným provozem automobilů. Na náměstí Svobody se nevidomý musí držet stále po levé straně. Kromě případných odboček do vedlejších ulic je třeba dát si pozor na podchod, který bude ovšem snadno rozpoznatelný, neboť vodící linii stěna domu – chodník vystřídá vodící linie hladká dlažba – chodník. Změní se také akustická odezva. Z náměstí Svobody přejde plynule do ulice Česká, kde může po pravé straně vyhledat umělou vodící linii, která jej

provede prakticky celou ulicí. Po skončení vodící linie je třeba překonat v přímém směru cca 15 metrů dlouhý úsek bez vodící linie a přes obrubník se dostat na chodník. Zde půjde podle vodící linie stěna domu – chodník až na konec budovy. Ta se začne stáčet vpravo. Zde se jedinec se zrakovým postižením od budovy odkloní, otočí se o 90° vlevo a překoná cca 30 metrů dlouhý prostor bez vodící linie v přímém směru. Po levé straně najde s pomocí Bílo hole první budovu v ulici Joštova a půjde podél ní. Po skončení této budovy musí osoba se zrakovým postižením překonat opět cca 30 metrů dlouhý úsek bez vodící linie v přímém směru. Po levé straně se začne orientovat podle rozhraní obrubník – chodník. Zhruba po 200m začne umělá vodící linie, která dovede osobu se zrakovým postižením k ozvučenému semaforu. Zde přejde silnici rovně, a to za pomoci umělých vodících linií. Za přechodem odbočí znovu doleva a bude pokračovat podle přirozené vodící linie obrubník – chodník až k dalšímu vodícímu pásu u ozvučeného přechodu, který také přejde v přímém směru a znovu bude pokračovat rovně. Tentokrát bude vhodné, aby se držel po pravé straně a šel podle vodící linie budova – chodník. Po levé straně se může orientovat také sluchem, neboť zde vede hlavní silnice a osoba se zrakovým postižením může poslouchat auta jedoucí stejným směrem. Po skončení budovy po levé straně je třeba překonat cca 50 metrů bez vodící linie rovně a poté odbočit mírně vpravo, kde začne stoupat mírně vzhůru za pomoci přirozené vodící linie obrubník – chodník, později trávník – chodník po pravé straně. Tato vodící linie začne uhýbat vpravo. Až se tak stane, jedinec se zrakovým postižením se od linie odpoutá, otočí se o 90° vlevo, přejde v přímém směru a vyhledá znovu vodící linii po své levé ruce. Zde se změní povrch z kamenné dlažby na štěrkovou cestu. Jedinec se zrakovým postižením se bude dále držet po levé straně, odkud půjde mírně do kopce podle přirozené vodící linie tráva – cesta. Cca po 300 metrech se cesta začne stáčet a jedinec ji bude opisovat. Přejde na pravou stranu cesty a opět bude mírně stoupat. Dojde na další odbočku vpravo. Zde půjde opět podle přirozené vodící linie, tentokrát se jedná o obrubník a kamennou dlažbu. Mírným stoupáním dojde až k bráně hradu Špilberk.

8. Změna výzkumu na základě prvního pozorování

Na základě prvního pozorování jsem dospěla k závěru, že by bylo vhodné zaměřit se na více různorodé trasy. První trasa, kterou jsem zmapovala, může být příkladem trasy s velmi špatnou architektonickou úpravou. Bylo by vhodné najít také takovou trasu, která by mohla být pozitivním příkladem. Trasy uvedené na začátku se tedy v diplomové práci mohou lišit.

9. Seznam literatury

Seznam literatury a odkazů

1. ALBRECHOTVÁ, Hana. *Ozvučené semaforey*. Bakalářská práce. Praha: Fakulta humanitních studií univerzity Karlovy, 2006.
2. BODNÁROVÁ, Alena. *Tyflografické mapy v procese prostorovej orientácie*. Diplomová práce. Brno: Přírodovědecká fakulta univerzity Masarykovy, 2012.
3. GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. ISBN 80-85931-79-6.
4. JESENSKÝ, Ján. *Prolegomena systémy tyflorehabilitace a metodiky tyflorehabilitačních výcviků*. Praha: Karlova univerzita, 2007. ISBN 978-80-86723-49-5.
5. KITCHIN, R. M., JACOBSON, R. D. Techniques to Collect and Analyze the Cognitive Map Knowledge of Persons with Visual Impairment or Blindness: Issues of Validity in *Journal of Visual Impairment and Blindness*. 1997.
6. LNĚNIČKA, Petr. *Vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb zrakově postižených na komunikacích a plochách*. Praha: Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých.
7. LNĚNIČKA, Petr. *Základní právní prostředí pro vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb zrakově postižených na komunikacích a plochách*. Praha: Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých.
8. *Národní rozvojový program mobility pro všechny*. Praha, 2014.
9. ŠINDLAR, Jiljí. *Architektonický prostor – bariéry*. Brno: Vysoké učení technické, 2002.
10. VRUBEL, Martin, CHVÁTAL, Filip a Karel PANČOCHA. Odstraňování bariér ve veřejném prostoru jako předpoklad bezpečného pohybu osob se zrakovým postižením in *Speciální pedagogika*, 2013.
11. WIENER, Pavel. *Prostorová orientace zrakově postižených*. Praha: Institut rehabilitace zrakově postižených UK FHS, 2006. ISBN 80-239-6775-4.

Velmi prakticky orientovaný výzkum, drobné výhrady jsem napsala v komentářích.