



Specifics of time-space behaviour of wheelchair population

Specifika časoprostorového chování imobilních osob

Robert OSMAN

Geografický ústav, Masarykova univerzita, Přírodovědecká, osman@mail.muni.cz

Abstract

The usage of space is dependent on the specific actors who enter into it. Primary schools pupils, maternity leave mothers, persons with sliding working hours or people with visual impairment are significantly limited in visiting the same area in the same time. Also wheelchair population is a group with specific opportunities and limitations of time-space behavior in this way. The contribution is devoted to explore spatial and temporal patterns of people congenitally reliant on an electric wheelchair through mental mapping and same time-geography concepts. In the first place, the contribution is focused on mapping out the specifics of the usage of space by people with congenital disabilities to mobility, secondly, it deals with the desirability of using methods of mental mapping for this group of people.

Keywords: mental map, activity space, wheelchair population, Brno

Klíčová slova: mentální mapa, prostor aktivit, osoby používající invalidní vozík, Brno

1. Úvod

Problematika vnímání a využívání prostoru osobami nebo skupinami osob se specifickými potřebami není nikterak nová. Většinou se ovšem omezuje výhradně na osoby nevidomé, šeroslepé, či slabozraké. Pokud na úvod učiníme krátký exkurz a srovnáme přístupnost města pro osoby s tělesným postižením mezi roky 1989 a 2010, je evidentní, že došlo k nemalé proměně nejenom fyzického prostředí, což lze dokumentovat na samotné existenci bezbariérové dopravy, její frekvenci, vyhrazených parkovacích místech před vchody budov, všudypřítomných najezdů, plošin, výtahů, speciálně upravených toalet, širce dveří nebo například na přítomnosti „vozičkářů“ v ulicích měst. I odborná zahraniční literatura však nevěnuje této skupině obyvatel dostatečnou pozornost (Golledge 1997, str. 489-535; Kitchin 2002, str. 111-125). Vedle samotného rozšíření doposud ne příliš zastoupeného feministického proudu české geografie se specifická prostorová zkušenost osob celoživotně odkázaných na elektrický vozík ukázala jako zajímavý materiál pro reflexi konceptu mentálních map.

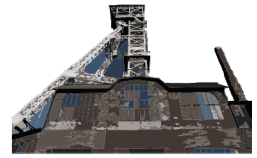
2. Metodika práce

Kvalitativní výzkum probíhal v průběhu července a srpna roku 2010 a skládal se ze dvou etap. V první části bylo prováděno zúčastněné pozorování v pozici osobního asistenta jednoho z komunikačních partnerů po dobu čtyřdenní návštěvy filmového festivalu v Karlových Varech. V druhé části byly provedeny hloubkové semistrukturované rozhovory s pěti komunikačními partnery doplněné kresbou mentálních map. Komunikační partneři ve věku 32-34 let byli vybíráni na základě společné zkušenosti vycházející z jejich pohybového handicapu, přechodu na elektrický invalidní

vozík až ve vyšším věku (mezi 16 a 18 rokem života) a alespoň částečné závislosti na ústavní péči pro tělesně handicapované metodou sněhové koule (snowball sampling). Čtyřem z komunikačních partnerů byla při narození diagnostikována svalová dystrofie a jednomu dětská mozková obrna. Přesto je míra jejich pohyblivosti velice diferencována. Všichni jsou samostatně schopni ovládat elektrický vozík, jeden je schopen vstát a s oporou ujit několik kroků. V průběhu těchto rozhovorů bylo získáno přes 12 hodin záznamu a při pátém rozhovoru již docházelo k teoretické informační saturaci, kdy řada informací zaznívala po několikáté a rozhovor již nepřinášel nové poznatky (Hendl 2008, str. 127).

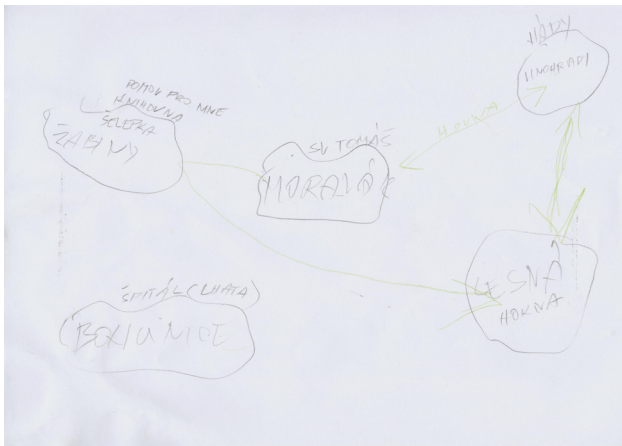
Rozhovor vždy začínal žádostí o nákres mentální mapy. Především po vzoru metod mentálního mapování Kevina Lynche a jeho úvodních otázek (Lynch 1960, str. 144-146) byla úvodní věta rozhovoru formulována takto: „pokuste se nakreslit mapu toho, co pro Vás znamená Brno“. Zdůrazněním slova „mapa“ je předcházeno situacím, kdy komunikační partneři zakreslují jednotlivé symboly a situace spojené s daným teritoriem bez prostorové informace. Reakce všech komunikačních partnerů na tuto výzvu byla velice negativní. Úvod rozhovoru provázely otázky po účelu takového úkolu, konstatování, že neumí kreslit, že to budou popisovat slovně, že nemají prostorovou představivost, že Brno neznají a dva dokonce tuto žádost rovnou velmi rezolutně odmítli. Jako příklad lze uvést tuto výpověď.

„Kdybych měl před sebou vytištěnou mapu Brna a měl jen zakreslovat, bylo by to jednodušší. Já ti totiž něco řeknu, já mám strašně, ale strašně špatnej pojem o vzdálenostech a o prostoru, což trochu vyplývá i z mého postižení, z vývoje a tak - psychomotorického. Čili prostě takhle to u mě je a já prostě když řeknu za 50 metrů jsme



tam, tak je to buď za třicet nebo za dvě stě, ale nikdy, já to netrefím. Já mám třeba výbornej pojem o čase, já ti jsem třeba schopnej kolikrát říct kolik je hodin z placu ale naprosto, naprosto neschopnej jsem ve vzdálenostech. Takže tohle to bude strašný, ale já to zkusím.“

Tímto způsobem se podařilo získat tři mentální mapy, které byly ovšem velice schématické, informačně chudé, pro samotné komunikační partnery neuspokojivé, s rozhovorem dále neprovázané a pro další práci nevhodné (viz obr. 1). Následující citace názorně dokládá vztah jednoho z komunikačních partnerů k nakreslené mentální mapě.



Obr. 1: Mentální mapa Brna jednoho z komunikačních partnerů

„Takže to bych třeba rád zaznamenal, jenomže já už bych ani pořádně na tý mapě nevěděl, kam to dát. No, řeku bych možná ještě trochu tušil, možná. Ale vlastně podél ní je ta industriální část, no to by bylo, totiž to by muselo bejt někde... Není ona takhle jako úsměv tady pod tím nějak? No to nevím. Nic. [...] Hergot, já jsem to namaloval blbě. Já bych to klidně popsal slovně, protože já se bojím, že i kdybych dostal jakýkoliv další papír stejně bych to tam nezakreslil správně. Já jsem prostě na tohle levej.“

Následně bylo přistoupeno k zákresu prostoru aktivit (activity space) do plánu města v měřítku 1:16 000. Komunikační partneři byli nejprve požádáni o samostatný zákres, ale z důvodu neustálé inklinace k pouhému slovnímu popisu cesty byl prostor aktivit zaznamenán dle velmi podrobných instrukcí samotným výzkumníkem. Při popisu cesty komunikační partneři nezářídka nedokázali určit konkrétní propojení označených míst a to především v těch případech, kdy se mezi nimi pohybovali výlučně hromadnými dopravními prostředky. Tento jev se objevoval taktéž při popisu prostorového chování v měřítku celé České republiky. Komunikační partneři znali jména konkrétních destinací, které navštěvují, často je však nedokázali lokalizovat, a

pokud je lokalizovali, nedokázali naznačit používanou cestu. Jeden z komunikačních partnerů tento jev okomentovala takto: „*ty jo, no, kde to je [...] je to jakoby někde, jako severozápad takhle jako od Brna, jo [...] viš co, já se prostě o to nemusím starat, já se nemusím starat o to, kam jedem.*“

3. Mentální mapa

Koncept mentální mapy vzniká na poli behaviorální psychologie na přelomu dvacátých a třicátých let dvacátého století a je spojován především s osobou amerického psychologa Edwarda Chace Tolmana. V průběhu dvacátého století se koncept postupně vyvíjí, proniká do celé řady oborů a v závislosti na autorech se proměňuje i jeho chápání. Ať je však mentální mapa opisována jakýmkoliv způsobem celá linie klíčových autorů počínaje Edwardem Tolmanem přes Kevinu Lynche, Petera Gouda, Rogera Downse, Davida Steau, Reginalda Golledge až po například Roba Kitchina vychází z přesvědčení, že mentální mapa (někdy též kognitivní mapa) je přirozenou, objektivně existující, individuální mentální reprezentací fyzického prostoru a prostorových vztahů a že má podobu určitého subjektivního prostorového obrazu prostředí (Tolman 1948, str. 193-195; Lynch 1960, str. 46-47; Downs, Stea 1977, str. 6; Golledge 1997, str. 234; Kitchin 2002, str. 1-2).

Vůči této představě výrazněji vystupují především humanističtí geografové, kteří tento koncept napadají především z existencionálního a fenomenologického hlediska. Řada humanističtější smýšlejících autorů se v této souvislosti zaměřuje na nevědomost či snad lépe mimovědomost prostorového chování. Jacqueline Desbarats upozorňuje na nevědomé rozdíly mezi tím, co člověk chce, co si skutečně vybírá a tím čeho je ve výsledku schopen dosáhnout. Tvrdí, že je rozdíl jak člověk o věcech přemýšlí a jak s nimi následně pracuje. Mluví o nich mimo ně a bez nich, ale pracuje mezi nimi a s nimi, což je podstatný rozdíl, který mu nedovoluje myslit a mluvit o nich stejně jako zacházet s nimi. Je velký rozdíl pokud je respondent požádán, aby popsal zacházení s věcí či pohyb prostorem, nebo aby předvedl jak s věcí zachází či aby se prostorem skutečně pohyboval. (Desbarats 1983: 345-353). Jean Piaget hovoří o mimovědomé tělesně motorické (senzomotorické) zkušenosti, podle které si děti až do pěti let věku fixují cestu ze školky domů (Piaget 1973: 18-19). Yi-Fu Tuan na něj následně navazuje, když se snaží rozpracovávat koncept tělesné (somatické) inteligence či tělesné paměti. Nabízí tak příklady nevědomé orientace prstů na klávesnici počítače nebo zautomatizované řízení automobilu označované jako amnézie nebo silniční hypnóza, při které není mysl využívána nebo se zabývá zcela jinými skutečnostmi než je ovládání vozidla (Tuan 1975: 207). Anne Buttimer rozvíjí koncept lifeworld mimo jiné právě na potřebě



znovunalezení spojení těla a mysli, které demonstruje například na neuropsychologických problémech, duševních onemocněních či společenské anomii (Buttimer 1976: 288). Tuan tak v této souvislosti upozorňuje na neopodstatněnost představy organizace prostorových informací do podoby mapě podobnému zvnitřněnému obrazu prostředí. Mentální mapu pokládá spíše za sociálně konstruovanou představu vycházející z každodenní zkušenosti s kartografickými díly, získanou kompetencí organizování prostorových informací do mapě podobné formy, než za lidskou přirozenost. Vedle ní navrhuje způsob organizace prostorových informací do schémat, která vedle svých vědomích zdrojů využívají i mimovědomé tělesně ukotvené informace (Tuan 1975: 205-213). Specifika prostorové zkušenosti osob používajících elektrický invalidní vozík se pro tuto polemiku ukázala jako velmi zajímavý materiál.

4. Specifická prostorová zkušenost komunikačních partnerů

Komunikační partneři mají společnou zkušenost s ústavem sociální péče pro tělesně handicapovanou mládež, v rámci kterého všichni navštěvovali základní školu, čtyři z nich se zde do šestého roku života stali uživateli sociálních služeb s týdenním pobytem, jedna pak denně docházela pouze na školní výuku. Všichni komunikanti s týdenním pobytem v ústavu zde strávili více jak deset let, tři dokonce více jak 16 let. V současné době žijí všichni samostatně především v domech zvláštního určení, kde je lokalizována pečovatelská služba s dvaceti čtyř hodinovým provozem. Při popisu zkušenosti s pobytem v ústavu se nejčastěji objevovalo téma spojené s nemožností samostatného pohybu, způsobené především nedostatečným vybavením, kdy jeden z respondentů například uvedl, že až do druhé třídy neměl k dispozici ani vlastní mechanický vozík, na kterém by mohl být vozen, natož pro samostatný pohyb nutný elektrický vozík, na který komunikační partneři získávali nárok až po dovršení osmnáctého roku života. Toto téma výrazným způsobem postupovalo celé rozhovory a často se objevovalo v souvislosti s jejich samostatností. Komunikační partneři dávali tento stav do přímého vztahu se skutečností, že jakákoliv cesta, procházka či výlet ať již v areálu ústavu či mimo něj byla realizována v doprovodu druhé osoby a ještě častěji ve větších skupinkách. Komunikanti tak neměli jakoukoliv motivaci systematicky poznávat prostředí, ve kterém se pohybovali, což dokládala i nesmyslnost otázky po ztracení se. Ztratit se mohla pouze osoba, která je doprovázela a zároveň i vedla, oni se mohli dostat pouze do situace, že jsou s někým kdo se ztratil, sami se zkrátka ztratit nemohli. Nezájem o studium vlastního prostoru aktivit znemožňovalo utváření povědomí o širším akčním prostoru (action space). Tento postoj je dobře čitelný na výpovědi jednoho z komunikačních partnerů z pozdějšího období, kdy byl při dočasné nefunkčnosti

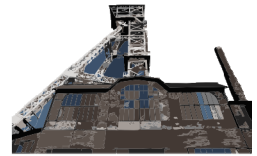
elektrického invalidního vozíku opět odkázán na vozík mechanický.

„Mně třeba strašně vadilo, když jsem s mojímatkem šel do zoo a byl jsem na mechanickém. To pro mě bylo absolutní trauma, protože prostě on šel a on se zastavoval tam, kde chtěl on, že jo? On šel se mnou, vezl mě na tom mechanickém, tam, kde chtěl on, tam se zastavil a tam, kde to prostě zajímalo mě, tak to on šel dál... ..nemožnost rozhodnou jestli se zastavíš před leguánem na půl hodiny nebo prostě na minutu, rozumíš? Jako tahle ta, jako že se rozhoduješ kde seš a co vnímáš.“

Zkušenost této absence potřeby odněkud se vrátit, samostatně někam nalézt cestu, nebo nalézt určité konkrétní místo lze vztáhnout k teorii nedostatečnosti prostorových podnětů (deficiency theory), která je ale odvozována ze zkušeností nevidomých, slabozrakých a šeroslepých osob, které mají sníženou možnost využívat ke studiu prostředí zrak (Kitchin 2002, str. 112). V případě osob se specifickými pohybovými potřebami je možné hledat tuto podnětovou deprivaci právě ve výrazně oslabené motivaci po poznání svého prostředí, způsobené dlouhodobou nemožností samostatného pohybu. V tomto kontextu se dalším výrazným tématem stalo získání elektrického invalidního vozíku okolo osmnáctého roku života. Komunikační partneři jej zcela jednohlasně spojovali se svobodou, zaznívaly věty obsahující spojení: *„bez něj bych byl v podstatě ležák; žít jako člověk; mít vlastní autonomii; nejdůležitější věc asi vůbec“*. Začátek používání elektrického vozíku byl pro většinu komunikačních partnerů vůbec první možností samostatného pohybu. Nejenže v té době téměř neznali Brno a jakákoliv z jejich prvních cest byla popisována velmi dobrodružně, ale tato změna možností prostorového vyjádření byla spojená i s výraznými emočními stavy, jak názorně dokládá tato výpověď.

„Já jsem najednou pocítil strašný nárůst agresivity. Já jsem měl strašnou chuť přejet ty lidi, prostě, jako... Prostě když najednou máš tu moc, rozumíš? Tu moc jako toho člověka, jako přejet, jakoby. Samozřejmě jsem to nikdy neudělal. Najednou ten pocit moci, že najednou nejsem, že ovládáš sebe, ale prostě můžeš jakoby ovládnout i někoho jiného, nebo někoho, tak jako zapůsobit, nebo něco udělat jakoby aktivního, jako tělesného víceméně, jako víš co, fyzického. [...] Samozřejmě jsem to neudělal, ale jako fakt jsem to pocítoval. Jsem si uvědomil, ty vole, ty jo, co blbneš, proč bys měl zajiždět jako ty lidi. Fakt jako ty pocity moci, obrovské, to byl obrovské rozdíl.“

Komunikační partneři opakovaně popisovali pocity strachu a úzkosti, když měli samostatně přecházet silnice, když se měli zeptat na cestu, když potřebovali něco podat, když měli oslovit cizího člověka. Míra překonání těchto mentálních překážek je mezi



komunikačními partnery značně diferencována a závisí především na druhu a míře handicapu, na jejich temperamentu a povaze, možnosti dále studovat na středních a vysokých školách a to především mimo ústav sociální péče, možnosti poznávat i jiná města, především byla důležitá zkušenost s městy menší velikosti, kde byla orientace v prostředí výrazně snadnější než v Brně. Všichni komunikační partneři popisovali počátky samostatného pohybu prostorem v těsné souvislosti s hledáním prostupných tras. Elektrický invalidní vozík, který používají komunikační partneři váží v průměru okolo sta kilogramů. Zatímco na mechanickém invalidním vozíku je možné překonat jeden schod, či určitou nerovnost, je obdobný drobný výškový rozdíl povrchů pro osoby na elektrickém vozíku samostatně nepřekonatelnou bariérou. Jsou tak těmito podmínkami nuceni k vyhledávání tras bez jakýchkoliv schodových převýšení, což sami označují jako prostorové chování obdobné pohybu v bludišti. Většina komunikačních partnerů uvedla, že pro ně jednotlivé bezbariérové sjezdy a nájezdy představují orientační kotevní body (anchor points), zatímco chodník neukončený sjezdem obdobu slepé ulice. V průběhu rozhovorů se ukazovalo, že evidence třetího prostorového rozměru popisující výšku jednotlivých povrchů není-li pro komunikační partnery tím nejvýznamnějším, je jeho význam rozhodně srovnatelný s rozměry definující horizontální plochu a zcela určitě daleko důležitější než pro osoby při pohybu nevyužívající elektrický invalidní vozík. Tato skutečnost je velmi příhodně zachycena ve výpovědi komunikační partnerky.

„Na nikoho se nesmíš spolehnout, nemůžeš teda. Lidi ti většinou neporaděj, ale hlavně ne že by nechtěli, ale oni nemůžou, protože... Zeptám se kámošky, která se mnou jezdí. [...] Tam v tom obchodu... Bavíme se o nějakým kšeftu prostě. Ty, jsou tam schody nebo ne? A ona: ty víš, že já vůbec nevím. A dělá s náma, ale je to normální, protože si to neuvědomí, prostě.“

Většina komunikačních partnerů tak popsala svůj prostor aktivit jako několik páteřních tras, které *projíždí pěšky* (spojení používané komunikanty) a které označili jako *naučené*. Jednotlivé zkušenosti s rychlostí učení se těmto cestám byly velmi diferencovány, jeden komunikační partner uvedl, že mu stačí místo vidět dvakrát, aby si jej zapamatoval, jiný že si jej potřebuje projet čtyřikrát až pětkrát. Z rozhovorů vyplynulo, že největší těžkosti představuje propojení jednotlivých míst, vnímání spojitosti prostředí, fixace správného pořadí orientačních kotevních bodů a rychlost procesu zapamatování. V případě méně zkušených komunikačních partnerů, kteří sami sebe označovali jako osoby se špatným orientačním smyslem, a kteří se pohybovali samostatně spíše méně často byla naučená cesta popisována spíše než jako spojitý obraz prostředí, jako soubor po sobě jdoucích asociativních míst, která komunikanty

ubezpečovala ve správnosti cesty a tím potvrzovala další směřování.

„No snažil jsem se, vím, že tam po té cestě mě vždycky něco zaujme, máš nějaký záchytný bod, na ten se musíš trefit ale. No, ale právě na ten se musíš trefit. Takže jsem se na něj už prostě netrefil. [...] Nebo se mně pletly, myslel jsem, jako že je nemám po sobě uspořádaný. Já vím, že prostě jedu kolem toho a tady to už jsem viděl, tady ten panelák je prostě divnej...“

5. Závěr

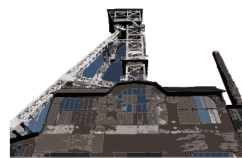
Předkládaný příspěvek je pouhou stručnou ukázkou dílčích výsledků uskutečněného výzkumu časoprostorových specifik osob využívajících elektrický invalidní vozík. Studium prostorového chování této skupiny osob není pouze opomíjeným tématem, jehož výsledky mohou sloužit široké škále oborů od územního plánování přes sociální práci a politiku až po kognitivní psychologii, ale taktéž velice cenným materiálem pro reflexi a rozvoj konceptu mentálního mapování. Studovaná skupina osob disponuje jedinečnou zkušeností samostatného poznávání prostoru až z období puberty a adolescence, díky níž si tento proces osvojování nových kompetencí nejen plně uvědomovala, ale je schopna jej zpětně reflektovat a hovořit o něm. Použití mentálních map pro studium jejich prostorového chování, tedy především k zachycení jejich prostoru aktivit se ukázala jako značně nevhodná a to především z důvodu velmi odmítavého postoje komunikačních partnerů. Na druhou stranu ovšem její použití poskytlo materiál k otázce po podobě informačních zdrojů prostorového rozhodování. Komunikační partneři hovořili velmi detailně o jednotlivých místech ovšem bez širšího prostorového kontextu, měli problém vyjádřit prostorové vztahy mezi těmito místy a to především pokud se mezi nimi nepohybovali na invalidním vozíku (pěšky), ale pouze v dopravním prostředku veřejné dopravy. Představa prostorově spojitě mentální mapy pro ně z nějakého důvodu nebyla akceptovatelná, namísto toho se uchýlovali k slovním popisům určitých orientačních kotevních míst, která bylo ale opět velmi náročné lokalizovat. V případě komunikačních partnerů, kteří nebyli zvyklí běžně pracovat s mapami v kartografickém slova smyslu odpovídal popis cesty spíše určitému pořadí prostorově oddělených míst.

Použité zdroje

- BUTTIMER, A. (1976): Grasping the Dynamism of Lifeworld. *Annals of the Association of American Geographers*, 66, č. 2, s. 277-292.
- DESBARATS, J. (1984): Spatial choice and constraints on behavior. *Annals of the association of american geographers*, 73, č. 3, s. 340-357.



XXII SJEZD ČESKÉ GEOGRAFICKÉ SPOLEČNOSTI OSTRAVA 2010



- DOWNS, R., STEA, D. (1977): Maps in minds: Reflections on cognitive mapping. Harper & Row, New York, 284 s.
- GALČANOVÁ, L., VACKOVÁ, B. (2008): Residenční suburbanizace v post-komunistické České republice, její kořeny, tradice a současnost. Případová studie brněnských suburbií. IVRIS Papers. IVRIS, Brno, 23 s.
- GOLLEDGE, R., STIMSON, R. (1997): Spatial behavior: a geographic perspective. Guilford Press, New York, 620 s.
- GOULD, P., WHITE, R. (1974): Mental maps. Penguin, Harmondsworth, 204 s.
- HENDL, J. (2008): Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. Portál, Portál, 407 s.
- KITCHIN, R., BLADES, M. (2002): The Cognition of Geographic Space. I.B. Taurius, London, 241 s.
- LYNCH, K. (1960): The image of the city. MIT Press, Cambridge, 194 s.
- PIAGET, J. (1973): The child and reality: Problems of Genetic Psychology. Grossman, New York, 174 s.
- TOLMAN, E. Ch. (1984): Cognitive Maps in Rats and Men. Psychological Review, 55, č. 4, s. 189-208.
- TUAN, Y. F. (1975): Images and mental maps. Annals of the association of american geographers, 65, č. 2, s. 205-213.
- VACKOVÁ, B., GALČANOVÁ, L. (2008): Village?... that's when I know everyone in the bus: Contribution of Urban Sociology to the Research on Countryside. In: Majerová, V. (ed.): Venkov je náš svět: Countryside - Our World. Česká zemědělská univerzita v Praze, Praha, s. 584 - 595.

Adresa autora:

Robert Osman
Geografický ústav
Masarykova univerzita
Přírodovědecká fakulta
Kotlářská 2
611 37 Brno