

KVALITA ŽIVOTA STARŠÍCH SPOLUOBČANŮ VE VZTAHU K JEJICH MOBILITĚ

Projekt SIZE

Projekt SIZE je podporován Evropskou komisí v rámci pátého rámcového programu EU v programu „Kvalita života a řízení zdrojů“ a byl vytvořen v těsné spolupráci několika špičkových evropských výzkumných institucí pracujících v oblasti gerontologie a sociální péče, urbanismu i dopravy a sociologického výzkumu. Patří sem Univerzita v Corku, Irsko, Fakulta architektury Univerzity v Římě, Univerzita v Lundu, Švédsko, Univerzita ve Valencii, Fakulta humanitních věd, Španělsko, Univerzita Norinberk-Erlangen, Ústav gerontologie, Centrum dopravního výzkumu, sekce S15 – Sociální a humánní problémy v dopravě v Brně a firma Factum z Rakouska.

Metodologie SIZE

Metodologie této části byla vytvořena členy konsorcia počátkem roku 2003 a byla přednesena a s dílčími změnami odsouhlasena na prvním workshopu SIZE, který se konal na univerzitě v irském Corku. Podíl jednotlivých vědeckých institucí na jednotlivých kapitolách je v závislosti na jejich profilu, sféře kompetence a i budoucí úloze v programu zkoumání.

Úvod vytváří přehled problematiky, literatury a souhrnu znalostí v dané oblasti. Na základě zpracování co největšího množství literárních zdrojů věnovaných dané problematice systematicky utřídí znalosti, empirická data i vědecké koncepce a hypotézy. V případě projektu SIZE jde o podmínky a kvalitu života našich starších spoluobčanů, zejména o možnosti jejich mobility, uspokojení z ní po subjektivní stránce, hledá se vliv mobility na uspokojování ostatních životních potřeb starých lidí. Vedle toho se sleduje, jaké podmínky poskytuje společnost starým lidem, jaké jsou podmínky mobility a jak vidí mobilitu seniorů urbanisté, odborníci v územním plánování a dopravě i pracovníci s rozhodovací pravomocí.

Vývoj dotazovacích postupů a technik v posledních desetiletích poskytuje výzkumu dostatečně kvalitní a silné nástroje, které mohou poskytnout dokonalý obraz

problematicy a dát podklady pro přípravu návrhů řešení.

Z hlediska metodologie průzkumu byly připraveny podklady pro konstrukci výzkumných nástrojů. Patří sem zejména:

Soupis, evaluace a vyhodnocení literatury a hypotéz vztahujících se k objektu řešení tj. seniorům a jejich kvalitě života, subjektivnímu uspokojení a vztahu k mobilitě v různých částech Evropy, zhodnocení existujících konceptů a empirických dat, vyhodnocení zájmů a potřeb seniorů a jejich uspokojení vždy se vztahem k mobilitě a deficitu současného stavu. Analýza opatření ke zvýšení mobility a podobných výzkumných projektů.

Dále to jsou podklady pro vytvoření nástrojů výzkumu pomocí kvalitativních a kvantitativních technik (dotazování, Focus Group interview, narrative interview, standardised interview). Tyto nástroje jsou používány k získání poznatků o kvalitě života seniorů (kteří jsou zároveň účastníci silničního provozu a pasažéři veřejné dopravy atd.), jejich subjektivnímu prožívání kvality života, s tím svázané potřebě mobility. Výzkumné nástroje jsou užity i při zjišťování názorů odborníků v dopravě, urbanistů a lidí z městských úřadů s rozhodovací pravomocí na otázky svázané s mobilitou seniorů.

Výsledky SIZE

Životní podmínky seniorů

Stárnutí populace jako výsledek demografické vlny ze začátku padesátých let má mimo jiné vliv na souvislosti urbánního rozvoje a dopravy. V brzké době se zvýší počet lidí nad 65 let tak, že přesáhne 25 % celkové populace. Do roku 2030 se zdvojnásobí počet osmdesátiletých. Četné analýzy ukazují zájem starých lidí být mobilní, i když jejich možnosti jsou limitovány zdravotní situací, finančními podmínkami a faktickou dostupností dopravy. Zájem o mobilitu se vyvíjí s věkem a s možnostmi příslušné lokality. Důležitý je také životní styl; tato generace přivykla aktivnímu trávení volného času a větší mobilitě v produktivním věku.

Co znamená mobilita

Být mobilní je podstatným znakem moderního života v rozvinutých zemích. Lidé potřebují jezdit do práce, za přáteli, k lékaři, nakupovat; cestování může být i významnou volnočasovou aktivitou. V souvislosti s populačním stárnutím v průmyslových zemích a s hrozcí sociální exkluzí starších lidí nabyla na významu otázka jejich mobility.

Co si však představit pod pojmem „mobilita“? Tento pojem se používá v různých kontextech a v rozličných významech. Jako vědecký pojem je konstruován moderními vědci s tím, že každá z nich jím označuje jiné skutečnosti. Významový rozbor pojmu mobility přináší teoretická studie k projektu SIZE, která vznikla na brněnském Centru dopravního výzkumu.

Slovo mobilita většinou obecně označuje pohyb v prostoru, tedy časoprostorový proces. Konkrétnější definice zní „pohyb osob a statků v prostoru na určitou vzdálenost“. V tomto smyslu se mobilita terminologicky blíží pojmu „doprava“. Sociální vědy přišly s jiným pojetím mobility. Vytvořily modely sociální struktury, v nichž sociální mobilita znamená vertikální či horizontální pohyb jednotek diferencovanou sociální strukturou. Základní rozlišení v sociálních vědách tedy můžeme vést mezi sociální a prostorovou mobilitou. Prostorovou mobilitou se rozumí především mobilita v kontextu dopravy.

Mobilita na úrovni individuální lidské bytosti se vztahuje k její fyzické kondici, tj. ke schopnosti pohybové aktivity. Nejde však jen o samotnou pohybovou aktivitu - mobilita především odkazuje k možnosti a schopnosti překonávat vzdálenost. „Možnost“ znamená, že jedinec se může pohybovat, pokud chce. Musí být ale schopen aktivity vedoucí k pohybu v prostoru. V tomto významu je tedy mobilita podstatnou charakteristikou každého jedince a je předpokladem jeho života ve společnosti.

V pojmu mobility se objevuje i další významová rovina, a to rovina intence. Vztaheno k intencím, lze mobilitu chápat jako vyjádření specifických individuálních potřeb a cílů, jako rys osobnosti. Mobilitní potřeby individua se však mohou dostat

do rozporu s tím, jak se skutečně pohybuje ve fyzickém a sociálním prostředí. Deprivace mobilitních potřeb je významným objektem zkoumání i v rámci našeho projektu. Podstatnou otázkou potom je, které charakteristiky lidí či sociálních skupin podmiňují tuto deprivaci – patří k nim například věk, pohlaví, socioekonomický status, zdravotní stav atd.

Možnost časoprostorového pohybu však nezávisí jen na fyzických podmínkách a na psychologických orientacích jedinců. Vždy se odehrává v nějakém prostředí. Člověk a prostředí se recipročně ovlivňují. Například pokud člověk zestárne a jeho zdravotní stav se zhoršuje, pak se charakteristiky prostředí v každodenním životě stávají mnohem relevantnějšími pro plánování a výkon aktivit. A naopak: pokud je prostředí více uzpůsobeno pro potřeby starších, zdravotní a jiné deficity ztrácejí na významu. Toto rozlišení – tj. mobilita jako znak osobnosti a jako charakteristika prostředí – bude pro nás v dalším textu podstatné.

Studie SIZE konstatuje, že v souvislosti s technickým pokrokem i s předpokládaným posílením mobilitních trendů (zejména mezi staršími lidmi), vzniknou v budoucnosti nové vztahy mezi člověkem a prostředím

Nárůst významu mobility

Studie SIZE rovněž upozorňuje, že v moderních společnostech mobilita získala pozitivní konotaci – i když se neberou v potaz potřeby a intence, které se mohou u různých jedinců lišit – a to proto, že mobilita je základem nezávislého života a relativní autonomie. Nezávislost a autonomie jsou žádané hodnoty. Mobilita je synonymem pro „aktivitu“, „flexibilitu“ a „adaptabilitu“. Mobilita konotuje mládí.

Mobilita je však žádoucí kvalitou také pro život starších lidí. Sociální participace zabraňuje tomu, aby lidé žili na okraji společnosti. Adekvátní péče o staré lidi je náročná a drahá, pokud jsou izolováni od sociálních institucí. Dá se předpokládat, že pro většinu starších lidí je sociální participace důležitou součástí kvality jejich života. Sociální participace však vyžaduje pohyb, změnu místa – mobilitu. V tomto významu pak autoři přehledové studie SIZE konstatují, že mobilita je předpokladem kvality života ve starším věku.

Mobilita v tomto textu se vztahuje především k venkovním (*outdoor*) aktivitám. Venkovní mobilita potom kombinuje mobilitu (jako schopnost jedince se pohybovat), dopravu (věcí a osob) a prostředky, které technicky umožňují dopravu. V této normativní poloze je mobilita chápána například také v českém Národním rozvojovém programu mobility pro všechny (NRPM). Ten se odvolává na Listinu základních lidských práv, kde je v článku 14 uvedena svoboda pohybu. Tu je ovšem podle autorů programu nutné chápat v širším smyslu, než jenom jako pouhou svobodu cestování. Svoboda pohybu by se měla chápat jako možnost pohybu pro všechny skupiny občanů, tzn. i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Člověk se zdravotním postižením či sociálním handicapem má stejné potřeby jako všichni ostatní, jenom pro jejich uspokojení potřebuje určité podmínky. Svoboda pohybu je pro občany základním předpokladem pro přístup k dalším svobodám, jako je vzdělání, shromažďování, práce, léčení, kulturního či jiného společenského vyžití. Představuje základní předpoklad pro úplnou integraci osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace do společnosti, prostřednictvím zpřístupňování dopravní infrastruktury jak z hlediska dopravní cesty, a dopravních prostředků, tak i z hlediska dopravních služeb a informačních systémů. Dopravní obsluha veřejnou dopravou a infrastruktura je jedním ze základních sociálních práv občana Evropy. Pro osoby s omezenými schopnostmi pohybu a orientace představuje základní existenční opatření.

Omezená schopnost pohybu a orientace je široký pojem. Zahrnuje osoby, které z důvodu nemoci nebo vrozeného stavu se mohou jen obtížně pohybovat, vidět, slyšet nebo vnímat. Kromě této skupiny osob sem můžeme zahrnout také osoby, které mají dočasně či přechodně omezenou schopnost pohybu a orientace. Pod tím si můžeme představit cokoli od zlomené nohy při lyžování až po skutečnost, že máme malé dítě či několik těžkých nákupních tašek. V praktickém životě téměř každý zažije určitý stupeň pohybového omezení a proto dobrá (tzn. přátelská – bez aspektů jakékoliv diskriminace) doprava v nejširším smyslu slova, má univerzální význam.

Mezi důvody, proč je ústředním tématem NRPM svobodný a bezpečný pohyb osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace, jsou uváděny následující skutečnosti:

1. V České republice, tak jako ve všech nejvyspělejších zemích světa, populace stárne a trh silnějších, starších ročníků stále více převažuje nad trhem mladších ročníků.
2. Rozvoj služeb pro starší spoluobčany a osoby se zdravotním postižením může být v tomto desetiletí výrazným impulsem pro plošný rozvoj terciárního sektoru. Výběrová orientace na tuto oblast je jednou z možností, jak se uplatnit na trhu, a dává šanci, jak na něm objevit řadu nových příležitostí.
3. Vytvoření předpokladů pro svobodný a bezpečný pohyb osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace je navíc základním předpokladem pro jejich aktivizaci a maximální participaci na zajišťování vlastních potřeb.

Normativní aspekt pojmu mobilita tedy získává v NRPM ještě jiný rozměr. Program upozorňuje, že lidé s omezenou mobilitou představují nový segment trhu. Mobilita je tedy žádoucí nejen z důvodů zvyšování nezávislosti a sociální participace starších a postižených, ale je žádoucí i z důvodu stimulace hospodářského růstu. Do tohoto „nového segmentu trhu“ zahrnuje NRPM následující skupiny osob s omezenou schopností pohybu a orientace:

- starší spoluobčané;
- osoby se zdravotním postižením;
- osoby s dočasným pohybovým omezením a dočasným zdravotním postižením (např. těhotenství, malý vzrůst, zlomená noha, těžké nákupní tašky a cestovní zavazadla);
- osoby doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let, popřípadě osobu s mentálním postižením;
- děti předškolního věku;
- těhotné ženy.

Pro ilustraci a srovnání uvádíme údaje z evropského průzkumu, citované studií *Improving Transport for People with Mobility Handicaps* (1999: 7). V 800 milionech evropské populace je tento odhad (údaje v milionech osob; Tab. 1).

V této studii se uvádí, že mnoho lidí v průběhu stárnutí získá více než jedno zdravotní postižení. Celkový počet osob z 800 mil. s určitým stupněm omezené schopnosti pohybu a orientace se pohybu-

je v řádu 110 až 123 milionů. Přestože toto přesné dělení podle lékařských kategorií nemá pro nás ústřední význam, umožňuje získat orientaci, kvalifikovaně odhadnout vývoj populace a pochopit celkovou vážnost dané problematiky.

V české populaci bude přibývat starších osob, ve většině případů osob s omezenou schopností pohybu. Proto je cílem NRPM připravovat takové podmínky v prostředí, které by jim umožňovaly svobodně a bezpečně se pohybovat prostřednictvím atraktivních, tzn. přístupných a ekologických dopravních systémů. Pro osoby se zdravotním postižením, ale i pro starší osoby, není vždy jednoduché používat pěší trasy a veřejnou hromadnou dopravu. Ve svém každodenním životě se potýkají s překážkami a omezeními, o kterých ostatní – mladší populace – nemá ani

představy. Současně s tím, jak se snižuje rozsah jejich aktivit, nabývá na hodnotě okolní prostředí.

Z tohoto hlediska je nutno vzít v úvahu skutečnost, že 18 % lidí ve věku 60-ti let má obtíže při výstupu po řadě schodů nevybavených zábradlím, a že pro dalších 12 % lidí se zdravotním postižením představují problém již pouze tři schody za sebou. Tato skupina také není schopna ujit vzdálenost 350 – 450 m bez zastávky, což je nutné respektovat při návrhu přestupních tras v rámci řešení dopravního řetězce.

Národní rozvojový program Mobility pro všechny vychází z následujících tezí:

- Jedním ze základních předpokladů integrace sociálně vyloučených osob z trhu práce, tzn. i skupin osob s omezenými schopnostmi pohybu a orientace do společnosti je možnost svobodného a bezpečného pohybu;

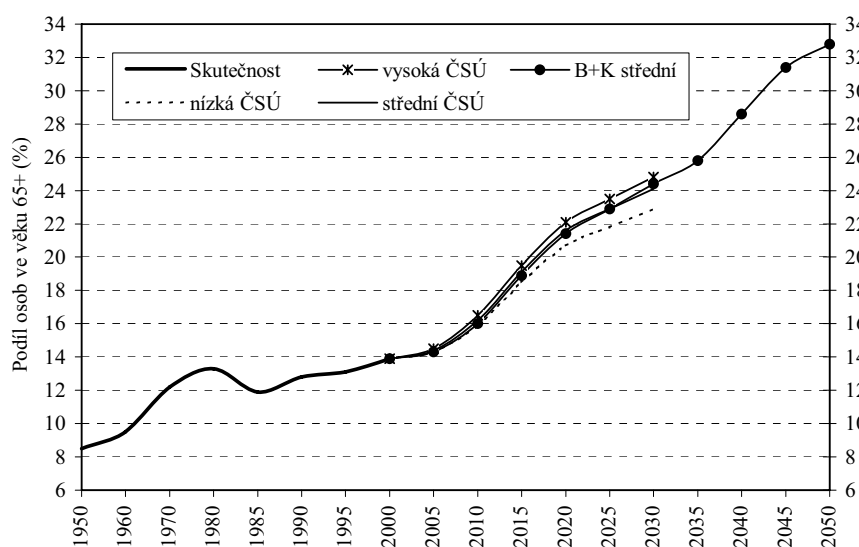
- Atraktivní (ekologická a přístupná) místní a regionální osobní doprava je podstatnou součástí evropského dopravního systému.

Obsahem Programu je nová kvalita dopravní infrastruktury, která podmiňuje rozvoj a kvalitu ekonomiky, ekologie a sociální sféry. Program je cíleně zaměřen na propojení výrobní a nevýrobní sféry prostřednictvím oživování poptávky po nových standardech v dopravě a v oblasti životního prostředí. Akcentuje strategickou roli uživatelských skupin, které na trhu fungují jako hlavní indikátory pro určování kvality průmyslových výrobků. Prostřednictvím jejich iniciativy a odborné spolupráce, především však skupiny lidí se zdravotním postižením, připravuje prostor pro získání investic do rozvoje dopravní infrastruktury. Problematika lidí se zdravotním postižením je v našich podmínkách celou svojí podstatou dědictvím předchozího společenského režimu, kde se potřeby těchto lidí „řešily“ pouze jedním způsobem, kterým byla uměle vytvořena metoda státní institucionální segregace. Je proto logické, že Program v úzkém propojení s uvedenými diskriminovanými skupinami osob se zdravotním postižením, je zárukou a garantem úspěchu.

Tabulka 1: Odhad počtu osob s omezenou mobilitou v Evropě

Osoby na vozíku pro invalidy	3 mil.
Osoby neschopné chůze bez cizí pomoci	45 mil.
Osoby, které nemohou užívat prsty	1 mil.
Osoby neschopné užívat jednu ruku	1 mil.
Osoby s malou fyzickou silou	22 mil.
Osoby se sníženou koordinací pohybů	11 mil.
Osoby s postižením řeči	2 mil.
Osoby s omezenými vyjadřovacími schopnostmi	5 mil.
Dyslektici	25 mil.
Osoby s mentálním postižením	30 mil.
Osoby s úplnou ztrátou sluchu, neslyšící	1 mil.
Osoby s postižením sluchu, nedoslýchavé	80 mil.
Osoby s úplnou ztrátou zraku, nevidomé	1 mil.
Osoby s postižením zraku, slabozraké	11 mil.

Pramen: [Improving Transport 1999: 7]



Model věkové struktury stárnoucí populace České republiky, ČSÚ Praha

Řešení a opatření

Stárnutí populace vyvolá značné změny v nárocích na rozsah a kvalitu dopravy ve většině evropských industrializovaných zemí. Odpovědní činitelé musí vzít v úvahu nové požadavky stále se zvětšující populace starších lidí. Je to důležité ze dvou důvodů. Na jedné straně vzrůstá počet starších řidičů, kteří nechtějí dále jezdit svým automobilem, nebo již toho nejsou schopni, na druhé straně vzrůstá počet starších spoluobčanů – chodců jako účastníků silničního provozu. Ti jsou obzvláště zranitelní a proto vyžadují speciální ochranu.

Užívání veřejné dopravy staršími lidmi je ztěžováno různými překážkami ať již externími (chodníky a nástupy v okolí autobusových zastávek a nádraží) či interními (konstrukcí autobusů, vlaků i metra). Situace se zlepšila po zavedení nízkopodlažních autobusů a tramvají, což však není jediné možné řešení. Velkou překážkou se nyní ukazuje vzdálenost mezi místem odjezdu a domovem či místem příjezdu a konečným cílem cesty.

Z tohoto důvodu odborníci přemýšlí o různých druzích dopravy pro seniory a pořádají četné výzkumy mapující situaci. Na to navazuje analýza transportních módů a služeb, které jsou navrhovány jako alternativní prostředek dopravy v Evropě. V těchto úvahách hrají velkou roli otázky financování, nových komunikačních technologií a to proto, že způsob dopravy budoucnosti musí být ekonomický a vyhovovat specifickým potřebám stárnoucí generace.

Užívání soukromých automobilů neustále narůstá. Omezení spojená s věkem vedou k riziku zranění či smrti. Ukázalo se, že nestačí sebekritický postoj k starším řidičům k řízení a omezení dopravních nehod. Proto se hodně diskutuje o možnostech starých lidí bezpečně řídit. Některé evropské země zavedly kontrolu a opatření k restrikci možnosti řídit od určitého

věku. Zde je ovšem často napadána oprávněnost lékařských testů a postupy vyhodnocení schopnosti řídit.

V mnoha evropských zemích výzkumy ukazují, že jeden z nejdůležitějších způsobů pohybu pro lidi nad 65 let je chůze. Naneštěstí staří chodci díky své zranitelnosti a faktorům, které ovlivňují jejich vnímání nebezpečí v dopravě (zhoršené vidění, snížená citlivost sluchu, reakční čas, atd.) mají zvýšenou náchylnost k dopravním nehodám a zraněním zvláště v urbanizovaných oblastech. Proto se dělají mnohé úpravy a změny chodníků a nejdůležitějších cest s cílem zvětšit bezpečnost chodců na straně jedné a poskytnutí větší dosažitelnosti lidem s omezením pohybu na straně druhé.

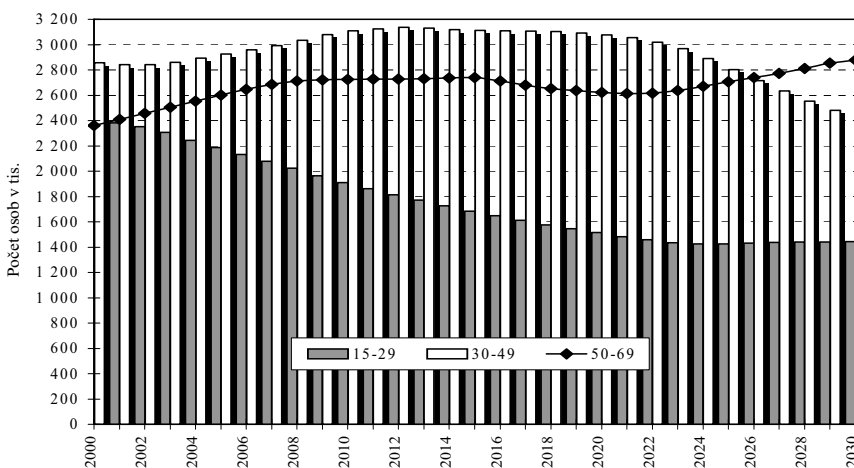
Souvislosti s restrikcemi řízení, které přicházejí s věkem a frekvencí dopadů

dopravních nehod se objevují návrhy na alternativní způsoby veřejné dopravy, které zohledňují potřeby seniorů. Nepochybně nízkopodlažní autobusy a upravené zastávky jsou jedním ze způsobů vhodných pro staré lidi. Toto však neřeší všechny problémy, které staří lidé mají při užívání dopravy. Docházková vzdálenost, nedostatek pozornosti personálu a pocit ohrožení a nejistoty jsou další – těžko odstranitelné bariéry mobility seniorů. Speciální dopravní služby, které jsou užívány handicapovanými lidmi mají určitá kritéria pro pasažéry, takže určité procento starých lidí se nemůže podílet na této dopravě. Objevují se návrhy na malé autobusy, minibusy a speciální taxi, které by obsluhovaly oblasti pro pěší a které by koexistovaly vedle normální veřejné dopravy.

Při pohledu na vývoj dopravních vzorců stárnoucí generace a dopravní řešení, které se objevuje je nutno vyzvednout úlohu orgánů státní správy, samosprávy, plánovacích úřadů, projekčních složek i dopravních operátorů, kteří mohou významně zlepšit podmínky dopravy starých lidí. Mohou snížit potenciální rizika a zabezpečit, že doprava vyhoví specifickým potřebám starých lidí a tak se zaručí intenzivní sociální život, kvalita života a také zdraví seniorů.

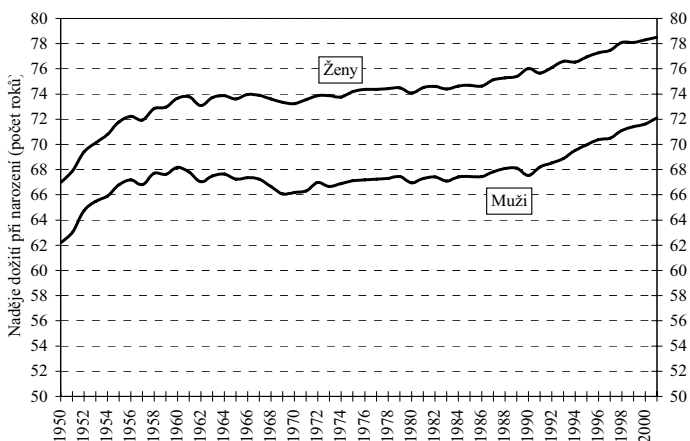
Vycházíme z předpokladu, že řešení mobility seniorů není pouze technickou záležitostí a nelze ji řešit pouze technickými prostředky. Ne všechny potřeby seniorů vzhledem k dopravě byly urbanisty a dopravními projektanty zohledněny a respektovány.

doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.
Centrum dopravního výzkumu
Brno



Vývoj věkových skupin 15 – 29 let, 30 – 49 let a 50 – 69 let v období 2000 – 2030 podle střední varianty projekce ČSÚ

Pramen: Populační projekce ČR do roku 2030, ČSÚ Praha



Naděje dožití při narození v ČR, 1950 – 2001, ČSÚ Praha

Použitá literatura:

1. HYDÉN CH., NILSSON A. a RISSER R. 1998, WALCYNG – How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer, University of Lund, Sweden & FACTUM, Vienna; Project funded by the European Commission under the transport RTD Programme of the 4th Framework Programme.
2. Improving Transport for People with Mobility Handicaps. (1999: 7)

3. *Národní rozvojový program Mobility pro všechny*, 2002. Praha: Vládní výbor pro zdravotně postižené občany a Národní rada zdravotně postižených ČR. <http://www.mobilityforall.cz/cz/download.htm>
4. *RISSER R. & LEHNER U.* 1998, *Acceptability of Speeds and Speed Limits to Drivers and Pedestrians/Cyclists, Report on a Work Package of the EU-project MASTER, Contract No RO-96-SC.202; FACTUM OHG, Austria; Project funded by the European Commission under the transport RTD Programme of the 4th Framework Programme.*
5. *SCHMEIDLER K., WEINBERGER J.:* *Staří lidé v dopravě, PSYCHOLOGIE DNES* strana 6–8, 1 fotografie, číslo 10, 2001, ročník VII.
6. *SCHMEIDLER K.:* *Projekt AGILE – Aged people integration, mobility, safety and quality of life enhancement through driving, DOPRAVA*, strana 38, číslo 6, 2003, ročník 45
7. *SCHMEIDLER K.:* *Vzájemný vliv rostoucí mobility a struktury měst, EKO – EKOLOGIE A SPOLEČNOST*, vydává ČNTL, s r.o. strana 27 – 31, číslo 5, 2003 ročník XII.
8. *SCHMEIDLER, K.:* *Evropský program CONSENSUS – zvýšení mobility osob se zdravotním omezením, Horizonty Dopravy* roč. XII – č. 3./2004, Výskumný ústav dopravný, Žilina, Slovensko, strana 26 – 28
9. *SCHMEIDLER, K.:* *Growing mobility and Land Use in the Czech Republic, Vědecká konference university Namur, Belgie: Changing behaviour towards a more sustainable transport system, WATCH COST Action 355, December 1st- 3rd 2004*
10. *SCHMEIDLER, K.:* *ASI PROJECT – Asses Implementation in the frame of the Cities of Tommorrow, congress AESOP, Metropolitan Planning and Environmental Issues, Sustainable cities and Transport, Grenoble, Université Pierre Mendes, Francie, 1.–4. července 2004, sborník vydán formou CD a abstrakta na str. 218 sborníku abstrakt*
11. *SCHMEIDLER, K.:* *Mobility management k riešeniu ekologickej problematiky dopravy v mestách a regiónoch, Horizonty Dopravy* roč. XII – č. 2./2004, Výskumný ústav dopravný, Žilina, Slovensko, strana 26–30
12. *SCHMEIDLER, K.:* *Urban Structure and the present-day mobility requirements, proceedings STELLA workshop in Brussels, Belgium, page11–21 sborníku STELLA, Brussels, 2004*
13. *SCHMEIDLER, K.:* *Veřejný zájem – doprava v územním plánování, přednáška na Fakultě architektury ČVUT Praha pro Odbor územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj v rámci kurzů pro získání odborné způsobilosti, 23. 9. 2004*
14. *SIZE – „Life quality of senior citizens in relation to mobility conditions“, Project number QLK6-CT-2002-02399. Project in the framework of the specific research and technological development programme „Quality of life and management of living resources“, Key action 6 „The ageing population and disabilities“ in EU’s Fifth Framework; www.size-project.at;*
15. *WATZLAWIK P., BEAVIN J.H. & JACKSON D. D.* 1974, *Menschliche Kommunikation. Formen, Störungen, Paradoxien*, Huber Verlag Bern (Title of the original version in English language: *Human communication*).