

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Vybrané aspekty cestovního ruchu tělesně
postižených**

**Selected aspects of tourism of physically
handicapped people**

Lenka Fialová

Plzeň 2013

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lenka FIALOVÁ**
Osobní číslo: **K10B0286P**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management obchodních činností**
Název tématu: **Vybrané aspekty cestovního ruchu tělesně postižených**
Zadávací katedra: **Katedra marketingu, obchodu a služeb**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Formulujte teoretický úvod do řešené problematiky.
2. Analyzujte současný stav cestovního ruchu postižených.
3. Pomocí dotazníkového šetření zjistěte zájem vozíčkářů o cestování a jeho bariéry.
4. Na základě zjištěných informací sestavte zjednodušený postup plánu výletu.
5. Formulujte závěry a návrhy na zlepšení.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Vybrané aspekty cestovního ruchu tělesně postižených“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni, dne ...

.....

podpis autora

Poděkování

Děkuji své vedoucí práce Ing. Lence Čechurové za odbornou pomoc a cenné rady, jež mi v průběhu zpracování bakalářské práce poskytovala. Také děkuji bývalé místopředsedkyni, nyní jednatelce, organizace Vozíčkáři Plzeňska paní Jaroslavě Mossóczyové, která mi díky dlouholetému působení v této organizaci a četným zkušenostem poskytla spoustu cenných informací a kontaktů potřebných pro účely této práce. Dále chci poděkovat členkám již zmíněné organizace, a to paní Václavě Koupilkové a Anně Stejskalové, které se se mnou podělily o své zkušenosti a pomohly mi lépe nahlédnout do problematiky řešené v rámci této práce. Poděkování patří také handicapovaným občanům města Plzně za pomoc při provádění výzkumu formou dotazníků.

Obsah

Úvod	6
1 Tělesně postižení	8
1.1 Současné pojetí tělesného postižení	8
1.2 Stupně postižení	9
1.3 Počet tělesně postižených občanů	13
2 Cestovní ruch.....	14
2.1 Subjekt, objekt CR	14
2.2 Členění cestovního ruchu	15
2.3 Trh cestovního ruchu.....	17
3 Současný stav cestovního ruchu tělesně postižených.....	22
3.1 Služby pro tělesně postižené v ČR.....	23
3.2 Podmínky pro vozíčkáře v zemích EU.....	40
3.3 Organizace a další činnost pro podporu cestování vozíčkářů	41
4 Dotazníkové šetření.....	44
4.1 Vyhodnocení dotazníku	44
5 Postup plánu výletu	49
6 Návrhy na zlepšení podmínek cestování tělesně postižených obyvatel.....	52
7 Závěr	55
8 Seznam tabulek	57
9 Seznam obrázků.....	57
10 Seznam použitých zkratk	58
11 Seznam použité literatury	59
12 Seznam příloh.....	69

Úvod

Oblast cestovního ruchu týkající se handicapovaných je ve společnosti velmi málo řešená. Proto není od věci se právě na toto téma zaměřit. Velká většina lidí si totiž neuvědomuje, že přestože jsou tito lidé odkázáni na vozík, zůstávají stále stejnými lidmi jako oni a mají své touhy, sny a přání, které jsou jim ale kvůli handicapu mnohem více vzdálené. Handicapovaní lidé by ale měli mít stejná práva, jako všichni ostatní. Nikdy totiž nelze odhadnout, kdy se něco podobného přihodí jakémukoli člověku. Většinou až poté si lidé uvědomí složitost a omezenost života, kterou s sebou život na vozíku přináší.

Proto by se toto téma mělo mnohem více dostávat do povědomí celé společnosti, mělo by se o něm mluvit a také činit potřebné kroky a opatření pro to, aby i lidé na vozíku mohli plnohodnotně žít.

Na základě výše uvedeného je cílem této práce analyzovat situaci na trhu cestovního ruchu v oblasti cestování osob se sníženou schopností pohybu. Dílčími cíly práce jsou zjištění, jaké služby jsou těmto osobám k dispozici v rámci cestovního ruchu, přesněji v oblasti nabídky cestovních kanceláří a cestovních agentur, ubytovacích zařízení a dopravy. Jaká je jejich četnost a úroveň, popřípadě jaké jsou nejčastější komplikace v rámci nabízených služeb.

Během první kapitoly bude přiblížena krátká charakteristika tělesného postižení s uvedením jednotlivých stupňů postižení včetně seznámení s výhodami, které platí pro jednotlivé stupně. V rámci téže kapitoly bude přiblíženo, jak velkou část z celkového počtu lidí tvoří právě osoby s postižením.

V další kapitole bude charakterizován cestovní ruch, jeho subjekt a objekt a druhy členění. Dále také trh cestovního ruchu, tedy kdo tvoří nabídku a poptávku na tomto trhu. V oblasti nabídky budou zmíněny a krátce charakterizovány cestovní kanceláře a agentury, ubytovací zařízení a zprostředkovatelé dopravy. V rámci poptávky pak jaké jsou potřeby účastníků cestovního ruchu a také faktory, které ji ovlivňují.

Následně bude přiblížena situace ve službách cestovního ruchu v České republice. Pro přesnější uvedení stavu jednotlivých služeb bude v rámci každé oblasti uvedeno několik konkrétních poskytovatelů služeb cestovního ruchu. Bude přiblíženo, zda a jak

jsou pro vozíčkáře vybaveni, jakou mají pro ně konkrétní nabídku, a naopak jaké jsou povinnosti handicapovaného. Stav a úroveň jednotlivých poskytovatelů bude posouzena především díky skutečným zážitkům a zkušenostem handicapovaných.

Poté bude krátce zmíněno, jaké podmínky jsou pro cestování vozíčkářů v zahraničí, přesněji v rámci zemí Evropské unie. Zda pro ně platí stejné výhody jako v České republice či nikoli, popřípadě co jim cestování usnadňuje.

Dále budou uvedeny příklady organizací, projektů a podobných činností, které se zaměřují na pomoc a podporu handicapovaných při cestování, a to jak v rámci Plzeňského kraje, tak celé České republiky a také zemí Evropské unie.

V další kapitole bude přiblížena situace ve službách cestovního ruchu z pohledu samotných vozíčkářů z Plzně. Jejich názory byly získány pomocí dotazníkového šetření a budou vyhodnoceny právě v této kapitole.

Na základě zjištěných podmínek v těchto službách, názorů a připomínek vozíčkářů a vlastních zkušeností budou následně navržena doporučení a opatření, které by bylo vhodné učinit, aby se handicapovaným cestovalo snáze.

Hned poté bude navržen zjednodušený postup plánu konkrétního výletu s body, na něž je nutné se při cestování zaměřit, přičemž využito bude informací zjištěných již z průzkumu stavu služeb cestovního ruchu.

1 Tělesné postižení

V této kapitole bude přiblíženo, co se rozumí pod pojmem tělesné postižení, dále jeho rozdělení a příčiny.

1.1 Současné pojetí tělesného postižení

V nynější době se tělesným postižením rozumí dlouhodobý nebo trvalý stav, pro který je typická anatomická, orgánová nebo funkční porucha. Tuto poruchu už není možné léčebnou péčí úplně odstranit či významně zmírnit. Takový stav znamená, že je postižena jedna či více oblastí normálního fungování člověka, je pro něj redukcí jeho životních možností a šancí, omezuje průčeschnost tohoto člověka a negativně ovlivňuje kvalitu jeho života. [65]

Úmluva o právech osob se zdravotním postižením definuje zdravotně postižené jako:

„osoby, mající dlouhodobé fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit jejich plnému a účinnému zapojení do společnosti na rovnoprávném základě s ostatními“. [79, s. 98]

Pod pojmem tělesné postižení se skrývají dvě základní skupiny, které se velmi často prolínají. Jde o:

- chronické postižení a
- pohybové (lokomoční) postižení.

V případě chronického postižení se převážně jedná o nevléčitelná onemocnění, neboli zřetelně nepříznivý zdravotní stav, který má dlouhodobé trvání. Lidé v takovém stavu musí dodržovat stanovenou životosprávu, daný životní styl a stanovenou léčbu. To má velký význam na kvalitu života nemocného i jeho okolí. Ta je kvůli onemocnění znehodnocována, neboť je snížena výkonnost člověka, jeho odolnost vůči zátěži či námaze, což vede až k postupnému utlumování fyzických aktivit. V horším případě může dojít k omezení pohyblivosti. Tato skupina postižení bývá označována také jako interní, neboť nebývá znatelné na první pohled a člověka tedy tolik neodlišuje od ostatních.

Co se týká pohybového postižení, tak už z jeho názvu vyplývá, že jde o omezení hybnosti člověka až nemožnost pohybu, narušení motorické koordinace, jejíž příčinou může být poškození, vývojová vada, orgánová porucha kostry člověka či jeho svalstva, nebo také amputace. Toto postižení je již na první pohled znatelné a způsobuje trvalé snížení funkčnosti i ztrátu možnosti pohybu některými částmi těla. Mezi primární společný znak těchto lidí patří tedy omezení běžných pohybových aktivit, v horších případech hrozí i celková imobilita. To má velký vliv na kvalitu života těchto lidí, jejich soběstačnost a přístup k životním příležitostem. [65]

O tom, jak se tělesné postižení dělí spolu s krátkými charakteristikami, se lze dočíst v příloze A.

1.2 Stupně postižení

Handicapovaní lidé mají svá postižení různě závažná. Zda se jedná o postižení lehké či těžké, se odborně posuzuje. Posudky zdravotního stavu provádí posudkoví lékaři Okresní správy sociálního zabezpečení, kteří se řídí lékařskými zprávami a posudky vypracovanými ošetřujícími lékaři. Na základě těchto dokumentů je pak rozhodnuto, jaký stupeň postižení bude pacientovi přiřazen. Na základě poklesu pracovní schopnosti se rozlišují tyto tři stupně invalidity:

- I. stupeň (průkaz TP): pokles pracovní schopnosti z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu o 35 % až 49 %,
- II. stupeň (průkaz ZTP): pokles pracovní schopnosti z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu o 50 % až 69 %,
- III. stupeň (průkaz ZTP/P): pracovní schopnosti z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu o 70 % až 100 %. [73]

Dle § 26 zákona č. 306/2009 Sb. o důchodovém pojištění se „za dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav pro účely tohoto zákona považuje zdravotní stav, který omezuje tělesné, smyslové nebo duševní schopnosti pojištěnce významně pro jeho pracovní schopnosti, pokud tento zdravotní stav trvá déle než 1 rok nebo podle poznatků lékařské vědy lze předpokládat, že bude trvat déle než 1 rok“. [12]

1.2.1 Mimořádné výhody průkazů TP, ZTP a ZTP/P

Průkazy dokládající stupeň postižení jednotlivých občanů vydávají obce s rozšířenou působností dle trvalého pobytu. Dle vyhlášky č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky (dále též ČR) v sociálním zabezpečení, se v rámci jednotlivých stupňů invalidity přiznávají různé výhody.

Mimořádné výhody I. stupně invalidity

Pokud je člověku přiznán I. stupeň invalidity a chce uplatňovat výhody spojené s tímto omezením, musí vlastnit průkaz, jež tento stupeň postižení dokazuje. Jde o průkaz TP, neboli tělesně postiženého.

Obr. č. 1: Průkaz TP



Zdroj: [61]

Tento průkaz je vydáván osobám, které trpí například některým z těchto postižení:

- „ztráta úchopové schopnosti nebo podstatné funkční omezení horní končetiny (např. na pokladě anatomické ztráty, ochrnutí, mízního edému),
- podstatné funkční omezení jedné dolní končetiny (např. na podkladě těžké parézy),
- zkrácení jedné dolní končetiny přesahující 5 cm,
- ztuhlost kolenního nebo kyčelního kloubu,
- stav po implantaci endoprotézy kyčelního nebo kolenního kloubu s dobrou nebo mírně porušenou funkcí operované končetiny“, atd. [97]

V příloze č. 3 již zmíněné vyhlášky jsou uvedeny výhody týkající se I. stupně postižení. Jedná se o nárok na využití místa k sezení v dopravních prostředcích pravidelné

hromadné dopravy, která jsou pro osoby se sníženou pohyblivostí vyhrazena. Nelze však této výhody využít u takových dopravních prostředků, u nichž si lidé mohou zakoupit jízdenky na jimi vybrané místo. Při osobním projednávání svých záležitostí mají vozíčkáři nárok na přednost, pokud to znamená, že by museli čekat déle, přičemž se nejedná o nakupování v obchodě, čekání za účelem nákupu služeb či ošetření a vyšetření lékařem. [97]

Mimořádné výhody II. stupně invalidity

Potvrzením II. stupně invalidity, kterým se takto postižený člověk může prokázat je průkaz ZTP, tedy zvláště těžce postiženého.

Obr. č. 2: Průkaz ZTP



Zdroj: [61]

Tento průkaz vlastní lidé, jejichž postižením je například:

- „vrozené nebo získané defekty odpovídající stavům po amputaci v obou bérkách nebo (u jednostranného postižení) v kloubu kolenním a výše,
- současné amputační ztráty podstatných částí jedné dolní a horní končetiny,
- těžší funkčně významné parézy dvou končetin,
- stavy po úrazech nebo nemocích páteře s následnými těžkými poruchami hybnosti“. [97]

Výhody, které plynou pro držitele tohoto průkazu, zahrnují stejné výhody platné pro I. stupeň invalidity. Dále pak bezplatnou dopravu v rámci veřejné hromadné dopravy v daném městě, jež zahrnuje tramvaje, autobusy, trolejbusy a metro. V rámci dopravy 2. třídou osobním vlakem nebo rychlíkem mají nárok na 75% slevu z jízdného

při cestování po ČR. Stejnou slevu mohou uplatnit při využití pravidelných spojů autobusové dopravy v ČR. [97]

Mimořádné výhody III. stupně invalidity

Lidé spadající do III. stupně invalidity mají k dispozici též svůj průkaz, kterým se prokazují a díky němuž mohou získat určité výhody. Jde o průkaz ZTP/P, tedy zvlášť těžce postiženého s průvodcem.

Obr. č. 3: Průkaz ZTP/P



Zdroj: [61]

Do III. stupně invalidity jsou zahrnuti ti, jež trpí například následujícími postiženími:

- „anatomická nebo funkční ztráta dvou končetin,
- současné ztuhnutí páteře i velkých kloubů v konečném stadiu Bechtěrevovy nemoci,
- trvalé nebo dlouhodobé těžké multiorgánové selhávání, pokud podstatně omezuje pohybové nebo orientační schopnosti občana“. [97]

Mimořádné výhody v rámci tohoto stupně postižení jsou dle již zmíněné vyhlášky ty, jež jsou platné i pro I. a II. stupeň invalidity. Dále mají průvodci osob s tímto průkazem nárok na bezplatné využití pravidelné veřejné hromadné dopravy a vodící pes, který doprovází nevidomého člověka bez průvodce, může též cestovat zdarma.

Jako další výhodu pro držitele průkazu ZTP a ZTP/P uvádí vyhláška slevu 50 % ze vstupného na různé kulturní či sportovní akce. Těm, kteří spadají do skupiny III. stupně postižení, je též poskytnuta ta výhoda, že 50% slevu mají i jejich průvodci. [97]

1.3 Počet tělesně postižených občanů

Světová zdravotnická organizace (WHO) uvádí dle posledních odhadů z roku 2010, že 15 % lidí z celého světa žije s určitou formou nějakého postižení. Přesněji odhaduje počet lidí s postižením ve věku 15 let a výše kolem 785 milionů, tedy 15,6 % světové populace. Naproti tomu Global Burden of Disease odhaduje tuto hodnotu kolem 975 milionů osob, což je 19,4 % světové populace. Z takového počtu osob odhaduje Světová zdravotnická organizace, že 110 milionů (2,2 %) z nich se potýká s významnými problémy v běžném fungování. Global Burden of Disease uvádí, že 190 milionů osob trpí vážným postižením, kterým míní kvadruplegii, těžkou depresi či slepotu. Údaje, které se týkají poruch v dětství, tedy ve věku do 14 let, uvádí již jen Global Burden of Disease a odhaduje tento počet kolem 95 milionů (5,1 %). Z těchto dětí je pak se závažným zdravotním postižením 13 milionů (0,7 %).

Celkový počet lidí se zdravotním postižením se neustále zvyšuje. Od roku 1970 vzrostl počet těchto lidí o 5 %. Organizace uvádí, že je to zapříčiněno vzestupem stárnutí generace a také rychlým šířením chronických onemocnění. [99]

Dle evropského průzkumu Johna Gilla, který byl zaměřen na zlepšování podmínek týkajících se pohybu osob s postižením v Evropě, vyplývá, že na 800 milionů populace z celé Evropy připadá 110 až 123 milionů osob s určitými handicap. Z těchto lidí jsou pak 3 miliony na invalidním vozíku. Tyto údaje byly zjištěny v roce 1999. [41]

V České republice se údaje, které by prozrazovaly počty handicapovaných občanů, statisticky neshromažďují. Dle odhadů vlády z června 1992 je v ČR zhruba 1 200 000 občanů, kteří jsou zdravotně postiženi. Z toho počtu je 800 000 občanů postiženo těžce. Určení počtů postižených v rámci jednotlivých kategorií je velice obtížné. Vládní výbor pro zdravotně postižené občany však přináší pro vládu České republiky alespoň přibližné odhady. Z nich vyplývá, že občanů s vadami pohybového ústrojí se u nás v republice nachází asi 300 000 tisíc. Přičemž nejsou zahrnuti ti, kteří mají své postižení vrozené. [93] Organizace Athena ve své příručce z roku 2010 uvádí přesnější odhady. Z nich vyplývá, že tělesně postižených občanů se v České republice nachází více než 550 000. Na vozík je z těchto lidí upoutáno více než 33 000 obyvatel. [7]

2 Cestovní ruch

Za cestovní ruch (dále též CR) se považuje cestování lidí s určitými cíly do míst, která se nacházejí jinde, než kde mají své trvalé bydliště. Může jít o různá místa v zemi, nebo také v zahraničí. Lidé si většinou pod tímto pojmem představují nějakou příjemně strávenou dovolenou, ať už u moře či v přírodě, u řeky nebo na horách. Avšak do cestovního ruchu nezahrnujeme pouze rekreaci a různé pobyty, ale také cestování za účelem poznání, navštívení příbuzných, sportem či vzděláním, nebo také z pracovních důvodů, které však nejsou spojeny s výdělkem. [46]

V průběhu let vznikla již řada definicí. Například dle Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO) je cestovní ruch „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší, než je stanoveno, přičemž hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“. [78, s. 18] Tato definice patří mezi nejznámější. Jinou definici uvádí Mezinárodní sdružení vědeckých pracovníků cestovního ruchu (AIEST), které říká, že cestovní ruch je „souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování nebo pohybu osob, přičemž místo pobytu není trvalým místem bydlení a zaměstnání“. [78]

2.1 Subjekt, objekt CR

Cestovní ruch je považován za systém, který je otevřený a dynamický a skládá se ze dvou podsystémů. Jsou jimi subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu a jejich vzájemné vazby.

Subjektem cestovního ruchu jsou samotní účastníci cestovního ruchu, tedy všichni, kdo využívají jeho služeb, poptávají a spotřebovávají jeho produkty. Pro účely této práce jsou za subjekt považováni tělesně postižení jedinci, kteří se navzdory svému handicapu cestovního ruchu také účastní.

Objekt cestovního ruchu tvoří právě místa, kam lidé cestují. Tedy to, co je jim nabízeno. Kromě cílové oblasti jsou však objektem cestovního ruchu též podniky a instituce zabývající se cestovním ruchem. [42]

2.2 Členění cestovního ruchu

Cestovní ruch můžeme členit dle různých hledisek. V rámci práce jsou uvedeny jen některé druhy členění, a to dle:

- geografického hlediska
- počtu účastníků
- způsobu organizování a
- specifických forem [78]

2.2.1 Geografické hledisko

Dle tohoto hlediska se rozděluje cestovní ruch na domácí a zahraniční podle toho, zda lidé cestují v rámci dané země či mimo ni. V rámci zahraničního pak rozlišujeme příjezdový, výjezdový a tranzitní cestovní ruch. [46]

V případě příjezdového se jedná o situace, kdy k nám do České republiky přijíždějí turisté ze zahraničí. Protože zde utrácejí své prostředky za naše služby, označuje se též jako aktivní cestovní ruch.

Výjezdovým cestovním ruchem naopak rozumíme cestování našich obyvatel do zahraničních zemí. V tomto případě tito lidé utrací své peníze v zahraničí a náš stát z toho nemá žádný prospěch. Proto se nazývá též pasivní cestovní ruch.

Tranzitní cestovní ruch představuje průjezdy cestujících osob přes území státu za účelem dopravení se do cílové země. Zpravidla nezahrnuje zdržení se osob za účelem přenocování. [55]

2.2.2 Počet účastníků

Podle toho, kolik osob se účastní, rozlišujeme cestovní ruch individuální a skupinový. Individuální cestovní ruch, jak už z názvu vyplývá, tvoří ti lidé, kteří cestují sami dle svých představ. V případě skupinového cestovního ruchu se jedná o cestování organizovaných skupin účastníků. Může to být například z důvodu skupinových slev na ubytování, dopravu či vstupné. [95]

2.2.3 Způsob organizování

Dle způsobu organizování pak členíme cestovní ruch na individuální a organizovaný. Jak už bylo naznačeno, v případě individuálního cestovního ruchu si jednotlivci sami organizují pobyt, sami si tvoří program a libovolně se přizpůsobují daným podmínkám. Tohoto typu cestování využívá 80 % účastníků cestovního ruchu.

Organizované cestování je už úkolem profesionálních organizátorů cest. Jsou jimi například cestovní kanceláře. Výstupem jejich činnosti jsou zájezdy, které mají pevně dané body programu, volné rozhodování jednotlivých účastníků je tedy relativně omezené. [42]

2.2.4 Specifické formy

Vzhledem k vývoji společnosti a změnám ve stylu života lidí se vyvíjí i cestovní ruch, který musí na změny reagovat. Různí lidé mají totiž různé specifické potřeby, které se odrážejí od povahy člověka, stáří či jeho zdraví.

Nejznámější specifické formy se týkají cestovního ruchu:

- „souvisejícím se sociální skupinou účastníků a jejich specifickými potřebami,
- s profesními motivy a
- souvisejícím se specifickými činnostmi“. [78,s.186]

Pro účel této práce postačí přiblížení jen sociální skupiny účastníků a jejich specifických potřeb.

2.2.4.1 Sociální skupina účastníků

Do této skupiny spadá cestovní ruch dětí a mládeže, kterou tvoří rodiny s dětmi do deseti let, školní děti a také mládež ve věku 15-25 let. Dále sem patří cestovní ruch seniorů, který tvoří osoby starší 50 let. Další skupinou jsou osoby s handicapem, na něž se mimo jiné v poslední době stále více snaží poskytovatelé služeb zaměřovat. Dle typu omezení je totiž potřeba zohledňovat například dopravní prostředky nebo ubytování a další. Jako poslední spadá do této skupiny také cestovní ruch homosexuálů. Ten je tvořen zpravidla bezdětnými páry s dvojitým příjmem a z tohoto důvodu jsou označováni jako cenění klienti. [95]

2.3 Trh cestovního ruchu

Trh cestovního ruchu je takový trh, který se dynamicky mění. Je ovlivňován sezónností, politickými a společenskými změnami, právní úpravou, vývojem ekonomiky, demografickou strukturou obyvatel, životním stylem či množstvím volného času.

Jako každý jiný trh, je i trh cestovního ruchu tvořen nabídkou a poptávkou. V oblasti cestovního ruchu je však charakteristický převis nabídky nad poptávkou. Na trhu totiž existuje velmi široká nabídka zájezdů, ubytování, možností dopravy a spousta dalších. [101]

2.3.1 Nabídka na trhu cestovního ruchu

Nabídku v cestovním ruchu tvoří vše, co je schopné uspokojit potřeby a přání návštěvníků. „Jedná se o soubor hlavně služeb, které produkuje a nabízí cílové místo (primární nabídka) a podniky a instituce cestovního ruchu (sekundární nabídka).“ [42, s. 96]

Díky tomu, že jsou služby heterogenní, můžeme je rozdělit na dvě základní skupiny:

- služby cestovního ruchu
- doplňkové služby.

Služby cestovního ruchu jsou takové služby, které uspokojují přímo potřeby účastníků a jsou produkovány podniky cestovního ruchu. Můžeme tedy do této skupiny zařadit služby týkající se dopravy, ubytování, stravování, kultury a rekreace, ale také služby cestovních kancelářích, cestovních agentur, turistických informačních kancelářích, informačních a distribučních systémů. [67]

K ostatním službám pak řadíme ty, které z části slouží návštěvníkům, ale z části je také využívají místní obyvatelé. Jedná se především o služby peněžních ústavů, pojišťoven, pasových a celních orgánů. Dále sem ale také patří služby obchodních a komunálních podniků, zdravotnických zařízení, policie či pošty. [46]

2.3.1.1 Zájezdy

V rámci cestovního ruchu existuje spousta podniků, které nabízejí všemožné výlety či zájezdy. Dle § 1 odst. 1 zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání a o výkonu některých činností v oblasti cestovního ruchu je zájezdem předem sestavená

kombinace alespoň dvou z následujících služeb, je-li prodávána nebo nabízena k prodeji za souhrnnou cenu a je-li služba poskytována po dobu přesahující 24 hodin nebo když zahrnuje ubytování přes noc,

a) doprava,

b) ubytování,

c) jiné služby cestovního ruchu, jež nejsou doplňkem dopravy nebo ubytování a tvoří významnou část zájezdu nebo jejichž cena tvoří alespoň 20 % souhrnné ceny zájezdu.

Nejširší nabídku tvoří cestovní kanceláře a cestovní agentury. [99]

2.3.1.2 Cestovní kancelář a cestovní agentura

Provozovatelem cestovní kanceláře (dále jen CK) se dle § 2 odst. 1 zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání a o výkonu některých činností v oblasti cestovního ruchu rozumí „podnikatel, který je na základě koncese oprávněn organizovat, nabízet a prodávat zájezdy“.

Provozovatelem cestovní agentury (dále jen CA) je dle § 3 již zmiňovaného zákona „podnikatel, který je oprávněn na základě ohlášení své živnosti provozovat činnosti v rozsahu uvedeném v § 2 odst. 2 písm. a) až d)“ téhož zákona.

To znamená, že CK i CA smí také nabízet a prodávat jednotlivé služby cestovního ruchu, organizovat různé kombinace služeb, zprostředkovávat prodej služeb či zájezdů pro jiné subjekty CR, v případě CA ale nelze zprostředkovávat prodej zájezdů pro jiné subjekty než je CK. Obě však dále mohou prodávat různé věci, které s cestovním ruchem souvisí. Jsou jimi například mapy, jízdní řády, vstupenky či upomínkové předměty atd. [99]

Své produkty buď prodávají na základě přímého prodeje ve svých kamenných prodejnách, za pomoci internetu na webových stránkách nebo také prostřednictvím CA. [46]

2.3.1.3 Ubytování

Ubytovací služby slouží účastníkům CR za tím účelem, aby byly naplněny jejich potřeby na přenocování v navštíveném místě. K dispozici jsou jim čtyři základní druhy ubytovacích zařízení dle způsobu výstavby:

- pevná - hotely, motely, penziony, apartmány,
- částečně pevná - montované chaty,
- přenosná - stany
- pohyblivá - obytné přívěsy, lůžkové vozy atd.

Dle různých kategorií se rozlišují jednotlivé typy ubytování na:

- hotel
- hotel garni
- motel
- penzion
- hotel, atd. [43, 53]

V rámci klasifikace hotelů existují různá kritéria, některá jsou oficiální a některá naopak neoficiální. Tím jsou hotely rozřazeny do skupin podle toho, jaké služby a na jaké úrovni poskytují. Hosté pak mají představu, co mohou očekávat a co je jim daný hotel schopen nabídnout. Problém však zůstává v nejednotnosti klasifikace, která znemožňuje srovnání s hotely z jiných zemí.

Na základě této skutečnosti vznikla Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky. Na jejím vzniku spolupracovala Asociace hotelů a restaurací České republiky (AHR ČR) a Sdružení podnikatelů v pohostinství, stravovacích a ubytovacích službách (UNIHOST). V této činnosti je podpořilo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a také Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism. [53]

Na začátku roku 2010 se díky již zmíněné Oficiální jednotné klasifikaci ubytovacích zařízení ČR nabídla příležitost přidat se k Německu, Švédsku, Švýcarsku, Nizozemí a Maďarsku a vytvořit tak první společnou klasifikaci - Hotelstars Union. Nastala tak nová éra spolupráce mezi asociacemi evropských zemí, které zastupují obor hotelnictví a gastronomii. Klasifikace se nyní již používá ve 12 zemích. K již zmíněným se přidalo Estonsko, Lotyšsko, Litva, Lucembursko a Malta. [4]

Dle certifikace jsou hotelům přidělovány hvězdičky. Jedná se o tyto typy:

- * Tourist
- ** Economy
- *** Standard

- **** First Class
- ***** Luxury. [44]

2.3.1.4 Doprava

„Doprava je pro CR životně důležitá.“ [46, s.30] S tím rozhodně souhlasím, neboť v cestovním ruchu jde právě o to dostat se do jiného místa, než je naše trvalé bydliště, a také se vrátit zase zpět. Potřebná je též doprava v cílovém místě, aby bylo možné místo poznat, jet na různé výlety, atd.

Dopravní služby jsou zprostředkovávány různými druhy dopravních prostředků. Podle toho lze rozlišovat dopravu:

- železniční
- silniční
- leteckou
- námořní a vnitrozemskou vodní aj. [78]

2.3.2 Poptávka na trhu cestovního ruchu

Poptávku v cestovním ruchu tvoří všichni lidé, kteří v této oblasti vydávají své peněžní prostředky za účelem uspokojení svých potřeb a přání. Tyto potřeby lze v rámci cestovního ruchu rozdělit do dvou základních skupin:

- potřeby motivační, neboli primární
- potřeby realizační, neboli sekundární.

Mezi potřeby motivační patří zejména regenerace fyzických a psychických sil, poznání v širším slova smyslu, sociální kontakty či vazby a profesní motivy. Na základě těchto potřeb je člověk motivován k tomu, aby se účastnil cestovního ruchu. Proto jsou potřeby lidí pro tuto oblast rozhodující.

Sekundární potřeby jsou takové, které vznikají až na základě primárních. Nejsou tedy hlavním důvodem pro účast na cestovním ruchu, ale je potřeba je naplnit. Jedná se totiž o základní lidské potřeby jako stravování, ubytování, hygiena, ale také dopravu či zábavu. [70]

2.3.2.1 Faktory ovlivňující poptávku

Rozhodování spotřebitelů o účasti na cestovním ruchu je ovlivňováno různými faktory. Tyto faktory lze rozčlenit do tří základních skupin:

- ekonomické
- sociálně-psychologické
- vnější.

Mezi ekonomické determinanty se řadí například disponibilní příjmy, hrubý domácí produkt na obyvatele, cena dopravy, náklady na pobyt v destinaci, kurzy měn, ceny v dané destinaci nebo také fyzická vzdálenost.

K sociálně-psychologickým determinantům patří zejména faktory demografické, dále také motivace, preference jednotlivých lidí, různé výhody, image destinace, nebo doba využití volného času a velikost doby určené k cestování. Do této skupiny faktorů se také řadí to, zda jde o placenou dovolenou či ne. Častým faktorem při rozhodování jsou také minulé zkušenosti, věk účastníka, jeho zdraví a fyzické schopnosti.

Jako vnější faktory jsou označovány především samotná existence nabídky, politické a sociální prostředí, ekonomická situace v dané zemi, dostupnost a úroveň infrastruktury, výskyt různých bariér či překážek, nebo platnost určitých zákonů a pravidel, dále také speciální faktory jako například olympijské hry. Do této skupiny determinantů spadá také výskyt přírodních pohrom, epidemií, válek či terorismu. [46]

3 Současný stav cestovního ruchu tělesně postižených

Jak již bylo v práci zmíněno, v Evropě žijí přibližně 3 miliony osob odkázaných na život na vozíku. Vzhledem k tomu, že většinou vozíčkáři necestují sami, ale s doprovodem, vytváří se poměrně velký trh vyhledávající nabídku, která by odpovídala jeho specifikům. Tím nejzákladnějším specifickým pro tuto skupinu lidí je přístupnost. Ta „by měla být přirozeným kritériem produktů cestovního ruchu, běžnou součástí všech forem i druhů cestovního ruchu. Jde o logický krok v rozvoji turistických destinací a udržení jejich prosperity.“ [7, s. 4] Důvodem, proč by se měla místa přizpůsobovat vozíčkářům, není pouze již zmíněné rozšíření trhu o doprovod handicapovaných, ale také to, že tito lidé převážně vyhledávají cílová místa v rámci země, v níž žijí, také upřednostňují cestování mimo hlavní sezonu a často bývají velmi loajální.

Proto v rámci této problematiky vzniklo několik projektů, které nesou označení přístupný cestovní ruch či cestovní ruch pro všechny. Původní myšlenka těchto projektů pochází z Velké Británie, kde byla v roce 1989 zveřejněna zpráva týkající se tohoto tématu. Jejím hlavním cílem bylo oslovit subjekty CR, aby vytvářely podmínky vhodné pro zdravotně postižené občany, neboť i oni mají právo účastnit se CR, což je zakotveno v Globálním kodexu cestovního ruchu. Ten byl vydán již v roce 1999 Světovou organizací cestovního ruchu (UNWTO) a v roce 2001 ho schválila i Organizace spojených národů (OSN).

Evropská ekonomická a sociální komise se v lednu 2003 vyjádřila k tématu Sociálně udržitelného CR pro všechny, kdy připomenula, jak je cestovní ruch důležitý nejen pro Evropskou unii (dále též EU), ale i pro celý svět. Přesto však není přístupný každému člověku. Na tom mají svůj podíl různé důvody. [5]

Handicapovaní klienti mají totiž své potřeby a očekávání od cestovního ruchu. Týkají se nejen přístupnosti prostředí, dopravy či produktů CR, ale také informací či ekonomické stránky. Pokud nebude mít vozíčkář potřebné informace, raději na dané místo nepojede. Stejně tak by měl mít k dispozici výběr z několika nabídek v různých cenových relacích, aby si mohl vybrat každý v závislosti na svých finančních možnostech.

Splnění takovýchto podmínek lze považovat za určitý znak kvality a oblast se díky tomu stává pro své okolí atraktivnější, tudíž i vyhledávanější. Přes tyto výhody však spousta oblastí ještě kroky, jež by vedly ke zlepšení přístupnosti, neprovedly. Brání jim v nich například umístění v památkových zónách či nízká dostupnost dopravy. Provozovatelé nemají také dostatek informací, které by byly jednotné a přiblížily by postup, jak prostředí upravit. Častým důvodem také bývá nedostatek finančních prostředků či finančních podpor, neboť úpravy bývají velmi nákladné. [7]

3.1 Služby pro tělesně postižené v ČR

V rámci následujících kapitol bude přiblíženo, jaké konkrétní podniky se v ČR nacházejí a jaké služby nabízejí vozíčkářům v rámci cestování, ubytování a dopravy. Dále bude popsáno, za jakých podmínek jsou služby poskytovány či na jaké úrovni se dané služby nacházejí, a také, jaké kroky musí podniknout sami handicapovaní, pokud chtějí nabídek využít.

3.1.1 Nabídka cestovních kanceláří a cestovních agentur

V České republice je k lednu 2011 evidováno 1064 aktivních cestovních kanceláří, které nabízejí nespočetné množství všemožných zájezdů, a to jak do zahraničí, tak také po ČR. Ovšem toto je stav, který platí pro lidi, které neomezuje žádný handicap. Vozíčkáři tak rozšířenou nabídku zdaleka ještě k dispozici nemají. Cestovní kanceláře již začínají nabízet stále více zájezdů vhodných též pro vozíčkáře, avšak ne vždy se lze na tuto skutečnost spolehnout a je dobré si situaci předem ověřit. Pro vozíčkáře je totiž i malý schůdek překážkou, což si většina lidí často neuvědomuje. [16]

Příkladem cestovní kanceláře nabízející zájezdy pro handicapované je CK VTT, specialisté na Řecko a Kypr. Tato kancelář na svých stránkách zájezdy nabízí v sekci „Nabídka bezbariérových kapacit CK VTT“. Jedná se o pobyty na místech, kde jsou hotely „zcela nebo alespoň částečně upraveny pro pohyb a pobyt handicapovaných osob, a to jak v samotném interiéru, tak v okolí budovy - například u bazénu nebo vstupu do moře“. Taková hotely jsou označeny následujícím piktogramem. [96]

Obr. č. 4: Piktogram hotelu s bezbariérovým přístupem



Zdroj: [96]

Takto označené hotely se však odlišují různou nabídkou služeb a úrovní bezbariérovosti. Přesto mají jednu věc společnou, a sice to, že všechny již mají zkušenosti s ubytováním vozíčkářů. Podrobnější parametry a potřebné informace si handicapovaní mohou ověřit telefonátem na pražské centrále této CK, kde jim budou poskytnuty požadované informace, či dodatečně zjištěny. Pro zajištění správnosti informací je ale nutné uvést vybraný hotel a konkrétní termín zájezdu. Pokud půjde o letecký zájezd, CK vše potřebné předem u letecké společnosti zajistí. Upozorňuje však, že transferové autobusy, jež převáží cestující z letiště do letovisek, nebývají bezbariérové, ale za příplatek jsou ochotni zajistit taxi službu, která vozíčkáře z letiště do místa pobytu dopraví. Na svých webových stránkách CK uvádí také seznam hotelů s bližším popisem o přístupnosti pláží. Tyto informace jsou též obsaženy v jednotlivých katalozích CK. [96]

Další takovou cestovní kanceláří, která nabízí pobyty pro vozíčkáře je CK Atis. Tato CK má v ČR 1500 prodejců, a díky tomu jsou její produkty na trhu cestovního ruchu nejdostupnější. V roce 2009 zvítězila CK Atis v soutěži Grand Prix REGIONTOUR a to s produktem „Dovolená s vozíkem - bezbariérové pobyty pro každého“. A právě v této sekci lze na webových stránkách CK najít zájezdy určené pro handicapované osoby. Země, do nichž se vozíčkáři s touto CK mohou podívat, jsou kromě České republiky Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Německo a Chorvatsko. Taktéž ale nabízí seznam hotelů, které jsou přístupné pro vozíčkáře. V podrobnějších informacích o ubytování ve vybraném hotelu a destinaci je vždy k dispozici odkaz na dotazník. Jde o dotazník, který přiblíží handicapovaným přístupnost zařízení. Jeho částečnou ukázkou lze najít v příloze B. [8]

Příkladem cestovní agentury, která je zaměřena na poskytování zájezdů určených přímo pro osoby se zdravotním postižením, je CA Bezbatour. Zajímavostí je, že ji založili a vedou sami lidé s tělesným postižením. Bezbatour působí na trhu CR od roku 2012 a od listopadu nabízí pro zájemce tipy na bezbariérové ubytování po České republice.

Ubytovací zařízení členové vždy sami zmapují a poskytnou tak podrobné informace o jeho přístupnosti. Informace se týkají především pokojů, sociálního zařízení, vstupu do objektu, parkování, výtahu a prostoru pro stravování, vše včetně uvedených důležitých rozměrů, jako například šířky dveří, sprchového koutu, výšky toalety, umyvadla, postele či stolu, atd. Svou nabídku Bezbátour stále rozšiřuje a chystá se nabízet i pobyty v zahraničí. Již nyní si lze objednat jednodenní výlet například do Vídně, Norimberka či Chemnitzu. U těchto výletů je v cenách zahrnuta doprava bezbariérovým vozem firmy Accesible Transport. V případě, že zákazníci projeví zájem o zájezdy k moři, za poznáním či do hor, pomůže jim Bezbátour takovouto dovolenou naplánovat. [11]

Tohle byly tedy příklady společností, jež mají vyhrazené sekce se zájezdy pro vozíčkáře. Spousta CK a CA však žádné speciální skupiny zájezdů pro vozíčkáře nenabízí. Většinou je u zájezdů s ubytováním vhodným též pro vozíčkáře pouze vyobrazen piktogram vozíčkáře a v popisu ubytování zmíněno, kolik má dané ubytovací zařízení k dispozici pokojů pro handicapované. V některých případech ani tento piktogram nenajdeme. Nezbyvá pak nic jiného, než do CK zavolat, či osobně zajít.

Dle zkušeností vozíčkářů je také mnohem větší problém se sehnáním zájezdu poznávacího než pobytového. Na základě konkrétního příkladu, jež je uveden v příloze C, lze usoudit, že by cestovní kanceláře byly schopné poznávací zájezdy zařídit, ale zatím nebývají v jejich nabídkách k nalezení. Možná z důvodu lenosti, možná ze strachu z komplikací. Vozíčkáři tedy musí doufat, že už snad brzy budou cestovní kanceláře zapojovat do svých nabídek i poznávací zájezdy pro vozíčkáře.

3.1.2 Nabídka v oblasti ubytování

Možností pro ubytování vozíčků je naopak velmi mnoho a nadále přibývají. Co se týká nově stavěných veřejných budov, musejí být navrženy tak, aby podmínkám pro vozíčkáře vyhovovaly. To platí od 5. listopadu 2009, kdy nabyla účinnosti vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Netýká se pouze nově budovaných staveb, ale i těch starších a také nástupišť či pozemních komunikací. Vyhláška obsahuje technické požadavky, které jsou potřeba zajistit, aby byla zajištěna možnost užívání osobám nejen s pohybovým postižením, ale také se zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, dále také

osobám v pokročilém věku, těhotným ženám, osobám s kočárkem a osobám doprovázející dítě do 3 let.

Výše zmíněná vyhláška nahradila vyhlášku z roku 2001, o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V nové vyhlášce jsou uvedeny přílohy, jež uvádějí rozměry, které by měly různé části staveb mít, od šířky vstupních dveří až po minimální rozměry v rámci sociálních zařízení. Stavby, jež odpovídají podmínkám uvedeným v této vyhlášce, nesou následující označení. [98]

Obr. č. 5: Symbol označující zařízení přístupné pro vozíčkáře



Zdroj: [98]

Existují ale také případy, kde je dané místo označeno jako bezbariérové a přesto se v něm bariéry stále nacházejí. Zvláště z tohoto důvodu vznikají různé iniciativy za účelem vytvoření seznamu ubytovacích zařízení, jež jsou opravdu pro vozíčkáře uzpůsobená.

Projekt, který se touto problematikou zabývá, nese název „S vozíkem na cestách“ a jeho tvůrcem je Svaz paraplegiků. Hlavním cílem tohoto projektu je vytvořit databázi bezbariérového ubytování v ČR a také poskytnout informace o přístupnosti okolí, jako například kulturních památek. [87]

Seznam zařízení vhodných pro vozíčkáře uvádí i další organizace. Avšak vytvořit takový seznam, který by zahrnoval všechna bezbariérová místa, je velice náročné. Přece jen se to však díky moderním technologiím začíná dařit. V roce 2012 byl spuštěn projekt VozejkMap. Jde o web a mobilní aplikaci pro chytré telefony jako jsou iPhone, Android či Windows Mobile. Stvořitelem tohoto projektu je Česká asociace paraplegiků (CZEPA). Aplikace je poskytována zdarma a není potřeba žádná registrace. Funguje jako běžná mapa a lze si zadat, zda hledáte bezbariérové ubytování, restauraci, WC, kulturní či sportovní zařízení, různé instituce, lékaře či dopravu. Vše vyhledá s ohledem na místo, kde se nacházíte, nebo místa, v němž se o situaci chcete informovat. Vozíčkáři mohou k různým místům sami doplňovat údaje, komentáře, fotografie a jednotlivá místa

hodnotit. Aby však nedocházelo ke vkládání chybných údajů, všechny komentáře kontroluje a schvaluje sám administrátor této aplikace, jímž je vozičkář. K 17. dubnu 2013 bylo do mapy zaneseno 1607 bezbariérovým míst po celé ČR. Pro představu, jak taková mapa vypadá lze její vyobrazení najít v příloze D. [19]

Projekt Euroklíč

V rámci zlepšování přístupnosti vznikl také projekt Euroklíč, který slouží vozičkářům již 20 let. Jedná se o zajištění dostupnosti v rámci veřejných sociálních zařízení a také technických zařízení, jako jsou výtahy či schodišťové plošiny. V roce 2007 byl tento projekt oceněn titulem: „NEJVÝZNAMNĚJŠÍ POČIN ROKU 2007“.

Obr. č. 6: Logo projektu Euroklíč



Zdroj: [62]

Přístupnost jednotlivých zařízení je postupně zajišťována tím že:

- a) „budou tato zařízení osazena jednotným **„eurozámkem“**,
- b) **osobám se zdravotním postižením** budou na základě průkazu ZTP nebo ZTP/P distribuovány univerzální **„euroklíče“**,
- c) prostřednictvím **Sítě mateřských center** v jednotlivých krajích budou **„euroklíče“** dlouhodobě zapůjčovány **rodičům dětí do tří let**,
- d) **seniorům a osob. krátkodobě zdr. indisponovaným** budou **„euroklíče“** půjčovány přímo ve veřejně přístupných budovách (např. u obsluhy, na recepci, vrátnici apod.)“. [51]

V České republice je nainstalováno přibližně 300 eurozámků a klíčů k nim je vydáno přibližně 4200. Tento počet neustále roste, neboť se do projektu zapojují stále noví členové a přicházejí i další žadatelé o klíče. Některé euroklíče jsou dotované, což znamená, že jsou vydávány lidem zdarma, a to těm, kteří mají své bydliště ve Středočeském, Plzeňském, Olomouckém, Jihomoravském a Pardubickém kraji. V rámci ostatních krajů tato možnost zatím není. Lze si však euroklíč zakoupit. Jeho

cena je 400 Kč včetně DPH a k dostání je u Národní rady osob se zdravotním postižením ČR (NRZP) v Praze, kde si ho lze vyzvednout osobně. Je také možné, nechat si euroklíč zaslat na dobírku. Na webových stránkách projektu Euroklíč je také vypsán seznam míst, která jsou již eurozámkem osazena. [39]

3.1.3 Nabídka v oblasti dopravy

V rámci dopravy mají handicapovaní lidé několik možností. Ty se odvíjejí od druhu dopravy, kterou hodlají využít.

3.1.3.1 Železniční doprava

V rámci České republiky je železniční doprava zprostředkována především Českými drahami (dále též ČD). Na jejich webových stránkách lze najít sekci „S ČD bez překážek“, kde vozíčkáři mohou najít vše potřebné pro cestování vlakem po České republice. Pokud chce vozíčkář využít vlakovou dopravu v rámci běžných cest, stačí tuto skutečnost ohlásit ČD 1 až 2 dny předem v situaci, kdy pojede sám a vyžaduje asistenci. V případě, že bude mít doprovod, nebo využije bezbariérové vozidlo, nemusí ČD hlásit nic. Bezbariérové vozy nabízí ČD tyto:

- vozy přizpůsobené pro přepravu vozíčkářů včetně místa pro vozík a doprovod a upraveného WC
- vozy přizpůsobené pro přepravu vozíčkářů se zdvihací plošinou
- služební vozy.

Tyto vozy mají příslušná označení, aby byla pro vozíčkáře rozpoznatelná. [25]

Obr. č. 7: Označení vozů přizpůsobených pro přepravu vozíčkářů včetně místa pro vozík, doprovod a bezbariérového WC



Zdroj: [25]

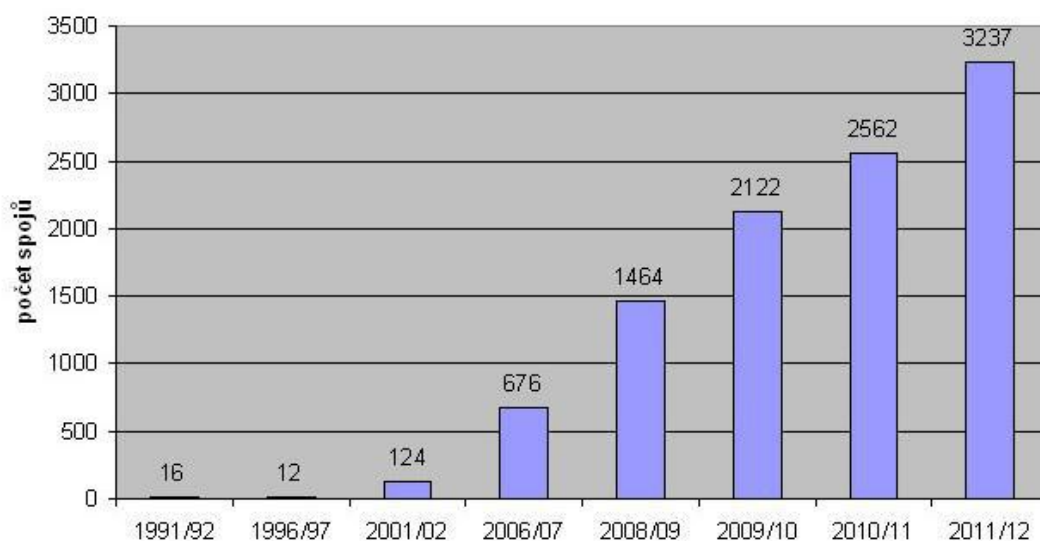
Obr. č. 8: Označení vozů přizpůsobených pro přepravu vozíčkářů se zdvihací plošinou



Zdroj: [25]

České dráhy se snaží neustále rozšiřovat počet spojů, které by byly přístupné i pro vozičkáře. V roce 2013 již vypravují téměř 4 000 bezbariérových spojů a to jak na regionálních, tak i dálkových linkách. Během roku 2010 se ČD podařilo rozšířit počet bezbariérových vlaků především díky novým nízkopodlažním soupravám vlaků CityElefant a Regionova. V roce 2012 bylo do provozu uvedeno dalších 83 buď nových či starších, ale upravených vlaků pro převoz vozičkářů. Celkový počet takto upravených vozů mají ČD k dispozici nyní 537 kusů. Zcela nové vlaky RegioShuttle začaly jezdit například v Libereckém kraji a podobné vlaky jsou k dispozici i na Vysočině. Oba typy jsou bezbariérově upravené. Zkušební provoz byl zahájen také u bezbariérových vlaků typu RegioPanter a RegioShark, jejichž počet se bude během roku 2013 rozšiřovat. [88]

Obr. č. 9: Počet bezbariérových spojů ČD



Zdroj: [21]

V rámci dálkové dopravy byly již dříve zavedeny bezbariérové řídicí vozy pro motorové rychlíky na méně významných rychlíkových a spěšných linkách jako např. na trase z Kolína do České Lípy a Varnsdorfu nebo do Trutnova. Nyní jsou tyto vozy už i na frekventovanějších trasách - z Ústí nad Labem do Nymburka či z Olomouce přes Přerov, Otrokovice do Břeclavi a Brna. Takové vozy se však používají i v rámci regionálních spojů ve východních Čechách, také na Plzeňsku či mezi Přerovem a Břeclaví. Do provozu byly také uvedeny rychlíky, které začaly jezdit už na konci 80. let. Nyní jsou však upraveny tak, aby odpovídaly požadavkům a také přáním samotných vozičkářů. [88]

Na webových stránkách ČD je k dispozici vyhledavač spojení, kde mimo stanice odjezdu a příjezdu či data a času lze zadat také podmínku o bezbariérovosti spoje. Vyhledavač pak zobrazí pouze spoje, jež jsou bezbariérově přístupné. [30]

Objednávku přepravy v případě nutnosti zařazení bezbariérového vozu si vozíčkáři mohou zajistit snadno přes internetový formulář na webových stránkách ČD. V tomto formuláři musí vozíčkář vyplnit své jméno, příjmení a adresu, dále den odjezdu a číslo vlaku, popřípadě možný náhradní termín, dále také telefon či e-mail, aby ČD mohly objednávku potvrdit. Potvrzení, v některých případech odmítnutí, vozíčkáři dostávají 5 dnů po přijetí objednávky nebo 2 dny před odjezdem.

Aby mohl vozíčkář využít železniční přepravu, musí sám dodržet některé zásady. Na nádraží by měl být alespoň 30 minut před odjezdem vlaku a přihlásit se na pracovišti, jež je uvedeno na potvrzení objednávky, pokud si přepravu objednal. Nezbytné je též to, aby byl vozík vybaven funkčními brzdami k zajištění. Další podmínky jsou uvedeny v příloze E. [25]

Zda jsou jednotlivá nádraží a nástupiště bezbariérově upravena lze najít též na stránkách ČD, a to buď v seznamu stanic, či přímo při vyhledání spojení, kde stačí kliknout na název stanice a zobrazí se informace o ní. Jednotlivé stanice jsou označovány dle stupně bezbariérovosti b0 až b8. Popis jednotlivých stupňů lze najít v příloze F. [27]

Železničních stanic je v ČR evidováno k 20. únoru 2011 celkem 2832, přičemž jsou zahrnuty i stanice bez provozu či bez pravidelné osobní dopravy nebo stanice jen pro nákladní dopravu. [68] Z tohoto počtu se stanic odpovídající stupni přístupnosti b1 nachází v ČR 115. Stanice s přístupností b2 se po ČR vyskytují již hojněji, je jich 466. Stanic s mobilní zvedací plošinou se po ČR nachází 83 a s bezbariérovým WC jich je 139. [28]

Dalším označením stanic je n0 až n4. Tato označení znázorňují přístupnost nástupišť na jednotlivých stanicích:

- n0 - bezbariérový přístup není na žádné nástupiště (dle ČSN 73 4959)
- n1 - bezbariérový přístup na všechna nástupiště (ve 270 stanicích)
- n2 - bezbariérový přístup na všechna nástupiště za pomoci zaměstnance (pouze v 1 stanici, v Přerově)

- n3 - bezbariérový přístup na alespoň jedno nástupiště (dle ČSN 73 4959) (ve 114 stanicích)
- n4 - bezbariérový přístup na alespoň jedno nástupiště za pomoci zaměstnance (v 1 stanici, v Kralupech nad Vltavou). [28]

Výše zmíněná technická norma ČSN 73 4959 obsahuje různé parametry týkající se nástupišť a nástupištních přístřešků na vlakových stanicích. Pokud nástupiště splňují podmínky parametrů uvedených v této normě, lze je označit za bezbariérová. Normu vydal Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. [91]

Jelikož je většina vozíčkářů držitelem průkazu ZTP/P, v některých případech jen ZTP, mají nárok na zvýhodněné jízdné. V rámci tohoto jízdného mohou cestovat 2. třídou všech vlaků. Další výhody, kterých mohou vozíčkáři využít při přepravě, jsou:

- bezplatná přeprava doprovodu ve 2. třídě
- bezplatná přeprava 1 vozíku pro invalidy
- bezplatná přeprava dětského kočárku, v případě, že držitelem ZTP/P průkazu je dítě.

Slevu 25 % z již zvýhodněného jízdného může vozíčkář získat při zřízení In-karty/Rail plus s aplikací In-zákazník 1/4. S touto kartou má také 25% slevu na traťové jízdenky a síťové jízdenky ČD Net. A může si též zakoupit místenky do vlaků SuperCity i pro ostatní spoje. Ty je vyjdou o polovinu levněji, tedy místo 200 Kč či 70 Kč zaplatí jen 100 Kč nebo 35 Kč. Různé výhody z držení této karty pak plynou i pro doprovod vozíčkáře. [29]

Držitelé průkazu ZTP či ZTP/P mohou výhodněji cestovat i do zahraničí. Od ČD obdrží 75% slevu z nástupní stanice do pohraničního bodu, čímž ČD podporují možnosti vycestování vozíčkářů také za hranice České republiky. [24]

Avšak v České republice se lze setkat i s jinými dopravci v rámci železnice. Konkurenci Českým drahám tvoří žluté vlaky RegioJet podnikatele Radima Jančury. Ve vlacích RegioJet je zajišťován servis pro cestující prostřednictvím stevarda či stevardky v každém vagonu. Ti pomáhají při nastupování do vlaku, vyhledání místa k sezení, také s uložením zavazadel, dále podávají informace o vlacích, které navazují na spoj, nabízejí denní tisk, časopisy či nápoj zdarma, nebo také občerstvení a drobný prodej

z menu. Handicapovaným osobám zajišťují asistenci a bezpečnou a pohodlnou cestu. [85]

Pro přepravu handicapovaných osob jsou k dispozici vlaky IC RegioJet. Vlaky jsou však schopné převozu pouze těch vozíčkářů, kteří vlastní vozík skládací. Po nástupu do vlaku jsou totiž za pomoci asistence usazeni na běžné sedadlo a jejich vozík je složen a uložen na zvláštní místo vyhrazené pro jeho přepravu. Převoz vozíčkářů s elektrickým vozíkem tedy v rámci této společnosti zatím není možný.

Lidé s omezenou schopností pohybu si mohou zakoupit jízdenku stejně jako ostatní lidé přes internet. Avšak musí ještě zavolat na zákaznický servis, aby si objednali zvedací plošinu a asistenci. Objednávku musí provést minimálně 48 hodin před odjezdem, neboť zvedací plošiny vlastní České dráhy a RegioJet si je musí u nich zajistit. To platí však pouze v případě, že budou nastupovat a vystupovat na stanicích, které jsou těmito plošinami vybaveny. Jsou to stanice Praha hl.n., Praha Libeň, Pardubice hl.n., Zábřeh na Moravě, Olomouc hl.n., Hranice na Moravě, Ostrava-Svinov, Havířov a Český Těšín. V případě nástupu a výstupu ve stanicích bez zvedacích plošin, zajistí asistenci palubní personál. I v tomto případě však musí vozíčkář kontaktovat RegioJet o své cestě.

Při objednání plošiny či asistence je potřeba uvést několik základních informací:

- termín cesty (kdy a kterým vlakem pojedou)
- trasu (odkud a kam pojedou)
- číslo jízdenky
- kontaktní spojení (pro případnou potřebu doplnění informací).

V den odjezdu by se vozíčkář měl na nástupiště dostavit nejpozději 15 minut před jeho odjezdem. Zde by pak měla být připravena plošina s obsluhou, kterou však ještě zajišťuje personál Českých drah. [84]

Ceny za dopravu vlakem jsou i u této společnosti pro handicapované výhodné. Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P dostávají slevu 75 % z běžné ceny, přičemž průvodce osoby s III. stupněm invalidity má jízdné dokonce zdarma. [83]

Dle výše popsaných skutečností by cestování pro vozíčkáře neměl být problém, avšak ne vždy tomu tak je. Bylo odvyšláno již několik kauz týkajících se společnosti ČD.

Nejčastěji se jednalo o takové situace, kdy byli vozičkáři přepravováni v nákladovém prostoru, tedy ve vagonu s balíky. Více informací o kauzách ČD a zkušenostech vozičkářů s železniční dopravou je uvedeno v příloze G.

ČD ale stále pracují na zlepšení podmínek pro handicapované. V roce 2012 provedly ve spolupráci s časopisem *Železničář*, Národní radou zdravotně postižených a Pražskou organizací vozičkářů průzkum spokojenosti. Zapojilo se do něj téměř 200 vozičkářů, kteří během posledního roku využili služeb ČD. Z toho výzkumu vyplynuly následující skutečnosti:

- 3/4 vozičkářů jsou s přepravou celkově spokojeny,
- nejvíce jsou vozičkáři spokojeni s **nákupem jízdenky (94 %)** a s **chováním a ochotou personálu ČD (91 %)**,
- nejmenší spokojenost byla s možností nákupu občerstvení ve vlaku (64 %),
- většinou si vozičkáři objednávají cestu dopředu, 69 % z nich využívá internetového formuláře, 22 % si ji zařizuje osobně či telefonicky,
- největší část dotazovaných tvořili vozičkáři cestující vlakem **2-6krát do roka (57 %)**, **28 %** vozičkářů pak jezdí vlakem častěji, **1 až 4krát za měsíc**,
- k cestování využívají vozičkáři především vlaky vyšší kategorie, např. EuroCity,
- u téměř poloviny vozičkářů (45 %) byl účelem cesty **výlet a kulturní či sportovní akce**, druhým nejčastějším důvodem pak byla **návštěva rodiny, přátel či známých (28 %)**,
- našli se ti, co byli ale se službami ČD **zcela nespokojeni (6 %)**, přičemž největší výhrady měli k **prostředí**, v němž musí vozičkáři cestovat, jež považují mnohdy za nedůstojné, dále také k **nepřipravenosti vagonu či plošiny** i v případě, že byla předem objednána, a stěžovali si i na neochotu a neprofesionální **přístup pracovníků**, kteří obsluhují plošinu a též na samotnou plošinu, která je někdy dokonce nefunkční,
- k nejčastějším **přáním** pro zlepšení cestování patřilo zavést **více bezbariérových vozů a míst určených pro vozičkáře (23 %)**, dále také možnost cestovat bez nutnosti objednávky předem, neboť to na vozičkáře působí jako určitý projev diskriminace, zlepšit by také chtěli pohodlí ve vlaku,

funkčnost plošin a proškolení personálu, který by jim pak mohl pomoci zvládnout cestu bez větších potíží.

Z výzkumu také vyplynulo, že vozíčkáři si všímají, že se pro ně ČD snaží podmínky zlepšovat a oceňují to. [40]

V souvislosti se společností RegioJet žádné kauzy s vozíčkáři publikovány nebyly, avšak je nutno dodat, že vlaky této společnosti jsou přizpůsobené pouze pro vozíčkáře se skládacím vozíkem a ti s elektrickým vozíkem, jak již bylo uvedeno výše, nemohou být přepraveni vůbec. Navíc také tato společnost nemá své zvedací plošiny a je tak plně závislá na propůjčení od ČD.

3.1.3.2 Silniční doprava

V rámci silniční dopravy se vozíčkářům nabízí doprava autobusová a automobilová. Nejznámější autobusovou dopravou je ČSAD a také Student Agency.

Autobusová doprava

Protože dotazník, jež bude v rámci práce vyhodnocován, je založen na výpovědích občanů města Plzně, budou i nyní přiblíženy podmínky přepravy invalidních osob u ČSAD autobusy Plzeň, a. s. Tato společnost má k dispozici nyní 32 nízkopodlažních autobusů, které tvoří cca 10 % ze všech jejich vozidel. Jsou využívány v rámci Plzeňského kraje na regionálních linkách a také v některých městech kraje. Tyto autobusy si lze též objednat pro přepravu několika vozíků.

Pro výlety či zájezdy může ČSAD nabídnout dva speciálně upravené autobusy, které pojmu až 8 vozíčkářů a 29 ostatních cestujících. Autobusy nejčastěji využívají různé organizace či ústavy. Například v roce 2011 byly autobusy využity v rámci projektu „Dostupná Šumava“, jehož cílem bylo zavést vozíčkáře do míst na Šumavě, kam například nelze zajet ani autem. Projekt byl zrealizován Správou národního parku (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO) Šumava ve spolupráci s ČSAD autobusy Plzeň, a. s., také Svazem tělesně postižených v ČR, o. s. a organizací Vozíčkáři Plzeň a nejednalo se o první akci. Tento projekt se uskutečňuje každý rok a to již od roku 1999 a vždy dopravu zajišťují ČSAD autobusy Plzeň, a. s.

Pro dálkové linky jako například z Plzně do Karlových Varů nebo Prahy je možné po individuální domluvě přistavit nízkopodlažní autobusy, běžně na trasách jinak

nejezdí. Vozíčkář tedy musí zavolat na ústřednu ČSAD, kde si domluví, kterým spojem a kdy by chtěl jet. Dále je také potřeba, aby si vozíčkář zajistil svůj doprovod, který mu pomůže s nástupem a výstupem. [32]

Co se týče cen pro držitele průkazu ZTP či ZTP/P, sleva je zde vysoká a pohybuje se kolem 75 % z běžného jízdného. Například za cestu, jejíž délka je 100 km, zaplatí běžný občan 114 Kč, zatímco vozíčkář zaplatí jen 28 Kč. Podmínky, které musí cestující vozíčkáři dodržovat, jsou uvedeny v příloze H. [31]

Student Agency má též k dispozici autobusy, které mohou využít vozíčkáři. Jde o autobusy Student Agency express. Avšak tyto autobusy nejsou bezbariérové a není zde ani možnost objednání asistence. Vozík musí být složen a umístěn v zavazadlovém prostoru, kde je přepraven zdarma. Jiné podmínky Student Agency neuvádí. [84]

Ceny pro držitele průkazu ZTP či ZTP/P jsou opět velmi výhodné. Student Agency je též nabízí se slevou 75 % vůči běžné ceně. Například na trase Plzeň-Praha zaplatí běžný občan 100 Kč. Vozíčkáři zaplatí pouhých 25 Kč. Avšak zde se s pomocí zrovna nesetkají. Příběhy dokazující tuto skutečnost se nacházejí v příloze I. [82]

V dnešní době však existují pro vozíčkáře i další možnosti dopravy. Vznikly totiž organizace, které nabízejí zajištění přepravy tělesně postižených občanů a to jak po městě, tak i mimo něj.

Jedním z nich se sídlem v Plzni je asistovaná přeprava zdravotně postižených osob MEZADO (služba s asistentem - „Od dveří ke dveřím“). V rámci Plzně je to jediná doprava, kterou si může vozíčkář objednat. Auta uzpůsobená pro převoz vozíčkářů sice mají i organizace Človíček, Charita či Exodus, jak prozradila paní Mossóczyová (jednatelka organizace Vozíčkáři Plzeňska), ale ta využívají především pro vlastní účely.

Dalším dopravcem je například rodinná firma Vozíme vozíčkáře se sídlem v Praze, která nabízí jak přepravu vozíčkářů, tak i pronájem mikrobusů s bezbariérovým přístupem. Dále lze uvést sdružení Orfeus či Accessible transport, které taktéž zprostředkovávají dopravu pro handicapované a to nejen po Praze, ale i mimo město, a spousta dalších. V Praze dokonce vznikla i služba Taxi určená pro vozíčkáře. [14]

Vozíčkářům se tedy nabízí čím dál více možností, jak se pohodlně dopravit na požadované místo. Avšak ne v každém městě lze takovou službu sehnat. Naopak ve větších městech, jako je Praha či Olomouc, působí takových přepravců několik. Díky tomu, že nenabízí většinou pouze rozvoz po městě, ale také mimo město, či dokonce za účelem výletů po ČR a někdy i do zahraničí, mohou jejich služeb využít i vozíčkáři s bydlištěm mimo větší města.

Automobilová doprava

V rámci automobilové přepravy mají vozíčkáři dvě možnosti. Buď mohou cestovat s rodinou či přáteli jako spolujezdci, nebo si mohou nechat upravit své auto či speciálně upravené koupit. K dispozici je stále více takových podniků, které úpravy nabízejí.

Jedním je například CAR CLUB, s. r. o. Tato společnost nabízí komplexní služby handicapovaným v podobě prodeje nových speciálních automobilů, či ojetých automobilů, vyřízení pojištění jak auta tak i kompenzačních pomůcek, zajištění autoškoly, poskytnutí karty Handy Card a další. Karta Handy Card přináší handicapovaným různé výhody. Patří k nim například slevy na všechny druhy pojištění, slevy na auta a jejich servis, slevy na pohonné hmoty po celé České republice a další.

Cena za nové automobily se pohybuje od 0 Kč do 43 000 Kč, přičemž tyto ceny platí pro držitele průkazu ZTP či ZTP/P, kteří obdrží od státu příspěvek ve výši 200 000 Kč. Tato výše příspěvku je maximální a je platná od 1.1.2012, přičemž žádat o něj mohou handicapovaní jednou za 10 let. Nárok na něj mají dle zákona o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením osoby s těžkou vadou nosného či pohybového ústrojí nebo těžkou či hlubokou mentální retardací. Tato osoba musí být starší 3 let a musí být schopna řízení vozidla či převozu tímto vozidlem. [13]

Přesná výše příspěvku na motorové vozidlo, jež je dle výše zmíněného zákona považováno za zvláštní pomůcku, se stanovuje dle četnosti a důvodu využití vozidla, příjmů vozíčkáře a jeho celkových sociálních a majetkových poměrů. O příspěvek lze žádat na pobočkách Úřadu práce České republiky. [80]

Další podobnou firmou je Auto ESA HandyCar. Zaměřuje se na pomoc při specifikaci výběru vozu, zajištění potřebných úprav řízení (úpravy prováděny společností Josef Hurt - ruční ovládání), nabízí možnost vyzkoušet si ruční řízení na trenážeru, dále také výhodná pojištění vozu se slevou až 40 % při předložení průkazu TP, ZTP či ZTP/P,

zajištění pravidelného servisu za výhodné ceny. V případě této společnosti si handicapovaní klienti vyberou jakékoli běžné vozidlo, které jim bude upraveno na ruční ovládání dle vlastního výběru. Pokud úpravu u určitého vozu nebude možno provést, asistenti tuto skutečnost zákazníkovi sdělí a ten si musí vybrat auto jiné. [9]

Díky takovýmto službám je cestování pro vozíčkáře stále příjemnější. Ať už se v upraveném autě pouze vezou či ho přímo řídí. Nejsou tedy závislí na službách vlakové či autobusové dopravy, u níž se lze setkat s různými problémy, jak již bylo zmíněno výše. Cestovat autem přináší také tu výhodu, že se lze dopravit přímo na požadované místo, což v případě vlaků či autobusů někdy nelze, neboť mají pouze své vyhrazené zastávky. Téměř všude je také vyznačeno alespoň několik parkovacích míst určených přímo pro osoby se sníženou schopností pohybu. Na těchto místech však mohou parkovat pouze v případě, že vlastní speciální parkovací průkazy, jež jim parkování na takto vyhrazených místech umožní.

Jedná se o „parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením“. Je vydáván od 1.8.2011 osobám, které jsou držiteli průkazu ZTP, mimo těch, kteří trpí hluchotou, či ZTP/P. Průkaz vydávají obce s rozšířenou působností. Tyto průkazy nahradily dřívější označení O1, které platilo do konce roku 2012. Nespornou výhodou nového průkazu oproti těm starým je to, že je platný též v zemích EU (více v kapitole 3.2). [86]

Obr. č. 10: Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením



Zdroj: [60]

Držitelé průkazu dle § 67 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, dále mohou:

- zastavit i na místech označených „zákazem stání“, avšak pouze v naléhavě nutných případech a po dobu nezbytně nutnou, přičemž nesmí ohrozit bezpečný a plynulý provoz
 - vjíždět i na místa, jež nesou označení „zákaz vjezdu“ s dodatkovými tabulkami „JEN ZÁSOBOVÁNÍ“, „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ“, „JEN DOPRAVNÍ OBSLUHA“ či „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“, opět ale pouze je-li to nezbytně nutné
 - v naléhavých případech také vjet tam, kde je oblast označena jako „pěší zóna“.
- [101]

Při cestování autem mají držitelé průkazu ZTP či ZTP/P další velkou výhodu, která spočívá v „osvobození od poplatku za použití dálnice a rychlostní silnice“ dle §20a, odst. 1, písm. h) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Znamená to tedy, že v rámci ČR si handicapovaní nemusí kupovat dálniční známku. Tato výhoda platí pouze v případech, je-li držitelem vozu handicapovaný či jemu osoba blízká nebo tehdy, když držitel průkazu v autě cestuje. [56]

3.1.3.3 Letecká doprava

Pokud se vozíčkáři chtějí podívat do míst, kam se nelze dopravit autem, vlakem ani autobusem, nebo by takový způsob cesty byl pro ně velmi náročný, nabízí se jim možnost v podobě letecké dopravy. V ČR existuje pouze jedna státní letecká společnost a sice České aerolinie (dále jen ČSA). Nachází se zde ale také jedna soukromá letecká společnost, a to společnost Travel Service, která je nyní největším hráčem na trhu v oblasti charterové dopravy. V ČR lze ale také najít zastoupení jinými společnostmi, které vypravují své spoje do Prahy. Jde například o letecké společnosti Alitalia, British Airways, easyJet, Lufthansa, Swiss nebo Wizz Air a další. V rámci práce budou přiblíženy podmínky pro vozíčkáře v rámci společnosti ČSA a na letišti Václava Havla v Praze. [34]

Na webových stránkách společnosti ČSA jsou uvedeny základní informace pro cestování vozíčkářů, jež lze najít v sekci služeb „Cestování bez bariér“. V rámci co nejširší přístupnosti poskytuje společnost speciální služby pro handicapované zdarma. Jde především o pomoc asistenta během odbavení a letu. Pokud chce handicapovaný takové

služby využít, musí tuto skutečnost oznámit již při rezervaci místa. Zda bude asistence k dispozici, musí být potvrzeno alespoň 48 hodin před nastoupením cesty.

V některých případech je totiž možné, že služby nebudou zajištěny z důvodu omezení kvůli bezpečnosti jak ČSA, tak i vozíčkářů. Odmítnuti mohou být vozíčkáři v případě, že velikost dveří určených pro nástup do letadla či jiné technické nedostatky neumožní bezpečnou dopravu nebo také v případě, že to nedovolí zdravotní stav handicapovaného. Ten je prověřován lékaři ČSA, kterým musí handicapovaná osoba dodat od svého lékaře vyplněný speciální formulář MEDIF. Ten je k dostání v kancelářích ČSA.

Vozíčkářům dále ČSA nabízí vlastní letištní vozík k přepravě do letadla, aby si svůj vlastní mohli složit a odbavit jako zavazadlo. To je přepravováno zdarma. Jiné výhody či slevy týkající se vozíčkářů společnost na webových stránkách neuvádí. Pro zjištění bližších informací si musí handicapovaní zavolat na informace nebo se přijít zeptat osobně do kanceláře ČSA. [23]

Na letišti Václava Havla v Praze je pomoc pro handicapované provozována asistenčními službami specializované firmy MaidPro Service, s. r. o. Asistence je klientům k dispozici na vyžádání 24 hodin denně a je poskytována zdarma. Letečtí dopravci musí nahlásit asistenční službě nejpozději 36 hodin před časem odletu, že bude potřeba jejich pomoc. Na webových stránkách letiště lze najít mapku stanovišť pro zdravotně postižené cestující, kterou lze shlédnout v příloze J. [74]

Pokud potřebuje vozíčkář naložit či vyložit elektrický vozík do/z letadla a potřebuje asistenta, je nutné tuto skutečnost nahlásit společnosti alespoň 48 hodin předem. Tato služba není povinná dle nařízení č. 1107/2006, proto je nabízena za poplatek. Za první hodinu asistence zaplatí vozíčkář 350 Kč, za další započatou hodinu pak 150 Kč. [75]

Výše zmíněné nařízení je Nařízením Evropského parlamentu a Rady ze dne 5. 7. 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. Toto nařízení je platné pro všechny státy Evropské Unie od 26.7.2008. Hlavním důvodem vzniku tohoto nařízení bylo stanovit pravidla pro ochranu a poskytování pomoci handicapovaným osobám v letecké dopravě, aby nebyli diskriminováni a dostalo se jim potřebné pomoci. [57]

V krátkém průvodci o cestování letadlem jsou shrnuta práva handicapovaných při využití letecké dopravy a vše potřebné, co by měli vědět. Informace v průvodci platí díky výše zmíněné vyhlášce jak pro cestu z Evropy, tak i do Evropy a jedná se například o tyto body:

- asistenti, které si vozíčkáři musí dopředu objednat, by měli být školení v oblasti zdravotního postižení,
- při nástupu by měli vozíčkáři vstoupit na palubu jako první, naopak při příletu opouští letadlo jako poslední,
- v letadle by měly být vozíčkářům poskytnuty co nejlepší podmínky k sezení,
- vozíčkář si může do letadla vzít až dvě potřebné pomůcky, jimiž se rozumí například berle, chodítka, vozík či speciální toaletní pomůcky. [36]

Na základě zkušeností vozíčkářů, jež jsou uvedeny v příloze K, lze usoudit, že cestování letadlem je pro vozíčkáře sice náročnější než pro běžné občany, avšak není to nemožné. Vozíčkáři tak mají otevřenou cestu téměř do celého světa. Zde však už záleží na tom, jak jsou na handicapované osoby v různých zemích připraveni.

3.2 Podmínky pro vozíčkáře v zemích EU

V zemích EU se vozíčkářům nedostává takových výhod, jaké mají v ČR díky průkazům TP, ZTP a ZTP/P. Byl sice vytvořen mezinárodní průkaz osoby se zdravotním postižením, který umožňuje čerpat obecně platné výhody v EU, ale ČR ho zatím nevydává a ani neuznává.

V případě parkování vozíčkářů na pro ně vyznačených místech je již situace jiná. Jak již bylo uvedeno, nové průkazy jsou vydávány od 1.8.2011 a jsou platné ve všech zemích EU. Přesto je však doporučováno informovat se o předpisech upravujících využití tohoto průkazu v daných zemích. Možnost parkování na vyhrazených místech v zahraničí totiž může být vázána určitým poplatkem či časovým omezením. [58]

Dalším přínosem pro pohodlnější cestování handicapovaných je již zmiňovaný euroklíč. Ten je postupně zaváděn ve všech evropských zemích, ale také v USA. V Německu například vydává klub CBF publikaci „Der Locus“, která obsahuje seznam míst, jež jsou vybavena eurozámkem, Publikace je pravidelně aktualizována pro co nejpřesnější přehlednost o těchto místech. [38] Stejně tak má k dispozici podobný seznam Rakousko

na webových stránkách Rakouského sdružení pro rehabilitaci (ÖAR), kde je seznam míst s eurozámekem rozčleněn dle spolkových zemí. [69] Ve Švýcarsku zase mají handicapovaní k dispozici vyhledavač a mapu, na níž se zobrazí místa osazená eurozámekem buď dle zadaného místa či zadaného kantonu. Tuto mapu mají ve Švýcarsku k dispozici na stránkách organizace Pro Infirmis, což je největší organizace pro osoby se zdravotním postižením v této zemi. [76]

V Evropě se nachází přibližně 100.000 zařízení vybavených eurozámekem a vydáno k nim je přes 1 milion euroklíčů. Přesnější počty v rámci jednotlivých zemích lze najít v příloze L. [38]

Přistoupit se k systému „Euroklíč“ chystají v brzké době i další země. Jsou jimi Estonsko, Lotyšsko, Litva, Maďarsko, Polsko, Slovensko, Slovinsko a Řecko. [37]

Jiné projekty či vyhlášky, které by platily v rámci všech zemí EU a usnadnily by a podpořily cestování nejen vozíčkářů, ale i dalších zdravotně postižených lidí, zatím nebyly sjednány.

3.3 Organizace a další činnost pro podporu cestování vozíčkářů

Na pomoc vozíčkářům začlenit se co nejvíce do společnosti vzniklo již spoustu organizací. Ty nabízejí mimo jiné sociální poradenství, sociální péči a asistenci, také rehabilitace či různé volnočasové aktivity nebo se zaměřují na rozvoj osobností handicapovaných atd. Velké množství organizací také podává informace týkající se legislativy a různých vyhlášek z oblastí řešených v souvislosti s handicapovanými. Avšak ne každá organizace se zaměřuje na podporu cestování vozíčkářů. Dále budou uvedeny příklady organizací a dalších činností, jež cestování handicapovaných podporují, neboť jen ty mají význam pro tuto práci.

V rámci Plzeňského kraje lze zmínit organizaci Vozíčkáři Plzeňska, jejíž členy tvoří převážně občané města Plzně. Programem organizace je mimo jiné právě zájmová činnost, jež zahrnuje cestování za sportem, kulturou, ale také zájezdy či rekondiční pobyty v přírodě. Za sportem či kulturou jezdí například na hrady a zámky, nejčastěji na Hvězdu či Kozel. Každý rok pořádají pro své členy také alespoň jeden zájezd, převážně v rámci ČR. V roce 2013 se chystají na Šumavu. [94]

Další organizací, která se zaměřuje na podporu, přípravu, organizování a uskutečňování turistických, kulturních i sportovních akcí nejen pro handicapované, je občanské sdružení KID, neboli Klub invalidních dobrodruhů. Sdružení se zaměřuje na jednodenní či vícedenní cesty pro menší skupiny čítající cca 8-9 členů, přičemž skupina je tvořena jak vozíčkáři, tak i osobami bez zdravotního postižení. Sdružení již navštívilo různá místa na území ČR, ale byli také již v Bavorsku, Chorvatsku či Rumunsku. [48]

Z projektů týkajících se Plzeňského kraje lze uvést „Šumava bez bariér - základy sociální turistiky v prostoru české a bavorské strany Šumavy“, jež vznikl na základě programu přeshraniční spolupráce „Česká republika - Svobodný stát Bavorsko“. Projekt je spolufinancován Evropskou unií a jeho cílem je poskytnout možnost procestování Šumavy také vozíčkářům tím, že se snaží zpřístupnit restaurace a ubytovací zařízení. [90]

Projekt, jenž podporuje vozíčkáře po celé ČR, nese název „S vozíkem na cestách“. Tento projekt byl již zmíněn v souvislosti s ubytováním, avšak kromě databáze bezbariérového ubytování poskytuje také dle jednotlivých krajů krátký popis daného kraje, tipy na výlety či zda se zde vyskytují turistické trasy. [87]

Podobnou nabídku lze najít na webových stránkách „Aktivní život“, která je zaměřena na ty, jež trpí roztroušenou sklerózou. Informuje o výletech bez bariér do různých koutů ČR, také přináší informace o bezbariérovosti hradů a zámků či rozhleden atp. [3]

Stejně tak nabízí informace o přístupnosti, rady a osobní zkušenosti webová stránka „Neposedíme“. Tipy na cestování lze najít jak pro oblast ČR, tak také pro Evropu. Lze získat informace například o přístupnosti Malty, Curychu, Provence, Dánska, Belgie a dalších. [63]

Neziskovou organizací, jejíž náplní je mimo jiné budování projektů, které podporují cestování handicapovaných lidí jak po ČR, tak také do zahraničí, nese název „Kolečka na cestách“. Například v červnu 2012 zorganizovala 8 denní zájezd do Španělska, v říjnu roku 2011 zase do Řecka, v září téhož roku do Itálie, v červenci na jižní Moravu a nebo v březnu do Tropical islandu do Berlína. [50]

Největším projektem zabývajícím se cestováním a konkrétně „Rozvojem bezbariérového cestování v České republice“ je „ATHENA na cestách“. Jde o projekt, který vznikl za podpory „Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost“. Snaží se

také motivovat podniky ČR, aby vzájemně spolupracovaly v oblasti rozvoje CR pro handicapované, a také se zapojuje do evropských aktivit, jež se týkají této problematiky, za účelem získání co nejvíce zkušeností, které by pak bylo možné aplikovat v ČR. Cílovými skupinami jsou hlavně kraje, obce a jejich organizace, orgány státní a veřejné správy z oblasti cestovního ruchu, nestátní neziskové organizace, vzdělávací instituce, ale také zdravotně postižení občané i ostatní lidé. Na webových stránkách lze získat spousta užitečných informací o cestování, také seznam průvodců pro ČR i zahraničí s odkazy na podrobnější informace atp. [6]

Dalším projektem pro podporu aktivit spojených právě s přístupností je projekt Evropské komise s názvem EDEN, v jehož rámci uspořádala organizace Czech Tourism soutěž o titul „European Destination of Excellence 2013“. Tato soutěž se koná každoročně, tento rok je však věnován udržitelnému cestovnímu ruchu se zaměřením na téma „Cestování bez bariér“. Přihlásit se a soutěžit tak o tento titul mohly destinace z ČR do 18. února 2013. Vítěz bude vyhlášen v květnu 2013 a obdrží například na podporu marketingových aktivit v destinaci finanční obnos 400 tisíc Kč a další výhody. [15]

„Důležitou roli v uplatňování principů cestovního ruchu pro všechny sehrává Mezinárodní kancelář pro sociální cestovní ruch (BITS), která byla založena 7. června 1963 s cílem prosazovat rozvoj sociálního cestovního ruchu na mezinárodní úrovni.“ [5, s. 26] BITS usiluje o to, aby byl CR přístupný nejen pro handicapované, ale také seniory, rodiny s dětmi či například pro ty, jež se nacházejí v nepříznivé ekonomické situaci. [45]

Nezávislou nevládní organizací, jež zastupuje zájmy 80 milionů Evropanů se zdravotním postižením, je Evropské fórum zdravotně postižených (EDF). Organizace bojuje za práva osob se zdravotním postižením a usiluje o jejich začlenění do společnosti. Spolupracuje s organizacemi evropských států včetně ČR, kdy členu tvoří Národní rada osob se zdravotním postižením. [35]

4 Dotazníkové šetření

V rámci této kapitoly bude vyhodnocen dotazník, který byl předkládán vozíčkářům z města Plzně. Odpovědi byly získané především v jednom z bezbariérových panelových domů v Plzni, dále na akcích pořádaných organizací Vozíčkáři Plzeňska, kde rozdání dotazníků zařídila paní Jaroslava Mossóczyová, jednatelka již zmíněné organizace. Dotazování proběhlo během prosince roku 2012.

4.1 Vyhodnocení dotazníku

Dotazník byl sestaven z uzavřených i otevřených otázek. Kompletní formu dotazníku lze najít v příloze M.

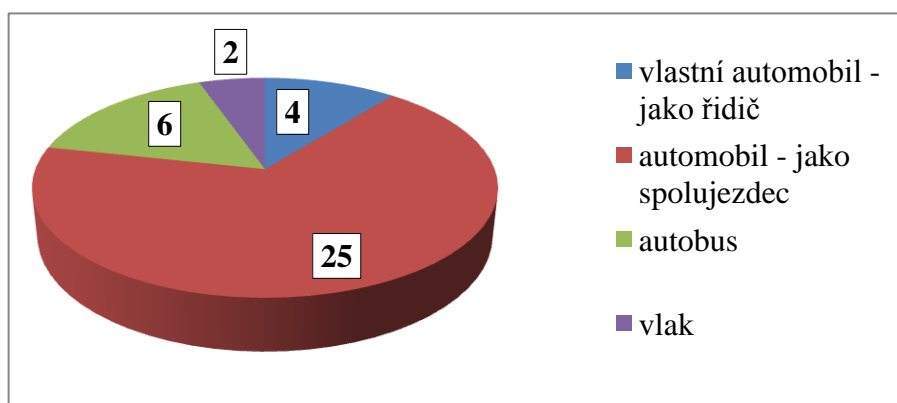
Počet vozíčkářů, kteří dotazník vyplnili, je 31. Tento počet tvořilo 17 žen a 14 mužů ve věku od 26 let. Více než 36 let bylo 7 vozíčkářům a největší počet vozíčkářů (20 z 31) zastoupili lidé starší 51 let. Více než polovina vozíčkářů má své postižení pouze tělesné, 39 % (12 z 31) jej má kombinované. Tedy jejich nemožnost běžného pohybu není zapříčiněna pouze tělesnou vadou, nýbrž také psychickou. Může jít o mentální postižení, nervové či smyslové poruchy atd. Nejčastější příčinou jejich postižení byla nemoc, a to v případě 14 vozíčkářů. Vrozené postižení mělo 9 dotazovaných a 8 k němu přišlo až po úrazu. Téměř všichni vozíčkáři vlastní průkaz ZTP/P, pouze jeden vlastní průkaz 2. stupně postižení, tedy ZTP. Co se týká vybavení vozíčkářů, tak 17 z nich vlastní jak vozík mechanický, tak i elektrický, 11 pouze mechanický a jen 3 dotazovaní používají pouze elektrický. Z těchto údajů lze usuzovat, že nejvýhodnější je pro vozíčkáře mít oba druhy vozíků, neboť každý se lépe hodí k jiným činnostem či účelům.

Další otázky již byly směřované přímo k tématu cestování. Cílem dotazníku totiž bylo zjistit, zda vozíčkáři cestují, jakým způsobem a co by uvítali v rámci usnadnění cestování.

Z první otázky vyplynulo, zda vůbec vozíčkáři vyjedou z města, alespoň například za rodinou či příbuznými, nebo jsou stále v Plzni. Na tento dotaz byly obdrženy samé pozitivní odpovědi, lišil se jen dopravní prostředek, jež k takové cestě využívají. Zastoupení dopravních prostředků lze vidět v následujícím grafu. Někteří

z dotazovaných označili využití více druhů způsobů dopravy. Celkový počet odpovědí je tedy 37, přičemž 29 z nich zastupuje využití automobilu. Někteří (4 z 29) vlastní dokonce svůj bezbariérově upravený automobil. Naopak nejméně využívaným prostředkem je vlak, jež byl uveden pouze 4 krát. Dle hovorů s vozíčkáři je to hlavně z toho důvodu, že se kdysi cesta neuskutečnila bez problémů, a přestože se situace již mnohonásobně zlepšila, stále se vozíčkáři dopravy vlakem zdráhají využít.

Obr. č. 11: Nejčastěji využívaný dopravní prostředek pro cestu mimo město



Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

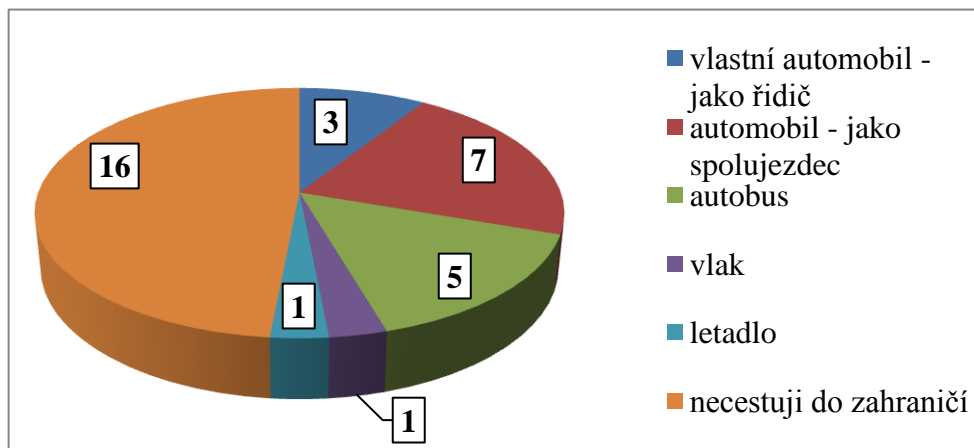
Druhá otázka měla přiblížit, zda vozíčkáři cestují za kulturou, poznáním či rekreací. Milým překvapením bylo, že ačkoli jsou dotazovaní odkázáni na vozík, velká většina (28 z 31) neztrácí chuť do života a snaží si život stále zpestřovat. Pouze 3 dotazovaní vozíčkáři za kulturou či rekreací nejezdí. Lze předpokládat, že je to z důvodu nevyrovnání se se svým postižením či obavami z cestování.

V rámci další otázky byl zjišťován opět typ dopravního prostředku, který ale vozíčkáři využívají při cestě do zahraničí. Výsledná čísla vypovídají o tom, že vozíčkáři využívají všech typů prostředků pro cestu do zahraničí, některé více, jiné méně. To je závislé na preferencích a možnostech každého z nich.

Součástí této otázky bylo též zjištění, kolik z dotazovaných do zahraničí vůbec nejezdí. Na první pohled je z následujícího grafu patrné, že tuto část tvoří polovina vozíčkářů, tedy 16 z 31. Dá se předpokládat, že je to z toho důvodu, že většina z nich je již staršího věku, a proto se více bojí cesty do zahraničí. Příčinou ale může být to, že nemají doprovod a nechtějí být nikomu přítěží. Nicméně jsou tato čísla velmi pozitivní, neboť

poukazují na fakt, že i přes překážky, se kterými se vozičkáři při cestě do zahraničí shledávají, je neodrazují od tohoto druhu cestování.

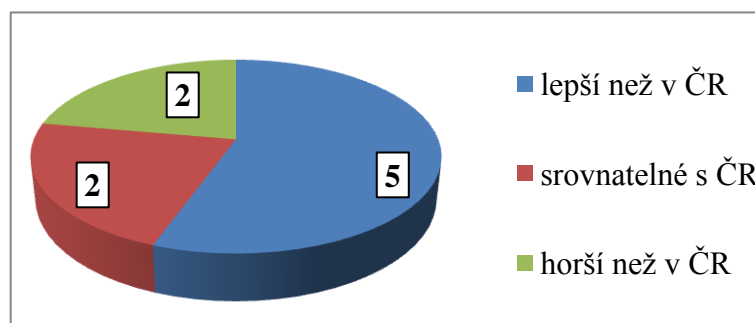
Obr. č. 12: Nejčastější dopravní prostředek pro cestu do zahraničí



Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

V následující otázce měli dotazovaní uvést dle svých zkušeností, jaké podmínky jsou pro vozičkáře v zahraničí. Otázka nebyla povinná a odpovědělo mi na ni z 15 cestovatelů pouze 9. Jejich odpovědi lze vidět v následujícím grafu. Ostatní se k otázce nevyjádřili vůbec nebo uvedli, že neví, či to nedokážou posoudit.

Obr. č. 13: Podmínky pro vozičkáře v zahraničí

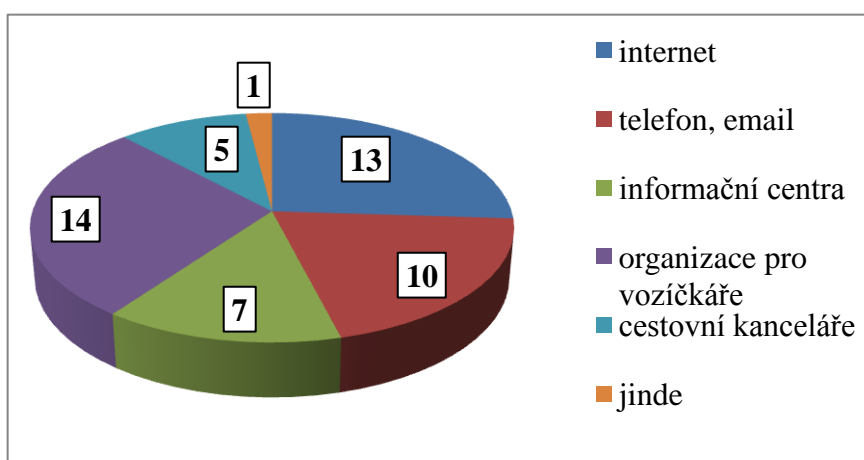


Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

4 z 5 vozičkářů se shodli, že lepší podmínky než v ČR jsou v Německu. Další země, jež byly uvedeny, jsou Rakousko a Austrálie. 1 uvedl Chorvatsko, ale dodal, že jen v případě hotelů. Prostředí v Chorvatsku, přístupnost obchodů atp., hodnotili shodně 2 dotazovaní jako horší než v ČR. Zbylí 2 označili, že podmínky v zahraničí jsou srovnatelné s ČR, avšak nepřiblížili, které země měli na mysli.

V případě, že vozíčkáři cestují po ČR, jak je vidět z následujícího grafu, informace před cestou získávají nejčastěji v různých organizacích pro vozíčkáře (14), dále na internetu (13), poté přes telefon či email (10) a v 7 případech také přes informační centra cílových oblastí. Pouze 5 vozíčkářů zjišťuje potřebné informace přes CK a jeden dotazovaný jinde, a to prostřednictvím letáků. Z nich se většinou nedozví vše potřebné, ale protože tato paní cestuje ráda a v doprovodu rodiny, případné překážky pro ni nejsou nepřekonatelné.

Obr. č. 14: Nejčastější způsoby získávání potřebných informací pro cestování po ČR



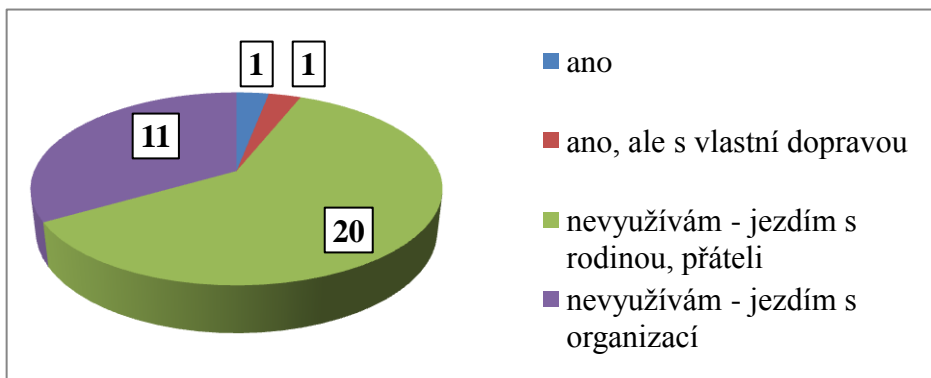
Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

Před cestou do zahraničí naopak nejvíce využívají pro získání informací CK (5 z 15), ve 4 případech pak informační centra a také internet. Pouze 2 dotazovaní se informují přes organizace pro vozíčkáře, jelikož organizace se zaměřují spíše na cestování po ČR.

Další otázka směřovala na využití CK při cestování v rámci ČR. Výzkum ukázal, jak je možné vidět z následujícího grafu, že pouze jeden vozíčkář využívá CK, a to Čedok a jeden vozíčkář využívá sice CK, ale dopravu si zařizuje vlastní. Pokud vozíčkáři cestují po ČR, využívají k těmto cestám nejčastěji svou rodinu a přátele, a to v případě 20 odpovědí. 11 dotázaných jezdí právě s organizacemi pro vozíčkáře. Jako příklad takových organizací byly uvedeny KID, Vozíčkáři Plzeňska, dále také Roska či HelpMe. Naopak v případě cesty do zahraničí, nejsou organizace využívány vůbec, zatímco CK jsou voleny pro toto cestování častěji. A to například CK Čedok. 4 dotazovaní pak sice CK využijí, ale dopravu si obstarávají vlastní. Uvedeny byly CK

Vítkovice Tour či Zemek 101 Mladá Boleslav. Stále ale polovina vozíčkářů cestujících do cizích zemí CK nevyužívá a jezdí spíše s rodinou či přáteli.

Obr. č. 15: Využití služeb cestovních kancelářů při cestě po ČR



Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

Poslední zjišťovanou informací byly nápady a připomínky samotných vozíčkářů, které by vedly ke zlepšení podmínek pro jejich cestování. Tato otázka byla otázkou otevřenou a nepovinnou a odpovědělo na ni 6 handicapovaných.

Vozíčkáři nejčastěji chtějí zlepšit podmínky pro cestování vlakem. Chtějí, aby zaměstnanci drah byli více informováni a následně pak informace o této dopravě obdrželi sami vozíčkáři. Častým problémem také bývají stanice, které pro výstup vozíčkáře nejsou uzpůsobené. Dotazovaní by také rádi obnovili možnost dopravy vlakem včetně automobilu, která již dříve fungovala a také by pro jejich lepší cestování uvítali více bezbariérových spojů v autobusové dopravě.

K dalším připomínkám patřilo například to, že v ČR nejsou pro vozíčkáře k dispozici bezbariérová plavidla. Vozíčkáři by též ocenili, aby byli informováni o bariérách i ostatní lidé, neboť si všechny bariéry díky tomu, že nejsou odkázáni na vozík, neuvědomují. Proto by je měli znát a vědět, jak v případě potřeby vozíčkářům pomoci. Jedna ze stížností padla také na nové výtahy vybudované dle EU. Dle zkušeností vozíčkářů jim totiž dost často tyto výtahy vůbec nevyhovují.

5 Postup plánu výletu

Na základě zjištěných informací týkajících se cestování bude nyní sestaven zjednodušený postup plánu konkrétního výletu.

Vzhledem k výsledkům z dotazníkového šetření, kde bylo zjištěno, že polovina dotazovaných cestuje též do zahraničí, bude navržen následující výlet, a sice na ostrov Kypr.

Cestovat budou 4 plzeňští vozíčkáři, každý se svým doprovodem, tedy celkem 8 lidí. Období uskutečnění bude květen či červen a délka pobytu přibližně 10 dní. Využito bude služeb dále uvedené a dle názorů vozíčkářů osvědčené CK, kde se vybere zájezd. Doprava se uskuteční letadlem. Celková cena zájezdu na jednu osobu se bude pohybovat kolem 29 000 Kč.

1. Výběr zájezdu

Zájezd je nutné vybrat minimálně 2 měsíce předem z důvodu dostupnosti požadované lokality. Vybrán byl zájezd na ostrov Kypr do letoviska Protaras s ubytováním v hotelu Sunrise Beach od již zmiňované CK VTT, jelikož má nejširší nabídku zájezdů pro vozíčkáře do požadované lokality.

Dále je potřeba se přesvědčit o bezbariérovosti cílového místa a informovat se o technických parametrech ubytovacího zařízení. Tyto informace na požádání dodá CK.

Cena CK za vybraný zájezd včetně polopenze, pojištění a letenek se pohybuje kolem 23 tisíc Kč. [96]

2. Doprava na letiště a zpět

Dalším důležitým bodem je doprava na letiště. K té lze využít některou z již zmiňovaných společností, které vlastní vozy uzpůsobené pro převoz handicapovaných.

Dle průzkumu trhu se ukázalo, že nejvhodnějším dopravce je společnost Mezado, která nabídla jednak nejlepší cenu a také nejpohodlnější přesun celé skupiny. Vzdálenost z Plzně na letiště je přibližně 85 km. Dle telefonického rozhovoru se cena za jednu cestu pohybuje kolem 1 100 Kč.

3. Před odletem

Před uskutečněním letu handicapovaných je nutné vyplnit již zmiňovaný formulář Medif. Na základě tohoto dokumentu pak lékař příslušné letecké společnosti vydá vozíčkáři potvrzení, že může letět. V den odletu nemají vozíčkáři žádné speciální povinnosti, na letiště se musí dostavit jako všichni ostatní cestující s dostatečným časovým předstihem dle podmínek CK.

4. Možný program v cílové destinaci

Kypr je považován za velmi přístupný pro vozíčkáře. Po větších městech není problém se většinou dostat do obchodů a restaurací, mívají totiž připravené rampy. [54] Zároveň jsou přístupné pro vozíčkáře i některé památky a zajímavá místa, o nichž se lze dovědět z příručky „Accessible Cyprus“. Jako příklad lze uvést Hrobky králů, Archeologické naleziště Kourion, dále také některá Kyperská muzea, či kostely, například Archanděla Michala, nebo také klášter či mešitu. [2]

Proto lze v rámci zájezdu naplánovat návštěvu některých z nich. Na prohlídku těchto památek jsou vyčleněny 2 dny. Vzhledem k tomu, že se nenachází všechna na jednom místě, je potřeba zařídit půjčení vozu v místní autopůjčovně. Pro tyto účely je dle průzkumu nejvhodnější společnost Rentalcars, od níž by bylo možné si půjčit vhodný vůz pro cestování po ostrově. Cena takového vozu se pohybuje cca od 1 000 Kč na den a výše, přičemž všechny komunikace včetně dálnic jsou bez mýt a poplatků. [77, 89]

Konkrétní výběr památek s naplánováním přesného časového harmonogramu bude proveden až na místě na základě doporučení místního delegáta a výše zmíněné příručky. Přesnou cenu tedy nelze zatím stanovit, ale lze doporučit cca 1 000 Kč.

Kalkulace zájezdu

Dle osobních preferencí každého účastníka je nutné mít s sebou kapesné na drobná vydání, jako například suvenýry, občerstvení atd. Pro účely této kalkulace je částka stanovena na 4 000 Kč. V následující tabulce lze vidět přehledný seznam všech položek, jež tvoří celkovou cenu.

Tab. č. 1: Kalkulace zájezdu

Popis položky	Přibližná cena
Zájezd včetně polopenze, pojištění a letenky	23 000,-
Doprava na letiště a zpět	280,-
Pronájem automobilu na 2 dny	500,-
Vstupné	1 000,-
Kapesné (na potraviny, suvenýry, atd.)	4 000,-
Celkem	28 780,-

Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

6 Návrhy na zlepšení podmínek cestování tělesně postižených obyvatel

V rámci práce byly přiblíženy podmínky pro cestování handicapovaných občanů. Týkaly se jak nabídky CK a CA, tak také nabídky ubytovacích zařízení a dopravy. Ve všech těchto oblastech se situace neustále zlepšuje, jak sdělili sami vozíčkáři. Přesto ale dodávají, že bariér je stále dost.

Na základě vyhodnocených dotazníků a připomínek vozíčkářů lze stanovit několik základních oblastí, kterým je potřeba se stále věnovat a zlepšovat je:

1. Zvýšit informovanost

Informovanost zastává v cestování handicapovaných velmi důležitou roli. Pokud mají vozíčkáři k dispozici dostatečné informace, které jsou zároveň pravdivé, pravděpodobnost, že budou cestovat, je mnohem větší. Často se totiž stává, že na základě jedné špatné zkušenosti jsou vozíčkáři odrazeni.

Proto je potřeba, aby byli jak poskytovatelé služeb v oblasti cestovního ruchu, tak také široká veřejnost, informováni o problematice týkající se handicapovaných. Měli by vědět o bariérách a ve vlastním zájmu se jich snažit zbavovat.

Když se jim podmínky podaří upravit a místa tak promění v bezbariérová, nesmí ale zapomenout zpět informovat samotné vozíčkáře, neboť pokud se k nim informace nedonese, jen zřídka se na místo vypraví znovu.

2. Zpřístupnit budovy

Velkým problémem je stále přístupnost budov, které vozíčkáři při cestování využívají. Například ubytovací zařízení, památky, nádraží atd. Spousta takovýchto budov bezbariérový přístup nemá. A některé se tváří jako bezbariérové, přestože kompletně bezbariérové nejsou. Často bývá například budova přístupná, avšak sociální zařízení zcela nevyhovuje, jak již bylo uvedeno v kapitole 3.1.2.

Vozíčkář se tuto skutečnost většinou dozví, až při své vlastní zkušenosti, a mnohdy se tak může dostat do nepříjemných situací. Pokud tedy bude budova označena, jako přístupná handicapovaným osobám, měla by tuto podmínku splňovat ve všech ohledech. Bariérový vstup do budovy lze jednoduše přizpůsobit pomocí šikmé plošiny,

jinde pomocí tzv. schodolezu či schodišťové plošiny, finančně náročnější je pak zřízení výtahu, do něhož by se vešli i vozičkáři. V případě sociálních zařízení je ale potřeba rozsáhlejší rekonstrukce.

3. Školit zaměstnance

Proškolenost zaměstnanců týkající se komunikace s handicapovanými by se měla stát samozřejmostí na místech, kde jsou vozičkářům poskytovány služby cestovního ruchu. Navíc v místech, kde je nainstalováno pomocné zařízení pro vozičkáře, jako například schodišťová plošina atp., by měli být proškoleni také v oblasti používání těchto zařízení a umět je obsluhovat.

4. Více bezbariérových spojů

Přestože jsou již v rámci dopravy v ČR k dispozici bezbariérové spoje a neustále je jejich řada rozšiřována, stále jich není dostatek. V železniční dopravě se situace zlepšila, avšak v autobusové dopravě je zastoupení bezbariérových autobusů stále velmi nízké.

Je proto zapotřebí pořizovat stále další bezbariérové prostředky. Ideálním stavem by bylo, kdyby byly k dispozici pouze bezbariérové vozy. Jejich četnost by kromě vozičkářů totiž uvítali i maminky s kočárky či starší občané, kterým by takový stav cestování také velmi usnadnil.

V rámci železniční dopravy jsou problémem nástupiště, která často nejsou zrekonstruovaná, jak již bylo uvedeno v kapitole 3.1.3.1. I když přijede bezbariérový vlak, je pro vozičkáře velký problém vystoupit, pokud na nádraží není zdvihací plošina. Řešením je buď rekonstrukce nebo pořízení dalších zdvihacích plošin, přičemž druhá varianta je méně nákladná.

5. Více nabídek na cestování pro handicapované

CK a CA by do svých katalogů měli zavést sekci zájezdů pro osoby se sníženou schopností pohybu a brát je jako další cílovou skupinu. Nebo alespoň minimálně uvádět u zájezdů, jež jsou přístupné pro vozičkáře, piktogram vozičkáře označující tuto skutečnost, jako například již zmíněné CK a CA v kapitole 3.1.1.

6. Důraz na realizaci změn

Je sice dobré, že vzniká čím dál více činností na pomoc handicapovaným, které je mimo jiné upozorňují na různé nástrahy při cestování atp. Mnohem důležitější je to, aby byl vidět posun k lepším podmínkám, aby se opravdu něco dělo. Vzniká spousta projektů v rámci této problematiky, ale jejich součástí musí být něco, co bude motivovat k uskutečnění změn. Například různé soutěže o nejlépe přístupné ubytovací zařízení, restauraci, kulturní zařízení, rekreační středisko atd., jako uspřádal Czech Tourism v rámci projektu EDEN, viz. kapitola 3.3. Další vhodnou organizací pro pořádání podobné akce je například Asociace hotelů a restaurací ČR, která by mohla uspořádat soutěž o restaurační a ubytovací zařízení, které je k handicapovaným nejlépe přístupné.

7 Závěr

Cílem práce bylo analyzovat situaci pro osoby se sníženou schopností pohybu na trhu CR v ČR, konkrétně velikost a úroveň nabídky v oblasti produktů CK a CA, ubytovacích zařízení a dopravy a také velikost poptávky a využití nabízených služeb.

Zjištěno bylo, že handicapovaní lidé tvoří velkou skupinu, avšak nabídka pro ni je stále nedostačující. Jen velmi málo CK či CA nabízí samostatnou skupinu zájezdů určených právě pro vozíčkáře. Některé již alespoň označily tyto zájezdy piktogramem vozíčkáře, ale jiné neuvádějí ani toto označení. V oblasti ubytování také není ještě zastoupeno potřebné množství ubytovacích zařízení, která by zajišťovala bezbariérovou přístupnost.

Z tohoto důvodu si vozíčkáři sami vytvářejí portály, kde uvádějí seznamy a popisy přístupných míst. Jako například již zmiňovaná aplikace Vozejkmap, která přináší vozíčkářům značnou pomoc při zjišťování přístupnosti jednotlivých míst.

Situace v oblasti dopravy také stále nevyhovuje. Největší problémy se vyskytují při cestování po ČR mimo města. Pro tyto cesty je stále nedostatek vhodných autobusů. V případě vlaků je sice situace lepší, ale zde jsou stále problémem nástupiště, obzvláště na menších nádražích, která nebývají bezbariérová. V dotazníkovém šetření byly tyto problémy potvrzeny.

Největší nedostatky dotazovaní vozíčkáři vidí v celkové neinformovanosti, jak veřejnosti, tak lidí pracujících v cestovním ruchu, jak pomoci při překonávání bariér.

Dobrou zprávou však je, že i přes všechny komplikace, které na handicapované čekají, téměř všichni z dotazovaných jezdí na výlety, ať už za kulturou, poznáním či rekreací. Nejčastěji k těmto cestám využívají sice automobil, kdy cestují jako spolujezdci, ale důležité je, že cestují a tudíž je důvod, proč zlepšovat podmínky přístupnosti ve všech oblastech CR.

Stejně tak je důležité rozšiřovat nabídku zájezdů do zahraničí, neboť vozíčkáři mají i o tento typ zájezdů zájem. Z vozíčkářů, dotázaných pro účely této práce, do zahraničí cestuje polovina z nich, což je velmi pozitivní číslo, vezme-li se v úvahu, že informace o bezbariérovosti v zahraničí se zjišťují mnohem hůře než v rámci ČR.

Spolupráce s handicapovanými v rámci práce byla velmi pozitivní zkušeností, neboť ve velké většině byli tyto lidé velmi ochotní a sdílní, a díky tomu bylo snazší se v problematice přístupnosti orientovat a lépe tak zhodnotit situaci cestovního ruchu v ČR. Bylo pak také mnohem snazší uvést oblasti, v nichž je potřeba provést úpravy a opatření, která by napomohla k usnadnění cestování handicapovaných.

Nezbývá než doufat, že nutnost podobných opatření si bude uvědomovat čím dál více lidí, včetně poskytovatelů služeb CR, a situace se bude pro vozíčkáře neustále zlepšovat.

8 Seznam tabulek

Tab. č. 1: Kalkulace zájezdu	51
------------------------------------	----

9 Seznam obrázků

Obr. č. 1: Průkaz TP.....	10
Obr. č. 2: Průkaz ZTP	11
Obr. č. 3: Průkaz ZTP/P.....	12
Obr. č. 4: Piktogram hotelu s bezbariérovým přístupem	24
Obr. č. 5: Symbol označující zařízení přístupné pro vozíčkáře	26
Obr. č. 6: Logo projektu Euroklíč.....	27
Obr. č. 7: Označení vozů přizpůsobených pro přepravu vozíčkářů včetně místa pro vozík, doprovod a bezbariérového WC	28
Obr. č. 8: Označení vozů přizpůsobených pro přepravu vozíčkářů se zdvihací plošinou	28
Obr. č. 9: Počet bezbariérových spojů ČD.....	29
Obr. č. 10: Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením	37
Obr. č. 11: Nejčastěji využívaný dopravní prostředek pro cestu mimo město	45
Obr. č. 12: Nejčastější dopravní prostředek pro cestu do zahraničí	46
Obr. č. 13: Podmínky pro vozíčkáře v zahraničí	46
Obr. č. 14: Nejčastější způsoby získávání potřebných informací pro cestování po ČR. 47	
Obr. č. 15: Využití služeb cestovních kanceláří při cestě po ČR.....	48

10 Seznam použitých zkratk

AHR ČR - Asociace hotelů a restaurací ČR

AIEST - Mezinárodní sdružení vědeckých pracovníků ČR

atd. - a tak dále

atp. - a tak podobně

BITS - Mezinárodní kancelář pro sociální cestovní ruch

CA - cestovní agentura

CK - cestovní kancelář

CR - cestovní ruch

CZEPA - Česká asociace paraplegiků

ČD - České dráhy

ČR - Česká republika

ČSA - České aerolinie

ČSN - česká technická norma

EDEN - European Destination of Excellence

EDF - Evropské fórum zdravotně postižených

EU - Evropská unie

CHKO - chráněná krajinná oblast

KID - Klub invalidních dobrodruhů

NP - národní park

NRZP - Národní rada osob se zdravotním postižením ČR

Obr. č. - obrázek číslo

OSN - Organizace spojených národů

TP - tělesně postižený

UNIHOST - Sdružení podnikatelů v pohostinství, stravovacích a ubytovacích službách ČR

UNWTO - Světová organizace cestovního ruchu

WHO - Světová zdravotnická organizace

ZTP - zvlášť tělesně postižený

ZTP/P - zvlášť tělesně postižený s průvodcem

11 Seznam použité literatury

1. ABZ slovník cizích slov [online] [cit. 2012-12-28] Dostupné z: <http://slovník-cizích-slov.abz.cz/>
2. *Accessible Cyprus*. [online]. [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: http://www.vtt.cz/upload/images/pdf_nova/disabled-people-in-cyprus.pdf
3. Aktivní život. *Výlety bez bariér*. [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://www.aktivnizivot.cz/aktivni-zivot/vylety-bez-barier/>
4. Asociace hotelů a restaurací České republiky. *Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení ČR*. [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: <http://www.ahrcr.cz/cz/oficialni-jednotna-klasifikace-ubytovacich-zarizeni-cr>
5. ATHENA. *Cestovní ruch pro všechny*. [online]. [cit.2013-03-23]. Dostupné z: <http://kcr.vse.cz/wp-content/uploads/2010/11/CR-pro-vsechny-publikace.pdf>
6. ATHENA. *O projektu: Projekt*. [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://www.project-athena.cz/o-projektu/projekt>
7. ATHENA. *Přístupný cestovní ruch v kostce*. [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://kcr.vse.cz/wp-content/uploads/2010/11/CR-pro-vsechny-publikace.pdf>
8. ATIS. *Bezbariérové pobyty pro každého*. [online]. [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: <http://www.atis.cz/vypis-produktu-tema/dovolena-s-vozikiem/?CatalogueID=25>
9. Auto ESA HandyCar. *Naše nabídka*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.handycar.cz/nase-nabidka.htm>
10. Bezbariérová knihovna. *O handicapu*. [online]. [cit. 2013-03-18]. Dostupné z: http://bezbarierova.knihovna.cz/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=56&Itemid=154
11. Bezbatour. *Kdo jsme*. [online]. [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: <http://bezbatour.cz/cs/node/17>
12. Businesscenter. *Zákon o důchodovém pojištění. Část třetí: základní pojmy*. [online]. [cit. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/duchodpoj/cast3.aspx>

13. CAR CLUB. *Produkty a služby hendikepovaným*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.carclub.cz/>
14. Centrum Paraple. *Doprava*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.paraple.cz/informace/doprava.html>
15. Czech Tourism. *EDEN: Aktuální ročník*. [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://www.eden-czechtourism.cz/aktualni-rocnik/>
16. Czech Tourism. *Počet cestovních kanceláří a agentur v ČR*. [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z: <http://vyzkumy.czechtourism.cz/#;q=po%C4%8Det%20cestovn%C3%ADch%20kancel%C3%A1%C5%99%C3%AD;orderby=novinky>
17. ČADOVÁ, Eva a spol. *Metodika práce asistenta pedagoga se žákem s tělesným postižením*. [online]. [cit. 2013-03-18]. Olomouc: Pedagogická fakulta, Univerzita Palackého, 2012. Dostupné z: http://spc.upol.cz/profil/wp-content/uploads/2012/metodiky/TP_Metodika_AP_verze_overeni_011_2012.pdf
18. ČERNOCH, Milan. *Somatopedie*. [online]. [cit. 2013-03-18]. Dostupné z: <http://www.milan.cernoch.net/web/somatopedie.htm>
19. Česká asociace paraplegiků. *VozejkMap: Databáze bezbariérových míst v ČR konečně na jednom místě*. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.czepa.cz/news/vozejkmap-database-bezbarierovych-mist-v-cr-konecne-na-jednom-miste-/>
20. Česká televize. *ČT24: Vozíčkáři musí ve vlaku cestovat jako balíky*. [online]. [cit. 2013-04-03]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/156445-vozickari-musi-ve-vlaku-cestovat-jako-baliky/>
21. Česká televize. *Zpravodajství: Ve Vsetíně jsou i bezbariérové vlaky k ničemu*. [online]. [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-brno/zpravy/205386-ve-vsetine-jsou-i-bezbarierove-vlaky-k-nicemu/>
22. České aerolinie. *Plánek prostoru letiště s vyznačením stanovišť odkud je poskytována asistenční služba*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/Files/sluzby-cestujicim/handicapovani/>

23. České aerolinie. *Speciální péče: Cestování bez bariér.* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/services-csa/spec_pece_sub.htm
24. České dráhy. *Mezinárodní jízdné.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/jizdne-pro-hendikepovane/-3706/>
25. České dráhy. *Podmínky pro cestování vozíčkářů.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/sluzby-pro-vozickare/-3692/>
26. České dráhy. *Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/sluzby-pro-vozickare/vynatek-sppo.pdf>
27. České dráhy. *Přístupnost stanic.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/sluzby-na-nadrazi/pristupnost-stanic/-3726/>
28. České dráhy. *Seznam železničních stanic.* [online]. [cit. 2013-03-31]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/cd-online/stanice.php?hlsluzba=wc1&kraj=&pg=14>
29. České dráhy. *Vnitrostátní jízdné.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/s-cd-bez-prekazek/jizdne-pro-hendikepovane/-3704/>
30. České dráhy. *Vyhledání spojení.* [online]. [cit. 2013-03-31]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm#>
31. ČSAD autobusy Plzeň, a. s. *Jízdné a dovozní ve vozech ČSAD autobusy Plzeň, a. s.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.csadplzen.cz/?ob=jizdne>
32. ČSAD autobusy Plzeň, a. s. *Přeprava invalidních osob u ČSAD autobusy Plzeň, a. s.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.csadplzen.cz/?ob=aktuality2011>
33. ČSAD autobusy Plzeň, a. s. *Smluvní přepravní podmínky.* [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: http://www.csadplzen.cz/?ob=podminky&ls1=menu_doprava

34. Dovolena.eu. *Letecké společnosti v ČR*. [online]. [cit. 2013-04-06]. Dostupné z: <http://www.dovolena.eu/letenky/letecke-spolecnosti-v-cr/>
35. EDF. *About us*. [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: http://www.edf-feeph.org/Page_Generale.asp?DocID=8860&langue=EN&namePage=about
36. Equality and Human Rights Commission. *Airtravel miniguide*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: http://www.equalityhumanrights.com/uploaded_files/publications/airtravel_miniguide.pdf
37. Euroklíč. *Euroklíč ve světě*. [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: http://www.eurokeycz.com/6_svet.html
38. Euroklíč. *Historie*. [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: http://www.eurokeycz.com/4_historie.html
39. Euroklíč. *Jak získat euroklíč*. [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z: http://www.eurokeycz.com/2_jak_ziskat_euroklic.html
40. FRIČOVÁ, Michaela. *Průzkum spokojenosti má zlepšit podmínky pro vozičkáře*. [online]. [cit. 2013-04-04]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/zpravodajstvi/pruzkum-spokojenosti-ma-zlepsit-podminky-pro-vozickare/-1175/20,0,/>
41. HÁJKOVÁ, Vanda a kol. *Specifika pro handicapované klienty služeb cestovního ruchu*. [online]. [cit. 2013-03-06]. Praha: MMR ČR, 2006. Dostupné z: http://lenka.tomanova.eu/download/skoleni-a-vzdelavani/handicapovani_klienti_CR.pdf
42. HESKOVÁ, Marie a kol. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011. 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6
43. HORNER, Susan a SWARBROOKE, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada, ©2003. 486 s. Expert. ISBN 80-247-0202-9
44. Hotelstars. *Metodika klasifikace 2006-2009*. [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: <http://www.hotelstars.cz/metodika-klasifikace-2006-2009>
45. ISTO. *What is the ISTO?* [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://www.bits-int.org/en/index.php?menu=44>

46. JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2012. 313 s. ISBN 978-80-247-4209-0
47. KÁBELE, František aj. *Somatopedie: učebnice speciální pedagogiky tělesně a zdravotně postižené mládeže*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1993. 242 s. ISBN: 80-7066-533-5
48. Klub invalidních dobrodruhů. *Co děláme*. [online]. [cit. 2013-04-21]. Dostupné z: http://www.ckkid.cz/index_sub.html
49. KOČÍ, David. *Neuvěřitelný zážitek: 10 vozíčkářů v letadle*. [online.] [cit. 2013-04-06]. Dostupné z: <http://zena-in.cz/clanek/neuveritelny-zazitek-10-vozikaru-v-letadle/kategorie/zahranici/rubrika/cestovani>
50. Kolečka na cestách. *Akce*. [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://koleckanacestach.cz/akce>
51. KRÁSA, Václav, HŘÍBEK, Pavel. *Informace pro partnery*. [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z: http://www.eurokeycz.com/1_info.html
52. KRUMPOLZOVÁ, Tereza. Je na vozíku a chce cestovat. Je to problém? *Moravskoslezský deník*. [online]. Ostrava: Moravskoslezský deník.cz, 20. ledna 2013 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/je-na-voziku-a-chce-cestovat-je-to-problem-20130120.html
53. KRÍŽEK, Felix a NEUFUS, Josef. *Moderní hotelový management: nejnovější poznatky a trendy v řízení hotelů: komplexní informace o hotelovém provozu a jeho organizaci: optimalizace provozu s ohledem na ekologii a etiku: případové studie a příklady*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. 195 s. ISBN 978-80-247-3868-0
54. Kypr...ostrov bohyně Afrodity. *Bezbariérová dovolená na Kypru*. [online]. [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.kypr-web.cz/clanky/bezbarierova-dovolena-na-kypru>
55. LEGIERSKÁ, Yvona. *Statistika v cestovním ruchu*. [online]. Praha: MMR, 2007. [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/d99c234e-7624-4a22-9638-7688dd1040e8/Statistika-v-cestovnim-ruchu.pdf>

56. Liga vozíčkářů. *Informační portál: Příspěvky a důchody: Výhody pro zdravotně postižené.* [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://ligavozick.skynet.cz/ip/prispevky.php?oblast=9000094#odst7>
57. Liga vozíčkářů. *Informační portál: Služby: Doprava.* [online]. [cit. 2013-04-06]. Dostupné z: <http://ligavozick.skynet.cz/ip/sluzby.php?oblast=9000014>
58. Liga vozíčkářů. *Informační portál: Volný čas: Rekreační a cestování: Poplatky v zahraničí.* [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <http://ligavozick.skynet.cz/ip/volnycas.php?oblast=9000036>
59. MARKOVÁ, Lucie. „Šok - ukryla bombu ve vozíku“ aneb cestování letadlem. [online]. [cit. 2013-04-06]. Dostupné z: <http://vozickar.com/%E2%80%9Esok-%E2%80%93ukryla-bombu-ve-voziku%E2%80%9C-aneb-cestovani-letadlem/>
60. Města a obce online. *Humpolec: Výměna parkovacích průkazů.* [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: http://mesta.obce.cz/moolvol/dokumenty2.asp?id_org=4932&id=221988&n=vymena-parkovacich-prukazu
61. Města a obce online. *Most: Sociální poradenství v kostce.* [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: http://mesta.obce.cz/moolvol/dokumenty2.asp?id_org=9959&id=8575&vol_stavzobrazeni=2
62. Národní rada osob se zdravotním postižením ČR. *Euroklič.* [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/projekty/eurokllice.html>
63. Neposedíme. *Jak cestovat: Po Evropě: Rady a osobní zkušenosti.* [online]. [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://www.neposedime.cz/index.php/po-evrope/rady-a-osobni-zkusenosti>
64. NĚMCOVÁ, Andrea, KOLEČKÁŘ, Jan, BERKA, Ivan. *Problémy vozíčkářů v českých vlacích.* [online]. [cit. 2013-04-03]. Dostupné z: <http://hendikep.wz.cz/>
65. NOVOSAD, Libor. *Tělesné postižení jako fenomén i životní realita: diskurzivní pohledy na tělo, tělesnost, pohyb, člověka a tělesné postižení.* Vyd. 1. Praha: Portál, 2011. 168 s. ISBN 978-80-7367-873-9
66. Ordinace.cz. *Obrna.* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.ordinace.cz/clanek/obrna/?chapter=1>
67. ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu.* 1. vyd. Praha: Idea servis, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9

68. OULICKÝ, Jiří. Když chcete Oscara, točte na českých nádražích. Mají půvab s vůní Rakousko-Uherska. *Hospodářské noviny*. [online]. Ihned.cz, 21. ledna 2013. [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: <http://life.ihned.cz/c1-59215430-kdyz-chcete-oscara-tocte-na-ceskych-nadrazich-maji-puvab-s-vuni-rakousko-uherska>
69. Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation. *Euro-key*. [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.oear.or.at/barrierefrei-leben/mobilitat-und-verkehr/euro-key/euro-key>
70. PALATKOVÁ, Monika a ZICHOVÁ, Jitka. *Ekonomika turismu: turismus České republiky: vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. 205 s. ISBN 978-80-247-3748-5
71. PIPEKOVÁ, Jarmila et al. *Kapitoly ze speciální pedagogiky*. 3., přeprac. a rozš. vyd. Brno: Paido, 2010. 401 s. ISBN 978-80-7315-198-0
72. Poznavat.cz. *Jak cestuje vozíčkář vlakem u nás a jinde*. [online]. [cit. 2013-04-04]. Dostupné z: <http://www.poznavat.cz/blog/jak-cestuje-vozickar-vlakem-u-nas-jinde>
73. Praceprozp.cz. *Kdo jsou osoby se zdravotním postižením z hlediska zákona o zaměstnanosti?* [online]. [cit. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.praceprozp.cz/zamestnavani-ozp/zamestnavani-ozp-v-ramci-zakona-o-zamestnanosti/695-2-1-kdo-jsou-osoby-se-zdravotnim-postizenim-z-hlediska-zakona-o-zamestnanosti>
74. Prague Airport. *Cestující se zdravotním postižením*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/odbaveni-cestujicich/odbaveni-cestujicich/cestujici-se-zdravotnim-postizenim/>
75. Prague Airport. *Informace pro PRM WCHC cestující, kteří žádají vstup OS. ASISTENTŮ PRM cestujících na plochu letiště Praha - Ruzyně a účastní se tak nabládky/vykládky speciálních elektrických vozíků*. [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: http://www.prg.aero/Files/cs/Sluzby/Odbaveni/handicapovani_cestujici_1.pdf
76. Pro Infirmis. *Organisation*. [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.proinfirmis.ch/de/pro-infirmis/organisation.html>

77. Rentalcars.com. *Výsledky hledání*. [online]. [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.rentalcars.com/SearchResults.do?dropCity=Protaras&doMinute=30&location=-1&driversAge=25&doHour=11&locationName=Protaras+%28V%C5%A1echny+lokality%29&searchType=allareasgeosearch&doFiltering=true&puSameAsDo=on&city=Protaras&puHour=11&dropCountry=Kypr&puDay=27&filterTo=20&dropLocation=-1&driverage=on&doDay=28&countryCode=cy&dropLocationName=Protaras+%28V%C5%A1echny+lokality%29&country=Kypr&filterFrom=0&puMonth=5&puMinute=30&doMonth=5&doYear=2013&puYear=2013&fromLocChoose=true>
78. RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal a VAJČNEROVÁ, Ida. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3
79. Sbírka mezinárodních smluv č.10/2010. *Úmluva o právech osob se zdravotním postižením*. [online]. [cit. 2012-12-28]. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, 2010. ISSN 1801-0393. Dostupné z: <http://www.kvalitavpraxi.cz/res/data/013/001563.pdf>
80. Sbírka zákonů č. 329/2011. *Zákon o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů*. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: http://www.mpsv.cz/files/clanky/11911/zakon_329_2011.pdf
81. SKÁLOVÁ, Veronika. *Vozíčkáři museli zaplatit 600 korun, protože při nastupování zdrželi vlak*. [online]. [cit. 2013-04-04]. Dostupné z: http://brno.idnes.cz/vozickari-museli-zaplatit-600-korun-protoze-pri-nastupovani-zdrzeli-vlak-1qs-/brno-zpravy.aspx?c=A081023_201921_brno_dmk
82. Student Agency. *Ceníky: Praha-Plzeň*. [online]. [cit. 2013-03-24]. <http://jizdenky.studentagency.cz/web/ceniky/index.html?station-select=10204004>

83. Student Agency. *Ceníky: REGIOJET: Praha-Haviřov-Žilina*. [online]. [cit. 2013-03-29]. Dostupné z: <http://jizdenky.studentagency.cz/web/ceniky/index.html?station-select=372825008>
84. Student Agency. *Přeprava imobilních cestujících*. [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://jizdenky.studentagency.cz/cs/dulezite-informace/preprava-imobilnich-cestujicich.html>
85. Student Agency. *Servis pro cestující*. [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://jizdenky.studentagency.cz/cs/vlak/servis-pro-cestujici.html>
86. Svaz tělesně postižených v České republice, o. s. *Nové parkovací průkazy*. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.svaztp.cz/zakony/1047>
87. S vozíkem na cestách. *Úvodní informace*. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.svozikemnacestach.cz/>
88. ŠTÁHLAVSKÝ, Petr. *České dráhy rekordně rozšířily stav bezbariérových vozidel, v roce 2012 jich přibylo 83*. [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: http://www.vlaky.net/upload/images/kratke/006814//13-0123_TZ_Bezbarierova_vozidla.pdf
89. Tolls.eu. *Mýtné v Evropě*. [online]. [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: <http://www.tolls.eu/cs/europe>
90. Trianon Čechy, o. s. *Šumava pro všechny: Travel manual*. [online]. [cit. 2013-04-21]. Dostupné z: http://www.trianoncechy.cz/Brozura_Sumava.pdf
91. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. *ČSN 73 4959*. [online]. [cit. 2013-04-04]. Praha, 2009, 24 s. Dostupné z: <http://klaudia.novotna.sweb.cz/V2Z-KOC/73%204959%20N%C3%A1stupi%C5%A1t%C4%9B%20a%20n%C3%A1stupi%C5%A1tn%C3%AD%20p%C5%99%C3%ADst%C5%99e%C5%A1ky.pdf>
92. VÍTKOVÁ, Marie. *Somatopedické aspekty*. 2., rozš. a přeprac. vyd. Brno: Paido, 2006. 302 s. ISBN 80-7315-134-0
93. Vláda ČR. *Národní plán pomoci zdravotně postiženým občanům*. [online]. [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/assets/ppov/vvzpo/dokumenty/npp92.pdf>

94. Vozíčkáři Plzeňska. *Kdo jsme - Vozíčkáři Plzeňska*. [online]. [cit. 2013-04-21]. Dostupné z: <http://www.vozickari.estranky.cz/clanky/kdo-jsme-1.html>
95. VŠE Praha. *Cestovní ruch pro všechny*. [online]. [cit. 2013-03-02]. Praha: MMR ČR, 2008. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/4fa1846e-ee0c-40d7-ae2e-a43007314a2e/GetFile14_1.pdf
96. VTT. *Nabídka bezbariérových kapacit CK VTT*. [online]. [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.vtt.cz/informace/nabidka-bezbarierovych-kapacit-ck-vtt>
97. *Vyhláška č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení*. [online]. [cit. 2013-03-27]. Dostupné z: http://projekty.osu.cz/metakor/dok/vyhlaska-182_1991.pdf
98. *Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.tzb-info.cz/pravni-predpisy/vyhlaska-c-398-2009-sb-o-obecnych-technicky-pozadavcich-zabezpecujicich-bezbarierove-uzivani-staveb>
99. WHO. *World report on disability*. [online]. [cit. 2013-03-17]. Switzerland: WHO Press, 2011. Dostupné z: http://whqlibdoc.who.int/hq/2011/WHO_NMH_VIP_11.01_eng.pdf
100. *Zákon č. 159/1999 Sb. o některých podmínkách podnikání a o výkonu některých činností v oblasti cestovním ruchu*. [online]. [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/0afb9e3b-b09c-4a2e-be7d-5e7f79d2e8d8/Zakon-c-159-o-nekterych-podminkach-podnikani-v-ob_1.pdf
101. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích*. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>
102. ZELENKA, Josef a PÁSKOVÁ, Martina. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde, 2012. 735 s., 33 s. obr. příl. ISBN 978-80-7201-880-2

12 Seznam příloh

Příloha A: Druhy tělesného postižení

Příloha B: Dotazník CK Atis o přístupnosti nabízených ubytovacích zařízení

Příloha C: Zkušenosti vozíčkářů s nabídkou CK

Příloha D: Mapa aplikace VozejkMap

Příloha E: Výňatek ze smluvní přepravních podmínek ČD

Příloha F: Bezbariérové označení železničních stanic

Příloha G: Kauzy spojené s ČD

Příloha H: Výňatek ze smluvních přepravních podmínek ČSAD autobusy Plzeň

Příloha I: Zkušenosti vozíčkářů s dopravou autobusem Student Agency

Příloha J: Stanoviště pro handicapované cestující na letišti Václava Havla v Praze

Příloha K: Zkušenosti vozíčkářů s létáním

Příloha L: Eurozámky a euroklíče v zahraničí

Příloha M: Dotazník

Příloha A: Druhy tělesného postižení

Základní a nejnámější členění tělesného postižení je na vrozené a získané. K vrozeným postižením dochází v období penetraci či při porodu. K získaným postižením přichází lidé v průběhu svého života. Příčinou může být úraz nebo různé choroby. [47]

Další členění tělesného postižení je na primární a sekundární. Primárním postižením se rozumí „přímé postižení vlastního hybného ústrojí nebo postižení centrální nebo periferní nervové soustavy, kdy v periferní části je postiženo vlastní hybné ústrojí např. amputací, deformací, vývojovými vadami“. Co se týče sekundárního postižení, zde nedochází k patologickým změnám v nervových soustavách ani ve vlastním hybném ústrojí, nýbrž jde o postižení způsobené jinými příčinami. Mohou to být revmatické či kostní choroby nebo také srdeční choroby.

Dalším známým členěním je lehké a těžké tělesné postižení. Lehké se vyznačuje tím, že lidé jsou schopni se pohybovat sami či za pomoci berlí. Pokud má člověk těžké postižení, berle už nestačí a lidé jsou odkázáni na vozík. [10]

Dle místa, kde postižení vzniklo, ho lze dělit na:

- „obrní centrální a periferní,
- deformace a malformace,
- amputace“. [17, s. 16]

Centrální a periferní obrny

Obrnou se rozumí porucha hybnosti, která je následkem poškození centrálního nervového systému, tedy mozku a míchy. V případě centrální obrny může dojít ke dvou stavům. Pokud je postižen mozek, obrna zasáhne polovinu těla. Když však dojde k poruše míchy, jsou postiženy obě dolní či všechny 4 končetiny. Jedná-li se o periferní obrnu, je zasažena jedna končetina, nebo též obě dolní končetiny. [66]

K takovým situacím může docházet v jakémkoli stádiu vývoje člověka, nejčastěji pak v období prenatálním, při porodu a také v krátké době po něm. Pokud k poškození dochází v pozdější době, příčinou bývají nejčastěji nemoc nebo úrazy, a to například takové úrazy, kdy dojde k poranění mozku či míchy, ke krvácení do mozku, k otravě, k rozštěpům páteře nebo také při těžké operaci mozku. [18]

„Podle intenzity se obrny dělí na:

- parézy - částečné ochrnutí s narušením nervosvalového přenosu a snížením či omezením hybnosti i motorické koordinace;
- plegie - úplné ochrnutí s porušením inervace a plnou ztrátou hybnosti.“
[65, s. 124]

Mezi obrny způsobující takové ochrnutí patří například dětská mozková obrna, infekční obrna, roztroušená skleróza mozkomíšní, nebo také mozkové nádory či cévní mozková příhoda. [17]

Deformace a malformace

Deformace se dělí na vrozené a získané. K vrozeným se řadí hlavně malformace (znetvoření, vývojová deformace lebky), anomálie (odchylka od normálu) či dysmélie končetin (nedokonale vyvinutý některý orgán). K získaným deformacím patří svalová dystrofie (rozpad svalové hmoty, ztráta hybnosti), také artritida (zánětlivé poškození pohybového ústrojí) či artróza (odvápňení kostí, poškození chrupavek i vazů, tvorba výrůstků, nebo také skolióza, nesprávné postavení kolen či vyvrácení kyčelního kloubu. [1, 65, 71]

Amputace

Amputace se provádí chirurgickým zásahem, který je potřeba pro radikální vyřešení důsledků nádorového, cévního či zánětlivého onemocnění nebo také cukrovky. Častou příčinou jsou i úrazy k nimž dojde například při autonehodách, poraněních elektrickým proudem či výbušninou, nebo také při sportu. V některých případech je možné nahrazení chybějící končetiny protézou, ale její používání není úplně jednoduché a trvá delší dobu než se s ní člověk naučí manipulovat. [92]

Příloha B: Dotazník CK Atis o přístupnosti nabízených ubytovacích zařízení

Požadavky na vybavení pro ubytování hostů s invalidním vozíkem



Hotel disponuje (uveďte počet)1..... bezbariérovými pokoji.

Prosíme zatrhnout vyhovující, popřípadě doplnit vysvětlením v poznámkách.

Vámi poskytnuté údaje budou uvedeny u nabídky pobytů ve Vašem zařízení. Vypíšte proto pečlivě a odpovědně.

Vyvarujete se pak následného zklamání handicapovaných zákazníků, kterým Vás CK ATIS k pobytu doporučí.

Pro Vaše zařízení mezi pobytů "DOVOLENÁ S VOZÍKEM" jsou rozhodující údaje o absenci tzv.

"tvrdých bariér" (bezbariérovost dle C, D, E)

A) PARKOVÁNÍ

	ano	ne	Upřesnění:
1. Parkoviště má vyhrazená místa pro TTP	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Parkovacích míst pro TTP je k dispozici (dopíšte):			
3. Vzdálenost parkoviště od objektu je do 50 m	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Vzdálenost parkoviště od objektu je od 50 do 100 m	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5. Šířka parkovacího místa pro TTP je min. 3500 mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Parkoviště má pevný povrch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Parkoviště nemá žádné závažné výtuky a další defekty	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nemá
8. Osvětlení parkoviště	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

B) PŘÍSTUPOVÝ CHODNÍK

	ano	ne	Upřesnění:
1. Chodník má pevný povrch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Chodník nemá žádné závažné výtuky a další defekty	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nemá
3. Chodník se v některých místech zužuje na min. 900 mm (stoup, značka)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Chodník se v zimě udržuje, odklízí a ošetřuje protiskluzovým materiálem	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Šířka chodníku je min. 1200 mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Přístupový chodník k objektu je nebezpečně nakloněn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Osvětlení chodníku	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

C) VSTUPY DO BUDOVY, SOLEČNÝCH PROSTOR

	ano	ne	Upřesnění:
1. Vstup do hotelu je bez schodů a plocha je vodorovná (případně je vstupní plocha ve sklonu)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Vstup je prostřednictvím zdvihací plošiny nebo výtahem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Vstup je prostřednictvím šikmé rampy	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Rampa má povrch zdrsňený proti uklouznutí (např. rošty a.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5. Spád rampy nepřesahuje poměr 1:8 (nejvhodnější je 1:12) (tzn. 1 m na výšku je třeba překonat rampou dlouhou 8 m a více)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Rampa je vybavena madlem pro případnou pomoc při pohybu	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Rampa je opatřena zábranami proti náhodnému sjetí do strany	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8. Vstup je pro všechny hosty společný	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Rovná plocha před vstupem dostatečné velikosti (min. 1500 x 1500 mm)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Šířka vstupních dveří je min. 900 mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. Otevírání vstupních dveří je směrem ven k osobě, která vstupuje do objektu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
12. Vstupní dveře jsou vybaveny madly ve výšce okolo 1000 mm nad zemí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
13. Vstup je dostatečně osvětlen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

D) VNITŘNÍ BEZBARIÉROVOST OBJEKTU

	ano	ne	Upřesnění:
Výtah:			
1. Minimální šířka dveří 900 mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Minimální vnitřní prostor ve výtahu 1000 x 1250 mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Otevírání dveří automatické, chráněné před zavřením fotobuňkou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4. Rovná a dostatečně velká plocha před výtahem (alespoň 1500 x 1500 mm)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Zrcadlo na protější straně dveří výtahu	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Sklopné sedátko ve výtahové kabině	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Komunikační cesty v budově:			
7. Šířka dveří min. 800 mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. Šířka chodby min. 1200 mm (krátkodobé zúžení povoleno na min. 900 mm)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Existence bariér v prostorách objektu (schod, stoup a.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Povrch chodbe není kluzký (např. leštěný mramor a.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	koberce, kábrnec
Stravovací prostory:			
11. Vzdálenost mezi stoly min. 900 mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12. Výška stolu v rozsahu rozměru 720 - 750 mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13. Mezi stolem a podlahou nejsou žádné překážky (vozík musí mít možnost vjet částečně pod stůl)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nejsou
14. Možnost přemístění jednotlivých židlí	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hygienické zařízení mimo ubytovací část:			
15. Kabina WC o minimálních rozměrech 1600 x 1600 mm (volný standardní prostor nad kruhem o průměru 1500 mm, tak aby do tohoto prostoru nezasahovalo umyvadlo a., min. je i průměr 1200 mm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16. Otevírání dveří ven (min. šířka 800 mm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
17. Madla na obou stranách mísy (sklopné z přístupové strany k míse)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
18. Madla na stěnách a sklopné madlo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
19. Výška umyvadla (horní hrana umyvadla ve výšce 750 - 800 mm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
20. Výška zrcadla (dolní hrana by měla být ve výšce 950 mm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Příloha C: Zkušenosti vozíčkářů s nabídkou CK

Lze uvést příběh z Ostravy, kde bydlí paní Věra se svou dcerou, která je od malička upoutána na vozík. V letošním roce chtěly jet na poznávací zájezd do Říma. V Ostravě takových zájezdů nabízejí cestovní kanceláře několik. Ale pouze pro lidi bez handicapu. Vozíčkář u nich bohužel neuspěje. S pobytovými zájezdy to takový problém není, ale u těch poznávacích je to komplikované. Například v ostravské pobočce CK Čedok uvedli, že doprava je v tomto případě velmi složitá. Vozíčkář by s sebou musel mít doprovod, který mu bude pomáhat při nástupech a výstupech z autobusu. Také by se musely dopředu domluvit veškeré návštěvy památek a vyhledat bezbariérové ubytování. Nakonec dodali, že by to ale možná nakonec i nějak šlo. V CK Blue Style sdělili, že je to náročné a na ověření možností by potřebovali několik dní. V Kovotour už tuto situaci neviděli tak černě, mají smlouvy s bezbariérovými hotely a vozíčkáři s nimi již cestovali. Sice zajistit poznávací zájezd pro vozíčkáře by trvalo déle, ale s předstihem by se cesta zařídit dala. [52]

Príloha D: Mapa aplikácie VozekMap

The screenshot displays the VozekMap application interface. At the top, the logo "vozejkmapp" is visible, along with the text "mapa bezbarierových miest nejen v ČR" and "Právě teď je zmapováno 1607 bezbarierových míst. Zapojte se také Vy!". The main area is a map of the Czech Republic, densely populated with blue circular markers containing icons for various facilities. A search bar at the top left contains the text "Hledej Město nebo název místa". Below the search bar are buttons for "Filtrovat", "Celá mapa", "Moje poloha", and "Přidat místo". At the bottom, there is a "RYCHLÝ FÍLTR:" section with icons for different categories, a "ZOBRAZIT VŠE" button, and social media sharing options for Facebook and Twitter. The COEX logo is also present in the bottom right corner.

Zdroj: [19]

Příloha E: Výňatek ze smluvní přepravních podmínek ČD

Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace

„**110.** Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace mají právo využívat služeb ČD způsobem srovnatelným s ostatními občany za podmínek uvedených v SPPO.

110. 1. Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou cestující, pro něž je obtížné používat železniční dopravu a související infrastrukturu v důsledku zdravotního postižení, věku nebo jiného faktoru¹. Do této kategorie nepatří osoby, které jsou zcela zřejmě pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

110. 2. Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace, odkázaných na trvalou pomoc nebo trvalý dohled jiné osoby, je možná pouze v doprovodu průvodce, který bude s cestujícím přítomen po celou dobu přepravy.

111. Přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, které nevyžadují žádnou pomoc od zaměstnanců ČD při nástupu, výstupu a přestupu do vlaku, není nutné předem objednávat.

112. Pokud cestující požaduje od zaměstnanců ČD pomoc při nástupu, výstupu a přestupu do vlaku, je nutno o takovou pomoc požádat nejpozději 24 hodin před odjezdem vlaku z nástupní stanice cestujícího u kterékoliv pokladní přepážky nebo na kontaktním centru ČD.

112. 1. V neobsazených stanicích jsou cestující informováni na vývěsce, jakým způsobem si mohou objednat přepravu a v které nejbližší stanici mohou požádat o pomoc při nástupu, výstupu a přestupu do vlaku. Tyto informace jsou dostupné i na www.cd.cz a kontaktním centru ČD, tel. 840 112 113.

112. 2. Za zajištění přepravy a pomoci při nástupu, výstupu a přestupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace neúčtují ČD žádné poplatky.

113. Pokud jsou ve vozech ČD vyhrazena a označena místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, mají takoví cestující přednostní právo na obsazení těchto míst. V případě potřeby je nutno nárok na jejich obsazení prokázat příslušným průkazem. [26]

¹ příčiny mohou být dlouhodobé nebo dočasné a mohou být viditelné nebo skryté

Cestující na ortopedickém vozíku (dále jen vozíku)

114. Ve vlacích ČD lze cestovat pouze s vozíkem, který je opatřen funkční ruční brzdou k jeho bezpečnému zajištění během přepravy.

115. Cestující na vozíku mohou k přepravě ve vlacích ČD využít vozy:

- a) přizpůsobené přepravě cestujících na vozíku,
- b) umožňující bezpečný nástup, výstup a přepravu,
- c) služební.

115. 1. Bližší informace o zařazení vozů umožňujících přepravu cestujících na vozíku jsou zveřejněny v platném železničním jízdním řádu včetně elektronického jízdního řádu IDOS a na vyžádání je sdělí zaměstnanci ČD v železničních stanicích nebo na kontaktním centru ČD, tel 840 112 113.

115. 2. Požadavek na použití vozidlové zvedací plošiny nebo přepravu ve služebním voze vybaveném zvedací plošinou ve vlacích, ve kterých je pravidelně zařazen, je cestující povinen uplatnit u ČD nejpozději 24 hodin před pravidelným odjezdem vlaku z výchozí stanice nebo pohraniční přechodové stanice. Obsluhu vozidlové zvedací plošiny při nástupu, výstupu a přestupu do vlaku zajišťují výhradně zaměstnanci ČD.

115.3. Požadavek na přepravu ve služebním nebo jiném voze vhodném pro přepravu cestujících na vozíku bez vozidlové zvedací plošiny ve vlacích, ve kterých je pravidelně řazen, je nutno oznámit ČD nejpozději 24 hodin před pravidelným odjezdem vlaku z výchozí stanice nebo pohraniční přechodové stanice. Přeprava v tomto typu vozu si zpravidla vyžaduje použití mobilní zvedací plošiny ve stanicích, které jsou jí vybaveny.

116. Informace o stanicích, jejichž technická vybavenost a přístupnost umožňuje cestujícím na vozíku nástup, výstup a přestup do vlaku, jsou zveřejněny v platném železničním jízdním řádu, v záložkách seznam stanic a služby na nádražích v elektronickém jízdním řádu IDOS a na vyžádání je sdělí zaměstnanci ČD v železničních stanicích nebo na kontaktním centru ČD.

116.1. Požadavek na použití mobilní zvedací plošiny ČD ve stanicích, které jí jsou vybaveny, je nutno oznámit ČD alespoň 24 hodin před odjezdem. Obsluhu

mobilní zvedací plošiny při nástupu, výstupu a přestupu do vlaku cestujících na vozíku zajišťuje obsluha pověřená vlastníkem této plošiny.

117. Objednávku zařazení vozu se zvedací plošinou příp. vozu vhodného pro přepravu cestujících na vozíku do vlaku ČD, ve kterém tento vůz není pravidelně řazen, nebo požadavek na jeho výměnu za vůz se zvedací plošinou lze uplatnit osobně u kterékoliv pokladní přepážky, na kontaktním centru ČD, tel. 840 112 113, nebo prostřednictvím objednávky na www.cd.cz, a to ve lhůtě dva měsíce až nejpozději 48 hodin před odjezdem plánovaného vlaku z jeho výchozí stanice.

117. 1. V objednávce je nutno uvést: *jméno, příjmení a adresu cestujícího, datum odjezdu a číslo vlaku (eventuelně náhradní termín), způsob vyrozumění o vyřízení objednávky (telefon či jiné spojení), případně telefonní spojení po dobu vlastní přepravy.*

117. 2. Přijetím objednávky se ČD zavazují k jejímu posouzení, přijetí objednávky nezakládá právo cestujícího na přepravu ve zvoleném vlaku. Umožnění přepravy nebo variantní způsob přepravy (např. jiným spojem), případně zamítnutí přepravy, sdělí ČD žadateli do 5 dnů po přijetí objednávky nebo nejpozději 2 dny před plánovanou přepravou.

117. 3. Cestující se před započítáním přepravy ohlásí alespoň 30 minut před pravidelným odjezdem schváleného vlaku v nástupní stanici na pracovišti nebo u zaměstnance ČD podle kontaktních údajů, které byly cestujícímu sděleny s rozhodnutím o povolení přepravy.

117. 4. Pokud cestující nebude moci nastoupit již objednanou jízdu, je povinen neprodleně o zrušení přepravy informovat místo, kde uplatnil objednávku nebo místo, z kterého mu byla realizace objednávky potvrzena.

118. ČD mohou přepravu cestujícího na vozíku odmítnout (v tomto případě se rozumí též vystavení jízdních a rezervačních dokladů) pouze pokud:

a) nelze tuto službu ve zvoleném vlaku nebo spoji realizovat a není technologicky možné do takového vlaku nebo spoje zařadit vůz, umožňující přepravu cestujících na vozíku,

b) je v požadovaném spoji již vyčerpána kapacita míst pro přepravu cestujících na vozíku a kapacitu nelze dodatečně zvýšit,

c) technická vybavenost a přístupnost zvolené nástupní, výstupní nebo přestupní stanice neumožňuje cestujícím na vozíku přístup na nástupiště nebo nástup, výstup a přestup mezi vlaky,

d) cestující na vozíku nedodržel předepsané lhůty pro nahlášení své přepravy a její zajištění, které nemůže být dopředu řádně připraveno, by způsobilo zpoždění vlaku.

118. 1. ČD jsou povinny na požádání písemně informovat cestujícího na vozíku o důvodech odmítnutí přepravy do 5 pracovních dnů od odmítnutí přepravy a cestujícímu navrhnout alternativní řešení.

118. 2. Pokud cestující nedodrží lhůty pro nahlášení své přepravy a dostaví se k odjezdu vlaku, přeprava bude odmítnuta s poukázáním na ustanovení čl. 118., písm. d) SPPO a cestujícímu bude doporučen jiný vhodný spoj, pro který bude možno tuto přepravu operativně zajistit, aniž by došlo ke zpoždění.

119. - 124. Neobsazeno.“ [26]

Příloha F: Bezbariérové označení železničních stanic

Stupně bezbariérových stanic:

- „stanice není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance ČD (b0)
- stanice je přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance ČD (t.j. přístup z přednádraží na alespoň jedno nástupiště jakýmkoli způsobem – i vně budovy) bez možnosti dalších služeb (b1)
- stanice je přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance ČD (t.j. přístup z přednádraží na alespoň jedno nástupiště jakýmkoli způsobem – i vně budovy) s případnou možností dalších služeb (b2)
- stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť (t.j. přístup z přednádraží na všechna nástupiště) bez dalších služeb (b3)
- stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť (t.j. přístup z přednádraží na všechna nástupiště) s náhradním opatřením za pomoci zaměstnance ČD bez dalších služeb (b4)
- stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť (t.j. přístup z přednádraží do prostoru železniční stanice a na všechna nástupiště) včetně bezbariérového WC (b5)
- stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť (t.j. přístup z přednádraží do prostoru železniční stanice a na všechna nástupiště) včetně bezbariérového WC s náhradním opatřením za pomoci zaměstnance ČD (b6)
- stanice je přístupná a užitelná bezbariérově (t.j. přístup z přednádraží na všechna nástupiště) včetně bezbariérového WC a ostatních služeb nebo alespoň jedné bezbariérově přístupné označené přepážky, kde budou osobám na vozíku poskytnuty všechny informace a zajištěna pomoc při odbavení (b7)
- stanice je přístupná a užitelná bezbariérově (t.j. přístup z přednádraží na všechna nástupiště) s náhradním opatřením za pomoci zaměstnance ČD včetně bezbariérového WC a ostatních služeb nebo alespoň jedné bezbariérově přístupné označené přepážky, kde budou osobám na vozíku poskytnuty všechny informace a zajištěna pomoc při odbavení (b8)“. [27]

Příloha G: Kauzy spojené s ČD

K této situaci, kdy vozíčkáři museli cestovat v nákladovém prostoru, došlo například v roce 2002. Tehdy se ČD hájily tím, že pokud chce vozíčkář cestovat, musí tuto skutečnost nahlásit hodně dopředu, neboť ČD mají k dispozici jen omezený počet bezbariérových vozů. Nyní se již podmínky hodně zlepšily a jak je uvedeno výše, v některých případech nemusí být ani nahlášeno předem, že vozíčkáři chtějí využít dopravu vlakem. Přesto k takové situaci došlo také v roce 2011, kdy si paní Jana na vozíku cestu domluvila předem. Paní Jana tehdy jela vlakem v zavazadlovém prostoru z Otrokovic do Prahy a cesta trvala 4 hodiny. Jednalo se o vlak Šohaj, který dle ČD speciální vůz běžně nemá zařazen, avšak tehdy přiznali chybu, že na to paní Janu neupozornili. Sama paní Jana k této situaci řekla, že ví, že nejde sice o masovou záležitost, ale vozíčkářům je to nepříjemné. [64, 20]

Dalším problémem, s nímž se vozíčkáři na cestě vlakem mohou setkat, je to, že na sebe vlaky nečekají. Na přestup jsou vyhrazeny například 3 minuty, a když to vozíčkář nestihne, má někdy smůlu. Problém někdy spočívá v tom, že ne všechny nástupiště již patří ČD, a tak se vozíčkář například pomocného personálu na některých stanicích nedohledá. Problém nastává také tehdy, když přijede sice bezbariérový vlak, ale bariéru pak tvoří nízké nástupiště či nevybavenost stanice zvedací plošinou jako například ve Vsetíně. Řešením by u takových nástupišť byla rekonstrukce. Ta je však velmi nákladná a cena se pohybuje kolem 1 miliardy korun. [72, 21]

Avšak jsou i tací vozíčkáři, kteří mají například s hlavním nádraží v Praze či v Olomouci pouze pozitivní zkušenosti. Pracovníci na těchto nádražích přesvědčili vozíčkáře, že lze poskytnout takové služby, aby i oni mohli bez problémů cestovat. [72]

S jiným problémem se setkali vozíčkáři v roce 2008 na cestě z Brna do Telče. Tehdy museli připlatit 600 Kč za každého vozíčkáře, protože při nástupu pozdrží vlak ve stanici. Protože jeli na rekondiční pobyt pořádaný sdružením Domov pro mne a pobyt již nešel zrušit, museli poplatek uhradit. Tento poplatek je u ČD zaveden, ale nikdy dřív se s ním sdružení nesetkalo. Na webových stránkách ČD totiž žádné upozornění pro větší skupiny vozíčkářů není. Dozví se pouze, jaké mají slevy, jak cestu objednat. Sám mluvčí ČD pan Šťáhlavský nedokázal vysvětlit, proč nyní vozíčkáři museli částku zaplatit a v minulosti ne. [81]

Příloha H: Výňatek ze smluvních přepravních podmínek ČSAD autobusy Plzeň

Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

„Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace má ve vozidle právo na obsazení místa k sezení na místech pro ně vyhrazených a označených. Jiný cestující, který toto místo obsadil, je povinen na požádání cestujícího s omezenou schopností pohybu místo uvolnit. Pro výstup z autobusu může cestující s omezenou schopností pohybu a orientace použít i přední dveře označené jen pro nástup.

Přeprava osob na vozíku pro invalidy. Přepravu osob na invalidním vozíku je možné uskutečnit jen s vědomím řidiče a za těchto podmínek:

- řidič může odmítnout takovouto přepravu pokud to technické provedení vozidla, obsaditelnost vozidla a bezpečnost přepravy nedovolují,
- imobilní osoba je povinna zajistit si předem pomoc při nakládání a vykládání vozíku,
- vozík musí být po celou dobu přepravy zajištěn proti samovolnému pohybu,
- vozík musí být ve vozidle umístěn tak, aby neohrožoval bezpečnost spolucestujících,
- před výstupní zastávkou musí imobilní osoba, popř. doprovod, včas oznámit řidiči úmysl vystoupit z vozidla.“ [33]

Příloha I: Zkušenosti vozíčkářů s dopravou autobusem Student Agency

Autobusy Student Agency nejsou vybaveny žádnou plošinou a vozíčkáře je nutno do autobusu vynést. Když se ale s prosbou o pomoc obrátil pan Marek či paní Marie na řidiče autobusu, bylo jim sděleno, že jim nemohou pomoci například z důvodu bolavých zad. Jiný řidič se tvářil zase velmi nevrle, ale nakonec pomohl. Jiným problémem bylo, že každý cestující si může dát do úložného prostoru pouze 1 zavadlo. Pokud má vozíčkář nějaký batoh, je to problém, neboť do zavazadlového prostoru musí přijít i vozík. Ten už ale tvoří druhé zavadlo. Řidič se tehdy hájil tím, že na to jsou předpisy a kdyby přišla kontrola, měl by z toho problém. Situace se tehdy vyřešila tím, že paní řidiči sdělila, že kdyby případná kontrola přišla, ať ji pošle za ní a nakonec vozík naložili a odjeli. Paní od té doby již se Student Agency nejezdí. Vozíčkáři se dokonce Student Agenci ptali, zda plánují zavést nějaké autobusy s plošinou. Dostalo se jim odpovědi, že v tomto směru se nechystají provádět žádné změny. Dle samotných vozíčkářů by však mělo být uzákoněné, aby každý, kdo provozuje veřejnou dopravu, měl vozy, s nimiž lze přepravovat vozíčkáře. Kvůli takovým situacím si pak mnohdy vozíčkáři připadají jako „obtížný hmyz“, jak uvedla například paní Marie. [72]

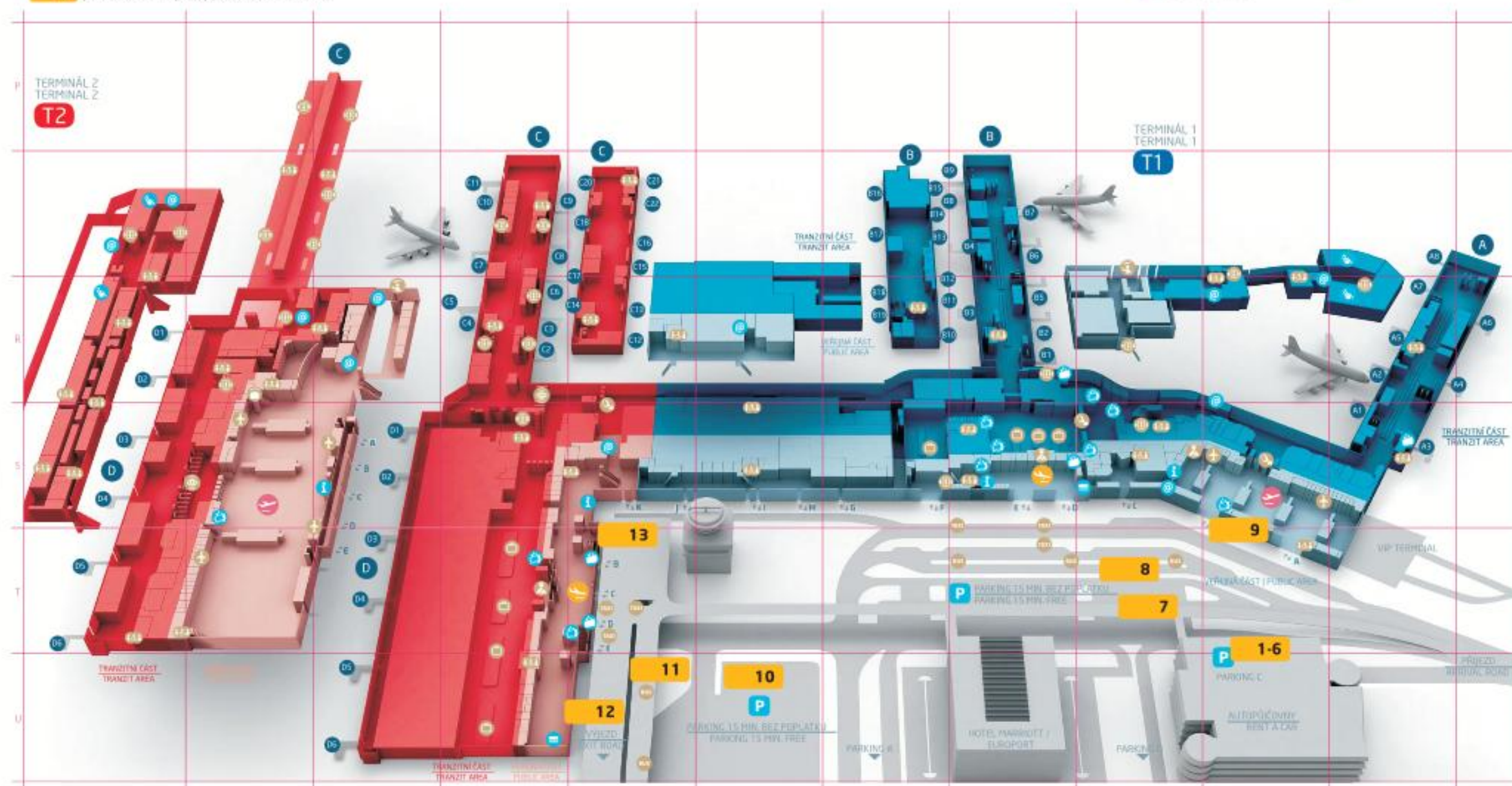
Příloha J: Stanoviště pro handicapované cestující na letišti Václava Havla v Praze

Legenda stanovišť pro Handicapované cestující

- 1-6** podlaží Parkingu C - kryté parkoviště pro veřejnost
- 7** zastávky linkových autobusů a autobusů MHD před Terminálem 1
- 8** parkoviště P1 (K+R) před Terminálem 1 + kontaktní místo pro sanitní vozy (převoz pacientů)
- 9** kontaktní místo před Terminálem 1
- 10** parkoviště P4 (K+R a krátkodobé parkování) před Terminálem 2
- 11** zastávky linkových a turistických autobusů před Terminálem 2
- 12** zastávka autobusů MHD před Terminálem 2
- 13** parkoviště P2 (K+R) před Terminálem 2

Mapa Letiště Praha / Prague Airport map

- INFORMACE
- SMĚNARNA
- SMĚNÁRENSKÉ AUTOMATY
- BANKOMAT
- WI-FI
- BUSINESS SALOON
- ODLETY
- PŘILETY
- GATES
- TOILETY
- VÝTAH
- VÝDEJ ZÁVAZEDEL
- CELNÍ KONTROLA
- PASOŽNÁ KONTROLA
- BEZPEČNOSTNÍ KONTROLA
- TAXI
- ZASTÁVKA PŘI-D
- UŠCHOVNÁ ZÁVAZEDEL
- VYHLEDÁVACÍ TERASA
- KANCELÁŘE LETEK/POHOTOVNOSTI



Příloha K: Zkušenosti vozíčkářů s létáním

V rámci zkušeností handicapovaných s leteckou dopravou lze uvést příběh paní na vozíku, jež letištní kontrola považovala za teroristku, neboť měla svůj mechanický vozík poháněn elektrickým pohonem, o němž si mysleli, že jde o bombu. Vysvětlit v cizím jazyce, že má paní pouze upravený vozík a není teroristka, bylo tehdy náročné, ale vše se vysvětlilo. Na základě tohoto zážitku a dalších zkušeností sepsala paní Marková takové malé letecké DESATERO pro vozíčkáře. Týká se především toho, aby si vozíčkáři vybírali CK pečlivě a zjistili si předem informace o bezbariérovosti cílového místa. Doporučuje také, aby vozíčkáři při cestě do zahraničí volili spíše vozík mechanický, nejlépe měli zjištěno, kde by v případě závady mohli nechat vozík opravit, neboť je možné, že bude vozík při přepravě poškozen a ne vždy letecký dopravce poskytne náhradu. Je také dobré, aby měli vozíčkáři svůj doprovod, který je zná a ví, jak v případě potřeby pomoci, a také mít zjištěno, zda je v letadle bezbariérové WC, zvláště při delším letu. [59]

Své zkušenosti s létáním má ale také paní Jana Kadečková z organizace Kolečka na cestách. Paní Jana uspořádala letecký zájezd do Řecka pro 10 vozíčkářů, 10 asistentů a také 3 děti. Zájezd byl domluven přes cestovní kancelář a na letišti bylo slíbeno, že dostane 10 asistentů, kteří vozíčkářům do letadla pomohou. Nakonec však přišli pouze 2 pomocníci, a tak se nástup cestujících prodloužil. V letadle se totiž vozíčkář přesadí na pojízdnou sedačku v uličce, doveze se na požadované místo a usadí se až k oknu, což znamená přenést ho přes celou trojsedačku. Dělá se to z důvodu bezpečnosti pro případ nouzového přistání, aby vozíčkáři nepřekáželi a nebylo jim ublíženo například nějakými panikařícími lidmi a funguje to tak takto běžně. Na cestě zpět pak došlo k situaci, že byli asistenti usazeni na jiná místa než vozíčkáři a na palubu byla dopravena pouze polovina skupiny. Asistenti se tedy s lidmi museli domluvit o výměně místa a do letadla musela být přivezena druhá skupina. Odlet se tedy přibližně o 2 hodiny opozdil. Přesto se zájezd vydařil a paní Jana získala mnoho užitečných zkušeností. [49]

Příloha L: Eurozámky a euroklíče v zahraničí

Tabulka M: Počty eurozámků a euroklíčů dle jednotlivých zemí

Země	Počet eurozámků	Počet euroklíčů
Německo	64 500	861 000
Švýcarsko	12 500	95 000
Rakousko	11 000	87 500
Nizozemí, Belgie, Lucembursko	6 500	21 000
Norsko, Finsko, Dánsko, Švédsko	6 000	16 500
Itálie, Malta, Lichtenštejnsko	4 500	10 500
Francie, Španělsko, Portugalsko	4 500	8 500
Velká Británie, Irsko	500	2 500
USA	350	130 000
Rumunsko, Bulharsko	350	500
Česká republika	300	4 200
Turecko	50	1 000

Zdroj: Vlastní zpracování, [37], 2013

Příloha M: Dotazník

Vážená paní, vážený pane!

Jsem studentkou Západočeské univerzity v Plzni, fakulty ekonomické a v rámci bakalářské práce na které pracuji, bych potřebovala, kdybyste vyplnil(a) tento krátký dotazník. Chtěla bych tak přispět k odstranění překážek, se kterými se běžně setkáváte. Bez Vaší pomoci bych toto téma zvládla jen obtížně. Tento dotazník Vám nezabere více jak pět minut a je zcela anonymní.

Děkuji Vám za Vaši ochotu a čas, který dotazníku věnujete.

Lenka Fialová

Hodící se možnost zakroužkujte:

A) CESTOVÁNÍ

1. Jaký dopravní prostředek využíváte mimo město?

- vlastní automobil - jako řidič
- automobil - jako spolujezdec
- autobus
- vlak
- žádný - nikam nejezdím

2. Cestujete mimo své bydliště? (za kulturou, poznáním, rekreací,...)

- ano
- ne (nevyplňujte část B o cestování)

3. Jaký dopravní prostředek využíváte při cestě do zahraničí?

- vlastní automobil - jako řidič
- automobil - jako spolujezdec
- autobus
- vlak
- letadlo
- necestuji do zahraničí (otázku 4. nevyplňujte)

4. Jaké jsou podmínky pro vozíčkáře dle Vašich zkušeností v zahraničí?

- lepší než v ČR např. kde
- srovnatelné s ČR např. kde
- horší než v ČR např. kde

5. Pokud cestujete, kde získáváte nejčastěji potřebné informace? (Pokud do zahraničí necestujete, nevyplňujte část b).)

a) V ČR:

- internet
- telefon, e-mail
- informační centra
- organizace pro vozíčkáře
- cestovní kanceláře
- jinde

b) Do zahraničí:

- internet
- telefon, e-mail
- informační centra
- organizace pro vozíčkáře
- cestovní kanceláře
- jinde

6. Využíváte pro cestování služeb cestovních kanceláří? (Pokud do zahraničí necestujete, nevyplňujte část b.)

a) V ČR:

- ano - např. s
- ano, ale s vlastní dopravou
- např. s
- nevyžívám - jezdím s rodinou, přáteli
- nevyžívám - jezdím s organizací
- např. s

b) Do zahraničí:

- ano - např. s
- ano, ale s vlastní dopravou
- např. s
- nevyžívám - jezdím s rodinou, přáteli
- nevyžívám - jezdím s organizací
- např. s

7. Co byste zavedli, aby se zlepšily podmínky pro cestování? (Otevřená otázka)

.....

B) OSOBNÍ OTÁZKY

8. Jste :

- muž
- žena

9. Vaše věková kategorie:

- do 15 let
- 16-25 let
- 26-35 let
- 36-50 let
- 51 a více

10. Jaký typ průkazu máte?

- TP (1. stupeň postižení)
- ZTP (2. stupeň postižení)
- ZTP/P (3. stupeň postižení)

11. Jaký je druh Vašeho postižení?

- tělesné
- kombinované

12. Jaký typ vozíku využíváte?

- mechanický
- elektrický
- oba druhy

13. Jak jste přišel/přišla k Vašemu postižení?

- vrozené
- získané - nemoc
- získané - po úraze

Abstrakt

FIALOVÁ, Lenka. *Vybrané aspekty cestovního ruchu tělesně postižených*. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 69 s., 2013

Klíčová slova: cestovní ruch, tělesné postižení, bezbariérová přístupnost

Předložená práce je zaměřena na cestovní ruch tělesně postižených. Impulsem pro výběr tohoto tématu, bylo zjištění, že se jím málo kdo zabývá a v běžné praxi cestovního ruchu je velmi často opomínáno. Cílem práce bylo analyzovat situaci na trhu cestovního ruchu v České republice, především v oblastech nabídky produktů cestovních kanceláří, ubytování a dopravy. K lepšímu zjištění a zhodnocení těchto oblastí velkou měrou přispěly i skutečné zkušenosti vozíčkářů. Na základě těchto zkušeností a vyhodnocení dat získaných z dotazníkového šetření byly zjištěny různé nedostatky, přičemž nejzávažnější z nich vidí vozíčkáři v nedostatečné informovanosti, jak veřejnosti, tak lidí pracujících v cestovním ruchu, o pomoci při překonávání bariér. I přes výskyt překážek však nejsou vozíčkáři odrazeni a cestují. Proto je zapotřebí neustále zlepšovat podmínky pro cestování handicapovaných. V rámci práce proto byly uvedeny návrhy na možná zlepšení. Nezbývá než doufat, že podobných návrhů bude přibývat a budou realizovány.

Abstract

FIALOVÁ, Lenka. Selected aspects of tourism of physically handicapped people. Bachelor thesis. Plzeň: Faculty of Economics ZČU in Plzeň, 69 p., 2013

Key words: tourist trade, physical disability, wheelchair accessible

This thesis is focused on tourism of physically handicapped people. The main reason to choose this topic was the fact that it is very often forgotten to practice tourism for disabled. The aim of this work was to analyze the market situation of tourism in the Czech Republic, especially in the area of travel agencies product offerings, of accommodation and transport. Actual experience of wheelchair users were used to identify and assess these areas better. Based on this experience and the data evaluation obtained from the survey there were identified various shortcomings, the handicapped people consider the most serious especially the each of informed public and people working in tourism to help in overcoming barriers. Despite the presence of obstacles, however, handicapped people are not afraid to travel. Therefore, it is necessary to improve conditions for disabled to travel constantly. In this thesis, suggestions for possible improvements were given. We can only hope that similar proposals will increase and will be implemented.