

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Biologie

Studijní obor: Biologie a geografie se zaměřením na vzdělávání



Pavčina Dobruská

CESTOVNÍ RUCH VOZÍČKÁŘŮ V NÁRODNÍCH PARCÍCH ČESKA

**TOURISM OF WHEELCHAIR USERS IN NATIONAL PARKS OF
CZECHIA**

Bakalářská práce

Praha 2012

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Dana Fialová, Ph.D.

Prohlášení

„Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně na základě pramenů a dalších informačních zdrojů uvedených v seznamu použité literatury. Tato práce ani její část nebyla použita k získání jiného nebo stejného akademického titulu.“

V Praze, 14. 5. 2012

Pavλίna Dobruská

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala vedoucí práce RNDr. Daně Fialové, Ph.D. za čas a ochotu, které mi věnovala při konzultacích, za cenné rady a připomínky a za příjemnou spolupráci.

Velký dík patří mým rodičům, Mgr. Pavlíně Dobruské, za poskytnutí odborných zdrojů a rad z oblasti speciální pedagogiky a jazykové korektury, Ing. Rudolfovi Dobruskému, který mi pomohl s technickou stránkou práce. Rodina mi byla po celou dobu oporou a vytvořila mi podmínky pro napsání této práce.

Poděkování v neposlední řadě patří i panu Bc. Václavu Sklenáři, který poskytl odborné posouzení výsledků této práce a zajistil tak zpětnou vazbu.

Velkou podporu poskytli mí přátelé a blízcí, děkuji jim za jejich psychickou oporu a trpělivost.

S úctou autorka

Abstrakt

Tématem bakalářské práce je specifická forma cestovního ruchu – cestovní ruch vozíčkářů v národních parcích Česka.

Teoretická část se zabývá vymezením základních pojmů a potřeb vozíčkářů. Převážná část práce zkoumá možnosti v jednotlivých národních parcích, konkrétně se zaměřuje na turistické trasy s využitím pro vozíčkáře a jejich klasifikaci. Důležitým aspektem pro osoby se sníženou mobilitou je dostupnost informací a potřebných zdrojů.

Na základě zjištění neexistence jednotné klasifikace turistických tras v jednotlivých národních parcích v Česku je hlavním výstupem sjednocená klasifikace tras pro vozíčkáře a její následná aplikace na konkrétní trasy v jednotlivých národních parcích. Vytvořená klasifikace byla konzultována s odborníky na tomto poli a vozíčkáři současně, tato zpětná vazba ukazuje skutečnou možnost využití v praxi a její užitek pro osoby se sníženou mobilitou.

Klíčová slova:

tělesné postižení – vozíčkář – cestovní ruch – trh cestovního ruchu (nabídka a poptávka) – bariéra – národní park – přírodní rezervace

Abstract

The theme of this thesis is a specific form of tourism – the tourism of wheelchair users in national parks of Czechia.

The definition of basic terms and needs of wheelchair users is described in a theoretical part of thesis. Most of the thesis surveys option in specific national parks, it focuses on hiking trails with use for paraplegics specifically and their classification. The availability of information and available resources is key aspect for persons with reduced mobility.

The main output is unified classification of hiking trails for wheelchairs users because there is not unified classification of hiking trails in specific national parks nor in Czechia. The unified classification has been applied for concrete trails in specific national parks. Created classification has been consulted with specialists in this domain and wheelchair users together. The feedback shows real possibility of use in practices and its benefit for people with reduces mobility.

Keywords:

physical disability, handicap – wheelchair user – tourism – tourism market (supply and demand)
– barrier – national park – nature reservation

Obsah

Abstrakt	4
Abstract	5
Seznam použitých zkratk	8
Seznam tabulek	10
Seznam obrázků	10
Seznam příloh	10
1. Úvod	11
2. Teoretické zarámování	14
2. 1 Přístupný cestovní ruch	14
2. 2 Stručná klasifikace poruch a stupně postižení vozíčkářů	15
2. 3 Potřeby vozíčkářů	18
2. 4 Pohyb osob s postižením pohybového ústrojí	19
2. 5 Vymezení pojmů užívaných v práci	19
2. 6 Historie přístupu společnosti k osobám s postižením	22
3. Metodika	25
4. Organizace na podporu handicapovaných osob	26
4. 1 Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (NRZP)	26
4. 2 Sbor zástupců organizací zdravotně postižených	27
4. 3 Česká asociace paraplegiků (CZEPA)	27
4. 4 FIMITIC	27
4. 5 Evropské fórum zdravotně postižených (EDF)	27
4. 6 Federace národních a mezinárodních organizací a agentur (RI)	28
4. 7 Disabled Peoples' International (DPI)	28
4. 8 European Spinal Cord Injury Federation (ESCIF)	28
5. Analýza tras pro vozíčkáře v národních parcích a tvorba jejich jednotné klasifikace a značení	30
5. 1 NP a CHKO Šumava a existující iniciativy	30
5. 1. 1 Program „Dostupná Šumava“	30
5. 1. 2 Zelené autobusy	31
5. 1. 3 Program „Zaparkuj a jdi dál“	31
5. 1. 4 Bezbariérová informační centra v NP a CHKO Šumava	31
5. 1. 5 Oficiální trasy pro vozíčkáře	32
5. 1. 6 Sport na Šumavě	36

5. 1. 7 Ubytovací a stravovací zařízení na Šumavě.....	37
5. 2 Krkonošský národní park (KRNAP)	38
5. 2. 1 Projekty „Krkonoše pro všechny“ a „Krkonoše bez bariér“	38
5. 2. 2 Next 20.....	41
5. 2. 3 Informační střediska	41
5. 3 Národní park Podyjí	42
5. 4 Národní park České Švýcarsko	43
5. 4. 1 Informační střediska a možnosti pro vozíčkáře v NP České Švýcarsko	43
5. 4. 2 Trasy, vhodné pro vozíčkáře	43
5. 5 Souhrn a porovnání klasifikací v národních parcích	46
5. 6 Sjednocení klasifikace tras, vhodných pro vozíčkáře, návrh jednotné klasifikace a její aplikace	48
6. Závěr	53

Seznam použitých zkratk

CNS	centrální nervová soustava
CMP	cévní mozková příhoda
CZEPA	Česká asociace paraplegiků
ČR	Česká republika
DMO	dětská mozková obrna
DPI	mezinárodní organizace sdružující organizace řízené zdravotně postiženými (Disabled Peoples' International)
ECOSOS	Ekonomická a sociální rada (United Nations Economic and Social Council)
EDF	Evropské fórum zdravotně postižených (European Disability Forum)
ENAT	Evropská síť přístupného cestovního ruchu (European Network for Accessible Tourism)
ESCIF	federace sdružující organizace pro osoby s poškozením míchy (European Spinal Cord Injury Federation)
EU	Evropská unie
FIMITIC	Mezinárodní federace osob s tělesným postižením (International Federation of Persons with Physical Disability)
CHKO	chráněná krajinná oblast
ILO	Mezinárodní organizace práce (International Labour Organization)
IS	informační středisko
KRNAP	Krkonošský národní park
NP	národní park
NRZP	Národní rada osob se zdravotním postižením
OITS	Mezinárodní organizace pro sociální cestovní ruch (L'Organisation internationale du tourisme social)
OSN	Organizace spojených národů
RI	Federace národních a mezinárodních organizací a agentur (Rehabilitation International)
UNESCAP	Hospodářská a sociální rada pro Asii a Pacifik (United Nations of Economic and Social Council for Asia and Pacific)
UNESCO	organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

UNICEFF	dětský fond OSN (United Nations Children's Fund)
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu (United Nations World Tourism Organization)
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTPP	zvlášť těžké postižení/průvodce

Seznam tabulek

- Tabulka 1: Klasifikace povrchu stezek pro vozíčkáře v NP Šumava
Tabulka 2: Klasifikace profilu stezek pro vozíčkáře v NP Šumava
Tabulka 3: Doplnující symboly pro klasifikaci stezek v NP Šumava
Tabulka 4: Klasifikační systém tras pro vozíčkáře v NP Šumava
Tabulka 5: Obtížnost tras pro vozíčkáře z iniciativy IS Rokyta
Tabulka 6: Klasifikace tras pro vozíčkáře v okolí IS Rokyta
Tabulka 7: TOP 10 – vyznačené trasy pro vozíčkáře v KRNAP
Tabulka 8: Klasifikace tras pro vozíčkáře v KRNAP
Tabulka 9: Navrhovaná klasifikace tras pro vozíčkáře
Tabulka 10: Navrhovaná klasifikace tras v NP Šumava
Tabulka 11: Navrhovaná klasifikace tras v KRNAP
Tabulka 12: Navrhovaná klasifikace trav v NP Podyjí
Tabulka 13: Navrhovaná klasifikace tras v NP České Švýcarsko

Seznam obrázků

- Obrázek 1: TOP 10 doporučených a vyznačených tras na území KRNAP
Obrázek 2: Cyklostezka Děčín – Dolní Žleb – Bad Schandau

Seznam příloh

- Příloha 1: Dostupná Šumava 2011
Příloha 2: Se Zelenými autobusy po Národním parku Šumava s napojením do Národního parku Bavorský les 2011.
Příloha 3: video Cestujeme bez bariér.
Příloha 4: Krkonoše bez bariér.
Příloha 5: Zhodnocení jednotné klasifikace stezek pro vozíčkáře v národních parcích panem Bc. Václavem Sklenářem

1. Úvod

Cestovní ruch a cestování s ním spojené, se stal v posledních letech nedílnou součástí života každého jedince, novodobým trendem a pro mnohé dokonce životním stylem. Motivů pro účast v cestovním ruchu je mnoho, závisí na individualitě každého jedince. Co motivy však spojuje, je většinou regenerace psychických a fyzických sil člověka (vyjmeme-li profesně orientovaný cestovní ruch).

S cestováním mimo místo obvyklého bydliště je spojeno využití mnoha služeb. Řeší se otázka především dopravy, ubytování, stravování a také přidružených služeb (např. možnost kulturního a sportovního vyžití). Cestovní ruch je tedy velice důležitou součástí ekonomiky státu a zároveň příležitostí pro tvorbu nových pracovních příležitostí. Nepřímo tak přispívá i k rozvoji dalších odvětví, spojených s cestovním ruchem (tzv. multiplikační efekt). K tomu, aby tento systém fungoval, je nutno odhalit zájmy a potřeby potenciálního zákazníka a připravit tak nabídku, která by pro něj byla atraktivní.

Podle potřeb a zájmů zákazníků dělíme cestovní ruch na dílčí formy a druhy. Tato bakalářská práce se zabývá problematikou jedné konkrétní formy – cestovním ruchem tělesně postižených, především vozíčkářů.

Z celkových 10.287 800 milionu obyvatel Česka bylo celkem 1.818 400 milionu obyvatel s postižením. Na vady pohybového ústrojí připadalo celkem 294 200 obyvatel (cca 2,9 %), z toho 33 950 vozíčkářů, tj. cca 0,5 % (Renotierová, Ludíková a kol., 2006). Novější statistiky existují pouze za rok 2007, statistický úřad zaevidoval celkem 550 400 tělesně postižených osob z 1 015 500 zdravotně postižených osob (Kalnická, Votinský 2008). Konkrétní informace o aktuálním počtu nelze dohledat kvůli ochraně osobních údajů a značné heterogenitě skupiny, která se ve statistikách OZP řadí do několika kategorií. Procento tedy rozhodně není zanedbatelné, proto je třeba rozšíření a přiblížení cestovního ruchu mezi stále větší procento obyvatelstva.

Možnost volného pohybu a kontakt s přírodou patří k základním potřebám člověka. V dnešní uspěchané době, kdy se převážná většina lidí zabývá nejmodernějšími trendy, do kterých nemalou měrou patří sport a zdravý životní styl, existuje menšina, která není i je na okraji společnosti díky svému handicapu. Tyto atributy jsou však odepřeny, jak je výše zmíněno, poměrně velkému procentu v populaci. Je sice spousta firem, které se zabývají výrobou pomůcek pro zlepšení životního stylu a kvality života této menšiny. Avšak i přes tuto část trhu, se jimi spíše nezabýváme a přehlízíme jejich potřeby. Potřeby, které má běžný člověk neustále na očích,

kteří ve svém volném čase provozuje a nevidí v nich překážky. Neuvědomujeme si proto, že jsou mezi námi lidé, kteří tyto překážky mají. Jsou pro ně na dobu, ve které žijí, spíše méně překonatelné než snesitelné. Z tohoto důvodu jsem se rozhodla pro toto téma, které je doposud tak málo zmapováno.

Jako má každý občan právo na svobodu pohybu a volný čas, má právo i na cestování, a to by mělo být umožněno všem.

Téma bylo vybráno kvůli jeho aktuálnosti a nedostatku informací o problematice pro širokou laickou veřejnost. Práce se bude věnovat nedostatkům v cestovním ruchu a nedostatku příležitostí, se zaměřením na konkrétní skupinu. Budou zde uvedeny publikace, projekty a portály s dostupnými informacemi o cestovním ruchu pro vozíčkáře s užším zaměřením na národní parky, s konkrétními specifiky.

Cílem bakalářské práce je přiblížení problematiky cestovního ruchu tělesně handicapovaných, vyjasnění specifik pohybu vozíčkářů v přírodě, možnosti přístupu k přírodním aktivitám v Česku a zviditelnění problému přístupu národních parků široké veřejnosti, tj. i vozíčkářům. Práce se také zabývá vyhledáváním a analýzou organizací, zabývajících se problematikou a upřesněním toho, co dělají pro zlepšení života této skupiny; nalezením přístupu k informacím o cestovním ruchu v konkrétních lokalitách. Hlavním cílem je vytvoření jednotné klasifikace stezek pro vozíčkáře v národních parcích v Česku a vytvoření jednoduchých piktogramů, které bude možno použít v turistických materiálech.

Prvním úkolem před psaním této práce bylo vyhledání odborné literatury a dostupných zdrojů, vztahujících se k této problematice. Jako zdroje byly využity publikace ze sféry výzkumu i ze sféry praktického života.

První část, která má teoretický charakter. Obsahuje rešerši odborné literatury, především z oblasti problematiky speciální pedagogiky a cestovního ruchu. Zobrazuje stručnou historii vývoje vztahu majoritní společnosti k handicapovaným a vymezuje základní pojmy jako tělesné postižení, vozíčkář, cestovní ruch (nabídka a poptávka), bariéra, národní park a přírodní rezervace. Jedna z kapitol zachycuje specifika vozíčkářů ve společnosti, přibližuje jednak architektonická specifika a také blíže specifikuje základní protetickou pomůcku vozíčkářů – vozík. Důležitou součástí je právní úprava cestování tělesně postižených a stručná klasifikace vozíčkářů.

Druhá, praktická část se věnuje analýze existujících organizací a projektů, zabývajících se cestovním ruchem vozíčkářů a národními parky v Česku. Důraz byl kladen na jednoduchou

dostupnost potřebných informací pro cílovou skupinu. Je zde blíže charakterizována možnost cestování vozičkářů v českých národních parcích. V této části je představen i návrh jednotné klasifikace značení turistických tras pro vozičkáře v národních parcích, která byla podrobena kritice odborníka a vozičkáře jako uživatele v jedné osobě. Právě tato část práce má největší význam.

V závěru jsou shrnuty výsledky práce, návrhy a podněty, kam je vhodné směřovat další výzkum.

2. Teoretické zarámování

2.1 Přístupný cestovní ruch

Přístupný cestovní ruch si klade za cíl nejen umožnění cestovního ruchu, ale především jeho zpříjemnění všem obyvatelům. Klíčem k úspěchu je pochopení rozmanitosti, při zachování bezbariérového přístupu (Šagátová, 2010).

Touto dílčí formou cestovního ruchu se od roku 2006 zabývá síť ENAT (= European Network for Accessible Tourism) na evropské úrovni. Stará se o sdílení informací a rozvoj přístupného cestovního ruchu v celé EU, i za jejími hranicemi. V Česku ENAT intenzivněji spolupracovala především na projektu Athena na cestách.

Přístupný cestovní ruch není ve skutečnosti pravá forma cestovního ruchu, jelikož nesoustřeďuje jasnou skupinu účastníků cestovního ruchu, ale zohledňuje potřeby, zájmy a omezení všech potenciálních hostů a jejich začlenění do cestovního ruchu. Cílem je tedy odstranění překážek, bránících některým skupinám účastníků nebo je od cestování přímo odrazují. Princip přístupného cestovního ruchu tkví v jednoduché přístupnosti k zařízením, dopravě, informacím, komunikaci a jiným službám (Šagátová, 2010).

Pro účely této práce je nutné vymezit následující tři formy cestovního ruchu, které se často navzájem ztotožňují. V dalších částech práce se budeme nadále setkávat především s přístupným cestovním ruchem a cestovním ruchem pro všechny.

Cestovní ruch pro všechny: Podle Šagátové (2010) usiluje o vytváření přístupných turistických destinací, produktů a přijímání opatření, která umožňují cestovat a plnohodnotně využívat služby cestovního ruchu všem skupinám potenciálních zákazníků, za podmínky respektování jejich individuality. Nepřesně bývá ztotožňován s přístupným cestovním ruchem nebo sociálním cestovním ruchem.

Přístupný cestovní ruch obsahuje vše, co zvyšuje přístupnost turistických destinací, zařízení a služeb, umožňuje všem potenciálním zákazníkům pohodlné a bezpečné využívání, bez závislosti na cizí pomoci. Přístupnost má mnohem širší rámec využitelnosti než jen pro osoby se zdravotním postižením. Významným zástupcem v Evropské Unii je právě ENAT (Evropská síť pro přístupný cestovní ruch) (Šagátová, 2010).

Sociální cestovní ruch naproti tomu zahrnuje vše, co zpřístupňuje cestovní ruch osobám se zvláštními potřebami, především ale lidem s ekonomicky malým potenciálem. Zástupcem sociálního cestovního ruchu v EU je OITS (Mezinárodní organizace pro sociální cestovní ruch

(Šagátová, 2010). S tímto pojmem se vůbec poprvé setkáváme v projektu „Beskydy pro všechny“.

Kdo je v přístupném cestovním ruchu zákazníkem? Zahrnuje osoby se zdravotním postižením, po akutním úrazu, kterým znemožňuje pohyb, ale například i těhotné ženy, rodiny s malými dětmi, seniory a mimo jiné i osoby, cestující s objemnými zavazadly. Tato skupina má stejné motivy k cestování jako všichni ostatní. Mnoho lidí se domnívá, že do skupiny patří výhradně zdravotně postižení. Jak tedy vidíme, tato situace potká většinu alespoň dvakrát za život – jako děti a poté i jako seniory. Přístupnost je proto přínosná pro každého jedince, a neměla by být brána jako doplňková nebo nadstandardní služba.

S výše uvedenými pojmy je spojen seniorský cestovní ruch (Klufová, 2011). Propojením problematiky seniorského cestovního ruchu s problematikou cestovního ruchu vozíčkářů, vzniká potenciál pro zlepšení příležitostí v cestovním ruchu vozíčkářů, kvůli podobným potřebám obou skupin. Tato problematika je bohužel příliš rozsáhlá, proto na ni tato práce nebude dále reagovat.

Cestovní ruch celkově tvoří nabídka a poptávka v cestovním ruchu. Nabídka přístupného cestovního ruchu obsahuje atraktivitu, které motivují k návštěvě určitého místa (Šagátová, 2010). Přesná čísla týkající se nabídky v přístupném cestovním ruchu zatím bohužel nejsou známa, stejně jako reálná velikost na straně poptávky. Na základě statistik v měřítku Evropské unie je však jisté, že velikost poptávky po přístupném cestovním ruchu stále roste. V Evropě žije cca 127 milionů osob (26 % obyvatel EU) se zdravotním postižením nad 16 let a seniorů a celkem cca 70 % těchto osob má zájem cestovat (Šagátová, 2010). Umožňuje jim to zdravotní stav i ekonomická situace, bariéry jsou však stále málo překonatelné.

Z průzkumů navíc vyplývá, že lidé se specifickými potřebami dávají přednost domácím destinacím, preferují období mimo hlavní sezónu, cestují většinou s doprovodem a co především, bývají loajálními zákazníky (Šagátová, 2010), neboť vlastní pozitivní zkušenost a doporučení známých, jsou nejlepší reklamou nejen v cestovním ruchu, proto by mělo být přístupných míst v rámci v trendu přístupného cestovního ruchu více.

2.2 Stručná klasifikace poruch a stupně postižení vozíčkářů

Specifické potřeby vozíčkářů vyplývají z jejich postižení. Spojuje je kompenzační pomůcka, kterou používají k překonávání bariér – ortopedický vozík. Právě z důvodu heterogenity této skupiny, je nutné vymezit příčiny jejich postižení, z kterých dále vychází specifické potřeby každého jedince. Tyto potřeby nelze posuzovat souhrnně, ale ke každému jedinci musí být přístupováno zcela individuálně.

Typy hybných a tělesných poruch (dle Hájková, 2006)

1. *Centrální poruchy hybnosti*

Tyto poruchy spočívají v poškození centrálního nervového systému (CNS). K poškozením CNS dochází nejčastěji již během nitroděložního vývoje, během porodu nebo krátce po něm. Častou příčinou je nitrolebeční krvácení u novorozence během těžkého porodu. Veřejnosti nejznámější, z těchto poruch, je dětská mozková obrna (DMO). Následkem problému u DMO je většinou působení sníženého, zvýšeného, případně kolísavého svalového napětí, které má vliv na pohyb končetin.

2. *Poruchy hybnosti jako důsledek jiných onemocnění*

Poruchy hybnosti se mohou týkat osob po cévních mozkových příhodách (CMP), i po odeznění akutního stadia, kdy přetrvává ztráta hybnosti svalové dystonie, neschopnost komunikace s okolím, problémy s volnými pohyby a artikulovanou řečí, problémy s pamětí apod. U některých osob trpících progresivním nervosvalovým onemocněním dochází k postupné ztrátě motorických schopností. Při progresivní svalové dystrofii dochází k úbytku svalové tkáně, která je tak nahrazována tukem a vazivem, postupně dochází i k poruše dýchacích svalů, respiračním problémům, může končit až smrtí udušením. Lidé jsou odkázáni na pomoc svého okolí, dochází sice k úbytku soběstačnosti, ale duševní schopnosti zůstávají nezměněny.

Nejznámějšími příklady nemocí spadajících do této kategorie jsou roztroušená skleróza a Parkinsonova choroba.

3. *Získané poruchy hybnosti*

jsou důsledkem poúrazového stavu mozku nebo míchy, poúrazové ztrátě končetiny nebo její části, deformitě těla nebo jeho části. Nejčastější úrazy CNS a hybného ústrojí vznikají během dopravních nehod. Způsobují často trvalé následky, které i při soustavné rehabilitaci negativně ovlivňují kvalitu života jedince. Jelikož mícha nemá regenerační schopnost, tato poškození jsou tak nezvratná.

4. *Malformovaný zevnějšek*

Malus = špatný, forma = tvar. Poruchy bývají většinou vrozené, jsou způsobeny vrozenou vývojovou vadou. Porucha tvaru či velikosti se může týkat lebky, páteře, trupu nebo končetin. Do určité části si s nimi dokáže poradit současná plastická neurochirurgie, kdy se k zákrokům přistupuje v co nejužším věku dítěte.

Z hlediska cestovního ruchu je třeba na postižené osoby nahlížet jako na všechny ostatní klienty, s kterými je třeba jednat s patřičnou úctou a vážností. V komunikaci věnovat

postižení co nejmenší pozornost, avšak přizpůsobit podmínky tak, aby byly vhodné pro co nejširší spektrum poptávky v cestovním ruchu.

Jak bylo výše možné zjistit, skupina používající pro usnadnění pohybu vozík není skupinou stejnorodou, a najdeme v ní mnohé odlišnosti. Z hlediska speciálních potřeb proto vyčleňujeme další specifické skupiny, které rozlišujeme na základě stupně postižení:

- a) Klienti s lehčím postižením hybnosti, s mírně zhoršenou orientací, mírně narušenou schopností komunikace.

Poruchy hybnosti sice vyžadují soustavnou rehabilitaci klientů, ale neodsuzují ho k žádné závislosti na další osobě, proto je možné plnohodnotné využití služeb s prakticky standardním průběhem.

- b) Reální i potenciální klienti služeb v cestovním ruchu s těžším postižením nosného a hybného aparátu, které doprovází i další obtíže.

Klienti se vyznačují vysokou závislostí na svých průvodcích nebo blízkých osobách, závislost v těchto případech není pouze formální, ale i citová a ekonomická. V sociální sféře vyhledávají kompenzační příležitosti. Cestování jako nová zkušenost tak může přispět k rozvoji jedince jako celku, a tím tak přispět jako příležitost k osamostatnění.

- c) Osoby s progresivními nervosvalovými onemocněními, těžkými poruchami hybnosti, s kombinací tělesného a smyslového postižení, apod.

Rozsah omezení vede dlouhodobě ke ztrátě sociálních kontaktů a běžných příležitostí k cestování a turistice. V takových případech je obvykle nutná osobní asistence a pomoc v každodenních situacích. Volný čas je výrazně omezen z důvodu přesného dodržování pravidelných, léčebných, rehabilitačních a terapeutických procedur.

2.3 Potřeby vozíčkářů

Existuje více cest, jak usnadnit lidem s poruchou hybnosti pohyb, jednou z nich je vozík. Po bližším průzkumu trhu a literatury je zjištěno, že vozíky se mezi sebou značně liší.

Ortopedický vozík (angl. Wheelchair, něm. Rollstuhl) byl u nás dříve označován jako invalidní vozík. Ortopedický vozík musí splňovat určité parametry. Zohledňuje se „*věk uživatele, účel, obsluha, druh pohonu, konstrukce, stupeň a druh poruchy hybnosti a také edukační zaměření*“ (Jonášková, 1996, 1998, 2001 cit. v Renotierová, Ludíková a kol., 2006, s. 242).

Základní typy můžeme dělit dle pohonu na mechanické a elektrické, podle konstrukce na skládací a neskládací. Obsluhu vozíku provádí buď uživatel samotný nebo pomocník vozíčkáře.

Mechanické vozíky jsou ovládané buď velkými koly s obručí nebo pákou a pedálem. Jednotlivé typy vozíků se liší vhodností svého užití, některé jsou vhodnější pro delší cesty na větší vzdálenosti, jiné vynikají svou stabilitou a prostorem k manévrování (Jonášková, 2006).

Elektrické vozíky mají motor umístěný pod sedadlem, motor výrazně zvyšuje hmotnost celého vozíku, proto není jeho využití vhodné při každé příležitosti. Ovládání elektrického vozíku je uzpůsobeno uživateli tak, aby bylo možné jej ovládat pouze za účasti minimální (zbytkové) síly. Také umístění ovládacího panelu je značně variabilní. Při ručním ovládání má uživatel ovládací panel umístěn buď na opěrkách (nebo pouze na jedné opěrce) nebo na středovém panelu. V případě nemožnosti ručního ovládání vozíku je možné umístit ovládací zařízení na stupačky, kdy jej uživatel ovládá za pomoci nohou. V případě ochrnutí horních i dolních končetin existují i vozíky, které lze ovládat pohybem hlavou nebo bradou.

U elektrického i mechanického vozíku existuje varianta polohování vozíku.

Jaké jsou předpoklady pro užívání vozíku? Dobrý zrak, schopnost chápat, držet směr při orientaci a v prostoru. Na žádném vozíku by však doba, po kterou by uživatel měl zůstat ve statické poloze, neměla přesáhnout dobu 30 minut.

S užíváním vozíku je spojeno překonávání mnoha bariér. Pro jejich překonávání slouží rampa (k překonání 2 – 3 schodů, při nástupu do auta), šikmá a svislá schodišťová plošina, schodolez ke zdolávání schodišť (se samostatnou obsluhou nebo s obsluhou další osoby), scalamobil (příslušenství vozíku, které umožňuje zdolávání schodiště a úzkého točitého schodiště, kde není možno použít schodolez) (Jonášková, 2006).

2. 4 Pohyb osob s postižením pohybového ústrojí

Pohyb, sport a možnost cestování je pro osoby s postižením pohybového ústrojí stejně důležitý jako pro zdravé jedince. Lidé s postižením mají stejnou motivaci i touhu realizovat tyto aktivity jako kdokoliv jiný. Jediné, co jim brání v pohybu dle vlastních představ, je existence různých překážek, nedostatečná nabídka aktivit a mnohdy i potřebné informace.

Optimální pohybový režim vozičkáře závisí na aktuální úrovni kondice jedince, na stupni postižení a na míře pohybových schopností a dovedností konkrétního jedince. Vhodné je proto poradit se v každém konkrétním případě s odborníky.

Dle Kábeleho (1992) nejsou svaly rukou a paží dostatečně vybaveny pro lokomoci celého těla. Na svaly je vyvíjena zvýšená zátěž, která může být pro začínajícího vozičkáře problémem. Stejně je tomu tak i u jedinců s oslabenou činností plic nebo srdce. Právě díky tomuto rizikovému faktoru je vhodná rada odborníků.

2. 5 Vymezení pojmů užívaných v práci

Problematikou omezené hybnosti, cestovním ruchem a interdisciplinarností tématu se zabývá mnoho autorů. Setkáváme se proto s různou interpretací jednotlivých pojmů. Z tohoto důvodu je nutné je zde vymežit.

Tělesné postižení (= physical disability, handicap)

Pojem tělesné postižení je v komunikaci také poměrně rozšířený, níže jsou proto uvedeny dvě definice z odborných slovníků.

„Postižení, která brání mobilitě, pracovní činnosti; dělí se na přechodné a trvalé, vrozené a získané“ (Hartl, Hartlová 2000, s. 442).

Průcha, Walterová, Mareš (2003, s. 247) definují tělesně postiženého jako osobu *„postiženou defekty pohybového a nosného ústrojí (kostí, kloubů, svalů aj.) nebo poruchou nebo poškozením nervového ústrojí, jestliže se projevuje porušenou hybností (omezení chůze, sedění ve třídě, zacházení s učebními pomůckami apod.), které jim způsobuje velké potíže v běžných činnostech ve škole i denním životě. Ke zmírnění poruch hybnosti slouží některé speciální pomůcky, např. invalidní vozík, protézy“.*

Vozíčkář (= wheelchair user)

Pojem vozíčkář je v současnosti běžně používaný, ve většině slovníků však přesné vymezení pojmu a jeho definici nenajdeme. Zdůvodnit to lze tím, že označení je schováno pod celou řadou diagnóz nemocí, způsobujících pohybové postižení, následky úrazů nebo jako důsledek stárnutí.

Podle Kábeleho jsou vozíčkáři „jednou ze skupin specificky těžce postižených s trvalým ochrnutím dolních končetin, tj. lidé odkázaní na život v invalidním vozíku“ (1992, s. 5).

Ani tato definice však není úplná, protože pomocí invalidního vozíku se mohou pohybovat i lidé, kteří nemají trvalé ochrnutí dolních končetin. Pro potřeby této bakalářské práce budeme proto za vozíčkáře považovat člověka, který pro překonání pohybového handicapu používá aktuálně ortopedický vozík.

Cestovní ruch (= tourism)

je dle UNWTO (in Toušek, Kunc, Vystoupil, 2008) definován jako souhrn aktivit osob cestujících do míst mimo jejich obvyklé prostředí a pobývajících v těchto místech po dobu ne delší než jeden rok, za účelem trávení volného času, podnikání či jiným účelem.

Trh cestovního ruchu

Nabídka (= tourism supply)

Jako nabídku v cestovním ruchu definují Toušek, Kunc a Vystoupil (2008) maximální množství produktů cestovního ruchu na trhu cestovního ruchu, které má určitý subjekt v úmyslu prodat za danou cenu.

Poptávka (= tourism demand)

Jak uvádí Toušek, Kunc a Vystoupil (2008) je poptávka v cestovním ruchu množství dané služby, které kupující, zájemající se o dané služby nebo zboží cestovního ruchu, hodlá koupit za danou cenu na daném trhu v daném čase. Poptávka cestovního ruchu je parametrem měřeným po určitý časový úsek, zpravidla měsíc. Poptávka po produktech cestovního ruchu se vyznačuje výraznou cenovou a příjmovou elasticitou.

Bariéra (= barrier)

Překonávání bariér, zmenšování jejich velikosti, snižování jejich četnosti a úplné vymizení bariér je cílem dnešní společnosti. S bariérami se každý z nás setkává v běžném životě. Co je bariérou pro jednoho, nemusí však představovat bariéru pro jiného a naopak.

Podle Hartla, P. a Hartlové H. (2000) je bariéra překážka, zábrana, která může existovat fyzicky jako zvuková nebo architektonická, a nebo může být v psychice člověka, popřípadě v uspořádání organizace či společnosti. Geist (2000) ji definuje jako každou překážku v uskutečňování určitého cíle.

Národní park (= national park)

Definice národního parku existuje mnoho, pro účely této práce byla vybrána definice z Ottovy encyklopedie A-Ž, kde autoři vymezují národní park jako „*jedinečné území přírodních a kulturních hodnot podléhajících ochraně. V ČR kategorie velkoplošného zvláště chráněného území stanovená zákonem. Jedinečné území, jehož značnou část zaujímají přirozené nebo lidskou činností málo ovlivněné ekosystémy, v nichž rostliny, živočichové a neživá příroda mají mimořádný vědecký a výchovný význam*“ (Malátková, 2004, s. 664). Na území České republiky máme 4 národní parky (České Švýcarsko, Krkonoše, Podyjí a Šumava), celkově zaujímají 1,52 % rozlohy státu. Uvedená definice se odkazuje na zákon a státem uvedenou definici, která je uvedena níže.

„Národní parky jsou v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definovány jako rozsáhlá území, jedinečná v národním či mezinárodním měřítku, jejichž značnou část zaujímají přirozené nebo lidskou činností málo ovlivněné ekosystémy, v nichž rostliny, živočichové a neživá příroda mají mimořádný vědecký a výchovný význam, přičemž veškeré využití národních parků musí být podřízeno zachování a zlepšení přírodních poměrů a musí být v souladu s vědeckými a výchovnými cíli sledovanými jejich vyhlášením“ (Ministerstvo životního prostředí – Národní parky, 2012).

„Národní park je relativně rozsáhlá oblast, ve které není jeden nebo více ekosystémů ovlivněno znečištěním člověka. Rostliny, živočichové, neživá příroda mají specifický význam vědecký, výchovný a rekreační nebo je zde neobvyklá přírodní krajina. Nejvyšší orgán v zemi přijal kroky, jak předcházet a omezit znečištění. Návštěvníci mají povolený přístup za určitých podmínek pro účely rekreace (Johnston, 1986, s. 312).“

Přírodní rezervace

Definice v Ottově encyklopedii se v případě přírodních rezervací opět odkazuje na zákon o ochraně přírody a krajiny. „*Přírodní rezervace je v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definována jako menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením*

ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast“ (Ministerstvo životního prostředí – Přírodní rezervace, 2012).

2. 6 Historie přístupu společnosti osobám s postižením

Existence tělesného postižení provází lidstvo, i přes veškeré úsilí a snahu, od samotného počátku a pravděpodobně ho bude provázet i v budoucnosti. Můžeme tak usuzovat díky nálezům kosterních pozůstatků, které se dochovaly, a z kterých můžeme vyčíst, v důsledku čeho lidé umírali, nebo s jakým postižením přežívali. Dostupné práce, týkající se problematiky, ji mapují od období starověku, věnují se především starověkému Řecku a Římu. Prameny také uvádějí, že prehistorické a historické společnosti se svých postižených přímo zbavovaly (Titzl 2000).

Titzl (2000), mimo jiné čerpá i z biblických pramenů. Problematiku postižených překvapivě nalézáme i zde. Přístup k postiženým, na základě biblického rámce, má dva přístupy. Příkladem negativních tendencí je: *„Postižený je vylučován z Hospodinova shromáždění. Postižený je vylučován z kněžské služby. Postižený je opovrhován, event. z milosti trpěn. Člověk tělesně jinaký je nositelem zlopověstného znamení. Člověk postižený je člověk potrestaný“* (Titzl, 2000, s. 124). I přes silně negativní postoj církve k některým aspektům života postižených, lze nalézt i pozitivní tendence ve vztahu k postiženým: *„Postižení a nemocní mají Hospodinovo zaslíbení a na ně především bude pamatováno ...“* (Titzl, 2000, s. 124).

Historickou faktografií problematiky se zabývají především speciálně-pedagogické obory.

Stadium represivní představovalo společnost, která postižené vyvrhovala a zbavovala se jich. Během největšího morálního a politického úpadku v Římě se dokonce lidé bavili na úkor tělesně postižených, označovali je „morio“ a veřejně vystavovali na trhu zvaném „forum morionum“ (Renotierová 2003). Ve stadiu zotročování byly postižení využíváni jako otroci. První posun je možno nalézt ve stadiu charitativním, kdy se postiženým začala věnovat a pomáhat křesťanská charita. Posun kupředu je viditelný ve stadiu renesančního humanismu. Stadium rehabilitační se snažilo nalézt cestu k aktivnímu zapojení postižených do společenského života, nalézt jim vhodné pracovní uplatnění. Jednalo se o snahu, vedoucí k větší samostatnosti, kdy nebude třeba, aby stát postiženého živil. Podobnou snahu mělo i stadium socializační, které si klade stejné cíle jako předchozí stadium. Chce toho dosáhnout pomocí intenzivní rehabilitace postiženého. Zatím poslední stadium je stadium prevenční, dominovat bude snaha předcházet defektivitě (Sovák 1972 cit. v Titzl 2000).

Velký posun kupředu je vidět i v používaném pojmosloví. Pojem postižený člověk se stále více nahrazuje pojmy jako např. znevýhodněný a člověk se speciálními potřebami. Posun nastal především ve vnímání minority majoritou společnosti. „*Nejsou jiní, mají jen v různých fázích svého života jiné potřeby*“ (Titzl, 2000, s. 10). Termín postižený se rozšířil i díky tomu, že termíny znevýhodněný člověk a člověk se speciálními potřebami jsou termíny se značně širším obsahem.

V historii však pojem postižený byl pojmem ukrytým ve škále sociálně slabších kategorií, potřebujících pomoc od společnosti. Jednalo se zejména o vdovy, sirotky, cizince, chudé. Postižený, v našem slova smyslu, se bude pravděpodobně nejvíce nalézat mezi nemajetnými. „*Jakmile však z této anonymity postižený člověk jednou vystoupí, stane se typem, který rozšíří spektrum kategorií lidí znevýhodněných. Dokonce od počátku to není jen tak nějaký postižený vůbec, ale hned je to slepec, mrzák, nemocný nakažlivou chorobou apod.*“ (Titzl, 2000, s. 10).

Jak však Titzl (2005) uvádí, Sovákova klasifikace má řadu odpůrců, díky nejednotnosti zkoumaného znaku, což způsobuje nekonzistentnost periodizace a díky osvícenskému přístupu autora. Jako lepší příklad periodizace uvádí periodizaci Reuven Kohen-Raz, která staví na vztahu společnosti k božstvům a vědě. Také podle Kohena-Raze je na počátku vývoje tvrdá represe vůči minoritě.

Kosterní pozůstatky, jež byly nalezeny na našem území, však dokazují, že rané společnosti se svých postižených vždy nutně nezbavovali, neboť někteří z nich se dožili i pokročilé dospělosti.

Zmíněnou represi však najdeme i v moderní historii v několika variantách. Matky se mohli legálně zbavit nechtěných, nemocných, postižených a nemanželských dětí zanecháním v nalezincích. Činily tak s vědomím vysoké pravděpodobnosti úmrtí dítěte, např. v roce 1882 v pražském nalezinci byl „*stav úmoru 78%!*“ (Titzl, 2005, s. 9). Kromě této formy represe existovalo i najímání dětí za předem vyplácenou mzdu rodičům, prodej dětí na práci do příhraničního Dolního Rakouska, domácí výdělečná práce. Aby děti v práci vydržely, byly nuceny bitím a posilovány alkoholem (Titzl 2005).

V péči o postižené až do 20. století dominovala charita a soukromá humanita. Formálně byla péče o postižené ošetřena v březnu 1862 zákonem č. 18, kdy byla péče o postižené prohlášena za součást působnosti jednotlivých obcí. První instituce pro konkrétní cílové skupiny u nás začaly vznikat v roce 1786 (pražský ústav pro hluchoněmé), i přes tuto iniciativu se však kapacitně nedostávalo na všechny potřebné a žadatele o přijetí (Titzl 2005).

Teprve v posledním desetiletí se začíná propagovat nikoliv umístění postiženého do ústavu, jako tomu bylo dříve, ale život ve vlastní rodině nebo v komunitě. Tento trend prosazují především nestátní organizace.

Vztahy mezi majoritní společností a postiženou minoritou jsou odjakživa napjaté, jejich řešení proto patří k základním úkolům společnosti.

3. Metodika

První fází bakalářské práce bylo studium a rešerše literatury, dostupných zdrojů. Pro porozumění odborné problematice bylo nutné nastudování literatury z oboru speciální pedagogiky. Jako zdroje byly využity nejen publikace ze sféry výzkumu, ale i publikace ze sféry praktického života (časopisy, související s problematikou, právní úpravy a vyhlášky, dokumenty, zastřešené Ministerstvem pro místní rozvoj, informační brožury a turističtí průvodci atd.).

Pro posouzení situace v jednotlivých národních parcích proběhla odborná analýza webových stránek vztahujících se k řešené problematice a dalších informačních zdrojů. Navštíveny tak byly webové stránky národních parků, jednotlivých iniciativ a programů, organizací. Pro stanovení terminologie byly použity i definice, stanovené zákonem.

Po zjištění, že neexistuje jednotné značení a klasifikace tras, vhodných pro vozičkáře, je nutné takovou klasifikaci vytvořit a existující stezky zařadit do této klasifikace. Klasifikace kombinuje doposud existující, svého druhu, a snaží se pokrýt informace, které vozičkáři pro své cesty potřebují a zároveň odstranit nedostatky, které se vyskytovaly v klasifikacích jednotlivých národních parků a dalších iniciativ. Získaná data o jednotlivých trasách byla jednotně oklasifikována.

Výsledný návrh jednotné klasifikace a značení tras v národních parcích byl konzultován s panem Bc. Václavem Sklenářem, který byl zapojen do praktického ověřování tras v NP Šumava na vlastním ortopedickém vozíku a nadále samostatně pokračuje v mapování dalších tras na území národního parku. Zároveň skrz e-mailovou konverzaci poskytl posudek výsledného návrhu jednotné klasifikace a značení tras v národních parcích (Příloha 5). Díky tomuto posudku je zaručena validita výsledných informací a jejich dalšího použití.

Byly vytvořeny piktogramy, které značně usnadní orientaci vozičkáře přímo v terénu a zároveň i samotné plánování jednotlivých výjezdů.

4. Organizace na podporu handicapovaných osob

Existuje řada organizací a občanských sdružení, které se zabývají ochranou a pomocí pro osoby s handicapem. Tyto iniciativy lze najít v několika hierarchických úrovních, od lokálních organizací až po ty mezinárodní. Jejich cíl je společný – zajištění stejných práv a příležitostí pro osoby s handicapem jako má v současnosti majoritní část společnosti. Jejich činnost je důležitá na všech úrovních. Organizací volnočasových aktivit a možností pro handicapované se zabývají především sdružení a organizace na regionální nebo lokální úrovni, které se podílí i na realizaci. Organizace jsou pro tuto práci klíčové proto, že mnohé z nich sdružují a dále poskytují informace, které jsou důležité pro cílovou skupinu – v tomto případě pro vozíčkáře.

4.1 Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (NRZP)

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR je občanským sdružením, které hájí a zastupuje potřeby a práva zdravotně postižených osob. Přispívá tak k integraci osob do společnosti. Rada je hlavní poradní orgán Vládního výboru pro zdravotně postižené občany a připomínkuje tak opatření a zákony vlády, která se týkají zdravotně postižených. Kromě tohoto důležitého úkolu je také členem celkem čtyř mezinárodních organizací, obhajujících zájmy osob se zdravotním postižením na mezinárodní úrovni. Těmito mezinárodními organizacemi jsou European Disability Forum (Evropské fórum zdravotně postižených), Rehabilitation International (Federace národních a mezinárodních organizací a agentur), FIMITIC (International Federation of Persons with Physical Disability – Mezinárodní federace osob s tělesným postižením) a Disabled Peoples' International (mezinárodní organizace sdružující organizace řízené zdravotně postiženými) (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012).

NRZP vznikla v roce 2000 sloučením dvou do té doby existujících organizací. Sdružení zdravotně postižených v ČR a Sbor zástupců organizací zdravotně postižených. Obě organizace byly tvořeny mnoha občanskými sdruženími a dalšími organizacemi se stejným cílem – obhajobou práv zdravotně postižených osob. Díky značnému překryvu kompetencí obou organizací a jejich soupeření v českém prostředí, obecně nepřispívala existence obou organizací ke skutečnému a efektivnímu prosazování práv a potřeb osob se zdravotním postižením. Proto byla založena NRZP. Došlo tak k výraznému zefektivnění prosazování změn v kvalitě života postižených.

Rada zastřešuje organizace, fungující na krajské a regionální úrovni a navenek je tak reprezentuje, jejich dnešní počet činí celkem 112 organizací (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012).

4. 2 Sbor zástupců organizací zdravotně postižených

I přesto, že díky společné iniciativě se Sdružením zdravotně postižených v ČR vznikla NRZP, Sbor zástupců organizací zdravotně postižených nezanikl. V dnešní době však neplní stejnou roli jako v minulosti, pouze však organizace sdružuje.

4. 3 Česká asociace paraplegiků (CZEPA)

Česká asociace paraplegiků působí v Česku od roku 1990, dříve pod názvem Svaz paraplegiků, od 1. ledna 2012 však organizace užívá současný nový název. Na rozdíl od jiných uvedených organizací se zaměřuje na konkrétní cílovou skupinu – paraplegiky (Česká asociace paraplegiků, 2012).

CZEPA usiluje především o zlepšení úrovně zdravotní péče pro paraplegiky, o poskytování odborné péče, odpovídající závažnosti jejich stavu. Podobně jako další uvedené organizace se snaží o hájení práv a zájmů paraplegiků po poškození míchy a jejich plnohodnotného života.

Kromě organizací na národní úrovni je Česko členem dalších organizací na mezinárodní úrovni. Jedná se organizace ryze evropské i s celosvětovým významem.

4. 4 FIMITIC

Jedná se o neziskovou, politicky i nábožensky neutrální, neziskovou, mezinárodní asociaci, která sdružuje organizace tělesně postižených na národní úrovni. Hlavním cílem federace je zrovnoprávnění osob s tělesným postižením a zlepšování jejich sociálních a profesních podmínek.

V roce 2012 patří mezi členské země FIMITIC celkem 21 evropských států (FIMITIC, Member countries, 2012).

4. 5 Evropské fórum zdravotně postižených (EDF)

EDF bylo založeno organizacemi zdravotně postižených osob kvůli potřebě vytvoření reprezentativního poradního orgánu v rámci EU, který by měl široký mandát a zároveň aktivní

přístup k problematice zdravotního postižení. EDF funguje jako mezinárodní nezisková organizace již od začátku ledna 1997 (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012). Mezi členské země patří v roce 2012 celkem 29 států Evropské unie.

Hlavním cílem EDF je vytvoření rovných příležitostí pro zdravotně postižené, zajištění rovnoprávnosti. Zároveň se zabývají veškerými návrhy, iniciativami a programy EU, které jakkoliv souvisí s životem zdravotně postižených občanů. Dále poskytuje informace nevládním organizacím, které tak napomáhají realizaci dalších individuálních projektů.

4. 6 Federace národních a mezinárodních organizací a agentur (RI)

Je federací národních i mezinárodních agentur a organizací, které se pohybují v oblasti prevence zdravotního postižení. Rehabilitace a vyrovnávání příležitostí nejen pro osoby se zdravotním postižením, ale i pro jejich rodiny (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012).

RI je tvořena celkem 200 organizacemi z celkem 90 zemí světa a spolupracuje na oficiální úrovni s Hospodářskou a sociální radou OSN (ECOSOC), Světovou zdravotnickou organizací (WHO), Mezinárodní organizací práce (ILO), UNESCO, UNICEF, Organizací amerických států, Evropskou unií, Radou Evropy, Hospodářskou a sociální radou pro Asii a Pacifik (UNESCAP). RI je poradním orgánem, podporujícím plné zapojení osob se zdravotním postižením v oblasti vzdělání, zaměstnání a kulturním životě (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012).

4. 7 Disabled Peoples' International (DPI)

„Hlavním cílem této mezinárodní organizace je plné zapojení všech zdravotně postižených osob do života společnosti, včetně osob žijících v rozvojových zemích, které tvoří velkou většinu z 500 milionů zdravotně postižených osob ve světě“ (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2012).

Dle informací DPI, má organizace členy v cca 120 zemích celého světa, více než polovina z nich žije v rozvojových zemích. Členy se mohou na národní úrovni stát organizace, které jsou řízené přímo zdravotně postiženými osobami.

4. 8 European Spinal Cord Injury Federation (ESCIF)

ESCIF není klasickou organizací jako výše uvedené příklady. Jedná se o federaci, která vznikla na podzim roku 2005, kdy celkem 12 zástupců organizací pro osoby s poškozením míchy z evropských zemí dostalo možnost setkat se na švýcarské půdě. Na setkání proběhla diskuse,

týkající se nadací pan-evropské federace. Na jaře 2006 se sešly znovu, tentokrát s vyšším počtem zastoupení států a založily tak organizaci, která v roce 2012 čítá 25 členů z evropských zemí (About ESCIF, 2012).

Všechny výše uvedené organizace ať už v české, evropské nebo světové sféře mají společný cíl. Účinné a účelové prosazování zájmů tělesně postižených, zefektivnění politiky na všech úrovních a rovnocenné zapojení postižených do společnosti ve všech sférách života.

5. Analýza tras pro vozíčkáře v národních parcích a tvorba jejich jednotné klasifikace a značení

5.1 NP a CHKO Šumava a existující iniciativy

V rámci NP a CHKO Šumava existují projekty, které může využít běžný občan, ale především se tyto projekty zaměřují svým cílem na skupinu vozíčkářů. Kompletně tak zde najdeme veškeré informace potřebné pro cestování po Šumavě spolu s doporučeními na další informační zdroje.

Na webových stránkách Národního parku Šumava www.npsumava.cz najdeme dostupné informace a některé materiály v elektronické podobě, určené pro stažení do lokálního počítače.

5.1.1 Program „Dostupná Šumava“

Tento program zajišťuje Správa Chráněné krajinné oblasti a Národního parku Šumava ve spolupráci s ČSAD autobusy a. s. Plzeň, provoz Sušice, Svazem tělesně postižených v ČR, o. s. a organizací Vozíčkáři Plzeň. Účastnit se mohou osoby v důchodovém věku, držitelé průkazů ZTP a ZTPP, a vozíčkáři i s doprovodem. Účastníci se za poplatek 230 Kč za celodenní zájezd s výkladem průvodce dostanou na místa, která jsou pro ně jinak obtížně dostupná nebo nedostupná. Doprava je organizována autobusy s nástupními místy ve Vimperku nebo v Sušici. S ohledem na speciální potřeby cílové skupiny jsou zájezdy organizovány mimo období hlavní sezóny od poloviny května do poloviny června a na podzim od začátku září do konce října. Jelikož se zájezd uskutečňuje pouze za účasti minimálně 22 osob, je nutná telefonická objednávka u ČSAD Sušice.

Díky vysokému zájmu ze strany zákazníků se program stále inovuje a nabídka rozšiřuje a zkvalitňuje. Pro rok 2011 byly pro celodenní zájezdy zvoleny lokality Hartmanicka, Prášílska a Modravý přes Srní. Na podzim byla k dispozici obnovená nabídka zájezdu na Březník u Modravý a jako novinku provozovatelé zařadili i návštěvu Poledníku (Dostupná Šumava 2011).

V současné chvíli zatím nejsou na stránkách dostupné aktuální informace pro rok 2012. Negativně také hodnotím aktualizaci tohoto programu na stránkách NP a CHKO Šumava, neboť informace jsou online dostupné naposledy za rok 2009. Pokud chce uživatel zjistit aktuální informace pro sezónu, je nutné stáhnout si leták ve formátu pdf (Příloha 1), který obsahuje kompletní informace – základní informace, jízdní řád, včetně nástupních míst. Velmi pozitivně

lze hodnotit, že leták obsahuje bližší informace, včetně barevných fotografií, z lokality a také mapku s vyznačenými trasami a je tak možné jeho použití přímo v terénu.

5. 1. 2 Zelené autobusy

Správa Chráněné krajinné oblasti a Národního parku Šumava úzce spolupracuje s dopravci v regionu a snaží se tak o zpřístupnění chráněných území širšímu spektru lidí. Díky této iniciativě vznikl pravidelný jízdní řád, který je také k dispozici ke stažení ve formátu pdf na stránkách www.npsumava.cz (viz. Příloha 2). Na letáku je přehled všech existujících linek, společně s mapou tras na území, doplněno o trasy cyklobusů. Správa CHKO a NP Šumava v rámci této iniciativy úzce spolupracuje s iniciativami Šumavy na německé straně, podařilo se tak napojit linky Zelených autobusů i na německé straně do Národního parku Bavorský les.

Pozn.: V době vyhledávání informací zatím existuje leták pouze za rok 2011.

5. 1. 3 Program „Zaparkuj a jdi dál“

Program je určen pro zlepšení dostupnosti šumavské přírody. Jedná se o doplňující síť parkovacích míst přímo u výchozích bodů. Hlavní, nosnou nabídku parkovacích míst tvoří přímo jednotlivé obce. Na každém parkovišti „Zaparkuj a jdi dál“ je k dispozici informační panel spolu s nabídkou turistických, běžeckých tras a cyklotras. Na stránkách www.npsumava.cz je k dispozici ke stažení v pdf informační leták, spolu s mapou a GPS souřadnicemi, kde jsou jednotlivé malé parkovací plochy vyznačeny. Mapa je doplněna piktogramy, jelikož však žádná z tras není oficiálně schválena jako vhodná pro osoby užívající vozík, chybí zde piktogram i zázemí pro vozíčkáře. Z tohoto důvodu je doporučeno konzultovat vhodnost trasy pro vozíčkáře v příslušném Informačním centru. Tyto informace by bylo proto vhodnější umístit přímo na webové stránky, aby byla zajištěna jejich snazší dostupnost.

5. 1. 4 Bezbariérová informační centra v NP a CHKO Šumava

V roce 2012 existuje na území NP a CHKO Šumava celkem 9 Informačních středisk (IS). Jedná se o střediska: IS Kvilda, IS Kašperské Hory, IS Svinná Lada, IS Idina Pila, IS Rokyta, IS Alžbětín, IS Stožec, IS Březník, Poledník a samoobslužné Informační středisko Bučina, které je v provozu po celý rok. Kromě těchto Informačních středisek jsou k dispozici i partnerská infocentra Modrava, Srní, Prášily (Informační střediska, 2012).

Z výše zmíněných 9 IS je 5 následujících středisek s bezbariérovým přístupem.

V IS Kašperské Hory mají zájemci k dispozici expozice týkající se historie osídlení Šumavy, šumavských rašelinišť a mokřadů, ledovcových jezer, plavebních kanálů a ekosystémů Šumavy. IS Kašperské Hory je také střediskem ekologické výchovy s nabídkou programů pro školy, je zde k dispozici promítací sál a multimediální koutek s dotykovou obrazovkou. IS pro veřejnost pořádá přednášky, promítání a besedy, orientované na ekologii a NP a CHKO Šumava (IS Kašperské Hory, 2012).

V IS Rokyta je k dispozici stálá expozice, zaměřená na historii a osídlení Šumavy, především ale na lesní hospodaření a plavení dřeva (Vchynicko - Tetovský plavební kanál). V blízkosti IS je umístěna venkovní geologická expozice s altánem a infopanely, kde návštěvník najde ukázky hornin, které se vyskytují na Šumavě. Každý blok horniny zde má vyleštěnou plošku, je tak možno, prohlédnout si detailněji strukturu každé z hornin. Jako jediné z IS navrhuje v sekci Tipy, trasy vhodné pro vozíčkáře spolu s jejich náročností (viz. níže) (IS Rokyta, 2012).

Expozice IS Kvilda je zaměřena, co se historie týká, na rýžování zlata, obchodní stezky, hamernictví, sklářství a výrobu ze dřeva. Dále na vegetaci rašelinišť, která se v blízkosti obce nachází a na problematiku horského lesa. V nabídce IS lze nalézt interaktivní mapu, vymezující území NP a CHKO Šumava, NP Bavorský les a Biosférické rezervace Šumava. Opět jsou k dispozici multimediální stánky s dotykovou obrazovkou a promítací sál. Personál poskytne informace týkající se možností dopravy, turistiky, naučných stezek, historických a kulturních památek regionu (IS Kvilda, 2012).

IS Svinná Lada leží v těsné blízkosti Chalupské slati. V souvislosti s touto atraktivitou je hlavní téma IS věnováno tématu rašelinišť a jejich hlavním typům na Šumavě, jejich významu v přírodě (IS Svinná Lada, 2012).

Infocentrum obce Modrava nabízí venkovní expozici horských smrčín, blízko infocentra je interaktivní dřevařská expozice (Infocentrum Modrava, 2012).

Bohužel v případě venkovních expozic, které nabízí, není vždy uvedena informace o dostupnosti pro vozíčkáře, proto je nutné tuto informaci předem osobně ověřit.

5. 1. 5 Oficiální trasy pro vozíčkáře

V současné době existují 4 trasy, které doporučuje Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava jako vhodné pro vozíčkáře a rodiny s kočárky. Na stránkách NP a CHKO Šumava je k dispozici podrobný popis vymezených tras, spolu s klasifikací, vypovídající o náročnosti trasy. Tato klasifikace je zde uvedena v tabulkách č. 1, 2 a 3.

Tabulka 1: **Klasifikace povrchu stezek pro vozíčkáře v NP Šumava**

A	Hladký, tvrdý (asfalt)
B	Mírně hrubý (písková cesta, hrubší asfalt, dřevěný chodník)
C	Hrubý, měkký (štěrk, tráva)

Zdroj: <http://www.npsumava.cz/cz/1446/442/clanek/na-vozicku-po-sumave/> (18. 3. 2012)

Tabulka 2: **Klasifikace profilu stezek pro vozíčkáře v NP Šumava**

1	Rovina	Do 2 %
2	Mírně zvlněný	2 – 4 %
3	Zvlněný	4 – 6 %
4	Kopcovitý	6 % a více

Zdroj: <http://www.npsumava.cz/cz/1446/442/clanek/na-vozicku-po-sumave/> (18. 3. 2012)

Tabulka 3: **Doplňující symboly pro klasifikaci stezek v NP Šumava**

Charakter trasy:	O – okruh, L – lineární trasa
Délka:	Km
Dostupné veřejné toalety:	WC
Parkoviště:	P

Zdroj: <http://www.npsumava.cz/cz/1446/442/clanek/na-vozicku-po-sumave/> (18. 3. 2012)

Trasy, vybrané Správou NP a CHKO Šumava, budou blíže charakterizovány na základě uvedené klasifikace.

Stezka Rechle začíná u IS Rokyta, které má zázemí pro vozíčkáře v podobě bezbariérového WC a parkovacího stání pro vozíčkáře. Stezka vede podél Vchynicko-Tetovského plavebního kanálu, kterou tvoří až do 1/3 trasy nový asfaltový povrch, dále je tvrdý písek. Na trase je minimální převýšení. Jelikož se jedná o lineární stezku, je buď nutné přistavení auta na parkoviště Rechle, nebo pokračovat ve zpáteční cestě kolem plavebního kanálu, tentokrát po proudu. Také na parkovišti Rechle je vybudováno zázemí pro vozíčkáře, tentokrát v podobě parkovacího stání pro vozíčkáře a mobilní toalety pro vozíčkáře.

Stezka Povydrň je 7 km dlouhá, její charakter je rovinatý až mírně svažité, díky tomu, že celá stezka vede podél řeky Vydry, která nabízí pohled na nádherné scenérie. Za polovinou stezky je možno využít zastavení na Turnerově chatě k odpočinku. Výchozím bodem na stezce je

parkoviště na Antýglu, u autokempu. V areálu kempu je možno také zaparkovat, k dispozici je i mobilní toaleta pro vozíčkáře. Stezka je opět lineární, je proto nutné přejet autem na Čeňkovu Pilu, kde stezka končí. Dle www.npsumava.cz je povrch na stezce nově upraven, proto je zde zakázán pohyb cyklistů.

Stezka na Jezerní slat' patří ke kratším svého druhu, měří 1 km. Výchozí bod tvoří parkovací místo s mobilní toaletou pro vozíčkáře. Stezka vede 250 m po písčité cestě, poté navazuje na dřevěný poválkový chodník z rovných fošen, široký 2 m (Trasy pro vozíčkáře, 2012). Ten návštěvníka dovede až přímo k slati. Stezka je lemována panely, které návštěvníka informují o vzniku Jezerní slati a vyskytující se biotě. Místní zázemí tvoří Informační středisko Kvilda, kde je možno načerpat inspiraci pro další aktivity.

Poslední stezkou, kterou vedení NP a CHKO Šumava doporučuje je stezka Chalupská slat'. Výchozím bodem je parkoviště ve Svinných Ladách, kde je k dispozici mobilní toaleta pro vozíčkáře a nedaleko také služby IS Svinná Lada. Hlavní část stezky je tvořena dřevěným poválkovým chodníkem, který je však pouze 120 cm široký, proto nevyhovuje všem typům vozíků. Chodník je umístěn cca 30 cm nad povrchem slati. Nově je poválkový chodník lemován po obou stranách několikacentimetrovou latí, která umožní bezpečnější pohyb po chodníku. K dispozici je také dřevěné zábradlí. NP Šumava ubezpečuje uživatele o bezpečnosti i v případě vlhkého povrchu. Je však nutné zvážit zkušenosti vozíčkáře s pohybem na vlhkém povrchu. Stezku doprovází informační panely, které informují o vzniku a využití rašeliny na Šumavě. Odměnou na konci stezky je překrásný výhled na jezírko Chalupské slati.

V následující tabulce je uvedena souhrnná charakteristika v souladu s výše uvedenou klasifikací.

Tabulka 4: **Klasifikační systém tras pro vozíčkáře v NP Šumava**

Trasa:	Charakteristika:					
Rokyta - Rechle	A - B	1	L	6 km	WC	P
Povydrří	B	1	L	7 km		P
Jezerní slat'	B	2	L	1 km		P
Chalupská slat'	1 B	3	L	1,5 km		P

Zdroj: <http://www.npsumava.cz/cz/1446/442/clanek/na-vozicku-po-sumave/> (18. 3. 2012)

Ani tato klasifikace, uvedená v Tabulce 4, není jednoznačná. V případě trasy Chalupská slat' není vysvětleno, co znamená charakteristika 1 B. Je možné si tak vysvětlit, že se jedná o rovinnou trasu. Tuto domněnku však v zápětí vyvrací charakteristika profilu – číslo 3 značí zvlněnou trasu. Výstupná informace proto není jednoznačná a působí na uživatele matoucím dojmem.

Fričová (2010) ve své práci uvádí, že tyto trasy vznikly tak, že si zaměstnanci Správy NP a CHKO Šumava vytipovali ve letech 1998 – 1999 několik tras, na kterých potom, díky pomoci dvou vozičkářů proběhla praktická zkouška.

Pouze informační středisko Rokyta na svých stránkách dále doporučuje další stezky, které jsou vhodné pro vozičkáře. Klasifikace tras bohužel není jednotná, v rámci NP Šumava, proto bylo nutné uvést tabulku, která tyto informace zahrnuje.

Tabulka 5: Obtížnost tras pro vozičkáře z iniciativy IS Rokyta

1	Lehká	Zpevněný povrch cest	Bez velkého převýšení, kratší vzdálenost
2	Střední	I po nezpevněných cestách	Mírné převýšení
3	Vysoká	I po nezpevněných cestách	Možné větší převýšení, větší vzdálenosti

Zdroj: IS Rokyta. Tipy. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1470/sekce/tipy/> (18. 3. 2012)

Tabulka 6: Klasifikace tras pro vozičkáře v okolí IS Rokyta

1	Vhodné bez omezení
2	Jen pro zdatné (náročná bez překážek)
3	Nevhodná (překážky špatné komunikace)

Zdroj: IS Rokyta. Tipy. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1470/sekce/tipy/> (18. 3. 2012)

Na rozdíl od stezek, které zveřejnila Správa NP a CHKO Šumava, je možné díky doporučení ze strany IS Rokyta najít i trasy, které nejsou pouze lineární. Po bližším prozkoumání je však zjištěno, že právě tyto trasy, které na území Šumavy chybí, jsou pro vozičkáře vlastně nevhodné. Trasy hodnocené stupněm 3 pro vozičkáře nejsou dále uvedeny.

Trasa IS Rokyta – Tříjezerní slat' – Javoří pila – Bavorská cesta – Poledník měří celkově 15 km, je ovšem možné zvolit pouze určitý úsek na trase. Celkově je obtížnost stanovena na stupeň 3, pro vozičkáře na stupeň 2. Bližší informace o trase na stránkách IS Rokyta bohužel nejsou k dispozici, proto je vhodný buď doprovod vozičkáře a také kontaktování zmíněného IS pro získání bližších informací.

Další trasou je stezka nazvaná Tříjezerní slat', měřící 7 km. Výchozí bod je v Rokytě a vede přes Tříjezerní slat', Rybárnu až do Modravy, zde úsek vhodný pro vozičkáře končí. Obtížnost je hodnocena úrovní 2, stejně tak je hodnocena stezka pro vozičkáře.

Trasa Plavební kanál je celkově 14,5 km dlouhá. Vede z Rokyty přes Hakešickou cestu, Hauswaldskou kapli, Mosau, ke Křemelné, nádrži Sedlo do Srní. Přesto, že je trasa delší, obtížnost je pouze střední a pro vozíčkáře je hodnocena stupněm 1 – 2.

Stezka Povydrří je detailněji popsána již v předchozí kapitole.

Poslední doporučenou stezkou pro vozíčkáře je Březník. Jedná se o trasu s lineárním charakterem, která je pro vozíčkáře vhodná, měří 7,5 km. Klíčovým bodem je parkoviště v Modravě, kde se dá pohodlně zaparkovat. (IS Rokyta, 2012).

5. 1. 6 Sport na Šumavě

Šumava je kromě klasické turistiky pro vozíčkáře otevřená i ve směru sportu. Jedná se o celoroční využití.

V období jaro – podzim je možné využít širokou nabídku cyklotras i pro handbike (= handcykl). Jedná se o kolo, speciálně upravené pro potřeby vozíčkářů. Seznam cyklostezek je dostupný na www.npsumava.cz, pro bližší informace o jednotlivých cyklotrasách, spolu s mapami, server odkazuje na portál cykloserver.cz.

Kromě cyklistiky, dostupné i pro vozíčkáře, je možno využít i čtyřkolek. Jejich využití však není povoleno mimo silnice a jiné komunikace bez řádného povolení Správy NP a CHKO Šumava (Návštěvní řád národního parku Šumava, 2012).

Na Šumavě je především v létě velmi oblíbené vodáctví. Pro vodáky jsou zpřístupněny vybrané úseky řeky Vltavy, Otavy a Vydry. Ani tento sport není pro vozíčkáře zapovězený a za splnění určitých bezpečnostních podmínek je možné jej realizovat. Jako bezpečné plavidlo pro vozíčkáře na řece je určen raft se speciálně upraveným sedadlem. Vozíčkář musí být doprovázen zkušeným doprovodem a v rámci bezpečnosti mezi povinnou výbavu na vodě patří nosná plovací vesta a helma. Další základní podmínkou je zajištění nástupního a výstupního místa pro vozíčkáře. Používání pádla je závislé na stupni postižení vozíčkáře. (Fričová 2010) „*Za dodržení všech výše uvedených podmínek je nanejvýš vhodné využít klidnou hladinu Lipenské přehradní nádrže k rekreačním projížďkám zdravotně postižených na upraveném raftu*“ (Fričová, s. 50, 2010).

Šumava ovšem přeje i zimním sportům. Varianta sjezdového lyžování je pro vozíčkáře monoski. Díky zaplněnosti sjezdovek a jejich bezpečnosti na Šumavě, však není tato nabídka veřejností osob, užívajících vozík, hojně užívána.

Kromě sjezdového lyžování však oblast nabízí bohatou nabídku běžkařských tras. Opět existuje i varianta pro vozíčkáře, tzv. sledge. Pro tento druh sportu je Šumava velmi vhodnou

lokalitou, především díky dobrým sněhovým podmínkám v oblasti a množství kvalitně upravených tratí v členitém terénu, který uspokojí svou nabídkou zájemce od rekreačního lyžování po fyzicky lépe vybavenější sportovce. V současné době existuje v rámci Šumavy projekt „Bílá stopa na Šumavě“. Na serveru bilastopa.cz je možno najít veškeré informace o jednotlivých běžkařských trasách. K dispozici jsou také informace o tom, kdy byla stopa upravena rolbou nebo sněžným skútreem. Právě strojová úprava tratě je pro sledge klíčová. V současnosti na Šumavě existuje cca 320 km běžkařských tratí (Bílá stopa, 2012).

5. 1. 7 Ubytovací a stravovací zařízení na Šumavě

V letech 2011 - 2012 probíhá na české části Šumavy a v německém Bavorském lese šetření, týkající se ubytovacích a stravovacích zařízení, dostupných pro vozíčkáře a vyhovující jejich potřebám. Tento terénní průzkum byl realizován dotazníkovým šetřením, pro jednotlivé subjekty, podnikající v tomto oboru. Šetření bylo realizováno v rámci projektu „Cestujeme bez bariér na Šumavě/Bayerischer Wald“, na kterém se podílí občanské sdružení Trianon – Čechy.

Výstupem z tohoto projektu je vydání informační brožury, vytvoření snadno dostupných webových stránek se souhrnnými informacemi o komplexních službách v oblasti ubytování, stravování a dostupnosti informací o možnostech turistiky pro handicapované. V souvislosti s plněním tohoto cíle, společně se zmíněným monitoringem, probíhala neméně důležitá osvěta a vzdělávání v oblasti speciálních potřeb handicapovaných (hlavně vozíčkářů) u majitelů jednotlivých objektů a jejich manažerů. Z výzkumu totiž také vyplynulo, že mnohé nedostatky plynou především z nevědomosti. Některé se dají odstranit snadno, jiné vyžadují větší úsilí a finanční prostředky.

Všechna zkoumaná zařízení vyplňovala stejný dotazník, s předem jasně stanovenými kritérii, aby nedocházelo k manipulaci odpovědí jednotlivými subjekty, dle aktuální potřeby.

Šetření se zúčastnilo celkem 163 předem vytipovaných objektů z české i německé strany Šumavy. S výběrem pomáhala informační střediska. Aby byla zajištěna validita výsledků výzkumu, zúčastnili se terénního šetření i spolupracovníci na vozíku.

Hodnocení kvality bylo velmi komplexní, pokrylo tak oblast od parkovišť, osvětlení, vstupů do objektu a jeho jednotlivých částí, vyhovujících výtahů, řešení společných prostor, včetně vybavení, přes vnitřní interiéry ubytování, přístupnost některých služeb a nadstavbových služeb, hygienického zázemí, po možnost stravování s upraveným režimem a vstup asistenčních a vodících psů bez poplatků.

V celkovém hodnocení dopadly výsledky monitoringu o něco lépe na bavorské straně, což autoři vysvětlují tím, že vývoj v této sféře započal dříve než u nás, a proto je i celkový přístup k handicapovaným pokročilejší. Jedná se hlavně o pokročilost v lidské mentalitě. Na bavorské straně lidé projevují více zájmu o tuto specifickou formu cestovního ruchu a jednotlivých služeb, a proto je tak na bavorské straně daleko více rozvinutá než je tomu u nás.

V některých kritériích dopadly výsledky na české straně, i k překvapení samotných výzkumníků, daleko lépe, než bylo očekáváno. Je ovšem stále co zlepšovat. Pozitivním zjištěním je, že mnoho nedostatků je snadno odstranitelných (např. vyhrazená parkovací místa pro handicapované, nájezdové rampy pro překonání menších výškových rozdílů, nainstalování funkčních madel na patřičná místa,...) a majitelé jsou ochotni tyto nedostatky řešit, jelikož většinou nejsou finančně náročnější. Jak je zmíněno dříve, mnoho nedostatků plyne především z nevědomosti, osvěta je proto nutná.

Obě území si nadále mají vzájemně co nabídnout, u obou je třeba stále postupné zlepšování, je zde velká perspektiva pro vzájemnou spolupráci (Příloha 3: video Cestujeme bez bariér).

5. 2 Krkonošský národní park (KRNAP)

Národní park Krkonoše je nejstarším národním parkem v Česku, existuje již od roku 1963. Díky jeho nejdelší tradici má také nejvíc zkušeností s ochranou přírody. V posledních letech se však snaží KRNAP o daleko více, chce zpřístupnit národní park všem bez rozdílu. Za účelem realizace tohoto cíle existuje na území národního parku několik programů a jiných iniciativ.

5. 2. 1 Projekty „Krkonoše pro všechny“ a „Krkonoše bez bariér“

Oba projekty si kladou za hlavní cíl lepší zpřístupnění Krkonoš pro lidi se sníženou pohyblivostí. Jedná se tedy o přístupnost nejen ve smyslu zpřístupnění pro vozíčkáře, ale o koncept přístupného cestovního ruchu, který zahrnuje např. i rodiče s kočárky a malými dětmi. Cílová skupina je tedy poměrně široká (Krkonoše pro všechny).

Na projektech se podílela řada dalších organizací (NO LIMITS, o. s., Klub vozíčkářů Trutnov). KRNAP společně s dalšími vytipoval několik tras, vhodných svou povahou i pro vozíčkáře. Jednou z organizací je Občanské sdružení NO LIMITS. Členové občanského sdružení společně s dobrovolníky z řad Klubu vozíčkářů Trutnov vytipované trasy prošli a provedli tak mapování dostupných míst a případných překážek na trasách (Krkonoše pro všechny). Výstupem tohoto mapování je přehledná mapa se zaznačenými trasami. U každé trasy je také popsána

přístupnost jednotlivých objektů pro osoby se sníženou mobilitou. Zveřejnění těchto výstupů bylo možné uskutečnit díky organizaci KRKONOŠE – svazek obcí a měst na webových stránkách www.krkonose.eu a www.karkonosze.eu. Stejně jako na Šumavě, je i v Krkonoších velmi užitečná přeshraniční spolupráce, tentokrát s polskou stranou. Projekty mají partnery KSON Jelenia Góra, Karkonoski Park Narodowy a Związek Gmin Karkonoskich.

Jelikož jsou všechny vytipované trasy popsány a odzkoušeny vozíčkáři, není třeba se obávat dalších komplikací, trasy disponují kvalitním značením všech stezek. Informační cedule a orientační směrovky na trasách pro vozíčkáře, jsou opatřeny samolepkou s piktogramem vozíku. Je pamatováno i na odlišení obtížnosti jednotlivých tras: modrý vozíček znázorňuje trasu, vhodnou i pro vozíčkáře s nižší fyzickou výbavou, kterou je schopen zvládnout bez doprovodu. Červená značí mírnou obtížnost, kde se na trase mohou vyskytnout menší překážky, je proto vhodný doprovod další osoby. Stezka značená černou barvou vozíčku značí její nevhodnost pro osoby se sníženou mobilitou. Na stezce se mohou vyskytovat výrazné překážky, které nemusí být překonatelné i přes doprovod další osoby.

I přesto, že se KRNAP snaží o maximální zpřístupnění tras a informací o nich, na stránkách www.krkonose.eu doporučuje doprovod další osoby, ale například také nutnost počítat se změnou počasí, neboť lokalita má horský charakter. Jednotlivé trasy jsou sice otestovány dobrovolníky z řad vozíčkářů, ale i přesto je třeba počítat např. se strmostí cest na úsecích jednotlivých tras a s překážkami v podobě příčných prahů pro odvod srážkové vody.

Kilometráž v tabulce č. 7 je uvedena pouze v jednom směru trasy, která má, bohužel, ve všech případech lineární charakter. Z tohoto důvodu je nutné buď předsunout vozidlo na konec trasy nebo návrat stejnou cestou. Bližší informace s popisem celé trasy a možných komplikací a doporučení jsou k dispozici v informační brožuře Krkonoše bez bariér, která je k dispozici na stránkách KRNAP. Zde jsou mimoto, uvedeny i doporučení dalších tras na polské straně Krkonoš. Informace o zázemí pro vozíčkáře (bezbariérové toalety, vyhrazená parkoviště), bohužel, chybí, je proto nutné se informovat přímo v informačních střediscích.

Tabulka 7: TOP 10 – vyznačené trasy pro vozíčkáře v Krkonošském NP

Odkud	Kam	Délka trasy	Převýšení	Obtížnost (barva)	Povrch	Dostupné služby	Vhodné pro:	Rizika
Harrachov podél Mumlavy	Krakonošova Snídaně	7 km	330 m	červená	asfalt	Občerstvení Mumlavská bouda	Senioři, s pomocí holí, kočárky, mechanické i elektrické vozíky	Schod u občerstvení (ale pomoc obsluhy)
Horní Mísečky	Vrbatova a Labská bouda	8,2 km	430 m	červená	většinou asfalt	Občerstvení na Jilemnické boudě, Vrbatově b. a Labské b. (bezbariérová)	Senioři, s pomocí holí, sjízdne pro kočárky a vozíky	Strmost terénu
Benecko, přes Rovinka	Třídolí	5 km	10 m	modrá	asfalt	Občerstvení Benecko, Rovinka	Senioři, s pomocí holí, kočárky, vozíky	
Špindlerův Mlýn	Labský důl	5,5 km	200 m	červená	asfalt	Restaurace Myslivna	Senioři, s pomocí holí, kočárky, vozíky	
Špindlerův mlýn	Důl Bílého Labe	6 km	250 m	červená	asfalt	Špindlerův Mlýn, Bouda u Bílého Labe	Senioři, s pomocí holí, kočárky, vozíky	
Mladé Buky přes Dolní Sejfy	Antonínovo Údolí	3,9 km	200 m	červená	neuveдено	Retro park, Hotel pod Pralesem	Senioři, s pomocí holí, kočárky, elektrické vozíky	Stálé stoupání
Špindlerov a bouda	Petrova bouda	3,1 km	200 m	černá	asfalt		Senioři, s pomocí holí, kočárky, elektrické vozíky	Výrazná stoupání a klesání
Janské Lázně přes Rudolfovo údolí	Hoffmanova Bouda	3,6 km	200 m	červená	asfalt	Bezbariérová Hoffmanova Bouda	Senioři, s pomocí holí, kočárky, elektrické vozíky	Vytrvalé stoupání
Pec pod Sněžkou	Obří důl	3,5 km	280 m	červená	asfalt	Bezbariérová bouda v Obřím dole	Senioři, kočárky, vozíky	Výrazné stoupání
Pomezní Boudy	Kostel sv. Petra a Pavla	2,5 km	140 m	červená	asfalt		Senioři, kočárky, vozíky (mechanický jen při dobré kondici)	Strmé stoupání a strmý sjezd ke kostelu

Zdroj: http://www.krnapp.cz/data/Files/pages/krnapp-krkonose-bez-barier-cz-lowres_1296200438365.pdf (23. 3. 2012)

Příloha 3: Informační brožura: Krkonoše bez bariér. Dostupné z: <http://www.krnapp.cz/krkonose-bez-barier-1/> (23.3.2012)

5.3 Národní park Podyjí

Pro národní park Podyjí je charakteristickým znakem řeka Dyje, zakleslá v meandrech s typicky jedinečnou krajinou a scenériemi, které jinde v Česku již nenajdeme. Lokalita je jedinečná i z hlediska žijící bioty, právě díky podmínkám, které jsou zde vytvořeny. Jedná se o nejmenší národní park v Česku vůbec. Národní park disponuje mnoha přírodními i kulturními atraktivitami, typickými pro tuto oblast. Bohužel zde zatím neexistuje iniciativa, která se by se zasadila o zpřístupnění těchto jedinečných atraktivit i pro handicapované osoby. Na stránkách www.nppodyji.cz není jediná zmínka o službách poskytovaných a zpřístupněných právě pro handicapované celkově. O dostupnosti pro vozíčkáře můžeme usuzovat pouze z informací, určených pro seniory nebo pro rodiny s kočárky, které jsou součástí skupiny osob se sníženou mobilitou.

Pro seniory a rodiny s kočárky jsou doporučeny pouze dvě turistické trasy, značené obtížností 1. První trasa vede na Nový Hrádek z Podmolí, celkem měří 8 km, není zde však k dispozici žádná informace charakterizující povrch cesty a případná nebezpečí. Druhá trasa, měřící celkem 10 km, má okružní charakter. Počátek i konec trasy je ve Znojmu. Vytouženým cílem cesty je Králův stolec, kde se nachází i vyhlídka. Opět zde není připojena informace, blíže charakterizující cestu (Turistika v Národním parku Podyjí/Thayatal, 2012).

Portál www.bezbarier.cz však doporučuje trasu, která je pro vozíčkáře skutečně vhodná. Vede od bezbariérového návštěvnického střediska v Čížově (včetně bezbariérových toalet) do rakouského Hardeggu. Zmíněný portál celou trasu velmi pěkně charakterizuje: „*Ze začátku se asfaltová cesta mírně svažuje dolů (ZTP volný vjezd) a po asi 2 km se na rozcestí vnoříte do původního listnatého lesa. Klesání si zachovává mírnější charakter a po 1 km je odbočka na Hardeggskou vyhlídku. K vyhlídce vede lesní cesta s občasnými hrboly (výzva pro doprovod). Po 200 m jste na vyhlídce. Z přístřešku na skalnatém ostrohu je překrásný výhled na rakouský Hardegg cca 80 m pod vámi. (starobylý hrad). Kromě toho je možno sledovat řeku Dyji protékající v hlubokém kaňonu. Po návratu na hlavní cestu pokračujeme strmou asfaltkou dolů k řece, kde je hraniční přechod*“ (Podyjí, 2012). Celková délka trasy v jednom směru je 5 km a převýšení je 200 m. V současné chvíli je bohužel most v Hardeggu v opravě, která podle informací (Opravy uzavrou most v Hardeggu pro cyklisty i pěší, 2012) potrvá nejspíše do konce dubna 2012. Do té doby nebude most dostupný pro pěší ani pro cyklisty.

Národní park Podyjí zatím čeká na to, až bude zpřístupněn i pro osoby se sníženou mobilitou. Nabízí mnoho lákadel, která jinde chybí, je však potřeba zapojení místních obyvatel a aktérů z řad soukromého sektoru, Správy NP i neziskových organizací.

5. 4 Národní park České Švýcarsko

Ani po bližším prozkoumání oficiálních stránek Národního parku www.npcs.cz, nebyly informace o možnostech pro handicapované nalezeny. Tuto nešťastnou skutečnost však plně nahrazují stránky www.ceskesvycarsko.cz. V sekci Českým Švýcarskem na kolečkách jsou přehledně k dispozici veškeré potřebné informace, včetně praktické brožury České Švýcarsko Bezbariérové, která je k dispozici ke stažení v pdf formátu (Českým Švýcarskem na kolečkách, 2012).

Brožura nabízí komplexní informace pro vozíčkáře, pro jednoduchost je využito piktogramů.

5. 4. 1 Informační střediska a možnosti pro vozíčkáře v NP České Švýcarsko

Na území Českého Švýcarska, které publikace České Švýcarsko Bezbariérové mapuje, je k dispozici celkem 13 informačních středisek a center, která disponují různou přístupností a zázemím pro vozíčkáře. Tyto informace jsou však k dispozici ve zmíněné brožuře, proto by uživatele nemělo čekat žádné nenadále překvapení.

Plný seznam ubytovacích a gastronomických zařízení, kulturních možností a volnočasových aktivit, spolu s podrobným popisem přístupnosti a veškerých možností je zařazen také v brožuře. Vozíčkáři si tak mohou bez problémů naplánovat několikadenní pobyt spolu s doprovodným programem. České Švýcarsko se odlišuje v rámci informací od ostatních lokalit svou detailností (např. u dveří, bezbariérových toalet apod. jsou všude uvedeny rozměry, které umožňují předem zjistit, zda bude potřebný doprovod nebo ne).

České Švýcarsko nezapomíná ani na sportovní vyžití vozíčkářů, jichž v oblasti existuje celá řada. K dispozici je splouvání Labe a Ploučnice na raftech, návštěva plaveckého bazénu s bezbariérovým přístupem a saunou, bowling a fitness v Děčíně, zajímavá je jistě i možnost hiporehabilitace. Vyžití je zde však možné najít i v zimním období. Ve skiareálu v Horním Podluží existuje možnost monoski a biski pod dohledem instruktorů, v areálu je také půjčovna lyží, kde je možné se dále informovat.

V regionu zároveň existuje několik servisů, kde je možno provést nutné opravy vozíčků.

5. 4. 2 Trasy, vhodné pro vozíčkáře

Okruh Labským kaňonem měří celkem 45 km, vede po kvalitním asfaltu a většinou kopíruje cyklostezku. Trasa vede podél Labe, proto zde není žádné stoupání. Základní trasa vede po okruhu Děčín – Dolní Žleb – Bad Schandau – Hřensko – Děčín. Trasa má lehkou/střední úroveň.

Cyklostezka Děčín – Dolní Žleb – Bad Schandau (Obrázek 2) nemá přesně stanovenou délku, je proto na každém, aby si svou trasu zkrátil či prodloužil dle potřeby. Na stezce je hladký asfalt, který využívají i in-line bruslaři. Trasa má lehkou úroveň.

Trasa Maxičky – Mlýnský rybník je 7 km dlouhá asfaltová cesta (tam i zpět), se střední úrovní a stoupáním 166 m. Trasa má bohužel lineární charakter, proto je nutný návrat na původní místo.

Edmundova (Tichá) soutěska vede 3,5 km (tam i zpět) lesní kamenitou cestou, místy s kameny a kořeny, vykazuje proto střední/těžkou náročnost (stoupání 153 m) a je zde vhodný doprovod. Stezka vyúsťuje u stanoviště lodiček v Tiché soutěsce.

Růžová vyhlídka patří mezi těžké trasy díky svému nezpevněnému povrchu (lesní ušlapaná pěšina, místy písčité a kamenitá cesta s kořeny), vhodný je doprovod další osoby. Tam i zpět měří celkem 4 km, vozíčkář vystoupá celkem 66 m. Odměnou za překonání překážek je krásný výhled na Děčín, Děčínský Sněžník a Labské údolí.

Okruh kolem stolové hory Děčínský Sněžník měří 15 km. Díky asfaltovému povrchu má trasa lehkou/střední obtížnost i přes stoupání celkem 386 m. Výchozím bodem je parkoviště u hotelu Hřebenová bouda, kde je možnost využití bezbariérové toalety.

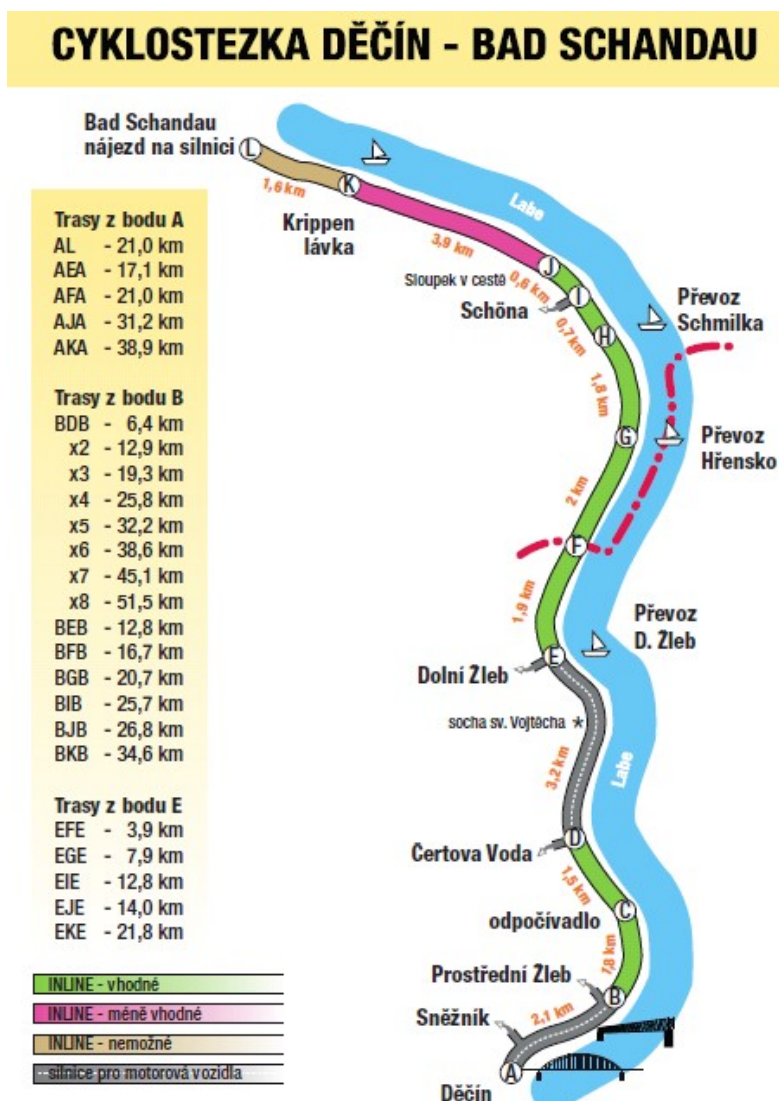
Okruh kolem Tiských stěn měří 7 km, díky terénu (asfalt, kamenitá cesta a lesní pěšina) patří mezi střední/těžké trasy. Tento okruh se stoupáním 286 m lze absolvovat na vozíku s doprovodem další osoby.

Okruh národními parky Českosaského Švýcarska měří celkem 30 km, je díky své délce vhodný spíše pro handbike než pro vozík. Celý okruh vede po asfaltu a šterkové cestě, s celkovým stoupáním 420 m. Výchozí bod pro tento okruh je v Kyjově a dále pokračuje Kyjovským údolím, podél řeky Křinice, která tvoří nádherná zákoutí. Okruh překračuje státní hranici a z německého Hinterhermsdorfu se vrací na českou stranu do Zadních Jetřichovic. Dále pokračuje po cyklostezskách přes rozcestí Na Tokáni a Doubici do Kyjova. Tato trasa je svou povahou náročná, ale nabízí pohled na nádherné scenérie řeky Křinice a pískovcových skalních měst přímo v nitru národních parků (Černohous 2012).

Další stezky, které uvádí portál www.ceskesvycarsko.cz jsou již kratší. Navrhují i trasy na německé straně. Uvádí sice, co všechno je na trase přitažlivé a co je možné navštívit, ale bohužel zde chybí některé klíčové informace pro vozíčkáře.

Jednou z tras je Mezní Louka – Mezná, která měří celkem 3,5 km, vede po nefrekventované silnici.

Obrázek 2: Cyklostezka Děčín – Dolní Žleb – Bad Schandau



Zdroj: Cyklostezka Děčín – Bad Schandau. Dostupné z: http://www.hudy.cz/data/soubory/Mapa_cyklostezka_Decin-Bad_Schandau.pdf (24. 3. 2012)

Lineární, 2 km dlouhá trasa, Všemily jízdárna – skalní kaple vede po malé silničce přes řeku Chřibská Kamenice. Cílem cesty je skalní blok s vytesanou kaplí sv. Ignáce.

Dalším tipem na projížďku je výlet k Jetřichovickým skalám, s celkovou délkou 4 km. Cesta vede po silnici směrem na Rynartice, po chvíli se však odbočí na menší silničku, která ústí u dětské ozdravovny v Jetřichovicích. Otevírá se pohled na mohutné skalní masivy, které Jetřichovice obklopují. Nejdominantnější je Mariina skála spolu s vyhlídkou. Právě tato vyhlídka byla v roce 2005 zničena požárem. Nyní se na skále tyčí nový dřevěný vyhlídkový altán.

Trasa z Kyjova do Kyjovského údolí vede po 2 km dlouhé silnici podél řeky Křinice mezi pískovcovými skalami.

Z Růžové pod kopcem Růžák do Kamenické stráně vede 6 km dlouhá trasa po hladkém asfaltu s malým převýšením. Tato trasa je pro vozičkáře nenáročná.

Nabídka pro vozičkáře a další osoby se sníženou mobilitou je, jak vidíme, opravdu bohatá. Nejen co se turistiky týče, ale i dalších sportovních možností a kulturního vyžití. Vozičkáři si najdou své i při výběru vhodného ubytování a dalšího stravovacího zařízení. V regionu mají poměrně vysoké zastoupení také bezbariérové autobusové spoje a bezbariérové vlakové stanice. Dopravní možnosti pro vozičkáře se tedy oproti jiným regionům výrazně odlišují. Přesto, že nabídka atraktivit regionu je velmi pestrá a bohatá, vozičkář se přímo na stránkách Národního parku České Švýcarsko nedozví informace, které potřebuje. Proto by bylo vhodné web www.npcs.cz propojit s webem, tyto informace poskytující (www.ceskesvycarsko.cz). Značně by se tím tak zjednodušilo vyhledávání informací. V Českém Švýcarsku i přes existenci mnoha tras, vhodných pro užití vozičkáři, chybí značení určené právě pro tuto skupinu. Ideální by bylo značení, které sjednocuje všechny typy značení v Česku, takové však zatím neexistuje.

Klasifikace bohužel není jednotná ani v samotném Česku, natož v Evropské unii, bylo by proto jednodušší vytvořit klasifikaci, která by byla použitelná na území všech národních parků i na zbylém území. Vznik takovéto klasifikace by značně usnadnil plánování jednotlivých výjezdů do přírody.

5. 5 Souhrn a porovnání klasifikací v národních parcích




NP Šumava

Klasifikace NP Šumava je velmi zdařilá (tabulky 1, 2 a 3), pokrývá důležité oblasti povrchu, profilu a dále se věnuje dalším potřebným symbolům. Co zde však chybí je obtížnost a pro koho jsou jednotlivé trasy určeny. Přitom právě tyto informace jsou pro uživatele klíčové.

IS Rokyta si naproti tomu uvědomuje důležitost informace o obtížnosti (tabulka 5 a 6), okruhu uživatelů a zmiňuje i případnou přítomnost překážek. Tyto informace jsou velmi cenné. Naopak zde chybí informace o kategorizaci převýšení, případného zázemí pro vozičkáře a povaze tras.

Šumava celkově patří v klasifikaci tras k těm nejlepším, závažným problémem je však absence turistického značení pro vozičkáře v podobě piktogramů. Současná klasifikace je sice kvalitní, avšak díky výstupu v podobě čísla a písmene je získaná informace těžkopádná a může tak mnohým působit potíže s následnou interpretací. Jednodušší by proto bylo vytvoření piktogramu, který bude obsahovat kompletní informaci.

Tabulka 8: **Klasifikace tras pro vozíčkáře v KRNAP**

Barva	Piktogram	Obtížnost
Modrá		Nejsnazší
Červená		Středně obtížná
Černá		Nejobtížnější

Zdroj: Vlastní úprava dle informací KRNAP.

KRNAP naproti tomu využívá barevně odlišených piktogramů, které jsou pro interpretaci informací velice vhodné a uživatelům značně usnadní orientaci ve značení. Bohužel ale chybí jakákoliv informace o povrchu tras a jejich dalším charakteru. Podrobnější informace (délka trasy, lineární trasa/okruh, zázemí, povrch, komu je trasa určena) o jednotlivých trasách jsou popsány v informační brožuře Krkonoše bez bariér, kterou je možno vzít přímo do terénu s sebou.

NP Podyjí

Národní park Podyjí bohužel v současné době klasifikaci tras, vzhledem k jejich nízkému počtu, nemá. Můžeme proto vycházet pouze z klasifikace klasických turistických stezek, z úrovně 1, která je určena pro rodiče s malými dětmi a seniory. I tady ale jakékoliv bližší informace, např. o povrchu tras, chybí.

NP České Švýcarsko




Trasy, doporučené v brožuře České Švýcarsko Bezbariérové se člení dle obtížnosti do pěti kategorií: lehká, lehká/střední, střední, střední/těžká, těžká. Vzájemně se liší typem povrchu, délkou trasy a počtem nastoupaných metrů. Nikde však není stanovena hranice mezi jednotlivými kategoriemi. Velice pozitivní je však přítomnost mapky trasy v brožuře, společně se slovní charakteristikou. Díky tomu je brožura velice užitečným pomocníkem na cestách.

5. 6 Sjednocení klasifikace tras, vhodných pro vozíčkáře, návrh jednotné klasifikace a její aplikace

V současné chvíli bohužel v Česku neexistuje jednotná klasifikace tras, které jsou určeny pro vozíčkáře, proto je třeba takovou klasifikaci navrhnout a jednotlivé trasy touto jednotnou klasifikací označit.

Pro tyto účely byly vytvořeny piktogramy vozíčkáře v modré, červené a černé barvě. Jedná se o sloučení a skombinování klasifikací, které fungují v Národním parku Šumava a v Krkonošském národním parku. V KRNAP se již v současnosti na turistickém značení používá piktogram vozíčkáře v barevných kombinacích, ale jednotlivé barvy nejsou přesně definovány. Právě tato problematika je však výborně zpracovaná právě v NP Šumava. V následující tabulce je uvedena vytvořená klasifikace spolu s piktogramy.

Tabulka 9: Navrhovaná klasifikace tras pro vozíčkáře



Přístupnost	Povrch	Profil	Sklon
	Hladký, tvrdý (asfalt)	Rovina	Do 2 %
	Mírně hrubý (písková cesta, hrubší asfalt, dřevěný chodník)	Mírně zvlněný	2 – 4 %
	Hrubý, měkký (štěrk, tráva)	Zvlněný, kopcovitý	4% a více

Zdroj: Vlastní úprava na základě vybraných informací NP Šumava a KRNAP.

V následujících tabulkách jsou přehledně zaznamenány všechny trasy, které tato práce doposud postihla. Jsou hodnoceny na základě nově vytvořené klasifikace, spolu s doplňujícími informacemi o délce trasy, jejím charakteru a vybavení (P = parkoviště, WC = bezbariérové WC). Kilometráž u lineárních tras je uvedena pouze v jednom směru cesty.

Tabulka 10 přehledně zobrazuje všechny dostupné trasy v NP Šumava a zároveň předává všechny nejnütnější informace o trase. Právě takto by mohla vypadat informace o trasách na webových stránkách národních parků a informačních střediscích, ale také v informačních letácích a brožurách a propagačních materiálech a na informačních tabulích na klíčových bodech jednotlivých tras. Velice se tím tak usnadní plánování veškerých cest, které vozíčkáři do přírody podnikají.











Tabulka 10: Navrhovaná klasifikace tras v NP Šumava

Trasa:	Přístupnost:	Délka:	Lineární/ Okruh	Parkoviště	Bezbariérové WC
Rokyta – Rechle		6 km	L	P	WC
Povydří		7 km	L	P	
Jezerní slat'		1 km	L	P	
Chalupská slat'		1,5 km	L	P	
Rokyta – Poledník		15 km	L	P	WC
Tříjezerní slat'		7 km	L	P	WC
Plavební kanál		14.5 km	L	P	WC
Březník		7,5 km	L	P	

Zdroj: Vlastní úprava na základě vybraných informací NP Šumava a KRNAP.



Většině stezek v KRNAP byl přiřazen piktogram červeného vozíku. Situace je zde však způsobena nikoliv horším terénem s překážkami, ale především sklonem tras, které jsou zpřístupněny. Krátké vzdálenosti jsou zatíženy příliš velkým sklonem, proto je zde na mnohých úsecích doporučen doprovod další osoby. Na trasách je ve většině případů položen kvalitní hladký asfalt, který vozíčkářům pohyb značně usnadňuje. Opět zde chybí okružní trasy, proto je nutné buď představit vozidlo do cílového bodu nebo absolvovat stejnou trasu i při zpáteční cestě. Bohužel chybí informace o přístupu k bezbariérovým toaletám nebo alespoň jejich mobilní alternativě, jako tomu bylo v NP Šumava.

Tabulka 11: Navrhovaná klasifikace tras v KRNAP

Trasa	Přístupnost	Délka	Lineární/Okruh	Parkoviště	Bezbariérové WC
Harrachov – Krakonošova Snídaně		7 km	L	P	
Horní Mísečky – Labská bouda		8,2 km	L	P	WC
Benecko – Třídomí		5 km	L	P	
Špindlerův Mlýn – Labský důl		5,5 km	L	P	
Špindlerův Mlýn – Důl Bílého Labe		6 km	L	P	
Mladé Boudy – Antonínovo Údolí		3,9 km	L	P	
Špindlerova bouda – Petrova bouda		3,1 km	L	P	
Janské Lázně – Hoffmanova bouda		3,6 km	L	P	WC
Pec pod Sněžkou – Obří důl		3,5 km	L	P	WC
Pomezní boudy – Kostel sv. Petra a Pavla		2,5 km	L	P	

Zdroj: Vlastní úprava na základě vybraných informací NP Šumava a KRNAP.

















Tabulka 12: Navrhovaná klasifikace tras v NP Podyjí

Trasa	Přístupnost	Délka	Lineární/Okruh	Parkoviště	Bezbariérové WC
Podmolí – Nový Hrádek		8 km	L	P	
Znojmo – Králův stolec – Znojmo		10 km	O	P	
Čížov – Hardegg		5 km	L	P	WC

Zdroj: Vlastní úprava na základě vybraných informací NP Šumava, KRNAP a NP Podyjí.

Hlavním nedostatkem v NP Podyjí je především nedostatečný počet tras, vhodných svou povahou pro vozičkáře. Druhým negativem je nedostatečné bezbariérové zázemí, což souvisí s nedostatkem pozornosti, věnované problematice, v celém regionu. Příležitostí, jak zlepšit situaci do budoucna, je mnoho, region má díky přírodnímu bohatství velký potenciál pro rozvoj v cestovním ruchu.

Tabulka 13: Navrhovaná klasifikace tras v NP České Švýcarsko

Trasa	Přístupnost	Délka	Lineární/Okruh	Parkoviště	Bezbariérové WC
Labský kaňon		45 km	O	P	WC
Děčín – Bad Schandau		dle potřeby (až 19,5 km)	L	P	WC
Maxičky – Mlýnský rybník		3,5 km	L	P	
Edmundova soutěska	 – 	1,25 km	L	P	
Růžová vyhlídka	 – 	2 km	L	P	
Děčínský Sněžník		15 km	O	P	WC
Tiské stěny	 – 	7 km	O	P	
Kyjov – Hinterhermsdorf – Kyjov		30 km	O	P	
Mezní Louka – Mezná		3,5 km	L	P	
Všemily – skalní kaple		2 km	L	P	
Jetřichovické skály		4 km	L	P	
Kyjov – Kyjovské údolí		2 km	L	P	
Růžová – Kamenická Stráž		6 km	L	P	

Zdroj: Vlastní úprava na základě vybraných informací NP Šumava, KRNAP a publikace České Švýcarsko Bezbariérové.

V NP České Švýcarsko si najdou své všichni příznivci pohybu v přírodě včetně vozíčkářů od méně zdatných až po náročnější. Velké množství tras je na kvalitním asfaltu, bohužel, je zde opět nedostatek v zázemí pro vozíčkáře. Některé z tras jsou bohužel v rámci cyklostezek, kde je zvýšený pohyb cyklistů a in-line bruslařů, jiné jsou, bohužel, alespoň z části součástí silnic, i když málo frekventovaných. České Švýcarsko je ovšem opět lokalitou, která má velký potenciál, další významnou příležitostí je sousedství NP Saské Švýcarsko a přeshraniční spolupráce, kterou Ústecký kraj podporuje.

Návrh jednotné klasifikace a značení byl postoupen k posouzení odborníkem. Pan Bc. Václav Sklenář byl vybrán pro posouzení kvůli zkušenostem, které má s trasami pro vozíčkáře v národních parcích. Sám se pohybuje za pomoci vozíku a aktivně se podílel na ověřování tras v NP Šumava spolu se zaměstnanci Správy národního parku Šumava. Jeho odborný názor (Příloha 5), podpořený praktickou zkušeností s jednotlivými trasami, byl zahrnut do aplikace jednotné klasifikace na konkrétní trasy. Díky názoru odborníka a uživatele v jedné osobě je zajištěna použitelnost návrhu jednotné klasifikace, která může být pro uživatele značným přínosem.

6. Závěr

V rámci bakalářské práce se podařilo splnit její hlavní cíl – vytvořit jednotnou klasifikaci stezek pro vozíčkáře ve všech národních parcích Česka a její následnou aplikaci na jednotlivé stezky. Nová klasifikace vznikla na základě kombinace existujících klasifikací. Snaží se pojmout nejdůležitější informace, klíčové pro vozíčkáře a usnadnit jim tak orientaci na stezkách v národních parcích. Právě získání těchto informací je prioritní, pro každého vozíčkáře před výletem do přírody. V případě, že se musí neustále přeorientovávat kvůli nejednotnosti klasifikace, mohou být získané informace pro jejich uživatele poněkud matoucí.

Bylo zjištěno, že v českých národních parcích existuje celkem 31 značených tras (Šumava – 8, KRNAP – 10, Podyjí – 0, České Švýcarsko – 13), určených pro vozíčkáře. Každá z tras je oklasifikována odlišným způsobem, proto bylo nutné tuto skutečnost změnit a vytvořit návrh jednotné klasifikace. V Podyjí teoreticky existují 3 trasy, ty však nejsou oficiální. O některých produktech navíc nejsou k dispozici potřebné informace.

Validita a použitelnost návrhu vytvořené klasifikace byla zajištěna konzultací s odborníky. Návrh klasifikace byl emailem rozeslán celkem třem vozíčkářům, kteří se na vytipování a ověřování tras pro vozíčkáře podíleli.

Odpověď se bohužel vrátila pouze od jednoho dotázaného, pana Bc. Sklenáře (Příloha 5), který se osobně podílel na ověřování tras v NP Šumava a nadále aktivně vytipovává další stezky, vhodné pro užívání ze strany vozíčkářů. Vytvořenou klasifikaci schválil a jak sám uvádí, v současné době není až tak důležité, zabývat se hledáním nových tras jako spíše jejich jednotným značením a jednotnou klasifikací. Značení by se mělo dále provádět podle obtížnosti trasy s ohledem na to, zda je její uživatel schopen stezku projet sám, s dopomocí asistenta nebo, v případě delších a terénem náročnějších tras, s dopomocí dvou asistentů.

Na základě jeho doporučení, podpořeného praktickou zkušeností z terénu, byly v práci upraveny náročnosti dvou tras v národním parku Šumava. Konkrétně se jednalo o stezku Chalupská slat', ke které byl původně přiřazen piktogram červeného vozíku díky povalovému povrchu a dále stezka Povydří, která byla původně označena piktogramem modrého vozíku. Podle pana Sklenáře, je však stezka náročnější díky jejímu sklonu a délce. Jeho opodstatněná doporučení, podložená zkušenostmi, proto byla zahrnuta do výsledků práce.

Absence odpovědí od zbylých dvou oslovených je prisuzována jejich pracovnímu vytížení na vysokých pozicích v organizacích vozíčkářů.

Odpověď pana Sklenáře, kromě posouzení využitelnosti práce, poskytla prostor pro další výzkum v této problematice. Jedná se o vytipování a následné ověření dalších tras, vhodných pro vozíčkáře v národním parku Šumava, ale především o vytvoření jednotného značení těchto tras a jeho následného uplatnění v praxi. Neméně důležitou součástí výzkumu bude propagace těchto výsledků na veřejnosti. Další výzkum by se proto měl ubírat právě tímto směrem.

Práce odhaluje problematiku cestovního ruchu vozíčkářů, vyjasňuje specifika pohybu v přírodě a skutečnou možnost přístupu vozíčkářů a osob se sníženou mobilitou k přírodním atraktivitám v národních parcích Česka.

Přístupný cestovní ruch pro vozíčkáře v národních parcích má v Česku poměrně velký potenciál, se kterým je nutné dále pracovat. Touto otázkou se zabývají především organizace a sdružení na regionální úrovni, získané informace by proto mohly být pomocí právě pro ně.

Pro aplikaci klasifikace a značení tras je nutná jejich další grafická úprava. K tomu, aby mohla být použita v praxi, je potřeba dále jednat se správami národních parků, případně s jednotlivými obcemi, ke kterým tyto trasy přiléhají. Dále je nutné při aplikaci spolupracovat s organizacemi a sdruženími na lokální a regionální úrovni. Při vymezení a následném ověřování tras je nutná účast vozíčkářů samých, jedině tímto způsobem, budou mít informace vypovídající význam.

Práce by měla posloužit jako základ pro další výzkum problematiky, který je již výše naznačen, ale také jako podklad pro možnou (a žádanou) aplikaci v konkrétních regionech. Na závěr je důležité zdůraznit spolupráci s odborníky, kteří se v oblasti pohybují. Jedině tímto způsobem může být zajištěno, že výzkum bude kvalitní a při aplikaci v praxi bude mít význam. Proto jsem přesvědčena, že má práce může být nemalým přínosem k dané problematice.

Literatura a použité zdroje

Použité zdroje:

- GEIST, B. (2000): Psychologický slovník. 2. vydání, nakladatelství Vodnář, Praha, 425 s.
- FRIČOVÁ, D. (2010): Rekreační a některé vybrané pohybové aktivity osob na vozíčku v NP a CHKO Šumava. Univerzita Karlova v Praze, FTVS, Praha, Diplomová práce, 108 s.
- HÁJKOVÁ, V. a kol. (2006): Specifika pro handicapované klienty služeb cestovního ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha, 56 s.
- HARTL, P., HARTLOVÁ, H. (2000): Psychologický slovník. Portál, Praha, 776 s.
- JOHNSTON, R. J. (1986): The Dictionary of Human Geography. 2. vydání, Basil Blackwell Ltd., Oxford, 576 s.
- JONÁŠKOVÁ, V. (2006): Protetické pomůcky osob s poruchou mobility. In: Renotiérová, M., Ludíková L. a kol.: Speciální pedagogika. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, s. 241 – 245.
- KÁBELE, J. (1992): Sport vozíčkářů. 1. vyd. Olympia, Praha, 196 s.
- KLUFOVÁ, R. (2011): Cestovní ruch seniorů v ČR. In: Šíp, J. ed.: Studia Turistica, 2, č. 2, s. 21 – 32.
- MALÁTKOVÁ, J., ed. (2004): Ottova encyklopedie A – Ž. Ottovo nakladatelství, Praha, 1144 s.
- PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J. (2003): Pedagogický slovník, 4. aktualizované vydání. Portál, Praha, 322 s.
- RENOTIÉROVÁ, M. (2003): Somatopedické minimum. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, 87 s.
- RENOTIÉROVÁ, M., LUDÍKOVÁ, L. a kol. (2006): Speciální pedagogika. 4. vydání, Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, 313 s.
- ŠAGÁTOVÁ, J. ed. (2010): Athena na cestách: Přístupný cestovní ruch v kostce. Kazuist, s. r. o., Třinec, 28 s.
- TITZL, B. (2000): Postižený člověk ve společnosti. PedF, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 248 s.
- TITZL, B. (2005): Skutečně platí Sovákova periodizace vztahu společnosti k postiženým? In: Vojtko, T. ed.: Postižený člověk v dějinách. Gaudeamus, Hradec Králové, s. 5 – 11.
- Trianon – Čechy, o. s. (2012): Interní informace v rámci projektu „Cestujeme bez bariér na Šumavě/Bayerischer Wald“, 67 s.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 411 s.

Informační brožury a letáky:

ČERNOHOUS, A. (2012): České Švýcarsko Bezbariérové. České Švýcarsko, o. p. s., Krásná Lípa, 56 s. Dostupné v pdf z: <http://www.ceskesvycarsko.cz/na-koleckach/> (24. 3. 2012).

JIŘIČKA, J. a kol. (2011): Dostupná Šumava 2011. Program pro seniory a osoby s nižší mobilitou. Správa NP a CHKO Šumava, dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1201/sekce/dostupna-sumava-2011/> (17. 3. 2011)

KALNICKÁ, V., VOTINSKÝ, J. (2008): Výsledky šetření o zdravotně postižených osobách v České Republice za rok 2007. Český statistický úřad, 49 s. Dostupné z: http://www.nrzp.cz/dokumenty/Vybrane_statisticke_udaje_OZP_2007.pdf (28. 4. 2012)

Krkonoše bez bariér. Dostupné z: <http://www.krnapp.cz/krkonose-bez-barier-1/> (23.3.2012)

Se Zelenými autobusy po Národním parku Šumava s napojením do Národního parku Bavorský les 2011. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1555/sekce/materialy-zdarma/> (17. 3. 2012)

„Zaparkuj a jdi dál“. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/gallery/2/868-parkovani.pdf> (17. 3. 2012)

Další zdroje:

About ESCIF, History of ECFIF. Dostupné z: http://www.escif.org/ESCIF,,about_escif.htm (11. 4. 2012).

Bez bariér. Podjízí. Dostupné z: <http://www.bezbarier.cz/cestovan/podyji.html> (22. 3. 2012)

Bílá stopa. Dostupné z: bilastopa.cz (18. 3. 2012)

Cyklostezka Děčín – Bad Schandau. Dostupné z: http://www.hudy.cz/data/soubory/Mapa_cyklostezka_Decin-Bad_Schandau.pdf (24. 3. 2012)

Cyklotrasy. Dostupné z: http://www.npsumava.cz/gallery/7/2220-nr_pril2_2010.pdf (18. 3. 2012)

Česká asociace paraplegiků. Dostupné z: <http://www.czepa.cz/o-nas/> (10. 4. 2012).

Českým Švýcarskem na kolečkách. Dostupné z: <http://www.ceskesvycarsko.cz/na-koleckach/> (24. 3. 2012)

Dostupná Šumava 2011. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1201/sekce/dostupna-sumava-2011/> (17. 3. 2011)

FIMITIC, Member countries. Dostupné z: <http://www.fimitic.org/index.php?q=node/221> (10. 4. 2012).

Infocentrum Modrava. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/icmodrava/> (17. 3. 2012)

Informační centra Správy KRNAP. Dostupné z: <http://www.krnep.cz/informacni-centra/> (22. 3. 2012)

Informační střediska. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1091/sekce/informacni-strediska/> (17. 3. 2012)

IS Kašperské Hory. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1471/sekce/is-kasperske-hory/> (17. 3. 2012)

IS Kvilda. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1092/sekce/is-kvilda/> (17. 3. 2012)

IS Rokyta. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1101/sekce/is-rokyta/> (17. 3. 2012)

IS Rokyta. Tipy. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1470/sekce/tipy/> (18. 3. 2012)

IS Svinná Lada. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1099/sekce/is-svinna-lada/> (17. 3. 2012)

Krkonoše bez bariér. Dostupné z: <http://www.krnep.cz/krkonose-bez-barier-0/> (22. 3. 2012)

Krkonoše. Oficiální turistické stránky Krkonoš. Dostupné z: <http://www.krkonose.eu/index.php?s=hendikep&lang=1> (22. 3. 2012)

Krkonoše. Oficiální turistické stránky Krkonoš. Dostupné z: <http://krkonose.eu/index.php?s=hendikep&lang=1> (22. 3. 2012)

Mapa parkovišť „Zaparkuj a jdi dál“. Dostupná z: http://www.npsumava.cz/gallery/2/867-zaj_mapa_prehled.jpg (17. 3. 2012)

Ministerstvo životního prostředí – Národní parky: http://www.mzp.cz/cz/narodni_parky (19.2.2012)

Ministerstvo životního prostředí – Přírodní rezervace: http://www.mzp.cz/cz/prirodni_rezervace (19.2.2012)

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, Disabled Peoples International. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/o-nas/organizace-jichz-je-nrzp-cr-clenem/551-disabled-peoples-international-mezinarodni-organizace-sdruzujici-organizace-rizene-zdravotne-postizenymi.html> (10. 4. 2012)

Národní rada osob se zdravotním postižením, Evropské forum zdravotně postižených. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/o-nas/organizace-jichz-je-nrzp-cr-clenem/549-european-disability-forum-evropske-forum-zdravotne-postizenych.html> (10. 4. 2012).

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, Federace národních a mezinárodních organizací a agentur. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/o-nas/organizace-jichz-je-nrzp-cr-clenem/550-rehabilitation-international-federace-narodnich-a-mezinarodnich-organizaci-a-agentur.html> (10. 4. 2012).

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, Jak vznikla NRZP? Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/o-nas/jak-vznikla-nrzp.html> (10. 4. 2012).

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, Základní informace. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/o-nas/zakladni-informace.html> (10. 4. 2012).

Návštěvní řád Národního parku Šumava. Dostupné z: http://www.npsumava.cz/gallery/11/3545-ooop_1_2011_nr.pdf (18. 3. 2012)

Opravy uzavřou most v Hardeggu pro cyklisty i pěší. Dostupné z: <http://www.nppodyji.cz/opravy-uzavrou-most-v-hardeggu-pro-cyklisty-i-pesi> (24. 3. 2012).

Podyjí. Dostupné z: <http://www.bezbarier.cz/cestovan/podyji.html> (24. 3. 2012).

Sbor zástupců organizací zdravotně postižených. Dostupné z: http://nova.medicina.cz/verejne/clanek.dss?s_id=2877&s_ts=37358,696087963 (10. 4. 2012).

Správa národního parku České Švýcarsko. Dostupné z: <http://www.npcs.cz/> (24. 3. 2012)

Stránky Správy Národního parku Podyjí. Dostupné z: <http://www.nppodyji.cz/> (24. 3. 2012).

Trasy pro vozíčkáře. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1446/442/clanek/na-vozicku-po-sumave/> (18. 3. 2012)

Trasy pro vozíčkáře. Jezerní slat'. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/5630/sekce/jezerni-slat/> (18. 3. 2012)

Trasy pro vozíčkáře. Klasifikační systém tras. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1446/442/clanek/na-vozicku-po-sumave/> (18. 3. 2012)

Trasy pro vozíčkáře. Povydrří. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/5629/sekce/povydrri/> (18. 3. 2012)

Trasy pro vozíčkáře. Rechle. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/5632/sekce/rechle/> (18. 3. 2012)

Turistika v Národním parku Podyjí/Thayatal. Dostupné z:

(http://www.nppodyji.cz/uploads/188_11_NP_Podyji_letak_Pesi_turistika_2_.pdf)

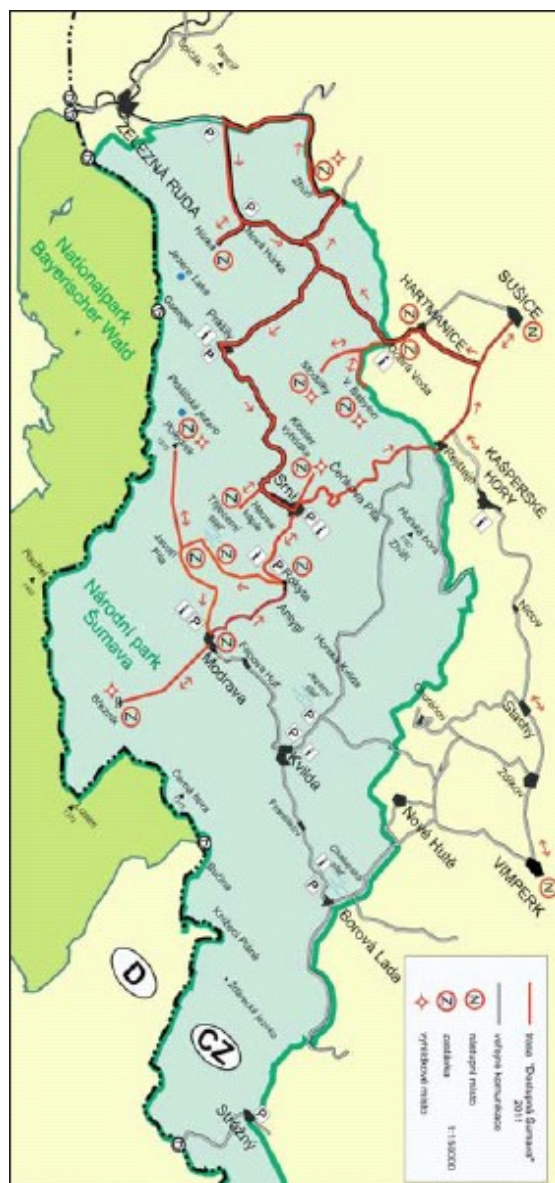
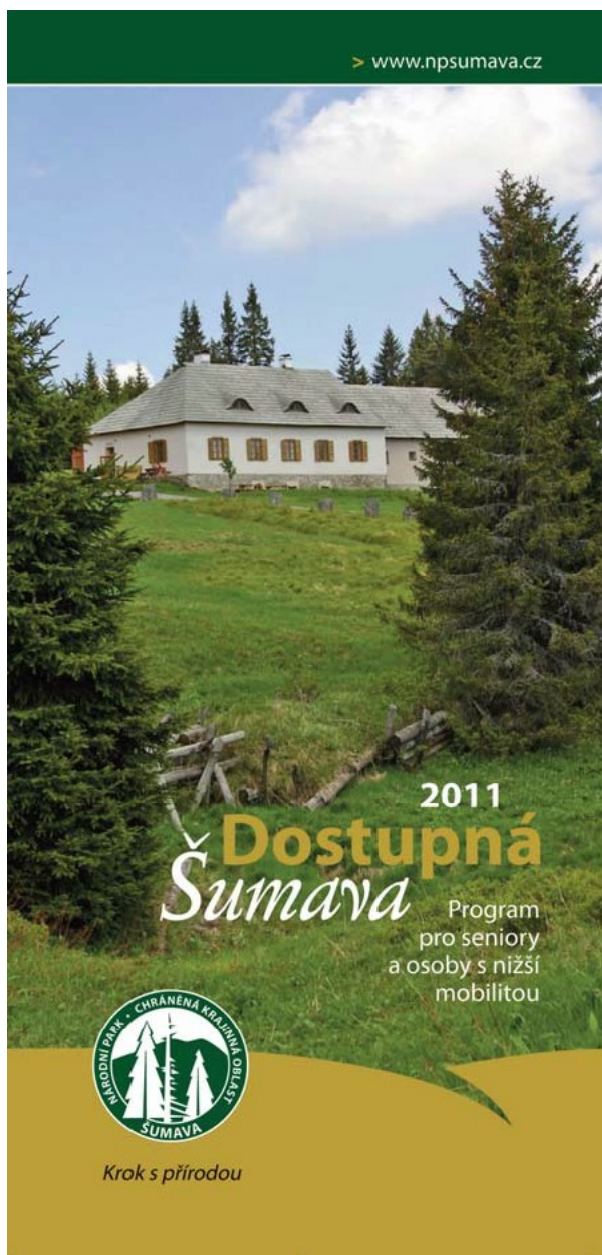
(24. 3. 2012).

Zaparkuj a jdi dál. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1546/sekce/zaparkuj-a-jdi-dal/>

(17. 3. 2012)

Příloha 1: Dostupná Šumava 2011. Výřez. Dostupné z:

<http://www.npsumava.cz/cz/1201/sekce/dostupna-sumava-2011/> (17. 3. 2011)



Nástupní místo Vimperk

Termíny zájezdů v roce 2011

Květen			
středa:	18. 5.	25. 5.	
Červen			
středa:	1. 6.	8. 6.	15. 6.
Září			
středa:	7. 9.	14. 9.	21. 9. 28. 9.
Říjen			
středa:	5. 10.	12. 10.	19. 10. 26. 10.

 návštěva Poledníku

Trasa a orientační časový plán zájezdu

Místo:	ujít pěšky m
Vimperk, nádraží ČSAD	300
Hartmanice / Dobrá Voda	
Velký Babylon (pouze jarní série)	
Stodůlky	
Zhůří u Javorné	
Hůrka	
Hauswaldská kaple	
Rokyta	
Tříjezerní slaf	
Javoří Pila	
Poledník (pouze ve vyznačené dny v podzimní sérii)	
Modrava	
Březník (pouze podzimní série)	
Srní, Klostermannova vyhlídka (pouze jarní série)	
Vimperk, nádraží ČSAD	300

odjezd v 7:30 hod

návrat v 17:00 hod

Příloha 3: video **Cestujeme bez bariér**. Dostupné z:

<http://www.youtube.com/watch?v=8LvCnSugMDo> (24. 3. 2012)

Příloha 4: **Krkonoše bez bariér**. Výřez. Dostupné z: <http://www.krnapp.cz/krkonose-bez-barier-1/> (23.3.2012)



DESATERO ROZUMNÉHO VOZÍČKÁŘE

1. Při plánování výletu prostudujte mapu a ověřte si stav cest (opravy, sněhová pokrývka) na uvedených informačních centrech.
2. S předstihem získejte informace o předpovědi počasí.
3. Počítejte s tím, že na cestě mohou projíždět i cyklisté, motorová vozidla a lesní technika.
4. Vezměte s sebou zkušený a fyzicky zdatný doprovod.
5. Před výletem informujte přátele o předpokládané trase a časovém harmonogramu výletu.
6. Pamatujte na to, že elektrické vozíky mají výrazně větší spotřebu při jízdě do kopce, než po rovině. Sice vyjedou strmější cestu, ale hůře si poradí s nerovnostmi než vozíky manuální.
7. Uvědomte si, že podzimní mokré listí a kamení je velmi klzké.
8. Dodržte směr plánované trasy a neuhýbejte z ní.
9. Naučte se zacházet se svým vozíkem, zjistěte si jeho technické možnosti, jak je odolný dešťovým srážkám a naučte se opravit jeho nejčastější závady.
10. Nikdy nepodceňujte hory a nevystavujte nezodpovědným chováním do nebezpečí sebe ani ostatní.

DOPORUČENÉ VYBAVENÍ NA TRASU:

- užívané léky
- kartička s názvem zdravotního omezení, informace o tom, jak pomoci v případě nouze
- nabitý a zapnutý mobilní telefon s uloženými čísly na Horskou službu Krkonoše
- nepromokavé pončo
- deka nebo nánožník, teplé náhradní oblečení
- mapa
- případně fixační pás pro upevnění vozíčkáře do sedadla
- nářadí a materiál na opravu poškozeného vozíku včetně defektu na duši

KRKONOŠE BEZ BARIÉR



SPRÁVA KRKONOŠSKÉHO NÁRODNÍHO PARKU

www.krnapp.cz

Příloha 5: Zhodnocení jednotné klasifikace stezek pro vozíčkáře v národních parcích panem Bc. Václavem Sklenářem

Vážená slečno Dobruská,

děkuji za Vám důvěru tím, že mne žádáte o posouzení Vaší práce, týkající se vozíčkářů v národních parcích České republiky.

Velice si vážím toho, že máte snahu pokračovat v započatém díle a rozvíjet myšlenku, jak pomáhat vozíčkářům k zařazení mezi zdravé spoluobčany.

K Vaší práci bych měl pouze jednu připomínku. Ze znalosti problematiky bych Vám doporučoval, se zamyslet nad značením a onou kategorizací.

Z mého pohledu je v pořádku, že trasu na Chalupskou slat' značíte piktogramem červeně, což je poválkový povrh, ale trasu Povydřím značíte modře, což je podle klasifikace KRNAPu jako nejsnazší trasa. Z mého pohledu se vozíčkář bez asistence dostane na Chalupskou slat', a přesto tuto trasu máte značenou červeně jako středně těžkou. Trasu Povydřím bych ale vozíčkáři bez asistence nedoporučil a je značená jako nejsnazší modře. Tam cítím rozkol.

Myslím si, že nyní jsou trasy vytipovány, popsána náročnost, povrchy, délka tras, ale chybí jednotné značení. Další trasy budou přibývat.

Aby mohlo dojít ke sjednocení tras pro vozíčkáře v národních parcích, tak bych doporučoval jednotnou klasifikaci. Osobně bych se přikláněl jít cestou náročnosti a důkladným popisem tras. Co zvládne vozíčkář sám bez asistence, s asistencí jedné osoby, ty nejnáročnější by měly být ty nejdelší s dvojitou asistencí, což je třeba trasa okolo Boubínského pralesa.

Děkuji Vám za projevenou důvěru, a pokud budete potřebovat znát můj názor na problematiku vozíčkářů, můžete se kdykoliv na mne obrátit.

S pozdravem

Bc. Václav Sklenář

341 92 Smí 5