

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
FAKULTA TĚLESNÉ VÝCHOVY A SPORTU
katedra sportů v přírodě

**Problematika vozíčkářů v aktivním cestovním ruchu se
zaměřením na pěší turistiku v Praze a okolí**

Diplomová práce

Vedoucí práce:
Doc. PhDr. Jan Neuman, CSc.

Zpracovala:
Lucie Jonová

PRAHA DUBEN 2007

Děkuji Doc. PhDr. Janu Neumanovi, CSc., za odborné vedení práce a mnoho cenných rad a podnětů. Dále děkuji PhDr. Běle Murdychové za korekturu diplomové práce. Rovněž děkuji přátelům za podporu.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a použila pouze uvedené zdroje v příloze.

V Praze dne *11. dubna 2007*

Lucie Jonová

Lucie Jonová

ABSTRAKT

Název:

Problematika vozíčkářů v aktivním cestovním ruchu se zaměřením na pěší turistiku v Praze a okolí

Název v anglickém jazyce:

The Problem of the Wheelchair Users in Active Tourism with Special Focus on Hiking Routes in Prague and Vicinity.

Cíl práce:

Cílem diplomové práce je vytvořit a zmapovat turistické trasy v hl. m. Praze a okolí, které by mohli využívat osoby s tělesným postižením používající k pohybu invalidní vozík. Snahou je najít takové turistické trasy, které by byly sjízdné vozíčkářem s minimální potřebou osobní asistence.

Metoda:

Pro vytvoření a mapování turistických tras je zapotřebí prostudovat odbornou literaturu vztahující se k turistice, cestovnímu ruchu, integrované dopravě a problematice tělesně postižených především vozíčkářů. Dalším krokem byl výběr trasy a posléze její absolvování a zhodnocení formou dotazníku. K tomu bylo zapotřebí použít cyklistický počítač zn. SIGMA BC 906.

Výsledky:

Zjištění vhodných turistických tras, které by byly co nejvíce schůdné a zajímavé pro aktivní pohyb v přírodě. Ověřeny byly tři trasy z nichž sjízdné se ukázaly trasy Chodkovy sady - Letenské sady - Stromovka - Nádraží Holešovice a Trojský kanál - Stromovka - Nádraží Holešovice. Trasa Staroměstská - Karlův most - park Kampa - Vojanovy sady - Valdštejnská zahrada - Staroměstská se ukázala vhodná jen pro elektrický vozík.

Klíčová slova:

Turistika, cestovní ruch, zdravotně postižení, vozíčkáři, invalidní vozík, Pražská integrovaná doprava, bezbariérovost, příroda, historické a kulturní památky.

Svoluji k zapůjčení své diplomové práce ke studijním účelům. Prosím, aby byla vedena přesná evidence vypůjčovateli, kteří musí pramen převzaté literatury řádně citovat.

Jméno, příjmení:	Adresa:	Číslo OP:	Datum vypůjčení:	Poznámka:

OBSAH

Úvod	10
TEORETICKÁ ČÁST	
1. Člověk s tělesným postižením	11
1.1. Pojem zdravotní postižení	11
1.2. Charakteristika tělesného postižení	12
1.3. Druhy tělesného postižení z hlediska užívání invalidního vozíku	13
1.3.1. Postižení na neurologickém podkladě	14
1.3.2. Postižení na ortopedickém podkladě	15
1.3.3. Postižení na interním podkladě	16
1.4. Vliv postižení na psychiku u vozíčkáře	17
1.5. Společnost a vozíčkář	17
1.5.1. Legislativa	19
1.5.2. Základní pravidla při komunikaci s vozíčkářem	19
1.6. Aktivity vozíčkářů ve volném čase	20
1.6.1. Sportovní a pohybové aktivity vozíčkářů	21
2. Invalidní vozík - forma dopravního prostředku	23
2.1. Historický vývoj invalidního vozíku	23
2.2. Vozík dneška	24
2.2.1. Mechanické a elektrické invalidní vozíky	25
2.2.2. Výběr a použití invalidního vozíku	25
3. Cestovní ruch	27
3.1. Definování cestovního ruchu	27
3.2. Nezbytná síť služeb	27
3.3. Pražská integrovaná doprava pro osoby se sníženou schopností pohybu zejména vozíčkáře.....	29
3.3.1. Městská hromadná doprava	29
3.3.1.1. Metro	30
3.3.1.2. Tramvaje	31
3.3.1.3. Autobusy	31

3.3.1.4. Lanová dráha na Petřín	32
3.3.1.5. Přívoz	32
3.3.1.6. Vlak	32
4. Turistika	34
4.1. Pojem turistiky	34
4.2. Historický vývoj české turistiky	34
4.3. Členění turistiky	35
4.3.1. Pěší turistika.....	35
4.4. Důvody k provozování pěší turistiky	36
4.5. Zdravotní aspekty	36
4.6. Značení turistických tras	37
4.7. Vybavení pro turistiku	38
4.7.1. Výzbroj	39
4.7.2. Výstroj	39
4.8. Nebezpečí při turistice	39
4.8.1. Nebezpečí subjektivní	40
4.8.2. Nebezpečí objektivní	40
4.9. Plánování turistických tras	41
4.10. Informační zdroje nabízející turistiku vozíčkářů.....	41
5. Souhrn teoretické části.....	44
PRAKTICKÁ ČÁST	
6. Cíle, hypotézy a úkoly.....	46
6.1. Cíl práce	46
6.2. Hypotézy.....	46
6.3. Dílčí úkoly	47
7. Metodika	48
7.1. Metoda.....	48
7.2. Přístrojová technika	48
7.3. Hodnocení výsledků	48
7.4. Metodický postup	49

8. Výsledková část	50
8.1. Praha.....	50
8.2. Navrhnuté trasy	52
8.2.1. <i>Chotkovy sady – Letná – Stromovka</i>	52
8.2.2. <i>Staroměstská – Karlův most – Kampa – Vojanovy sady – Valdštejnská zahrada Staroměstská</i>	55
8.2.3. <i>Trojský kanál – Troja – Stromovka – Nádraží Holešovice</i>	58
8.3. Legendy k trasám	61
9. Vyhodnocení dotazníků.....	66
9.1. Dotazník č. 1, zjišťující možnosti pěší turistiky na vozíčku v Praze a okolí	66
9.2. Dotazník č. 2, hodnotící jednotlivé navržené trasy.....	68
Diskuse.....	71
Závěr.....	74
Seznam použité literatury.....	75
Přílohy.....	81

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CNS	centrální nervová soustava
ČD	České dráhy
DK	dolní končetiny
FTVS	Fakulta tělesné výchovy a sportu
GmbH	společnost s ručení omezením
HK	horní končetiny
CHKO	chráněná krajinná oblast
IC IDH	mezinárodní klasifikace vad, postižení a znevýhodnění
KČT	Klub českých turistů
KRNAP	Krkonošský národní park
L 2 – L 4	bederní obratel druhý až čtvrtý
MHD	městská hromadná doprava
NRZP	Národní rada zdravotně postižených
o.s.	občanské sdružení
PID-	pražská integrovaná doprava
POV	Pražská organizace vozíčkářů
R	respondent
RTG	rentgenové (radioizotopové) záření
S3	křížový obratel třetí
Sb.	sbírka
TP	těžce postižený
UV	ultrafialové záření
ZdP	zdravotně postižení
ZTP	zvlášť těžce postižený
ZTP/P	zvlášť těžce postižený s průvodcem
WHO	Světová zdravotnická organizace

ÚVOD

Každý z nás se již ocitl v situaci, kdy stres v zaměstnání či doma měl vliv na naši fyzickou i psychickou kondici. Tento varovný signál nám říká, že naše tělo je na pokraji svých sil, a proto bychom mu měli dopřát dostatek odpočinku. Je na každém z nás, jaký druh relaxace zvolí. Přestože dnešní doba nabízí mnoho druhů a forem zábavného využití volného času, setkáváme se s jedinci, kteří volí spíše pasivní odpočinek. Přitom aktivně trávený volný čas nám umožňuje navázat nové přátelské vztahy, zvyšuje nám sebevědomí, obohacuje o nové zážitky, přináší radost z činnosti, zlepšuje kondici a zlepšuje i psychiku.

Jedna z forem aktivního odpočinku je pohyb, který byl, je a bude pro člověka životní nutností. Proto se snažíme nedostatek pohybu odstranit nejrůznějšími činnostmi, mezi které patří i pobyt v přírodě. Schopnost pohybovat se ve venkovním prostředí, orientovat se v něm, poznávat kulturní a přírodní hodnoty patří ke kritériím hodnocení kvality života jedince. O to více to platí u lidí s tělesným postižením. Pociťují jisté znevýhodnění ve všech oblastech života. Společenský a kulturní život, kam řadíme turistiku a cestovní ruch, z toho nevyjímaje. Vzhledem k tomu, že turistika je oproti jiným sportům finančně dostupnou pohybovou aktivitou, dostává se stále více do popředí zájmu.

Pojem tělesné postižení je velmi široký a zahrnuje velkou škálu mnohdy i značně rozdílných nemocí či omezení. Z tohoto důvodu je diplomová práce zaměřena na osoby pohybující se výhradně na invalidním vozíku.

Vlastní zkušenosti mě přivedly k otázce, do jaké míry a za jakých podmínek se může člověk na invalidním vozíku zabývat pěší turistikou po Praze a okolí? Tato otázka nebyla dosud uspokojivě řešena a úkolem této diplomové práce je seznámit nejen vozíčkáře, ale i širší veřejnost s možnostmi pěší turistiky v hl. m. Praze a okolí, která je považována za jedenu z nejbohatších zdrojů kulturních i historických památek. Na základě toho byly vybrány trasy, které se jeví být svou náplní atraktivní a z pohledu vozíčkáře dostatečně sjízdné.

Svou diplomovou prací bych ráda přispěla k posunu v integračním procesu osob pohybujících se na invalidním vozíku.

1. ČLOVĚK S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM

Pojem „postižený člověk“ nás provází téměř od samého počátku vývoje lidstva. Již období starověkého Řecka a Říma se zmiňuje o existenci postiženého člověka. Z písemných informací se dozvídáme, že společnost nemocným a postiženým lidem nebyla zrovna moc nakloněna. Převážná většina těchto lidí byla fyzicky nebo psychicky týraná nebo usmrcena. Postupem doby se v tomto ohledu změnil názor a postoj společnosti na postiženého člověka (Titzl, 1998). Bohatí měšťané a křesťanská církev udělala první krok ke zlepšení sociální péče. Začaly se zřizovat špitály, které přebíraly funkci spíše ústavní péče než léčebné. Pomoc zde našli nemocní, chudí a přestárlí. Chovancům byla nejprve poskytnuta pomoc duchovní, jako je zpověď, přijímání a až poté pomoc tělesná: strava, lůžko, lékařská péče. Později funkci opatrovníka převzala obec. Z finančních prostředků zřizovala sirotčinec, chudobinec a obecní pastoušku. V dalším případě se o tyto lidi staral stát (Městecká, 2006, online).

1. 1. Pojem zdravotní postižení

Potřeby a problémy lidí se zdravotním postižením se pomalu, ale jistě dostávají v posledních letech i u nás do popředí zájmu. Konečně si společnost uvědomila, že lidi s jakýmkoliv zdravotním postižením nemohou být vytěšňováni na okraj společnosti. „Měli bychom jim zajistit rovné příležitosti, umožnit jim práva na důstojnost, rovné zacházení, nezávislý život a účast ve společnosti“, tak jak bylo projednáno komisí Evropského parlamentu (Postavení zdravotně postižených osob v rozšířené Evropské unii: Evropský akční plán 2006 - 2007, Brusel, 2005, online).

Vzhledem k tomu, že pojem postižení může být chápán v různém významu, není v našem právním řádu uvedena žádná obecná definice zdravotního postižení. Pokud se zmiňujeme o zdravotním postižení, máme na mysli termín, který charakterizuje lidi, kteří následkem „trvalé nemoci, úrazu, vrozené či získané vady nebo odchylky sociální povahy jsou podstatně omezeni v praktickém životě v porovnání s okolní společností“ (Národní plán pomoci zdravotně postiženým, červen 1992, online).

Světová zdravotnická organizace (WHO) zavedla v roce 1980 Mezinárodní klasifikaci (IC IDH) vad, postižení a znevýhodnění uvádějící pojmy pro funkční hodnocení.

Impairment	Porucha, poškození, zhoršení na úrovni tělesného orgánu nebo systému (např. svalové oslabení) příčinou je nemoc, úraz nebo vrozená vada
Disabilita	chybění, omezení, neschopnost provádět určitou činnost (např. osobní hygiena, chůze)
Handicap	znevýhodnění (omezené možnosti v začleňování se do společnosti)

M. Routnerová (2002)

K roku 1992 v České republice žilo přibližně 1000 000 občanů s určitým zdravotním postižením. Tento číselný údaj je pouze orientační, protože v naší zemi není žádná centrální evidence a statistické zhodnocení týkající se skupiny lidí se zdravotním postižením (Hrubý, 1992, online). Z definice zdravotního postižení je patrné, že se jedná o velmi různorodou skupinu lidí s různorodými potřebami a problémy. Z tohoto důvodu byla skupina rozdělena do jednotlivých podskupin:

- duševní onemocnění
- mentální postižení
- zrakové postižení
- sluchové postižení
- tělesné postižení
- vnitřní onemocnění

Nás však bude zajímat pouze tělesné postižení.

1. 2. Charakteristika tělesného postižení

Lidé s tělesným postižením tvoří mezi zdravotně postiženými početnou skupinu. Hovoří se zhruba o 300 000 lidech, jak uvádí Hrubý ve své prezentaci (1992, online).

Stále se setkáváme s názorem, kdy veřejnost označuje člověka za tělesně postiženého, jestliže používá k lokomoci kompenzační pomůcky, jako jsou berle nebo invalidní vozík a protézy. To ale není ten důvod, který přiděluje lidem toto označení. Pouze některé druhy pohybového omezení vyžadují používání kompenzačních pomůcek. Podle Jankovského (2001) vlastní tělesné postižení můžeme charakterizovat

jako handicap s poškozením nervového systému nebo pohybového a nosného aparátu, jehož následkem je porucha hybnosti. Příčinou bývají nejrůznějšími faktory, mezi které řadíme: genetiku, úraz, onemocnění CNS, popřípadě jiné organické onemocnění. Rovněž vyšší věk se podílí u jedince na vzniku nejrůznějších pohybových omezení. Zda pohybové obtíže budou krátkodobé, nebo celoživotní, záleží na typu, stupni a příčině postižení.

Možnosti rozdělení tělesného postižení

doba vzniku postižení	· vrozené (období prenatalní, perinatální) · získané (období postnatální)
druh postižení	· paréza – para - kvadru - hemi · plegie - para - kvadru - hemi
příčina vzniku	· úraz · onemocnění
užívání kompenzačních pomůcek	· chodící bez použití kompenzačních pomůcek · chodící používající kompenzační pomůcky · nechodící používající invalidní vozík
stupeň postižení	I. stupeň - TP II. stupeň - ZTP III. stupeň - ZTP/P
stupeň závislosti (nově od 1.1.2007)	I. stupeň - lehká II. stupeň - středně těžká III. stupeň - těžká IV. stupeň – úplná

Upraveno podle (Hutař, 2006, Janovský 2001)

1. 3. Druhy tělesného postižení z hlediska užívání invalidního vozíku

Zda člověk s tělesným postižením bude potřebovat ke svému každodennímu životu invalidní vozík či ne, záleží na typu postižení, které vzniká na podkladě neurologickém, ortopedickém, interním nebo jiném. Protože některé pohybové vady mají širokou symptomatologii, dochází k prolínání mezi výše uvedenými obory. Podrobnější dělení je uvedeno v následujících podkapitolách. Současně se u každého konkrétního postižení zaměřujeme na dobu vzniku. Mohou to být vrozené nebo získané vývojové vady.

Vrozenou vývojovou vadu popisuje Šípek (2006, online) jako defekt zevních i vnitřních orgánů nebo celých tělesných systémů, ke kterému došlo během prenatalního

vývoje plodu nebo těsně po porodu a který je přítomen při narození jedince. Jde o širokou skupinu s rozdílnou etiologií a rozdílnými klinickými projevy. Mezi příčiny vzniku u vrozených vývojových vad se uvádí změny v genetické informaci (mutace), ale také vnější faktory, mezi které se řadí chemické, fyzikální a biologické vlivy.

Negativní vlivy u vnějších faktorů:

- *chemické* - léky, alkohol, drogy, těžké kovy
- *fyzikální* - UV a RTG záření, klimatické podmínky
- *biologické* - onemocnění a infekce matky

O získané vývojové vadě mluvíme také jako o defektu zevních i vnitřních orgánů nebo celých tělesných systémů, s tím, že u něj dochází až po narození dítěte a v pozdějším věku. Na získané vývojové vadě se hlavně podílí vnější vlivy:

- *chemické* - toxiny
- *fyzikální* - klimatické podmínky, tlak, náraz
- *biologické* - viry, bakterie, plísňe

1. 3. 1. Postižení na neurologickém podkladě

Poruchy hybnosti na úrovni chůze jsou u lidí s neurologickou symptomatologií nejčastější. Pohyb je neodmyslitelnou součástí našeho života a je umožněn souhrou svalů, jejichž činnost je řízena centrální (mozek, mícha) a periferní (senzorické a motorické nervy) nervovou soustavou. Základem nervového ústrojí je nervová buňka - neuron. Podnět přicházející zvenčí je dostředivými nervovými vlákny veden do nervové buňky a odpověď je vedena odstředivými nervovými vlákny do výkonného orgánu, v našem případě svalu. Přenos vzruchu je umožněn elektrickými ději na membránách a tvorbou mediátorů (Káš, 1996). Podle toho, v které části neuronu dojde k porušení, vznikají určité typy postižení, jako jsou spazmy a obrny. Při výběru níže uvedených neurologických onemocnění, která postihují hybnost na úrovni chůze jsem vycházela podle Hrazdira (1980).

Získané pohybové vady:

- a) zánětlivá onemocnění
- meningitidy
 - encefalitidy

- poliomyelitida
- polyradiculomyelitis
- b) demyelinizační onemocnění
 - roztroušená skleróza
- c) nádory
 - mozku
 - míchy
- d) cévní onemocnění CNS
 - centrální mozková příhoda
 - hematomyelie
- e) úrazy
 - míchy
 - mozku
- f) degenerativní onemocnění CNS
 - amyotrofická laterální skleróza
 - mozečkové degenerace - podle míry postižení
- g) nervosvalová postižení
 - myopatie
 - myastenické syndromy
- h) obrny nervů
 - n. femorális (L 2 - L 4)
 - n. ischiadici (L 4 - S 3)
 - n. tibialis (L 4 - S 3)

Vrozené pohybové vady:

- a) dětská mozková obrna
- b) postižení míchy
 - syringomyelie

1. 3. 2. Postižení na ortopedickém podkladě

Druhou početnou skupinu začleňující poruchy chůze tvoří ortopedické vady. Jde o změny na pohybovém aparátu týkající se kostí, kloubů i měkkých tkání. Defekty mohou být různého stupně i závažnosti. Zmíněné pohybové vady uvádí ve své knize Kubát (1985).

Získané pohybové vady:

- a) následky traumatu
 - amputace DK

Vrozené pohybové vady:

- a) poruchy vývoje končetin
 - fokomelie DK
- b) porucha kostní struktury
 - osteogenesis imperfekta
 - spina bifida
- c) nádory pohybového ústrojí
 - benigní osteoblastom páteře

1. 3. 3. Postižení na interním podkladě

U interních onemocnění se setkáváme s poruchou hybnosti jen velmi zřídka. Většinou jde o komplikaci daného onemocnění. V posledních letech se do interní oblasti zařadily mladé obory, jako je imunologie a revmatologie. Také u nich se setkáme s onemocněním, které narušuje pohybový aparát (Klener, 2001, Kubát, 1985).

Získané pohybové vady:

- a) revmatické choroby
 - artritidy
 - Bechtěrevova nemoc
- b) metabolické
 - diabetes mellitus II. (neuropatie, nekróza - amputace)

Vrozené pohybové vady:

- a) metabolické
 - Wilsonova choroba

1. 4. Vliv postižení na psychiku u vozíčkáře

Upoutání na invalidní vozík ať už z důvodu onemocnění, nebo úrazu bez ohledu na to, zda jde o vrozené či získané postižení, má hlavně dopad na psychiku. Přijmout tuto skutečnost a posléze se s ní vyrovnat není jenom úkol pro samotného člověka s postižením, ale také pro jeho rodinu, přátele i kamarády. Od samého začátku je tento proces doprovázen řadou psychických stavů. Mnohdy se postižený musí vzdát věcí, které dělal předtím. Nakonec ale dojde u vozíčkáře k fázi smíření. Takový proces je nazýván „proces vyrovnávání s postižením“ Jankovský (2001) a u každého má různě dlouhé trvání. Charakterizuje se několika po sobě jdoucími stádii. Prvním projevem je šok, který se objeví po sdělení pravdy o zdravotním stavu. Emoční reakci vystřídá fáze popření toho, co sdělil lékař. Než dojde u vozíčkáře k akceptaci (přijetí) postižení, projde většinou ještě etapou agrese, deprese a vyrovnáním. V poslední fázi akceptace teprve začne zjišťovat, že může žít život stejně jako před tím, jen trochu jinak. Stud, sníženou sebedůvěru, apatii postupně odbourávají noví přátelé, zájmy, aktivity, popřípadě zaměstnání. Aby navrácení do společnosti bylo co nejefektivnější, považují za důležitý pozitivní postoj společnosti k postiženým spoluobčanům.

1. 5. Společnost a vozíčkář

Vyspělost společnosti se pozná podle toho, jak se chová ke svým spoluobčanům, které postihl tělesný handicap. Podle toho i tak reaguje. Někdy pozorujeme soucit, jindy zvědavost. Je to dáno hlavně tím, že dlouhé desítky let byli lidé se zdravotním postižením vytěšňováni na okraj společnosti. Umisťování do sociálních ústavů nebo izolace ve vlastním bytě měla za následek, že zdravá populace neměla možnost s nimi navázat kontakt a současně se něco od nich naučit a porozumět jejich potřebám. Na základě osobního rozhovoru s vozíčkářkou, která trpí vrozeným postižením vyžadující k pohybu invalidní vozík a zároveň byla vychovávána v předešlém politickém režimu, sdělila, že politické důvody, bránící těmto občanům žít plnohodnotný život, nebyly tím jediným. Když pomíneme architektonické bariéry, další překážkou byla malá šance získat od státu invalidní vozík. Málokdo byl tak majetný a měl kontakt v zahraničí, aby mu byla takováto potřebná kompenzační pomůcka dopřána. Sama vzpomíná na den před šestnácti lety, kdy dostala svůj první invalidní vozík a mohla vyjet na procházku.

Dnes je situace jiná. Práva a potřeby zdravotně postižených v České republice jsou oproti jiným zemím docela dobře právně ošetřena. Přesto se někdy setkáváme s reakcemi zdravých občanů, kteří nejsou schopni pochopit zdravotně postiženého a přetrvává u nich myšlenka, že vozíčkář nemá právo na plnohodnotný a radostný život. Domnívají se totiž, že pro společnost představují určitou zátěž a nejsou bráni za menšinu se specifickými právy a potřebami. Kdo ale jiný dokáže porozumět potřebám vozíčkářů než sám člověk, který je upoután na vozík? Aby česká společnost považovala lidi se specifickými potřebami za součást naší společnosti a nedělala mezi nimi rozdíly, znamená to vychovávat zdravou populaci k tomu, „aby uměla s postiženými občany žít, porozumět jejich potřebám, zvláštnostem, byla je schopna tolerovat, spolupracovala s nimi, zaměstnávala je“ (Čechová, 1998, s. 83). Na druhé straně i zdravý člověk bude v mnohém sám obohacen. Uvědomí si, jaké překážky musí vozíčkář překonávat, přehodnotí svůj žebříček hodnot a své postoje. To celé se potom promítne do vztahu k postiženému. Přestaneme ho litovat a začneme si ho vážit.

Snahou naší společnosti je eliminovat u lidí se sníženou schopností pohybu následky postižení, a to v maximální možné míře a ve všech oblastech života. Takovému procesu včleňující jedince do společnosti říkáme integrace. Týká se jednak vlastní osobnosti postiženého a jednak jeho okolí. Mnozí z nás se stále ještě domnívají, že jde pouze o zajištění základních životních potřeb (hygiena, doprovod, úklid, nákup aj.), ale patří k nim i oblast pracovní, výchovně vzdělávací a rodinná. Zapomenout nesmíme ani na oblast volného času, jehož způsob využití je do značné míry omezen. Navíc se o využití volného času vozíčkářů majoritní společnost nedostatečně zajímá a na základě toho je málo medializováno.

Nezávislý způsob života by nemohl fungovat bez odstranění dvou bariér, fyzické a psychické. Mezi fyzické bariéry patří takové překážky, které vozíčkářům komplikují a znemožňují samostatný pohyb. Na mysli máme architektonické bariéry, které se vztahují jednak k okolí bydliště a vlastnímu bydlení, ale také k památkám, dopravě, komunikacím, službám, volnému času.

Psychické bariéry jsou jak v samotném postiženém, tak i ve zdravých lidech. Vzájemné naslouchání a porozumění potom vede k efektivnímu rozvoji osobnosti a utváření kvality života zdravotně postižených (Hahnová, 2001).

1. 5. 1. Základní pravidla komunikace s vozíčkáři

Přestože se kolem nás stále více objevují lidé, kteří využívají k pohybu invalidní vozíček, setkáváme se s realitou, že mnoho lidí bez zdravotního omezení neví, jak správně komunikovat s vozíčkáři. V následujících bodech jsou uvedeny hlavní zásady komunikace během rozhovoru. Pravidla vychází od samotných vozíčkářů.

- a) Vozíčkáře oslovujeme a přistupujeme k němu z takové pozice, aby na nás viděl. Nejlépe je to ze strany nebo zepředu. Nevhodný je přístup zezadu.
- b) Při rozhovoru je dobré, aby úhel pohledu u všech byl ve stejné rovině a vozíčkář nemusel zbytečně zaklánět či vyvracet hlavu. V tomto případě je dobré, aby stojící poodstoupil, nebo si k vozíčkáři přisedl do dřepu, nebo použil židli.
- c) Pakliže chceme vozíčkáři pomoci, nikdy nerozhodujeme za něj, ale oslovíme ho s tím, jak mu vlastně můžeme pomoci. Na tuto otázku vozíčkář reaguje podle svých potřeb. On nejlépe ví, jak se mu může pomoci.
- d) Při všech situacích je třeba myslet na to, že vozíčkář má jiný zorný úhel než doprovod, proto když ho chceme na něco upozornit, je zapotřebí sklonit se tak, aby se stojící ubezpečil, že je to vidět i z pohledu postiženého.
- e) Týká-li se téma rozhovoru jen vozíčkáře, komunikujme s ním a nikoliv prostřednictvím jeho doprovodu.
- f) Vysvětleme zvědavě pokukujícímu dítěti pojem vozíčkář, popřípadě mu umožněme s ním promluvit.

1. 5. 2. Legislativa

Na zlepšení mobility se podílí především sami postižení, kteří jsou zastoupeni ve svých občanských sdruženích, spolcích a klubech. Své názory, připomínky a problémy poté předloží prostřednictvím svých zástupců Vládnímu výboru pro zdravotně postižené občany, který vypracovává Národní plány pomáhající k vytváření rovnoprávných příležitostí pro zdravotně postižené občany a předloží se ke schválení vládě ČR (Vládní výbor pro zdravotně postižené, 2007, online).

Dalším subjektem, který se zabývá právy zdravotně postižených občanů je Národní rada zdravotně postižených (NRZP). Funguje jako koordinátor četných organizací nebo občanských sdružení zdravotně postižených. Součástí NRZP je pracovní skupina Bariery zabývající se mimo jiné hodnocením a návrhy současných a

budoucích zákonů, umožňujících přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace do veřejných budov a zařízení včetně dopravních prostředků a infrastruktury.

Nejdůležitějším legislativním počinem byla vyhláška 369/2001 (Sbírka zákonů, 2001) o technických požadavcích přístupnosti do veřejných staveb a zařízení. Tato vyhláška je součástí stavebního zákona 109/2001 část 2.

1. 6. Aktivity vozíčkářů ve volném čase

Přestože někteří občané volný čas vnímají jako prostředek seberealizace v rozvíjení aktivit a vzdělávání, u většiny z nás je volný čas vnímán jako pouze odpočinková část dne, která je využívána kulturně, sportovně nebo relaxačně. I vozíčkáři se v tomto směru neliší od zdravé populace. Aktivní využití volného času jsou pro ně velice důležitou kompenzací společenských a psychických problémů, které jim způsobuje jejich postižení. Smysl v provozování těchto aktivit je spatřován v rozvoji osobnosti. Konkrétně jde o rozvíjení individuálních schopností, získávání částečné nebo úplné samostatnosti a soběstačnosti, společenských vztahů a zlepšení sebedůvěry. Kromě toho napomáhá s vyrovnáním a zvládnutím stresových situací. Jakákoliv aktivita ve volném čase napomáhá relaxaci organismu a tím posiluje fyzickou i psychickou kondici. Lze říci, že aktivně využitý volný čas přispívá k celospolečenské integraci.

Je dobře, že se v posledních letech nabídka aktivit pro vozíčkáře, ale i jinou skupinu zdravotně postižených rok od roku zvyšuje. K zamyšlení zůstává otázka, proč ve většině případů impuls k vytvoření programů musí vycházet z členských organizací pro zdravotně postižené místo z organizací začleňující zdravou populaci, když se pořád mluví o soužití těchto dvou skupin? Z tohoto pohledu by mělo být samozřejmostí, že každá cestovní kancelář, sportovní kluby, domy dětí a mládeže, svépomocné organizace aj. by ve své nabídce měly respektovat a reflektovat potřeby zdravotně postižených.

Jedna z aktivit, která patří k oblíbeným a hojně prováděným, jak u lidí zdravých, tak v posledních letech i u vozíčkářů, je pohybová činnost. Podle dostupných materiálů prvním člověkem, který začal organizovat, vést a propagovat tělesnou výchovu a sport pohybově postižených lidí byl německý neurochirurg Guttman (Ludvik Guttman, 2006, online). Věděl, že zatímco pro zdravého člověka je tělesná aktivita denní potřebou, pro vozíčkáře by měla být každodenní nutností.

1. 6. 1. Sportovní a pohybové aktivity vozíčkářů

Lidský organismus je velmi náročné ústrojí vyžadující neustálou péči. Kratochvíl (1986, s.55) označil organismus jako tělesnou továrnu člověka, která je v neustálém pohybu. Současně sděluje, že pokud má organismus vykonávat řadu funkcí, potřebuje ke svému chodu dostatek pohybu, a to nejen účelového (dojít, přinést, zvednout, uklidit), ale také neúčelového, tzv. sportovní aktivitu.

Již první zmínky o pohybových aktivitách člověka pochází z doby kamenné. Už tehdy, člověk za účelem své obživy používal základní pohybové dovednosti (chůze, vrh, skok, běh, zdvih) (Osvald, 1912, s. 1). Netrvalo dlouho a postupně se z nich vyvinuly již dnes známé sporty.

Sport u lidí se specifickými potřebami začíná být chápán jako reálně existující jev. Avšak názory na provádění sportovních aktivit jsou různé. Z jedné strany je sport brán jako hybná síla, která člověku s tělesným postižením pomůže nalézt či obnovit vlastní vztah k okolnímu světu, a tím povede i k jeho uznání coby rovnocenného a plnoprávného občana (Guttmann, 1976), jak uvádí Potměšil (1997, s. 30 - 31) na druhé straně je však stále ještě často podceňován a zpochybňován. Přitom sport a pohyb má u vozíčkářů několikanásobně větší účinek na zlepšení tělesné i duševní kondice a přispívá k rozvoji společenských vztahů více než u zdravého vrstevníka. Kromě toho významnou roli hraje sport i v rehabilitačním procesu. Studie ukazují, že dlouhodobé sezení, kterému jsou vystavováni vozíčkáři, vyvolává anatomické i funkční odchylky (Frantalová, 2005, s. 14). Z tohoto důvodu má přiměřená pohybová aktivita také preventivní účinky. Výše uvedené podtrhuje význam sportovních aktivit jako nezbytně nutného prostředku proti řadě neduhů. Sport by měl patřit do života každého člověka bez ohledu na to, zda jde o zdravého či vozíčkáře.

Jediný rozdíl mezi člověkem pohybujícím se na vozíku a chodícím je v tom, že vozíčkář musí o volbě pohybu a sportu více přemýšlet. Jak bylo uvedeno v kapitole (1.3.), tělesná postižení jsou různého původu. Proto se při hledání určité pohybové aktivity musí brát na zřetel nejen přínos po psychické stránce (radost, uspokojení, uvolnění, odbourávání strachu, agresivity aj.), ale i po stránce zdravotní. Všechny sporty nejsou vhodné pro každého. Někteří se konkrétní sportovní činnosti věnují vrcholově, jiní pouze rekreačně nebo kondičně.

Zásluhou mnoha lidí zajímajících se o problematiku pohybově postižených můžeme dnes vozíčkářům nabídnout řadu sportovních a pohybových aktivit. Faktory, které vedou k rozhodnutí provozovat sport jsou jednak rodinné tradice, možnosti a schopnosti vozíčkáře, zdravotní stránka a v neposlední řadě také finanční situace.

Každá sportovní aktivita vozíčkářů je odnoží běžných sportů. Dostupnost sportování je u některých vozíčkářů obtížná z důvodu jejich fyzické náročnosti a v některých případech i z důvodu finanční nedostupnosti k pořízení výzbroje a výstroje. Dobré by bylo, aby všem bylo bez rozdílu handicapu umožněno věnovat se nějaké pohybové aktivitě.

Turistika, o které se podrobně zmíníme (viz kapitola 4.), patří naštěstí k těm aktivitám, které mohou provozovat vozíčkáři i s tím nejtěžším postižením, pakliže k tomu budou mít vhodné podmínky. Výhodou je i její finanční dostupnost.

2. Invalidní vozík - forma dopravního prostředku

Pro lidi, kteří mají porušený pohybový aparát a následkem toho sníženou schopnost chůze nebo jí nejsou schopni vůbec, byl vyvinut invalidní vozík. Tato pomůcka jim umožňuje být stále mobilní a kvalita života zůstává alespoň z části zachována.

Jak uvádí Čichoň (1996) ve své diplomové práci, lze konstatovat, že najít literaturu, která by se zmiňovala o počátcích vývoje invalidního vozíku je opravdu velmi obtížné. Jediná obsáhlejší informace zachycující historický vývoj invalidního vozíku od prvopočátku až po současnost je od Sawatsky (2006, online). Následující podkapitola vychází z jejího pohledu na tuto problematiku.

2. 1. Historický vývoj invalidního vozíku

Dva důležité vynálezy člověka, kolo a židle, se objevily kolem roku 4000 př. n. l. v oblasti východního středozeří. Myšlenka spojit tyto dva předměty v jeden se objevil v pozdějších letech. První a nejstarší záznam o kombinaci kol a židle dokládá rytina kolečkové židle ze 6. století př. n. l. na kamenné čínské rakvi. Trakař vyroben ve 3. století n. l. v Číně sloužil k přesunu nemocných nebo tělesně postižených do „Fontány mládí“. O několik století později, kolem roku 1553, zase řečtí a římsští lékaři používali nosítka nebo pojízdnou židli k přenesení nebo k projížděním na čerstvém vzduchu u nemocných a tělesně postižených. Křeslo na kolečkách, nebo-li pojízdná židle, jak nazval lord Stuart, zlepšilo na konci 16. století možnosti jeho užívání. Polohovatelná zádová opěrka a vestavěná stupačka pod nohy zpříjemňovala dlouhodobý pobyt v křesle, který používal např. španělský král Filip II., jenž trpěl duševní a pohybovou poruchou.

Postižením pohybového aparátu netrpěla jenom šlechta, ale i měšťané, jako byl hodinář Farfler, známý především jako konstruktér vlastního vozíku s ručním pohonem 1655. Na myšlenku zkonstruovat takový vozík ho přivedlo v jeho dvaceti dvou letech vlastní ochrnutí, které utrpěl ve třech letech následkem úrazu.

Od poloviny 19. století docházelo k postupnému vylepšování invalidního vozíku. Vývoj se soustředil jak na design, tak pohodlí pro sedícího (sklopná zádová opěrka, nastavitelné opěrky pro nohy a ruce). Dalším úkolem bylo snížit hmotnost vozíků. Trh nabízel pouze typy vozíků vyrobené ze dřeva. Jejich nevýhodou byla

hlavně velká váha a následkem toho i obtížná manipulace. Proto se začalo uvažovat o kombinaci materiálu - dřevo, železo, proutí nebo rákos, guma. Těžká dřevěná kola byla nahrazena železnými s drátovým výpletem. Na ráfek se přidělaly duté gumové pneumatiky, aby zmírňovaly tvrdé nárazy od země. Stabilita vozíku se upravila počtem kol ze tří na čtyři. Správné umístění kol v těžišti, malá a velká kola buď vpředu, nebo vzadu pomáhaly postiženému při samoobslužném pohybu. Výběr vozíků se soustředil na venkovní a domácí s pohonem vlastním, nebo za pomoci druhé osoby. Invalidní vozík na motorizovaný pohyb se zrodil roku 1916 v Londýně.

Rozvoj automobilismu a s tím spojený požadavek umístit invalidní vozík do vozu vyzvalo roku 1932 inženýry Everesta a Jenninsgema k sestrojení prvního skládacího vozíku. Rám tvořily ocelové trubky, které se pod sedadlem zkřížily (připomínající písmeno X) a jednoduchým pohybem, tahem sedadla vzhůru, se umožnilo složení vozíku. Model vzbudil takovou pozornost, že nová revoluční změna ve vozících přinesla nové možnosti nezávislosti postiženého a umožnila samostatný pohyb.

Technický vývoj však pokračoval. Nároky vozičkářů stoupaly. Zlepšení lékařských služeb, vývoj rehabilitačních a rekvalifikačních programů a požadavek nezávislosti postižených donutil výrobce vyrábět vozíky podle potřeb a přání klienta. Kromě interiérových a venkovních vozíků se trh mohl pochlubit od poloviny 20. století také sportovními vozíky.

2. 2. Vozík dneška

V případě, že má člověk natolik závažné zdravotní postižení znemožňující mu samostatnou lokomoci je pro tyto účely předepisován invalidní vozík.

To, že současní výrobci invalidních vozíků jsou schopni nabídnout zákazníkovi i s tím nejtěžším typem postižení takový typ vozíku, který by vyhovoval jeho potřebám, je výsledkem dlouhodobé práce, zkušeností a neustálého technického pokroku.

Rozdělení invalidních vozíků podle způsobu obsluhy:

- s ručním pohonem (mechanické)
- s vlastním pohonem (elektrické)
- pohyb vozíku uskutečněn druhou osobou

2. 2. 1. Mechanické a elektrické invalidní vozíky

Do této skupiny patří celá řada modelů, které se od sebe liší stavbou i použitím. Pohon je uskutečňován buď ruční silou uživatele za pomoci obručí umístěných po obvodu kol, nebo pákou pohánějící zadní kolo.

U elektrických vozíků pohyb vychází z elektronické jednotky, která se skládá z baterie, motoru a řídicí jednotky. Jednoduché ovládání pomocí řídicí jednotky bez vynaložení fyzické námahy napomáhá lidem s postižením obou dolních končetin při chronickém onemocnění nebo v kombinaci s postižením horních končetin odbourat z části jejich závislost na druhé osobě. Každý model vozíků má kromě základního vybavení široký výběr příslušenství, které je možné přizpůsobit individuálním potřebám uživatele (např. područky, stupačky, opěrka zad a hlavy, brzdy, ovládání řídicí jednotky, chrániče kol aj.).

MECHANICKÉ INVALIDNÍ VOZÍKY		ELEKTRICKÉ INVALIDNÍ VOZÍKY
Skládací rám	· standardní	Standardní
	· odlehčené	Skútry
	· aktivní	Dětské
	· dětské	kombinované - jde o kombinaci mechanického s elektrickým vozíkem
Pevný rám	· multifunkční	
	· sportovní	
	· aktivní	
Ostatní typy	· toaletní a sprchové	
	· zdravotní dětské kočárky	

Upraveno podle katalogu zdravotní pomůcky Meyra

2. 2. 2. Výběr a použití invalidního vozíku

Invalidní vozík bude jen tehdy správně sloužit, pakliže učiníme jeho správný výběr. Otázka, za jakým účelem a v jakém prostředí budeme používat vozík, je první krok k jeho výběru, když opomeneme základní míry (šířka sedačky, výška zad, druhy opěrek aj.).

Aktivní způsob života s využitím sportovních aktivit nám nabízí výběr z modelové řady sportovních a aktivních vozíků. Jedná se o typy vozíků s odlehčenou konstrukcí, nižší vahou a tudíž lepší manipulací. Řada těchto vozíků se používá jak v závodních sportovních disciplínách např. tenis, basketbal, šerm, tanec, volejbal, cyklistika, atletika, ale také u kondičně - rekreačních sportů, kam řadíme i pěší turistiku. Ale všichni třeba nemají možnost ať už po finanční, nebo zdravotní stránce pořídit si aktivně - sportovní vozík. Proto výhodou turistiky je kromě jiných předností, jak je zmíněno v kapitole (4.4.), že ji lze provozovat na jakémkoliv typu vozíků. Důležité ale je, aby pro pohyb v přírodě splňoval alespoň základní technické parametry.

Bezpečná jízda na vozíku se uskuteční, pokud zvolíme invalidní vozík s takovou technickou kombinací včetně rámu a příslušenství, který bude odolávat neustálému tlaku v nerovném terénu.

Pro zdolávání překážek a jízdu v terénu jsou vhodné pláště s hrubým vzorkem na zadních kolech. Průměr předních kol by měl být nejméně střední velikosti. Také výškově nastavitelné rukojeti umístěné nejsou zanedbatelné. Někteří vozíčkáři je sice považují za zbytečné, ale nepředvídatelná a nezdolatelná překážka může vyžádat pomoc kolemjdoucího, který bez rukojetí nebude vědět, jak ho nejlépe uchopit a následně mu pomoci. U vozíčkářů s horší stabilitou je rovněž důležitý břišní bezpečnostní pás. V nerovném terénu se vyplatí mít i výškově nastavitelné područky.

3. CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch se stal v posledních desetiletích významným fenoménem. Přelidněná města, zhoršující se ovzduší, uspokojování potřeb, související s poznáním, odpočinkem, sportováním a kontaktem s lidmi vyzývají každoročně mnoho obyvatel po celém světě k migraci. Takovému přemísťování z jednoho místa na druhé místo říkáme cestování. Stalo se neodmyslitelně vedoucím nástrojem k rozvoji cestovního ruchu.

Cestovní ruch představuje nejen u nás, ale i ve světě významný, rozvíjející se ekonomický fenomén. Jeho tržby jej řadí ve světě na třetí místo po petrochemickém a automobilovém průmyslu (Cestovní ruch, 2006, online). To, že zaujímá přední místo v ekonomickém odvětví ovlivňuje i životní úroveň, která se v dnešním moderním světě rok od roku zvyšuje.

3. 1. Definování cestovního ruchu

Z odborné literatury (Malá, 1999) se dozvídáme, že termín cestovní ruch zasahuje do mnoha oblastí, podle nichž se potom rozděluje na jednotlivé typy. Proto je jeho definice obtížná. Také vývoj cestovního ruchu ovlivňuje do určité míry přesné znění definice, jak je patrné u jednotlivých autorů uvedených v téže publikaci.

Vzhledem k tématu této diplomové práce se hledala taková definice cestovního ruchu, která by nejlépe vystihla zadané téma. Nakonec se zvolila definice od Kašpara (1985), jak uvádí Malá (1999, s. 9). Termín cestovní ruch „je chápán jako činnost osob, cestujících a dočasně pohybujících se mimo své trvalé bydliště, obvykle ve volném čase a to za účelem rekreace, poznání a spojení mezi lidmi“.

3. 2. Nezbytná síť služeb

Možnost cestovat by měla být pro každého člověka dostupná. Odepřena by neměla být ani lidem s omezenou schopností pohybu, jako jsou vozíčkáři. Aby se mohly realizovat turistické cesty, je k tomu zapotřebí určitá síť služeb. Pro potřeby vozíčkáře sem řadíme:

- Přístupná doprava s vyškolenými pracovníky dopravce (integrovaná doprava v Praze)

- Bezbariérová sociální zařízení
- Bezbariérové vstupy do objektů
- Přístupné a cenově dostupné ubytování (delší pobyt)
- Občerstvení
- Informace
- Vhodné přístupové cesty s odpočívadly

Toto jsou základní požadavky, aby turistická trasa mohla být realizována. Milým nadstandardem je potom vhodné chování a ochota pomoci v případě potřeby od personálu poskytujícího službu.

K jednotlivým bodům služeb

Integrovaná doprava v Praze - podrobně se jí budeme věnovat v následující kapitole (3.3.)

Bezbariérová sociálních zařízení - jednak by se měl zvýšit jejich počet, stavební úpravy by měly odpovídat stavebnímu zákonu a vyhlášce 369/2001 Sb.

Bezbariérové vstupy do objektů - dáno stavebním zákonem a vyhláškou 369/2001 Sb. O zpřístupnění staveb. Tato vyhláška se týká pouze staveb nových a rekonstruovaných. Památkové objekty, přestože jsou zrekonstruovány, nemají ve většině případů přístupy pro vozíčkáře.

Přístupné ubytování - ubytovací zařízení by měla splňovat kritéria bezbariérovosti podle vyhlášky 369/2001 Sb.

Občerstvení - pro potřeby vozíčkáře je nezbytná přístupnost stravovacích zařízení

Informace - personál jednotlivých služeb by měl být schopen podat i specifické informace pro potřeby vozíčkářů, ale také být vyškolen v konkrétní pomoci (např. manipulace s vozíkem)

Vhodné přístupové cesty s odpočívadly - kvalitní cesty se zpevněným povrchem a vhodnou povrchovou úpravou, jako je asphalt, zámková dlažba z betonových kvádrů, dřevěné lávky aj. Dalším kritériem pro jízdu na vozíku jsou cesty dostatečně široké, bez výmolů. Sklon stoupání či klesání by měl být max. 1:12 (Filipiová, 1998, s. 21). Pro případný odpočinek nesmí chybět lavičky.

3. 3. Pražská integrovaná doprava pro osoby se sníženou schopností pohybu, zejména vozíčkáře

Pražským integrovaným dopravním systémem (PID) rozumíme dopravní systém zahrnující více druhů dopravy v rámci ucelené oblasti. To je zpravidla městská hromadná doprava. Městská hromadná doprava je provozována na území hl. m. Prahy metrem, tramvajemi, železnicí, autobusy městských a příměstských linek, lanovou dráhou a přívozem. Druhou částí integrované dopravy je doprava regionální, která obsluhuje města a obce cca do 50 km od území tarifního pásma 1. Do tarifních pásem, kterých je sedm, jsou vybrány i města či obce, která se chtějí začlenit do PID. Regionální doprava je uskutečňována železnicí a linkovými autobusy. Integrace může zahrnovat i návaznost na cyklistickou nebo automobilovou dopravu. Na dopravě se mohou účastnit různí dopravci a provozovatelé. Cestující využívá jednotlivé jízdenky bez ohledu na dopravce a použití dopravního prostředku. (Dopravní podnik hl.m.Prahy, 2006, online).

Lidé, kteří používají k pohybu invalidní vozík, tvoří skupinu, které je potřeba věnovat pozornost při otázce - řešení a zlepšování kvality přepravy. Přestože někteří vozíčkáři vlastní osobní automobil, umožňující jim samostatný pohyb, pro jiné vozíčkáře vzhledem k jejich charakteru postižení a finanční situaci je jediným možným dopravním prostředkem veřejná hromadná doprava. K tomu, aby se vozíčkář dostal, kam potřebuje, musí být vzájemně propojen dopravní systém, tj. infrastruktura, dopravní prostředky a informatika.

3. 3. 1. Městská hromadná doprava

Teprve v 90. letech 20. století se začal Dopravní podnik hl. m. Prahy více zabývat otázkou řešení přepravy osob se sníženou schopností pohybu, které vedou k jejich samostatnější, pohodlnější a bezpečnější přepravě. Skupina cestujících přepravujících se na invalidním vozíku vidí spolu s Dopravním podnikem hl. m. Prahy hlavní problém v technickém zázemí. To potvrzuje i samotné dotazníkové šetření. Abychom mohli využívat volného času třeba k návštěvě přírodních a kulturních památek, je zapotřebí, aby jednotlivé dopravní prostředky a dopravní infrastruktura byly přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu. K tomu je zapotřebí provést úpravy komunikací a dopravních cest. V zásadě jde o výškové rozdíly mezi nástupištěm a dopravním prostředkem, odpovídající poměr sklonu u nájezdových ramp nebo

komunikací, ale také problém objevující se ve stanicích metra, jako je volný prostor mezi vlakovou soupravou a nástupištěm.

Pouze některé stanice, linky nebo spoje jsou přístupné vozíčkářům. Zpravidla se pro vyřešení přepravy handicapovaných osob používají nájezdové rampy, šikmé a svislé schodišťové plošiny a výtahy.

Vzhledem k tomu, že potřeby vozíčkářů jsou zcela rozdílné, plynou z toho odlišné potřeby a požadavky na úpravu prostředí. Proto se setkáváme s tím, že někteří handicapovaní nemohou samostatně používat pomůcky sloužící k usnadnění jejich pohybu při přepravě. Blíže popisuje Zdražilová (2004). Stávající informace jsou pouze doplněny o nové údaje.

3.3.1.1. Metro

Sít' pražského metra tvoří v současné době tři trasy A, B a C. Celkový počet stanic je 53, z toho pouhých 26 stanic je zpřístupněno pro osoby pohybující se na invalidním vozíku. Vstup do vestibulu metra u nových stanic postavených v posledních deseti letech je automaticky řešen výtahy nebo úroňovým řešením terénu. Starší stanice jsou zpřístupňovány buď šikmými, nebo svislými plošinami, popřípadě jsou dostavovány výtahy. Přesto se setkáváme se skutečností, že i tam, kde lze předpokládat bezbariérovost, se objeví překážky (nefunkční plošiny, výtahy aj.), které vozíčkáři znemožní použití této stanice. Čtyři stanice vyřešily přístup na nástupiště vozíčkářům nákladními výtahy. Obsluhovat je však smí pouze vyškolený doprovod nebo pracovník metra. Tato situace však v reálu naráží na mnoho problémů a z tohoto důvodu se mnohdy vozíčkář této stanici raději vyhne.

Stanice metra s bezbariérovým přístupem

- *Trasa A*

Dejvická, Muzeum, Strašnická, Skalka, Depo Hostivař

- *Trasa B*

Černý Most, Rajská zahrada, Hloubětín, Kolbenova, Vysočanská, Smíchovské nádraží, Nové Butovice, Hůrka, Lužiny, Luka, Stodůlky, Zličín

- *Trasa C*

Střížkov, Prosek, Letňany (od roku 2008). Současné jsou Ládví, Kobylisy, Nádraží

Holešovice, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, Muzeum, Vyšehrad (s překonáním stoupání přílehlé komunikace), Pankrác, Budějovická, Chodov

3. 3 .1. 2. Tramvaje

Ve srovnání s metrem je tramvajová doprava pro vozíčkáře v současné době zcela nedostupná. Z technických důvodů, jak uvádí Dopravní podnik hl. m. Prahy na svých internetových stránkách, byl zrušen zkušební provoz nízkopodlažních tramvají. Ani v současné době nejsou v jízdních řádech uvedeny garantované spoje nízkopodlažních tramvají, přestože radní Šteiner sdělil novinářům, že do konce roku 2006 by měl dát do provozu Dopravní podnik hl. m. Prahy celkem dvanáct moderních nízkopodlažních vozů a v dalších letech jejich počet stále zvyšovat (Co přinese rok 2006?, leden 2006, s. 1).

Ani po roce nebyly nové soupravy dány do provozu, jak bylo zjištěno na základě osobního jednání (leden 2007) informačním střediskem Dopravního podniku hl. m. Prahy. Do zkušebního provozu jsou nasazeny dvě tramvajové soupravy, které jsou zcela bezbariérové a čtyři soupravy s nízkopodlažním prahem u prostředních dveří. Jedná se o linky č. 1, 3, 4 a 24. Bohužel ani v tomto případě se nejedná o garantované spoje.

3. 3. 1. 3. Autobusy

Autobusová doprava zaznamenala v přepravě osob s omezenou schopností pohybu velký pokrok. Staré typy autobusů jsou nahrazovány novými - nízkopodlažními, které jsou navíc vybaveny nájezdovou rampou (hydraulickou nebo mechanickou) u prostředních dveří. Podle ústního sdělení informačního střediska Dopravního střediska hl. m. Prahy (leden 2007) je povinností řidiče sklopit plošinu vozíčkáři, a umožnit mu tak pohodlný nástup či výstup.

Přepravu cestujících po Praze zajišťuje 153 linek, z nichž je 90 garantovaných nízkopodlažních spojů. Co se týče regionálních linek, tak zde je situace opačná. Na těchto trasách nejedí autobusy, které by umožnily vozíčkářům bezproblémově se přepravovat.

Kromě nízkopodlažních spojů vypravuje Dopravní podnik hl. m. Prahy dvě zvláštní autobusové linky č. 1 a 3 určené pro cestující se sníženou schopností pohybu a

orientace, držitele průkazu TP, ZTP nebo ZTP/P, seniory, těhotné ženy včetně jejich doprovodu a pro cestující doprovázející děti do tří let. Ve vozech mohou být přepravovány invalidní vozíky, dětské kočárky, psi a zavazadla cestujících (Jedličková, 1999, s. 37). Současně Jedličková (1999, s. 36 - 37) sděluje, že na trase jezdí čtyři tyto speciálně upravené autobusy, které jsou vybavené speciálními rampami pro nakládání invalidních vozíků nebo kočárků. Vozy mají redukováný počet sedadel, čímž je zvětšen prostor pro přepravu většího počtu vozíků. Od standardních linek se tyto spoje liší i tím, že spolu s řidičem jezdí také asistent a barva autobusů je zelená.

3. 3. 1. 4. Lanová dráha na Petřín

Dalším dopravním prostředkem, který zajišťuje PID, je pozemní lanová dráha vedoucí na vrch Petřína. V místech, kde se nachází nástupní a výstupní prostor vede podél kolejiště strmé schodiště a z těchto důvodů nelze, aby vozičkář bez pomoci druhé osoby zajel do kabiny lanové dráhy. Spolu s tramvajovou dopravou ji nelze zatím využívat k přepravě vozičkářů.

3. 3. 1. 5. Přívoz

Po dvacetileté přestávce v červenci 2005 obnovuje PID přívoz mezi Sedlcem a Zámky. O rok později se zprovoznil i druhý přívoz, který spojuje Podbabu s Podhořím. Vzhledem k tomu, že severozápadní oblast Prahy nemá přemostění přes Vltavu, jsou tyto oba přívozy velkým přínosem jak pro běžné denní cesty lidí, tak pro výletníky.

Provoz je celotýdenní. Přepravu zajišťuje motorová loďka s přepravní kapacitou 12 osob. V případě přepravy kola, kočárku, invalidního vozíku či jiného objemnějšího zavazadla se počet osob snižuje.

Vstup na loďku za pomoci ochotného kormidelníka je možný pouze v místě Zámky – Sedlec. Přeprava v současné době je možná pouze pro lidi s mechanickým vozíkem.

3. 3. 1. 6. Vlák

České dráhy (ČD) v poslední době udělaly v oblasti cestování vozičkářů velký pokrok. K vylepšení situace přispívá především odstraňování architektonických bariér,

vybavování mobilními zdvihacími plošinami, nainstalování šikmých plošin, dodání nových nebo rekonstruovaných vagonů, umožňujících pohodlnou přepravu vozíčkářů. Přesto jízda vlakem má některá úskalí a z tohoto důvodu není vozíčkáři tak hojně využívána.

Do systému PID jsou zařazeny všechny osobní a spěšné vlaky, ale i některé spoje rychlíků. V tarifním pásmu PID je nejvíce přizpůsoben k přepravě vozíčkářů vlak Pantograf. Ale i ten má určité nedostatky, které mohou v danou chvíli vozíčkáři cestování znepříjemnit. Za zmínku jistě stojí toalety, ke kterým se vozíčkář dostane pouze po zdolání několika schodů, nebo neodpovídající výška nástupiště, která není ve stejné rovině jako nástupní práh vozu. Ostatní vlaky, které jsou vybaveny zdvihací plošinou, kupé pro vozíčkáře a jeho doprovod, širšími průchozími dveřmi a bezbariérovou toaletou se zvonkem pro přivolání pomoci, jezdí na mezinárodních trasách podle informační služby ČD (prosinec 2006). Jde o vlaky InterCity, EuroCity, SuperCity.

Na některých nádražích je pohyb vozíčkářů bez pomoci zaměstnanců ČD nebo doprovodu druhé osoby velmi obtížný. Problém může nastat hned při vstupu do nádražní budovy z parkoviště, kdy vozíčkář musí překonat schodiště, aby se dostal do odbavovací haly (např. Praha hl. n.). Často jsou nečekanými překážkami pojízdné a zdvihací plošiny mimo provoz. K dalším zásadním nedostatkům patří nevybudované bezbariérové sociální zařízení nebo jejich uzamčení bez informace, kde si vyzvednout klíč. Mikrofony u přepážek jsou nainstalovány ve výšce pro stojící zákazníky, tudíž nesnímají hlas lidí na vozíku nebo lidí s menší tělesnou výškou a z toho důvodu je obsluha neslyší. Orientační tabule s logem vozíčkář jsou špatně viditelné, špatně rozmístěné, nebo chybí. Problémem někdy může být i chování zaměstnanců ČD, kteří neumějí, nebo nechtějí najít k lidem s handicapem správný přístup. Největší překážkou toho, aby vozíčkář mohl využívat k přepravě vlaky ve větší míře, je nařízení, které říká hlásit cestu předem. V článku „Už jste jeli vlakem“ (2006) je uvedeno, že „pokud chce“ vozíčkář „použít spoj, o němž ví, že má plošinu, nebo chce jet ze stanice, o níž ví, že je vybavena mobilní zvedací plošinou, stačí odjezd hlásit čtyřicet hodin předem. Ale pokud chce jet vlakem bez nutného vybavení, musíte o zařazení vozu se zvedací plošinou do vlaku žádat nejpozději šest dnů před zamýšleným výletem.“

Z celkového počtu třiceti železničních stanic v Praze určených pro přepravu osob, je pouhých šest, které vlastní zdvihací plošiny pro výstup a nástup do vlaku, jak uvádí Pelikán (2005, s. 14). Mezi tyto stanice patří Praha Masarykovo nádraží, Praha hl. nádraží, Praha – Smíchov, Praha – Libeň, Praha – Holešovice, Praha – Vršovice.

4. TURISTIKA

Protože víme, že pohyb je pro člověka životní nutností, vymýšlíme si různé činnosti, kterými se snažíme nedostatek pohybu odstranit. Mezi ně patří nejrůznější sporty a pohybové aktivity.

Jedna z pohybových aktivit, která získává stále více vyznavačů a kterou lze provozovat do nejpozdějšího věku bez ohledu na druh a stupeň zdravotního postižení, je turistika.

4. 1. Pojem turistika

Turistika by se dala hodnotit jako určitá forma cestování, při níž se uplatňuje aktivní pohyb ve formě přesunu, tělesných cvičení či fyzické činnosti spojené se získáváním znalostí a dovedností potřebných pro bezpečný pobyt a život v přírodě, doplněný širokou škálou poznávacích činností (Neuman, 2000, Pernica, 1980, Balatka, 1986). Je také vhodnou kompenzací nepříznivých faktorů dnešní civilizace. Jeden v ní hledá dobrý kolektiv, druhý využívá přírodu jako tělocvičnu. Jinému stačí získání odznáčky, další bere turistiku jako prostředek k rozšíření vědomostí. Mnozí nacházejí v turistice seberealizaci a je řada těch, kteří provozují turistiku jen proto, že je to zkrátka baví.

Na turistiku lze nahlížet jak z hlediska cestovní tak sportovní oblasti. Obě dvě formy turistiky se vzájemně prolínají a mohou se provozovat jak skupinově (organizovaně), tak jednotlivě (neorganizovaně).

4. 2. Historický vývoj české turistiky

Turistický rozvoj jako způsob trávení volného času a poznávání krajiny přineslo období romantismu. Tehdy se začal výrazně obnovovat zájem o přírodu, historické památky, lidovou tradici a kulturu. Pobyt a aktivity v přírodě se začaly postupně dostávat i do vzdělávacího systému škol (Neuman, 2000, s. 16). 19. století je poznamenáno vznikem prvních turistických spolků. Jejich činnost byla velice záslužná. Začalo budování turistických cest (Balatka, 1986, s. 51 -53).

Založením tělovýchovné organizace Sokol v roce 1862 přešla většina

turistických spolků pod tuto organizaci. Pozdější finanční potíže donutily některé členy Sokola, aby se založila samostatná turistická organizace – Klub českých turistů (KČT). To se stalo 11. června 1888 v Praze. Předsedou se stal Vojta Náprstek. Jeho pracovní vytížení z řad dalších zájmů a funkcí ho donutilo opustit toto místo již po šesti měsících. Po ustálení vedení v KČT se začaly organizovat hromadné tuzemské i zahraniční výpravy, díky kterým se KČT stále více rozrůstal o nové členy. Z členských příspěvků začala postupná výstavba budov, chat, odpočívadel, restaurací, rozhleden a lanové dráhy na Petřín.

Z počátku se KČT soustředil na pěší turistiku případně kombinovanou s železniční dopravou. Jakmile Josef Rössler Ořovský přivezl do Čech první lyže, brzy se turisté obohatili o zimní turistiku na lyžích.

Od roku 1924 rozšiřoval KČT své zájmy o vodní, vysokohorskou a krasovou turistiku a také začal vydávat mapy, průvodce a noviny. Ke konci druhé světové války byla činnost klubu silně omezena, ale ne pozastavena. Brzy po osvobození KČT začal znovu pracovat na rozvoji turistiky, která má dnešní podobu (Začátky české turistiky, 2006, online).

4. 3. Členění turistiky

Podle toho, jakého prostředku k přesunu využijeme pro vlastní pohyb, rozdělujeme turistiku na pěší, cyklo, vodní, lyžařskou, vysokohorskou, mototuristiku, agroturistiku a krasovou (Neuman, 2000, s. 12). Z výše uvedených druhů turistiky se zaměřím na pěší. Dle mého názoru mohou lidé upoutaní na vozík vykonávat všechny zde vyjmenované druhy turistiky za předpokladu, že jsou splněny následující podmínky: síť služeb (viz kapitola 3.2.) včetně vhodného terénu, vyškolený doprovod, odpovídající výzbroj a výstroj.

4. 3. 1. Pěší turistika

Pěší turistika je jedna z forem cestovního ruchu. Jde o nejrozšířenější druh turistiky, který využívá k přesunu chůzi - u vozíčkářů jde o jízdu na vozíku. Mezi formy pěší turistiky patří vycházky, výlety, putování, přechody, dálkové a turistické pochody, z nichž nejznámější je pochod Praha - Prčice. (Balatka, 1986, s. 166).

Přírodní prostředí je nejvhodnějším místem, kde se dá provozovat pěší turistika.

Vhodná je pro každého, zábavná, jak si ji naplánujeme, dostupná vždy, když se zrovna rozhodneme, finančně nenákladná a fyzicky náročná, jak potřebujeme.

Turistika je na českém území populární již velmi dlouho. Vyplývá to i z knižních publikací, kterými je trh bohatě zásoben. Něco jiného je, ale neorganizovaná pěší turistika u vozíčkářů. Ta se začala pozvolna rozvíjet teprve před několika lety. V současnosti je stále ve stádiu hledání, zkoumání, ověřování. Ale díky veřejnosti, která přispívá k možnostem zkvalitnění života vozíčkářů v maximální možné míře a s ohledem na specifické potřeby takto postižených lidí můžeme říci, že nebude dlouho trvat a pěší turistika bude stejně populární a vyhledávanou aktivitou u vozíčkářů jako u lidí bez zdravotního znevýhodnění. Touha poznat něco nového láká totiž každého z nás. Navíc naše země má mnoho turistických míst, která nám mohou nabídnout něco nového k poznání díky nádherné a různorodé přírodě a bohaté historii.

Jedním z těch, kteří přispěli k provozování pěší turistiky vozíčkářů je známý liberecký vozíčkář Jiroudek (Koksová, 2007, online).

4. 4. Důvody k provozování pěší turistiky

Důvody, proč se turistika, zvláště pak pěší, stala vyznávanou pohybovou aktivitou, jsou spatřovány v těchto bodech:

- vyplňuje volný čas
- celoroční provozování
- finančně nenákladná po stránce výzbroje a výstroje
- přizpůsobuje se podmínkám jednotlivce či skupině
- není limitována věkem ani zdravotním stavem
- vhodná je jak pro jednotlivce, tak kolektiv
- zlepšuje fyzickou i psychickou kondici

4. 5. Zdravotní aspekty turistiky

Pohyb v přírodě, zvláště pak pěší túra, je hlavním aktivním odpočinkem a tudíž by měl být veden tak, aby vnitřně uspokojoval a nepřinášel zdravotní rizika.

Zdravotní aspekty

- přináší radost z pohybu a psychické uvolnění
- zlepšuje sebedůvěru

- přispívá k posilování a udržování svalových skupin a tím zkracuje dobu progresu, kdy nemocný nebude moci vykonat určité pohyby
- zlepšuje kloubní pohyblivost hlavně v ramenním a loketním kloubu
- je prevencí před respiračními nemocemi
- posiluje hluboké posturační stabilizátory páteře
- zlepšuje vitální kapacitu plic při aktivním posílení dechových svalů
- nácvik soběstačnosti a začlenění do společnosti
- napomáhá k prokrvení
- posiluje imunitní systém v rámci otužování
- prodlužuje věk

Uvedené zdravotní aspekty jsou částečně čerpány z ankety uveřejněné v článku „Proč sportovat?“ (Potměšil, 1997) a doplněny o poznatky z další odborné literatury (Jelen, 2001, Kyralová, 1995, Kubálková, 2000)

4. 6. Značení turistických tras vozíčkářů

Spolehlivý pomocník během absolvování výletu či procházky, který nás orientuje v neznámém prostředí a chrání před nebezpečím či udává náročnost terénu, je turistické značení.

Důležitým mezníkem výrazného budování turistických cest a jejich značení se stal rok 1889, kdy byl založen KČT. Od té doby prošlo turistické značení značným vývojem a přizpůsobilo se potřebám a životu dnešního člověka (Začátek české turistiky, 2007, online).

V posledních letech, kdy se začala rozmáhat i turistika vozíčkářů, došlo na značení stezek i pro tuto skupinu lidí. „Trasy jsou označeny na rozcestnících plastovými značkami níže uvedených barev a šipkou s emblémem vozíčkáře, logem společnosti Mobilita a případně logem sponzora, který se podílel na vytvoření trasy“ (Koksová, 2007, online).

Jiroudek odlišuje trasy barevným značením, které vyjadřuje náročnost terénu. Tyto vytyčené trasy jsou, jak uvádí Koksová (2007, online), „vedeny souběžně s trasami turistickými“, avšak jejich značení nemusí být shodné. Za zajímavost stojí i to, že Jiroudek rozlišuje trasy pro mechanické vozíky, které jsou vyznačeny v turistické mapě tmavě fialovou barvou a trasy pro elektrické vozíky světle fialovou barvou (Pelikán, 2002, s. 19)

Značení tras a náročnosti terénu podle Mobility o.p.s

Modrá - značí trasy nejlehčí

Zelená - značí trasy středně náročné⁶

Červená – značí trasy velmi náročné



Úřad průmyslového vlastnictví
(2006)

Jiné označení terénu upravené podle Mobility o.p.s:

RÁZ TERÉNU	
ROVINA	Cesta bez stoupání nebo klesání, může být mírně vlnitá
NEVIDITELNÉ STOUPÁNÍ, KLESÁNÍ	Na první pohled rovina, při jízdě se pociťuje změna terénu
MÍRNÉ (POZVOLNÉ) STOUPÁNÍ, KLESÁNÍ	Lehčí úsek
PRUDŠÍ STOUPÁNÍ, KLESÁNÍ	Náročné úseky
VELMI PRUDKÉ STOUPÁNÍ, KLESÁNÍ	Velmi fyzický náročné úseky

Vzhledem k různému povrchu stezek doporučuje se za vhodné přidat ke zmíněné typologii ještě doplňující informaci, zda-li se jedná o podklad písčiny, zemitý, travnatý, kamenitý, šterkový, betonový, dlažbu či asfalt.

Stejnou klasifikaci terénu použijí dále v praktické části své práce.

4. 7. Vybavení pro turistiku

Velmi důležitým úkolem před vycházkou či výletem je příprava a kontrola vybavení, aby nás nepřekvapila žádná nečekaná situace a my se neocitli v nouzi. Při volbě rozhoduje účelnost, náročnost a délka zvolené trasy, roční období a místo provozování turistiky.

Vybavení pro turistiku se skládá z výzbroje a výstroje.

4. 7. 1. Výzbroj

Výzbrojí rozumíme potřeby k vlastní jízdě. V tomto případě se myslí invalidní vozík včetně příslušenství, které je jeho součástí (pumpička, nářadí). Výběr vhodného typu vozíku na turistiku je uveden v kapitole (2.2.2.).

Dále je to turistické zavazadlo (batožina), potřeby pro orientaci v terénu (mapa, buzola). Také bychom neměli zapomenout na pití a lehkou svačinu. Přibalené pravidelně užívané léky pomůžou předejít zhoršení zdravotního stavu. Lékařská zpráva a kartička pojišťovny zase urychlí komunikaci se zdravotním personálem v případě náhlých zdravotních komplikací. Z vlastní zkušenosti vím, že se vyplatí přibalit náplast na případné oděrky a cestovní hygienické ubrousky.

4. 7. 2. Výstroj

Do turistického výstroje patří obuv a oděv s doplňky. Na výběr oděvu klademe zvlášť velký důraz. Oblečení vybíráme tak, aby chránilo tělo před tepelnými ztrátami, vlhkem, deštěm, přehřátím, úrazem a před účinkem slunečního záření. V případě chladnějšího počasí, je vždy dobré vzít s sebou deku, která ochrání vozíčkáře před prochladnutím. Nesmíme zapomenout, že vozíčkáři z důvodu nepohyblivosti mají špatné prokrvování DK, tudíž u nich dochází k rychlejšímu a častějšímu prochladnutí, než u zdravých lidí. U jiných vozíčkářů se setkáváme s problémem zhoršené termoregulace, která může vznikat na podkladě jejich onemocnění. Pro ty vozíčkáře, kteří pohánějí vozík sami (bez pomoci druhé osoby), doporučuji přibalit náhradní cyklistické rukavice.

4. 8. Nebezpečí při turistice

Pěší turistika naštěstí nepatří k těm druhům sportu, u nichž dochází k častému nebezpečí, jako jsou úrazy či jiná zdravotní rizika. Přesto krása, klid, radost, uvolnění, kterou prožíváme během procházky či výletu, se mohou během okamžiku proměnit v nebezpečnou situaci. Pro každého jedince jsou však nástrahy nebezpečí jiné. Důležité je řídit se rozumem.

Ukázkou příkladů a upozornění na konkrétní chyby můžeme riziko nebezpečí snížit na nejmenší míru, nebo je zcela odstranit.

Zdroje nebezpečí rozdělujeme na subjektivní a objektivní. Hlavní příčiny

nebezpečí jsem popsala na základě poznatků nashromážděných během celé doby mého setrvání na vozíku.

4. 8. 1. Nebezpečí subjektivní

Subjektivní nebezpečí u vozíčkářů zpravidla vzniká nedostatečnou fyzickou, technickou a odbornou přípravou, ale také neopatrností, lehkomyšlností nebo předváděním se aj.

Hlavní příčiny subjektivního nebezpečí jsou:

- přeceňování sil a schopností
- nedostatek spánku a odpočinku
- nepříznivý zdravotní stav
- nedostatečný příjem tekutin a vhodné stravy
- nezařazení pravidelné přestávky
- nepřizpůsobení rychlosti terénu
- převrnutí se s vozíkem vzad
- pád z vozíku
- neodpovídající technický stav vozíku
- nevhodná obuv a oblečení
- špatná organizace výpravy

4. 8. 2. Nebezpečí objektivní

Objektivní příčiny bývají různé a souvisí většinou s počasím a terénem.

- přehřátí nebo podchlazení
- oslnění
- spáleniny nechráněných částí těla
- vyskytující se mlha, sníh, kluzko, déšť, tma
- nevhodný terén (prudké stoupání a klesání)
- nevhodný povrch cest (nezpevněný, historická dlažba, nerovnost)
- nedostatečně široké cesty
- turistická trasa křížuje úsek pro motorová vozidla

4. 9. Plánování turistických tras

Každou turistickou akci je nutno předem pečlivě promyslet, připravit. U skupinové účasti je třeba naplánovanou trasu prodiskutovat se všemi účastníky, aby se zjistilo, zda je trasa schůdná pro všechny. Ubezpečit se musíme i v tom, že máme dostatek asistentů pro tlačení vozíků. Přípravu je třeba zpracovat z hlediska programového, organizačního, materiálového, finančního a kulturně poznávacího.

Na kvalitě přípravy závisí úspěch vlastní cesty. Abychom nezapomněli na některé body přípravy, je dobré postupovat podle osnovy. Při vytváření turistických se vycházelo z těchto bodů:

MOTIVACE – vhodně motivovaná akce je přitažlivá, zajímavá

NÁPLŇ – stanovit si, které zajímavosti chci navštívit, kde se zastavit a nebo jen zkrátka vychutnávat klid s pozorováním fauny a flóry

INFORMACE O TRASE - shromažďujeme veškeré dostupné materiály mající vztah k danému místu

NÁROČNOST TRASY – vybíráme trasu podle zdatnosti vozíčkáře a jeho případného doprovodu

PŘÍSTUPNOST – výběr terénu (viz kapitola 3.2.)

DOSTUPNOST SLUŽEB – možnost využít bezbariérové sociální zařízení a občerstvení během trasy,

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST NA ZAČÁTKU A NA KONCI CESTY - možnost využít bezbariérovou PID

ČASOVÝ ROZVRH – započítáváme čas potřebný k překonání trasy, čas na odpočinek, občerstvení, osobní hygienu, program kulturně poznávací. Připočítáme i časovou rezervu na řešení nepředvídaných okolností.

DÉLKA TRASY – vychází z věku, fyzických možností účastníka a ročního období

4. 10. Informační zdroje nabízející turistiku vozíčkářů

Krásy přírody můžeme obdivovat sami nebo s přáteli, popřípadě jako členové některého oddílu či sdružení provozující pěší turistiku.

Nejdostupnějším zdrojem základních informací potřebných pro pěší turistiku

jsou turistické mapy. Mnohem podrobnější informace o zajímavých oblastech či místech poskytuje turistický průvodce. Chceme-li však v těchto publikacích vyhledat stezku vhodnou i pro vozíčkáře, narazíme na velký problém. Ve vysvětlivkách jen velice zřídka najdeme logo vozíčkáře (informuje o přístupnosti terénu i lidem na vozíku).

V dnešní době, přestože se společnost snaží přispět k možnosti zkvalitnění života vozíčkářů v maximální možné míře s ohledem na specifické potřeby takto postižených lidí, se stále na ně zapomíná. A přitom by stačilo tak málo! Všimnout si detailů kolem sebe, které by mohly být eventuální překážkou pro jízdu na vozíku, shromáždit fakta, konzultovat a nakonec vyhodnotit. Pravda je i ta, že se stále na trhu objevují průvodce, které jsou vydané v době, kdy málokoho napadla otázka, do jaké míry může člověk na vozíku provádět turistiku.

Prvním impulzem v nápravě této situace je činnost liberecké skupiny Mobility díky panu Jiřímu Jirouškovi, který se zasloužil o vytyčení tras v oblasti Jizerských hor.

Obrázkový atlas turistických cílů a naučných stezek, nabízející spoustu zajímavých míst vydaný Klubem českých turistů, je další publikace, ve které najdeme stezky označené symbolem vozíčkář. Do jaké míry opravdu jsou bezbariérové nelze říci a ani to není náplní této diplomové práce.

Kromě toho se setkáváme s nabídkou různých občanských sdružení, obcí, národních parků, jiných subjektů, časopisů a novin, které nabízejících turistické trasy pro lidi pohybující se na ortopedickém vozíku, z nichž některé rozšiřují možnosti turistiky i pro vozíčkáře.

Občanská sdružení:

- *Pražská organizace vozíčkářů* – mapují bezbariérovou Prahu
- *Mobilita, obecně prospěšná společnost* – mapují, značí vozíčkářské trasy Jizerských hor. Nakladatelství Geodézie vydalo mapu, která obsahuje právě tyto vyznačené trasy pro uživatele mechanických i elektrických vozíků.
- *Život bez bariér občanské sdružení* – pořádají výlety do oblasti Podkrkonoší
- *KČT ZdP ELÁN Opava*
- *Užitečný život, o.s.* – pořádají integrované zážitkové kurzy
- *Klub aktivních vozíčkářů* – mapují Jizerské hory a bezbariérové objekty

Obce a kraje:

- *Boží dar* - oblast rašeliništních luk je od roku 2006 přístupná i vozičkářům
- *Český Krumlov* - nabízí průvodce, který pomáhá s plánováním turistického programu
- *Jeseníky* - navrhuje trasy podle vozičkáře pana Zehnulou
- *Mariánské Lázně* - vybudována naučná stezka „Smrad'och“
- *Prachatice* - vytvořilo několik naučných stezek označených symbolem vozičkář
- *Pardubický kraj* - realizoval smyslově naučnou stezku v údolím Skuhrovského potoka

Národní parky:

- *KRNAP* - zpřístupnil zhruba 4 km trasu s názvem „Bud' fit Labským dolem“. Vede z Dívčích lávek k boudě Bílého Labe.
- *CHKO Český ráj*
- *CHKO Slavkovský les* - vybudována naučná stezka „Kladská rašeliniště“
- *CHKO Šumava* - nabízí několik zajímavých tras přizpůsobených vozičkářům
- *NPR Adršpašsko* – zpřístupněný okruh skalního města

Časopisy a noviny:

- *Můžeš*
- *Vozičkář*
- *Vozka*
- Abilympijský zpravodaj □

5. SHRnutí TEORETICKÉ ČÁSTI

Najít zahraniční či naši literaturu týkající se pěší turistiky není obtížné. To však neplatí o turistice vozíčkářů. Jedna z příčin, proč nelze najít dostatek literatury vztahující se k problematice turistiky vozíčkářů je to, že do 90. let minulého století u nás nebyla věnována pozornost lidem se zdravotním postižením do té míry, jako je tomu dnes. Teprve v posledních patnácti letech roste zájem o zlepšení kvality života lidí se zdravotním postižením, ale i tak se s touto problematikou můžeme setkat jen většinou v odborné literatuře. Jde buď o studie, medicínské, pedagogické, nebo o studie zaměřující se na odstraňování architektonických bariér, jako je metodická publikace Filipiové (1998). Pěší turistice vozíčkářů je pozornost věnována velmi zřídka a do povědomí lidí se dostává pomalu.

Ojedinelé články, které se objevují v časopisech pro lidi s pohybovým nebo jiným postižením, vychází od samotných lidí pohybujících se na ortopedickém vozíku. Většinou jde však o příběhy, ne o popis konkrétních tras. Další informace o turistice vozíčkářů poskytují některá občanská sdružení, neziskové organizace, popřípadě obce. Většinou však podávají informace zaměřené příliš jednostranně. Jedná se buď o bezbariérové mapování budov, nebo jde o organizované výlety. Ten, kdo ale chce provozovat neorganizovanou pěší turistiku, nemá dostatek nabídek a informací, které by mu to umožnily.

Obecně prospěšná organizace Mobilita patří k těm, kdo začal takový problém řešit. V oblasti Jizerských hor zmapovala turistické trasy vhodné pro elektrický či mechanický vozík. Trasy jsou vyznačeny spolu s cyklotrasami a běžnými turistickými trasami na jedné mapě. Domnívám se, že uvedení všech druhů tras, vyznačených mnoha různými barvami, je poněkud na škodu při čitelnosti z mapy. Pro praktické použití turistické mapy také postrádám knižního průvodce s obecnějšími informacemi, kde bych se dočetla o hlubším zmapování dostupnosti služeb pro vozíčkáře, jako je např. bezbariérové občerstvení, bezbariérové WC atd.

Další organizací, zabývající se mapováním objektů a zajímavých míst je Pražská organizace vozíčkářů. V tomto případě je mapování bezbariérového prostředí zaměřené na konkrétní oblast (restaurace, zahrady, kultura, obchodní centra, zdravotnická zařízení, úřady aj.), nebo na čtyři trasy věnované výhradně historickým památkám.

Vzhledem k tomu, že Praha má mnoho zelených a zalesněných ploch, které

vybízí k provozování pěší turistiky a současně nebyly zmapovány pro účely turistiky vozíčkářů, rozhodla jsem se některé z nich vytyčit. Trasy pro vozíčkáře vedou převážně zelení a během cesty je možnost navštívit i některé historické památky, které již byly zmapovány POV. Trasy jsem doplnila o aktuální informace týkající se vozíčkářů, jako je šířka dveří, obtížnost otvírání dveří, výška prahu, prostor v místnosti pro manipulaci s vozíkem, vybavení toalety pro vozíčkáře, zkušenost a ochota personálu, sjezdy a nájezdy na chodník, dostupnost MHD o víkendu na začátku a konci trasy aj. Tyto údaje považuji za důležité a bohužel je postrádám i v mnohých popisech.

I v zahraničí literatuře lze najít publikaci vztahující se k problematice pěší turistiky vozíčkářů. Za zmínku stojí brožura *Wanderführer – barrierefrei ins Grüne*, která nabízí několik typů na výlet či procházku pro vozíčkáře v Berlíně a jeho okolí. Každá uvedená trasa je velmi podrobně zmapovaná z pohledu bariérovosti. V popisech nechybí uvedené míry, výšky, délky a sklony jednotlivých prvků budov. O její vznik se zasloužila berlínská obecně prospěšná společnost *Johannisthaler Forschungstechnik GmbH* (2006), která si dala za jeden z cílů umožnit imobilním lidem provozovat turistiku ve svém blízkém okolí. Více odkazů vztahujících se k pěší turistice vozíčkářů i přes zadaná hesla: *wandern, reisen, Turistik, Rollstuhlfahrer, Körperbehinderte* nebylo nalezeno. Veškeré informace byly víceméně zaměřeny na mapování bezbariérových objektů.

6. CÍLE, HYPOTÉZY A ÚKOLY

6. 1. Cíl práce

Jak vyplynulo z teoretické části, je třeba řešit celou řadu problémů. V této studii se zaměříme na prověření podmínek v oblasti neorganizované pěší turistiky v Praze a okolí pro osoby s omezenou schopností pohybu, především vozíčkáře. V obecné rovině můžeme formulovat dva hlavní cíle práce:

A. Vybrat trasu, která je

- Sjízdna s minimální dopomocí asistence (rovina, maximálně pozvolné stoupání nebo klesání, dostatek sjezdů a nájezdů)
- Dostupnost bezbariérové dopravy k začátku a od konce trasy (zvláště o víkendech)

B. Zhodnotit vytyčené trasy z hlediska

- Sítě služeb (bezbariérové sociální zařízení, občerstvení)
- Přírodních krás a historických památek

6. 2. Hypotézy

1. Předpokládám, že obslužnost PID bude omezovat můj výběr tras hlavně o víkendu.
2. Předpokládám, že na vybraných trasách nebude pro vozíčkáře odpovídající a v dostatečné míře zajištěná síť služeb, jako jsou bezbariérová sociální zařízení, občerstvení, vyškolený personál apod.
3. Domnívám se, že některé trasy budou vhodné více pro mechanické vozíky než pro elektrické.
4. Předpokládám, že bude možno najít trasy zajímavé jak z hlediska přírodních krás, tak historických zajímavostí.

6. 3. Dílčí úkoly

Abychom mohli splnit výše uvedené obecně formulované cíle a ověřit hypotézy, je zapotřebí splnit tyto dílčí úkoly:

- Navrhnout trasy dostupné vozíčkářům
- Otestovat navržené trasy
- Vytvořit dotazník zjišťující možnosti pěší turistiky vozíčkářů v Praze a okolí
- Vytvořit dotazník hodnotící vytyčenou trasu
- Najít vozíčkáře k projetí vytvořených tras a dát jim vyplnit dotazník týkající se konkrétní trasy
- Oslovit vozíčkáře a požádat je o vyplnění dotazníku zjišťujícího možnosti pěší turistiky v Praze a okolí

7. METODIKA

7. 1. Metoda

K prozkoumání podmínek přístupnosti turistických míst pro osoby pohybující se na invalidním vozíčku byli osloveni čtyři vozíčkáři ve věku 30 – 75 let bez rozdílu pohlaví a s různým druhem tělesného postižení. Vybrány byly osoby jak s elektrickým, tak s mechanickým vozíkem. Na základě předchozí domluvy a seznámení s podmínkami projektu účastníci absolvovali tři vybrané turistické trasy v Praze a okolí. Po jejich absolvování účastníci nezávisle na sobě posoudili formou dvou dotazníků náročnost, přístupnost, dostupnost služeb a atraktivitu jednotlivých tras.

Mapování tras probíhalo v průběhu celého roku.

7. 2. Přístrojová technika

K mapování tras jsem použila cyklistický počítač SIGMA BC 906 s funkcemi: doba jízdy, celková doba jízdy, ujeté kilometry za den, celkově ujeté kilometry, hodiny, rychlost jízdy. Vzhledem k tomu, že nebylo použito žádných výškoměrů, náročnost terénu jsem vyjádřila výrazy z kapitoly (4.6.). Uvedený čas jízdy je bez započítání odpočinku, prohlídky aj.

7. 3. Hodnocení výsledků

Součástí hodnocení problematiky vozíčkářů v aktivním cestovním ruchu se zaměřením na turistiku bylo dotazníkové šetření. Dotazník č.1, který vyplnilo dvacet respondentů, zjišťoval možnosti pěší turistiky vozíčkářů v Praze a okolí. Ve druhém dotazníku, na který odpovídali čtyři respondenti, se hodnotily navržené trasy jednotlivě z pohledu přístupnosti, sjízdnosti, náročnosti, atraktivity, dostupnosti MHD a nabízených služeb. Údaje v dotaznících se hodnotily buď zaškrtnutím vyhovující odpovědi, nebo se použila známkovací stupnice od jedné do pěti, přičemž jednička byla nejlepší. Některé odpovědi se popisovaly.

7. 4. Metodický postup

Pro posouzení možnosti turistiky na vozičku s poznáním přírodních krás, kulturních památek a jiných společenských atrakcí jsem zvolila Prahu a její okolí.

Všechny trasy byly nejprve navrženy a poté osobně prověřeny na mechanickém vozíku. Hlavním kritériem při výběru vozíčkářských tras byla bezbariérová dostupnost MHD k začátku a od konce trasy, zvláště o víkendech. Dále sjízdnost terénu s minimální dopomocí asistence. Představou byl převážně rovinný, zpevněný terén s pozvolným klesáním a s minimálním stoupáním. Dalším kritériem byla síť služeb, jako je bezbariérové sociální zařízení, občerstvení. Mezi sledovaná hlediska patřilo i to, zda trasa povede přírodou s možností zhlédnutí kulturních památek. Délka trasy v kilometrech nebyla stanovena. Pouze doba vlastní jízdy neměla přesahovat tři hodiny.

Při vytváření tras byla prvním vodítkem mapa Prahy v měřítku 1:20 000. Vybraná trasa se pak prověřila na internetových stránkách Dopravního podniku z pohledu dostupnosti bezbariérové MHD. Poté se nejprve projela jedním směrem a pokud bylo nutné zdolávat překážky (např. časté stoupání), projela se stejná trasa ještě jednou, ale z druhé strany, abychom se ujistili, že vozíčkář bude vynakládat během projížďky co nejmenší fyzické úsilí s minimální dopomocí asistence.

Během trasy byla také mapována bezbariérovost (povrch cesty, dostupnost sjezdů a nájezdů na chodníky, bezbariérové vstupy), dostupnost služeb (bezbariérové sociální zařízení, občerstvení), vstřícnost obsluhujícího personálu, zajímavé přírodní či kulturní krásy, odpočívadla, hřiště aj.

Jakmile jsem usoudila, že trasa odpovídá požadavkům k provozování turistiky vozíčkářů, nechala jsem ji prověřit a zhodnotit oslovenými vozíčkáři.

8. VÝSLEDKOVÁ ČÁST

V této kapitole se ještě jednou vrátíme na území Prahy, abychom posoudili situaci přístupnosti přírodních míst a na základě toho mohli navrhnout trasy vhodné pro vozičkáře.

8. 1. Praha

Praha, metropole České republiky, se právem řadí mezi nejkrásnější města Evropy. Není jen městem architektonických krás, ale i městem obdařeným přírodními krásami, a to v každém ročním období a za každého počasí. Pražská příroda a krajina poskytuje prostor pro běžný život i rekreačnímu vyžití obyvatel. Zelené plochy, které pokrývají z jedné čtvrtiny území hlavního města Prahy, přitahují každého.

Na území hl. m. Prahy lze spatřit 88 chráněných území, která tvoří široké spektrum území od geologických lokalit přes botanické, zoologické, entomologické až po lokality lesní. Kromě toho se může Praha pochlubit 11 přírodními parky, lesními pozemky o rozloze 4890 ha a s celkovou výměrou 2600 ha zahrad, parků a parkových ploch. Významnou součástí pražské krajiny jsou také vodní toky a nádrže (Příroda, krajina a zeleň v Praze, 2007, online). To vše přispívá ke zlepšení životního prostředí města, což se promítá i do oblasti turistiky.




Česká republika je protknuta jednou z nejhustších a nejkvalitnějších sítí turistických tras na světě, Praha není samozřejmě výjimkou. Nejkrásnější trasy jsou v okrajových částech, kde se město stýká s volnou přírodou. Návštěva těchto míst může být vítaným zpestřením pro obyvatele metropole. Bohužel ale většina přírodně zajímavých míst je vhodná pro lidi bez tělesného omezení. Pro lidi s pohybovým omezením - hlavně vozičkáře – je však nabídka těchto míst výrazně omezena. Domnívám se proto, že vozičkáři milující turistiku jistě uvítají, když i Praha jim nabídne lokalitu, kam se mohou vydat na příjemný výlet.

Chráněné území v hl. m. Prahy
Přírodní parky 2007



8. 2. Navrhnuté trasy

8.2.1. Chotkovy sady – Letenské sady- Stromovka – Nádraží Holešovice

Začátek trasy	ulice Gogolova
Konec trasy	Nádraží Holešovice – metro
Délka trasy	4,5 km
Čas jízdy	1 hodina 15 min
Zaměření	přírodovědné (fauna, flóra), historie
Obtížnost	 - nejlehčí stupeň
Typ	určeno pro mechanický i elektrický vozík
Povrch cest	<u>Chotkovy sady</u> – povrch cest asfaltový <u>Letenské sady</u> - převážně asfalt místy popraskaný, zámecká dlažba u zámecké restaurace (malé žulové kostky) <u>Stromovka</u> – hlavní cesty mají asfaltový povrch u konečné tramvaje historická dlažba (kočičí hlavy)
Terén	<u>Letenské sady</u> – hlavně rovinatý, jen místy mírné stoupání nebo klesání <u>Stromovka</u> – mírné táhlé klesání
Přístupnost bezbariérové MHD	<ul style="list-style-type: none">• <u>všední dny</u> - bus č. 3, 108, 174, 216, 131 - metro Nádraží Holešovice• <u>o víkendu</u> - bus. č. 174, 216, 131 - metro Nádraží Holešovice
Služby	<ul style="list-style-type: none">•  WC - restaurace Zámeček (Letenské sady) - vyhovující - restaurace Pražan (Výstaviště) - veřejné toalety (Výstaviště)•  občerstvení – restaurace Zámeček (Letenské sady) u vstupních dveří jsou dva 5 cm vysoké prahy, dveře jsou dvoukřídlé nutno otevřít obě křídla, stísněný prostor pro manipulaci s elektrickým vozíkem - restaurace Pražan (Výstaviště)• odpočívadla, dětská hřiště
Zajímavosti	výhled na Prahu, Hanavský pavilon, metronom, informační mapy s legendou, Letenský zámeček, dřevěný kolotoč
Poznámky	<ul style="list-style-type: none">• Holešovické nádraží - pojízdná plošina z vlakového nádraží , nákladní výtah z ul. Jablonského - informovat dozorcího

Z autobusové zastávky Hradčanská se dostaneme ulicí Milady Horákové do ulice Badeniho, kam odbočíme a pokračujeme touto ulicí po levém okraji až do ulice Gogolova, kde začíná turistická trasa. Asi tak 20 m od Gogolovy ulice je umístěna dřevěná lávka, kterou přejedeme a vstoupíme do Chotkových sadů, kde je možno zhlédnout pomník J. Zeyera a naskýtá se pěkný výhled na Prahu. Vrátime se znovu po dřevěné lávce, kde začínají Letenské sady.

Od lávky pokračujeme podél Hanavského pavilonu k informační tabuli s legendou a údaji o místní fauně a flóře nacházející se pod metronomem. Mezi Hanavským pavilonem a metronomem je mezi zelení možný pohled na Prahu zase z jiného úhlu než v Chotkových sadech. Další zastávkou je Letenský zámeček nabízející občerstvení jak uvnitř, tak v letních měsících i venku. Kromě toho restaurace má bezbariérovou toaletu. Za restaurací u východu z Letenských sadů stojí za povšimnutí dřevěný kolotoč.




Z Letenských sadů pokračujeme přes ulici Kostelní. Na rohu Technického muzea (zavřené z důvodu rekonstrukce) odbočíme do ulice Muzejní a pokračujeme po levém chodníku až ke gymnáziu. Zde přejedeme přes přechod a pokračujeme ulicí Nad Štolou ke křižovatce Milady Horákové, kterou přejedeme. Za světelnou křižovatkou odbočíme vpravo do ulice Šmeralovy. Projedeme jí a na jejím konci odbočíme vpravo do ulice Nad Královskou oborou. Asi po 30 metrech na levé straně vjedeme do parku Stromovka.

Od vstupní brány se vydáme po asfaltové cestě směrem k holešovickému Výstavišti (viz ukazatelé). Po cca 100 m přejedeme most, pod nímž vede železniční trať. Za mostem pokračujeme stále po asfaltovou cestě k Výstavišti. Na konci parku u cesty je umístěna smyčka konečné stanice tramvaje. Z důvodu historické dlažby, která je položena kolem kolejiště, odbočíme asi tak 30 metrů před východem z parku doleva na vedlejší asfaltovou cestu a objedeme kolejiště a dojedeme až k bráně holešovickému Výstavišti Praha.

Od Výstaviště pokračujeme podél parkoviště ulicí U výstaviště směrem k Holešovickému nádraží. Projedeme pod železničním mostem a směřujeme Partyzánskou ulicí až k světelné křižovatce, za kterou je vstup do vestibulu vlakového nádraží a metra a kde také trasa končí.



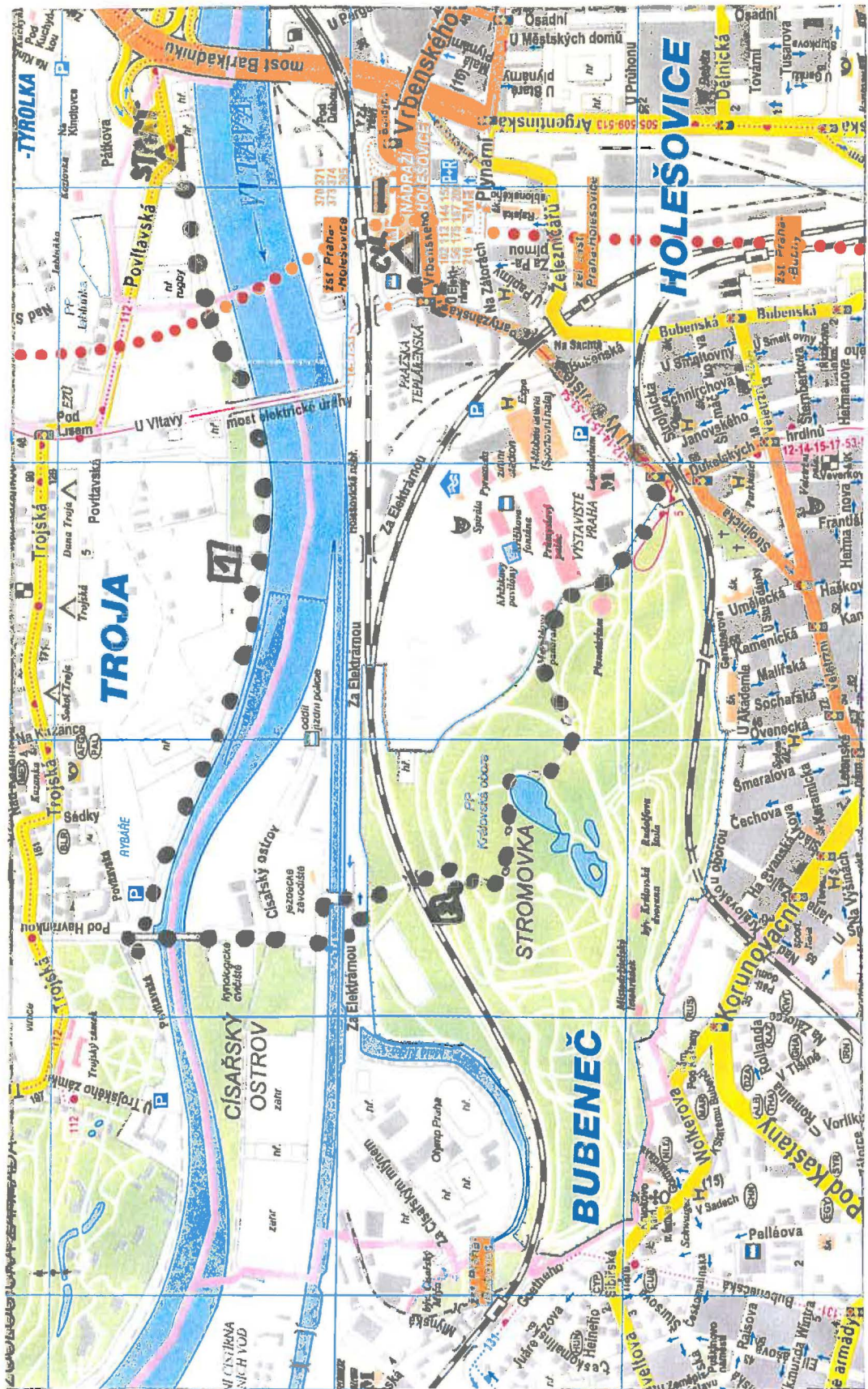
8.2.2. Trojský kanál – Trója - Stromovka – Nádraží Holešovice

Začátek trasy	autobusová zastávka linky 112 „Pelc Tyrolka“
Konec trasy	Holešovické nádraží
Délka trasy	5 km
Čas jízdy	1 hodina 30 minut
Zaměření	přírodovědné (fauna, flóra), historie, sportovní
Obtížnost	 - nejlehčí (Trojský kanál – Trojský zámeček)  - středně náročná (Trojský zámeček – Stromovka)
Typ	určeno pro mechanický, elektrický vozík vhodné pro pejskaře,
Povrch cest	<u>Trojský kanál</u> – asfaltový povrch <u>Trojský zámeček</u> – zámecká dlažba (malé kostky), drobné kamínky <u>Císařský ostrov</u> – asfaltový povrch <u>Stromovka</u> – asfaltový povrch místy popraskaný, zemitý.
Terén	Převážně rovinatý , ale v některých úsecích terén vlnitý od mírného po velmi prudké stoupání nebo klesání
Přístupnost bezbariérové MHD	<ul style="list-style-type: none"> • <u>všední dny</u> - bus č. 112 - metro Nádraží Holešovice • <u>o víkendu</u> - bus. č. 112 - metro Nádraží Holešovice
Služby	<ul style="list-style-type: none"> •  WC - restaurace v loděnici FTVS (dveře jdou na WC ztěžka otevřít) <ul style="list-style-type: none"> - Trojský zámeček (malý manipulační prostor, chybí úchytky madla u vstupních dveří je schod vysoký 20 cm, dveře jsou dvoukřídlé) - restaurace Pražan nebo veřejné toalety (Výstaviště) WC - jezdecký areál (šířka dveří 70 cm, úzká chodba před toaletou nelze se otočit s vozíkem) • občerstvení – restaurace v loděnici FTVS (prudší stoupání) <ul style="list-style-type: none"> o jezdecký areál (vstup z úrovně komunikace, uvnitř malý prostor pro manipulaci s vozíkem) - restaurace Pražan (Výstaviště)
Zajímavosti	Stromovka - pamětní místo na povodně 2002 s vyznačením výšky maximální hladiny vody
Poznámky	• nejsou sjezdy a nájezdy na chodník u zastávky Pelc Tyrolka




Začátek trasy začíná u zastávky autobusu č. 112 „Pelc Tyrolka“. Přejedeme silnici, projedeme kolem autobusové zastávky. Za ní vjedeme na asfaltovou cestu, která nás dovede po rovinatém terénu k táhlému sjezdu, který se napojuje na asfaltovou cyklistickou stezku podél břehu Vltavy. Trasa pokračuje po cyklistické stezce A2 pod tramvajovým železným mostem kolem umělého slalomového kanálu, kynologického cvičiště k visuté lávce spojující Tróju s Císařským ostrovem. Zde je možno ukončit trasu. Ulicí Pod Havránkou se dostaneme k autobusové zastávce 112.

Pokud budeme chtít pokračovat dále po trase musíme podjet lávku. Od ní ve vzdálenosti 300 m se nachází vstupní brána do dolní části zahrady Trojského zámečku. Po prohlídce zahrady se vrátíme k prudkému točivému nájezdu na lávku a vyjedeme ho. Přejedeme lávku, na jejímž konci se rozprostírá jezdecký areál. Trasa pokračuje přes Císařský ostrov na most přetínající kanál Vltavy, který spojuje Stromovku s Císařským ostrovem. Za mostem se napojíme na cyklistickou stezku A1, která nás přivede k orientační mapě parku Stromovka. Pak podjedeme železniční most a dojedeme na rozcestí, z něhož pokračujeme k padlému stromu Platan, který je dnes vzpomínkou na povodně 2002. Odtud pokračujeme k rybníčkům. Zde vyjedeme krátký prudký svah a pokračujeme po hlavním okruhu Stromovky k hlavní bráně Výstaviště.

Od Výstaviště pokračujeme podél parkoviště ulicí U výstaviště směrem k Holešovickému nádraží. Podjedeme pod železničním mostem a směřujeme Partyzánskou ulicí až k světelné křižovatce, za kterou je vstup do vestibulu vlakového nádraží a metra a kde také trasa končí.



8.2.3. Staroměstská – Karlův most – park Kampa - Vojanovy sady - Valdštejnská zahrada - Staroměstská

Začátek trasy	autobusová zastávka Staroměstská
Konec trasy	autobusová zastávka Staroměstská
Délka trasy	5 km
Čas jízdy	2,5 hodiny
Zaměření	zahrady, historie
Obtížnost	 = velmi náročná pro mechanický vozík  - středně náročná pro elektrický vozík
Typ	vzhledem k povrchu komunikace je trasa vhodnější pro elektrický vozík
Povrch cesty	převážně historická dlažba (malé dlažební kostky nebo kočičí hlavy), v parcích asfalt nebo udusaný písek
Terén	rovinatý , výjimečně mírné stoupání nebo klesání, pouze vstup do Vojanových sadů má krátké prudší stoupání, chodníky jsou většinou úzké, v některých místech jsou nakloněné směrem do silnice, někde chybí nájezdy na chodníky
Přístupnost bezbariérové MHD	<ul style="list-style-type: none"> • všední dny - bus č. 133 a 3 (stanice Malostranská) • o víkendu - bus. č. 133
Služby	<ul style="list-style-type: none"> • WC  - hotel FOUR SEASONS (jen v případě nutnosti) vstup z ul. Alšovo nábřeží - kavárna U ČERNÉHO BERÁNKA vstup z ul. Mostecká (vyhovuje) - MC DONALD vstup z ul. Mostecká (poplatek 5,-Kč) - restaurace U VLADÁŘE vstup z Maltézského nám. (malý prostor pro manipulaci s elektrickým vozíkem) - restaurace EL CENTRO vstup z Maltézského nám. (malý prostor pro manipulaci s elektrickým vozíkem, vstup na WC úzkou uličkou) - bar Hergertova cihelna ul. Cihelná - kavárna v objektu metra Malostranská (dveře jdou ztěžka otevřít) • dětské hřiště – park Kampa, Vojanových sadech
Poznámky	ulicích doporučujeme jet s elektrickým vozíkem po silnici z důvodu vyčnívajících patníků do chodníků

Trasu zahájíme u konečné autobusové zastávky Staroměstská. Objedeme Filozofickou fakultu, přejedeme Kaprovu ulici a Křížovnickou ulici a pokračujeme po ní směrem ke Karlovu mostu. U Karlového mostu lze spatřit přes Křížovnickou ulici nejstarší křídlo Národní knihovny (Klementinum). Na Karlův most vstoupíme Staroměstskou mosteckou věží a pokračujeme přes Karlův most až k Malostranské mostecké věži. Před ní odbočíme doprava do ulice Míšeňská. Elektrickým vozíkům doporučujeme jet po silnici, protože z některých domů vyčnívají obrubníky do chodníků a zužují jejich průjezd. Pro mechanické vozíky je lepší průjezd touto ulicí po pravém chodníku. Na konci ulice odbočíme doprava do ulice U Lužického semináře, podjedeme Karlův most a pokračujeme rovně přes náměstí Kampy až do parku.

V parku lze zhlédnout vilu ve které žil J. Werich, muzeum Sovovy mlýny a zrekonstruované Velkopřevorské mlýnské kolo. Z Kampy se také naskýtá pěkný pohled na protější břeh Vltavy - Novotného lávku, Karlův most. U muzea můžeme vidět Střelecký ostrov.

Z parku Kampa pokračujeme přes lávku Čertovka na Maltézské náměstí. Z něho odbočíme do ulice Lázeňská, kde se nachází kostel Maltézských rytířů. I v této ulici doporučujeme jet elektrickým vozíkem po silnici. Ulicí se dostaneme do Mostecké ulice a z ní pokračujeme k Malostranské mostecké věži. Opět projedeme ulicí Míšeňská. Na konci ulice tentokrát odbočíme doleva do ulice U Lužického semináře. Držet se budeme při levém okraje vozovky. Asi tak po 30 metrech je vstup do Vojanových sadů. Na protilehlé straně ulice je vstup do ulice Cihelná na jejímž začátku se rozprostírá Hergertova cihelna, kde můžeme navštívit výstavu F. Kafky.

Z Vojanových sadů pokračujeme ulicí U Lužického semináře až ke křižovatce na Malostranské náměstí. Křižovatku přejedeme a hned za semaforem pokračujeme Letenskou ulicí až ke vstupní bráně do Valdštejnské zahrady. Zahrada nabízí k prohlídnutí umělou krápníkovou jeskyni, kašnu s bronzovou sochou Venuše a zapomenout nesmíme ani na pávy, kteří se pohybují volně po zahradě. Pokud je otevřen východ ze zahrady do ulice Valdštejnská projedeme jí a vydáme se směrem k metru Malostranská. Přejedeme Mánesův most. Z něho odbočíme na Alšovo nábřeží. Projedeme parčík a pokračujeme do ulice Široká, kde si můžeme prohlédnout Starý židovský hřbitov. Trasa končí na autobusové zastávce Staroměstská.

8. 3. Legendy k trasám

Chotkovy sady byly zřízeny 1833 hrabětem Chotkem z plochy, která sloužila jako skladiště dříví. Patří k prvním veřejným parkům v Praze. Lze zde zhlédnout pomník básníka, dramatika a prozaika J. Zeyera, pod kterým se rozprostírá jezírko. Ochuzeni nebudeme ani o krásný výhled na Klárov, Daliborovu věž, Petřín, Vyšehrad, Karlův most, Národní divadlo aj.

Letenské sady jsou rozsáhlý městský park nacházející se na svahu nad nábřežím kpt. Jaroše. Z Chotkových sadů se k nim dostaneme přes dřevěnou lávku, kterou projektoval Šípek - architekt prezidenta Havla. Dříve byla tato oblast využívána jako vinice. Teprve až koncem 19. století se postupně vinice přetvářela ve veřejný park s upravenými plochami. Součástí úprav bylo postavení Hanavského pavilonu, restaurace známá pod jménem Letenský zámeček, u kterého končila lanová dráha z nábřeží a dodnes zachovalý starý kolotoč s dřevěnými koníky v ozdobně vyřezávaném pavilonu. Dnes jsou Letenské sady jedna velká alej se systémem cest, z nichž většina je zrekonstruovaná. I Letenské sady poskytují z mnoha míst nádherný výhled na pravobřežní část města.

Královská obora, běžně označovaná Stromovka, byla založena v polovině 13. století. Patří svojí výměrou 95 ha k největším parkům v Praze. Dříve sloužila jako lovecká obora českým králům. Měla dvě části: oboru a bažantnici. Pro chov vodního ptactva a ryb se vybudovaly čtyři rybníky. Začalo se s rozsáhlou výsadbou lesních dřevin, kde našla domov i lesní zvěř (srny, jeleni, divoká prasata, lišky aj.). Vystavěn zde byl také Místodržitelství letohrádek. Pro veřejnost byla Královská obora otevřena roku 1804. O několik desítek let později byl park uzavřen mezi dvě železniční dráhy a prostory výstaviště. Vystavěné zde bylo i Planetárium. V současné době je Stromovka vyhlášena chráněným územím. Jde o park hojně navštěvovaný a vyhledávaný. Najdeme v něm rozcestníky, orientační mapy s legendou včetně místa, kde stojíme a historií. V celém areálu je třeba se řídit značkami, které jsou vyznačeny jak na cestách, tak na jeho okraji. Kromě vzácných stromů a zelených upravených ploch je možno vidět dvě zachovalá jezírka a vzpomínkové místo na povodně 2002 s ukazatelem kam sahala voda.

Výstaviště je rozsáhlý areál v těsné blízkosti parku Stromovka rozprostírající se od slepého ramene řeky Vltavy. V areálu se nachází výstavní a muzejní prostory,

prostory pro sportovní vyžití a objekty pro kulturní akce. Následující informace jsou zjišťovány telefonicky.

Výstavní prostory

- Průmyslový palác

přístup: bezbariérový

otvírací doba: v době výstav, veletrhů

WC ♿ : v pravém křídle, někdy bývá uzamčené

Muzea

- Lapidárium – expozice kamenosochařství v Čechách 11. – 19. století

kontakt: tel. 233375636, www.nm.cz

otvírací doba: Út – Pá 12⁰⁰-18⁰⁰, So – Ne 10⁰⁰-18⁰⁰

přístup: bezbariérový (nájezd)

WC ♿ : ano

- Maroldovo panorama - panorama Bitvy u Lipan

kontakt: 220103210

Muzeum není přístupné lidem na vozíčku

Kultura

- Mořský svět – stálá výstava mořských ryb a dalších mořských živočichů

kontakt: tel. 220103275, www.morskysvet.cz

otvírací doba: denně včetně svátků 10⁰⁰– 19⁰⁰

přístup: bezbariérový jen do spodní části

WC ♿ : není, dveře jsou široké 60 cm

- Divadlo Pyramida

kontakt: tel. 272658337, www.goja.cz

otvírací doba: v době představení

přístup: bezbariérový

WC ♿ : ano v době představení

- Křížikova fontána

kontakt: tel. 220103224, 220103280, www.krizikovafontana.cz

otvírací doba: březen až říjen

přístup: z úrovně komunikace

WC ♿ : ano , ale uzamčená, nutno kontaktovat správce objektu

Sportovní vyžití

- Plavecký bazén

kontakt: tel. 220103393, www.incheba.cz/bazen

otvírací doba: podle rozvrhu

přístup: bezbariérový včetně šaten, spouštěcího zařízení

WC ♿: ano

Občerstvení

- Restaurace Pražan

kontakt: tel. 220103405

otvírací doba: 11⁰⁰ – 23⁰⁰

přístup: bezbariérový (nájezd)

WC ♿: ano

Na základě osobního jednání (březen 2007) s panem Šrajerem budou začátkem dubna otevřeny nové venkovní veřejné toalety přístupné i pro vozíčkáře.

Trojský zámek byl vystavěn jako letní sídlo hrabětem Vojtěchem v 17. století. Budovu tvoří tři křídla. Zámek obklopuje rozsáhlá francouzská zahrada. Dnes je využíván k expozičním účelům. Zhlédnout zde můžeme ukázky českého umění 19. století, ale i jiné výstavy, které se obměňují.

kontakt: tel. 283851614

přístup: k zámku vede dlážděná cesta s velmi prudkým sklonem, do zámku není bezbariérový přístup, přístup do zahrady z úrovně komunikace je od řeky, cesty v zahradě jsou vysypány drobnými kamínky

otevírací doba: duben – říjen 10⁰⁰ – 18⁰⁰ kromě Po, listopad – březen 10⁰⁰ – 17⁰⁰ pouze So a Ne

WC ♿: ano, umístěné v sousedním křídle zámečku, vstup je ze strany ZOO, cesta k toaletám je posypána drobnými kamínky, u toalet je 20 cm schod, dveře jsou dvoukřídlé, bezbariérová toaleta má malý prostor pro manipulaci s vozíkem, chybí úchytky pro madlo, která by ho držela odklopené.

Mezi čtvrtí Troja a Stomovkou se rozprostírá **Císařský ostrov**. Po ničivých povodních roku 2002 byl ostrov znovu obnoven. Slouží hlavně k ustájení koní městské policie a k jezdeckým sportovním účelům. Podél hlavní cesty stojí za povšimnutí nově vysázené stromy, jejichž patroni jsou obyčejní lidé, kteří touto výsadbou vzpomenují na povodně 2002.

Klementinum, původně rozlehlý klášter řádu dominikánů, bylo založeno začátkem 13.

století. V době husitských válek byl objekt silně poškozen. Opravovat se začal jezuiti až v 16. století a místo zde našlo gymnázium s akademií. O století později roku 1653 se rozhodlo, že z důvodu vzrůstajícího zájmu o studium zde budou zřízeny studentské koleje. Současně s tím začala přestavba celého komplexu, ve kterém nechyběly učebny, sály, tiskárny, hospodářské budovy aj. Díky záměru státu vybudovat Národní knihovnu ve 20. a 30. letech 20. století, došlo v budově novými úpravami k zásahu, který se promítl i do jejího konečného vzhledu. Nadále prostory Klementina využívá Národní knihovna. Dnes Klementinum představuje uzavřený komplex o čtyřech dvoupatrových křídlech, s pěti nádvořími. Nejstarší křídlo je při Křížovnické ulici. Kromě knihovny zde našla místo i astronomická observatoř, kde se koná již od roku 1775 pravidelné hydrometeorologické měření.

Karlův most byl založen roku 1357 Karlem IV., ale dokončen byl až roku 1402 Parlěm. Vznikl na bývalém místě Juditina mostu, který zničila povodeň roku 1342. Každá strana mostu je opevněna věžemi (Staroměstská a Malostranská mostecká věž). Na mostě lze napočítat 30 soch a sousoší světců.

Staroměstská mostecká věž je vstupní bránou na Karlův most ze Starého Města. Jde o bránu postavenou v gotickém slohu mistrem Parlěm. Její výstavba započala současně s budováním Karlova mostu. Má bohatou sochařskou výzdobu. Nad branou jsou umístěny znaky zemí koruny české a zobrazení ledňáčků, což je znak cechů pražských lazebníků a lazebnic. Věž je dvoupatrová a v minulosti sloužila jako vězení pro dlužníky. V roce 1621 byla na ochozech umístěna hrůzná výzdoba, kterou tvořilo dvanáct hlav pánů, popravených za účast ve stavovském povstání proti Habsburkům. Až po deseti letech byly tajně odstraněny a na neznámém místě pohřbeny.

Malostranská mostecká věž románského slohu je pozůstatkem Juditina mostu. Původně byla součástí opevnění Malé Strany.

Kampa je pražský ostrov ležící na levém břehu Vltavy. Od Malé Strany je oddělen Čertovkou. Jde o klidný, tichý kout Malé Strany, kde bydlelo mnoho významných osobností (J. Voskovec, A. Mrštík, J. Trnka, J. Werich aj.). Na ostrově nejprve vznikaly zahrady a kolem 15. století se zde začalo stavět. Prvními stavbami byly mlýny, u nichž vznikaly zahrady, z nichž později vznikaly zahrady šlechtické. Dnešní park Kampa vznikl spojením všech zahrad, které obklopovaly stavby. Aby park dostal dnešní podobu, musely být odstraněny zdi a ploty, urovnán terén prořezáním dřevin. Některé původní stromy jsou v parku dochovány dodnes. Z několika míst na Kampě je pěkný výhled na protilehlý břeh Vltavy. V parku je nově otevřené dětské hřiště pro menší děti.

V jednom z dochovaných mlýnů na Kampě Sovovy mlýny se dnes nachází muzeum českého výtvarného umění a díla českých umělců 20. století.

kontakt: tel.. 257286147, www.museumkampa.cz

otvírací doba: denně od 10⁰⁰– 18⁰⁰ hod

přístup: většina částí muzea je přístupná vozíčkářům a po domluvě i zrakově postiženým, nádvoří muzea je pokryto historickou kamennou dlažbou (kočičí hlavy), a mechanický vozík má velké potíže s přejezdem.

WC ♿: ano v budově muzea

Čertova místo, dnes nazývané Pražské Benátky, je umělé rameno Vltavy. Pojmenování dostala podle jedné ženy s d'ábelskou povahou, která vlastnila dům U sedmi čertů na Maltézském náměstí. Čertovka sloužila jako mlýnský náhon. Dochovalé jsou zbytky tří starých mlýnů. Nejznámější je mlýn Velkopřevorský, který je zrenovován a dnes přitahuje spousty návštěvníků Kampy.

Vojanovy sady vznikly na místě zbořeného biskupského dvorce v polovině 13. století z ovocné zahrady. V zahradě na jedné ze stěn jsou zrekonstruované sluneční hodiny které patrně vznikly v 17. století. O dvě století později byla zahrada upravena a získala podobu anglického parku s umělým jezírkem. Kromě toho zde roste několik jehličnanů a zajímavých dřevin (jinan dvoulaločný, červenolistý buk lesní, převislá vrba bílá, mangolde). Dnešní pojmenování, kterou zahrada nese, získala po českém herci E. Vojanovi, který nedaleko žil a i zemřel. V zahradě se nachází kaple sv. Terezie a Eliáše v podobě krápníkové jeskyně, odpočinková a vyhlídková růžová terasa, dětské hřiště

kontakt: tel. 257531839

otvírací doba: denně 8⁰⁰– 17⁰⁰ v létě do 19⁰⁰

vstup: bezbariérový z úrovně chodníku

WC ♿: není

Valdštejnská zahrada - raně gotická geometrická zahrada. Vznikala spolu s Valdštejnským palácem a jízdárnou v 17. století. Zahrada slouží k pořádání koncertů. Nachází se v ní umělá krápníková jeskyně, volně žijící pávi, voliéra s dvěma páry výrů. Jezírko, které je také součástí zahrady, sloužilo dříve k projížděním na loďce. V roce 1816 na něm zase zkoušel vynálezce J. Božek pokusy s modelem parolodi.

kontakt: tel. 257072759, www.senat.cz

otvírací doba: duben – říjen 10⁰⁰ – 18⁰⁰

vstup: bezbariérový z úrovně chodníku

WC: není

9. Vyhodnocení dotazníků

Následující dotazníky vypovídají o možnostech pěší turistiky v Praze (první dotazník) a o hodnocení jednotlivých tras (druhý dotazník).

9. 1. Dotazník č.1, zjišťující možnosti pěší turistiky na vozíčku v Praze a okolí

Na dotazník odpovědělo dvacet respondentů, z toho 8 mužů a 12 žen. Jejich věková hranice byla 27 – 51 let u mužů a 20 – 83 let u žen.

Při zodpovězení otázky, zda je Praha vhodným místem k provozování turistiky na vozíčku, se dotazovaní respondenti rozdělili na dvě poloviny. Téměř polovina dotazovaných se domnívá, že Praha je vhodným místem pro pěší turistiku. Stanovisko druhé početné skupiny je spíše záporné. Prahu považují za méně vhodnou k provozování pěší turistiky. Dva dotazovaní dokonce odpověděli, že je nevhodná a pouze u jednoho byla odpověď, že je Praha velmi vhodná k pěší turistice na vozíku.

Velmi vhodná	1 R
Vhodná	9 R
Méně vhodná	8 R
Nevhodná	2 R

Z odpovědí na otázku, jak často provozujete pěší turistiku po Praze, je patrné, že pěší turistika vozíčkářů v Praze nepatří k častým aktivitám volného času.

Nikdy	1 R
Výjimečně	5 R
Jednou za rok	1 R
Jednou za půl roku	5 R
Čtvrtletně	5 R
Častěji než čtvrtletně	3 R

Jednu z příčin, proč tomu tak je, spatřuje většina respondentů (18) v nedostatečném pokrytí služeb a infrastruktury, které by odpovídalo lidem se sníženou schopností pohybu. V tabulce je vidět na jakou známku hodnotí vozíčkáři jednotlivé oblasti.

Kvalita a srozumitelnost komunikací	3
Pokrytí a dostupnost bezbariérové MHD	3 -
Dostatek informací o zpřístupnění památek a budov	4
Bezbariérové vstupy do budov a památek	3 -
Nabízené služby (WC ♿, občerstvení, orientační tabule, vyškolený personál, odpočívadla)	3

Součástí dotazníku bylo zjistit druhy služeb, které vozíčkář považuje za důležité v oblasti pěší turistiky. U této otázky byla možnost uvést více odpovědí, nebo ji vynechat, pakliže se respondent domníval, že žádné služby nepotřebuje. Jak je patrné z tabulky, za nejdůležitější službu se považuje dostatek vybudovaných bezbariérových WC.

WC ♿	18 R
Vyškolený a vstřícný personál	9 R
Občerstvení	7 R
Odpočívadla	5 R
Nájezdy	4 R
Orientační tabule	4 R
Dostatek informací	4 R

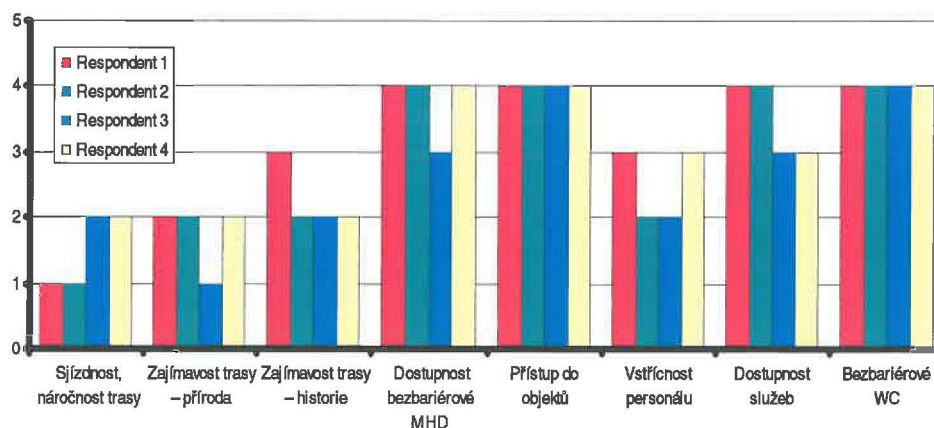
9. 2. Dotazník č. 2, hodnotící jednotlivé navržené trasy

Graf č.1, 2 a 3 znázorňuje klasifikační stupnici, která má rozpětí od jedné do pěti a hodnotí jednotlivé trasy z pohledu sjízdnosti, náročnosti, zajímavosti, dostupnosti MHD, přístupnosti a nabízených služeb. Za přijatelné pokládám ty trasy, které byly hodnoceny do známky tři.

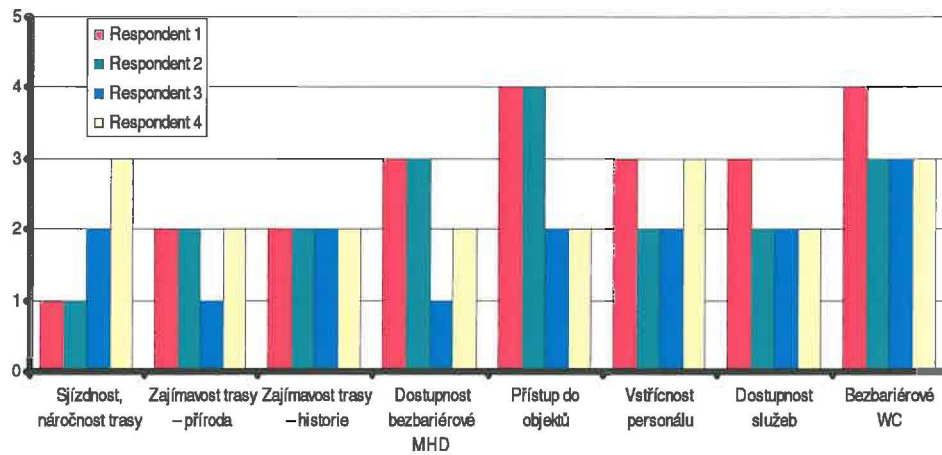
Respondenti jsou označeny 1 – 4:

- respondent 1 (červená) užívá elektrický vozík – kvadruplegie
- respondent 2 (zelená) užívá elektrický vozík – kvadruparéza
- respondent 3 (modrá) užívá mechanický vozík – kvadruparéza
- respondent 4 (žlutá) užívá mechanický vozík – plegie DK

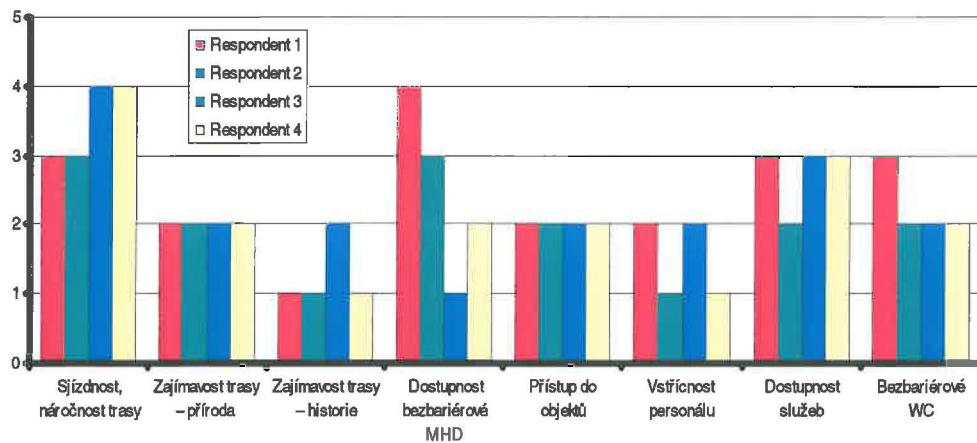
Graf 1: *Chotkovy sady – Letenské sady – Stromovka – Nádraží Holešovice*



Graf 2: Trojský kanál – Trója - Stromovka – Nádraží Holešovice



Graf 3: Staroměstská – Karlův most – park Kampa – Vojanovy sady – Valdštejnská zahrada – Staroměstská



Jak je patrné z grafů, sjízdnost tras bez větší fyzické námahy a jen s občasnou dopomocí hodnotí respondenti u grafu č. 1 bez ohledu na druh vozíku a typ postižení jako sjízdné bez větší fyzické námahy. Také trasa vyhodnocená v grafu č. 2 i přes odlišnost názoru u respondentů z pohledu sjízdnosti odpovídá záměru diplomové práce. To se ale nedá říci o trase vyznačené v grafu č. 3. Z důvodu historické dlažby, nedostatku nájezdů a strmého sklonu na určitých místech chodníku je tato trasa hodnocena lidmi na mechanickém vozíku známkou čtyři, přičemž se nepokládá za přijatelnou trasu. Zajímavost trasy ať z pohledu přírodních, nebo historických krás ukazuje stupnice vyrovnané hodnoty. Dostupnost tras MHD byla obtížně klasifikovaná vzhledem k tomu, že každý respondent bydlí v jiném místě Prahy. Nejhůře dopadla v hodnocení přístupnost do budov a dostupnost služeb.

Vzhledem k tomu, že potřeby každého vozíčkáře jsou odlišné, hodnocení jednotlivých respondentů se nemůže v některých hlediscích srovnávat.

DISKUSE

Vzhledem k tomu, že se pěší turistika začala pozvolna rozvíjet teprve před několika lety, lze tuto práci hodnotit jako jeden z informačních zdrojů nejen pro vozíčkáře, ale i pro širokou veřejnost. Diplomová práce seznamuje s požadavky a nároky vozíčkářů v oblasti cestovního ruchu se zaměřením na pěší turistiku. Součástí diplomové práce je nabídka tří turistických tras vhodných pro vozíčkáře, z toho jedna trasa vhodná jen pro elektrický vozík, napomáhají ve výběru míst za účelem výletu, procházky s cílem něco nového poznat, nebo jen tak najít si poklidné místo k relaxaci a odpočinku.

Přes mnoho pozitivních aspektů, které pěší turistika přináší, zatím nepatří k hojně využívaným aktivitám vozíčkářů. Příčina bývá jednak v samotném vozíčkáři, který přistupuje k životu pasivně, ale i ve společnosti, která není dostatečně informovaná o problematice lidí se zdravotním znevýhodněním, a to se promítá např. do odstraňování architektonických bariér, nabídky služeb, dopravní obslužnosti aj. Proto je toto téma je vhodné pro otevřený dialog.

Vyznačit trasu pro vozíčkáře nelze jen tak od stolu. Každý vozíčkář má vzhledem ke svému postižení rozdílné potřeby a požadavky (např. u jednoho je hlavním požadavkem mít stále v dosahu bezbariérové toalety, jiný zase z důvodu používání inkontinentní pomůcek nepovažuje tento problém za naléhavý). Plánování tras je velmi obtížné vzhledem k tomu, že slovo bezbariérový znamená pro každého něco jiného.

Jak se ukázalo, tak i při některých nedořešených podmínkách v cestovním ruchu vozíčkářů je možné najít trasu, která by byla sjízdná s nejmenší dopomocí a také zajímavá jak po stránce přírodních, tak historických krás. Tím se vyvrátilo tvrzení respondentů, že Praha není vhodným místem k provozování pěší turistiky. Bohužel na druhou stranu zůstává nedořešena nabídka služeb a infrastruktura vztahující se k jednotlivým trasám. Výčet problémů, jako jsou architektonické bariéry, nezkušený personál, chybějící bezbariérové toalety stojí za rozhovor, jak by se měly řešit tyto nedostatky a jak je napravit pokud možno ve prospěch všech subjektů. Naštěstí se u mnohých lidí nevytratila snaha hledání možností, jak stále vylepšovat životní podmínky pro osoby se zdravotním znevýhodněním.

Poměrně velkým a dlouhodobým problémem v oblasti služeb, se kterým se potýká Praha, je nedostatek veřejných sociálních zařízení včetně bezbariérových toalet.

Omezené použití toalety velmi zneprjemňuje vozíčkářům život. Proto se nemůžeme divit, když se setkáme s případy, kdy raději vozíčkář zvolí k procházce okolí svého bydliště a neodváží se vyjet do jiné části Prahy, přestože je zajímavější a to jen z toho důvodu, že na blízku nemá v případě potřeby bezbariérové WC. Naštěstí vyhláška 369/2001 Sb. ukládá, že nové a nově zkolaudované stavby musí zohledňovat užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Ale i zde jsme se setkali, že toalety, které by měly být přizpůsobené vozíčkářům, nevyhovují prostorově. Prostor pro manipulaci s vozíkem je tak malý, že mnohdy se do nich nevejde ani doprovod, nebo elektrický vozík. Někde chyběla úchytky na držení madla. Při jeho odklopení madlo spadlo a vozíčkář měl ztížený přesun na toaletu a hrozilo i poranění hlavy. Jinde jsme se setkali s tím, že do budovy, kde jsou toalety, je schod o výšce 20 cm. nebo dveře nebylo možné snadno otevřít. Výjimkou nejsou ani uzamčené bezbariérové toalety bez informace, kde si máte klíč vyzvednout. Aby nedocházelo k takovéto situaci, vláda zvažuje výrobu univerzálních klíčů, s nimiž by si vozíčkář mohl otevřít WC kdekoliv v Evropě. Ale bude klíč splňovat v naší republice svůj účel, když není vybudovaná síť veřejných toalet? Až se vytvoří jejich databáze s popisem umístění, teprve poté lze uvažovat, že klíče budou splňovat svou funkci. Toalety nejsou součástí ani některých stravovacích zařízení. Na většině bezbariérových toalet v zahraničí se setkáváme i s tlačítkem tísňového volání. Vyhláška 369/2001 Sb. sice neuvádí povinné umístění takového zařízení, ale některé organizace či podniky již zabudovaly na bezbariérové toalety tlačítka tísňového volání potřebné v případě přivolání pomoci (Život 90, ČD).

Výlet bez možnosti občerstvit se ve stravovacím zařízení si dnes málokdo umí představit. Na vybraných trasách je sice dostatek občerstvení, ale ne všechny mají přístup po nájezdové rampě, nebo z úrovně chodníku. Vyřešit přístup do budov o malém výškovém převýšení lze použitím i mobilní nájezdové lyžiny, nebo plošiny, pakliže majitel podniku nemůže z jakýchkoliv důvodů vybudovat bezbariérový přístup. Chybět by nemělo ani dorozumívací zařízení, jako je např. zvonek, kterým by se přivolala obsluha.

Za velmi potřebnou službu považují vozíčkáři z řad respondentů zkušený personál s ochotou pomáhat v případě nutnosti a umět komunikovat se zdravotně znevýhodněnými lidmi. Tento nedostatek lze napravit tím, že se budou pořádat semináře zaměřené na problematiku a komunikaci zdravotně postižených.

Stejně důležitou funkci v oblasti služeb tvoří orientačně informační tabule. Zatím Praha nenabízí v dostatečné míře takový druh služeb. Přitom mnohdy jedna směrovka s odkazem, kde najít bezbariérový vstup je mnohdy cennější než jiná

informace.

Poskytnout dostatečně kvalitní soubor informací patří k nepostradatelným požadavkům, bez nichž se vozičkář neobejde. Dosavadní nabídka informací je nedostačující a nepřehledná. Z tohoto důvodu by se informace měly sjednotit a ucelit. Dostupné by měly být jak na internetu na jedné stránce, tak v informačních službách, knihkupectvích, muzeích, galériích a na jiných hojně navštěvovaných místech.

Dopravní podnik hl. m. Prahy udělal v posledních letech velký kus práce v oblasti zpřístupnění MHD pro vozičkáře. Z pohledu vozičkářů je však dosavadní stav MHD je nedostačující. Především si stěžují na tramvaje, které nenabízí vozičkářům žádný garantovaný nízkopodlažní spoj. Nevyhovující přeprava je i v metru. Některé stanice mají plošiny pro výstup umístěné jen na jedné straně. Častá poruchovost těchto plošin není také nic neobvyklého. Největší obavy mají vozičkáři z mezery vyskytující se mezi nástupištěm a vlakovou soupravou. Při vjezdu do vagónu často vozičkář zapadne předními koly do mezery a musí počkat na někoho, kdo mu pomůže s vyproštěním. Zde by možná pomohla sklápěcí plošina, jako je u nízkopodlažních autobusů. Celkové hodnocení MHD zachraňuje velký počet nízkopodlažních autobusů. Přesto jejich pokrytí je nedostačující. V některých částech Prahy jsou dodnes omezené možnosti využívat nízkopodlažní autobusy. Za neobvyklou situaci nepovažujeme ani neochotu řidiče pomoci s nastoupením do autobusu. Málokterý řidič, přestože je to zakotvené v popisu jeho práce, vystoupí z autobusu, sklopí nebo vysune plošinu a pomůže vozičkáři s nástupem či výstupem. Navíc někteří nezastaví přímo u obrubníku a vzniká stejný problém jako u metra. Pokud by byl nástupní ostrůvek ve stejné výšce, jako je podlaha u autobusů, odstranil by se problém s vyklápěním plošin.

Závěrem je třeba říci nebudou-li spolupracovat jednotlivé subjekty a infrastruktura jako městské úřady, dopravní podnik, oblast služeb, sdružení pro zdravotně postižené, státní orgány aj., nebude nikdy docíleno toho, že se zlepší kvalita života pro lidi se zdravotním postižením. A oblast pěší turistiky zůstane pro vozičkáře do jisté míry uzavřena.

ZÁVĚR

Předkládaná diplomová práce se zabývá problematikou pěší turistiky vozičkářů. Ze současné dostupné literatury a z analýzy výsledků pozorování nám vyplynuly z hypotézy následující závěry.

- Po rozboru teoretické části jsme navrhli trasy, které jsou sjízdné vozičkáři bez větší fyzické námahy a jen s občasnou dopomocí
 - Chotkovy sady – Letenské sady- Stromovka – Nádraží Holešovice
 - vhodná jak pro mechanický, tak elektrický vozík
 - Trojský kanál – Stromovka – Nádraží Holešovice
 - vhodná pro elektrický vozík
 - pro mechanický vozík je vhodný jen úsek Trojský kanál
 - Staroměstská – Karlův most – park Kampa – Vojanovy sady – Valdštejnská zahrada – Staroměstská
 - vhodná pro elektrický vozík
 - trasa nevyhovuje pro mechanický vozík
- Z předchozího hodnocení vyplývá, že přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace není uspokojivě řešena v rámci jednotlivých druhů dopravy, natož v jejich propojení.
- Na vybraných trasách není odpovídající a v dostatečné míře zajištěná síť služeb.
- Všechny trasy, jak se ukázalo, jsou sjízdné pro oba typy vozíků. Pouze trasa, která vede historickou částí Prahy, se ukázala vzhledem k povrchu komunikace (historická dlažba) nevyhovující ve smyslu nadměrné fyzické náročnosti u respondentů používajících mechanický vozík. Náš předpoklad se proto nepotvrdil.
- Jak se ukázalo, tak i při některých nedořešených podmínkách v cestovním ruchu vozičkářů je možné pěstovat pěší turistiku v Praze a okolí s možností výběru zajímavých tras jak po stránce přírodních, tak historických zajímavostí.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BALAKA, Břetislav, BIRNER, Zdeněk, et. al. *Malá encyklopedie turistiky*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1986. 346 s. 27-002-86

Co přinese rok 2006? Noviny: Listy hlavního města Prahy, 6. ročník, leden 2006, č. 1. 9 s.

ČECHOVÁ, Věra, MELLANOVÁ, Alena. *Psychologie a pedagogika*. 1. vyd. Praha: H & H, 1999. 144 s. ISBN 80-86022-42-0

ČIČOŇ, Rostislav. *Možnosti invalidního vozíku mechanického a jeho užívání*. Diplomová práce na FTVS UK, katedra pedagogiky, psychologie a didaktiky. Vedoucí diplomové práce doc. PhDr. Jan Potměšil. Praha, 1996.

EDELSBERGER, Ludvík. *Defektologický slovník*. 3. vyd. Praha: H&H, 2000. 419 s. ISBN 80-86022-76-5

FILIPIOVÁ, Daniela. *Život bez bariér*. 1. vyd. Praha: Grada, 1998. 104 s. ISBN 80-7169-233-6

FRANTALOVÁ, Lia. *Sedíme správně? Vozíčkář*, 14. ročník, 2005, č. 3. 40 s.

HAHNOVÁ, Lucie. *Životní styl člověka se zdravotním postižením*. Diplomová práce na FTVS UK, katedra kinantropologie a humanitních věd. Vedoucí diplomové práce PhDr. Jana Jebavá. Praha, 2001.

HRAZDIRA, Čeněk, Luboš, et. al. *Speciální neurologie*. 1. vyd. Praha: Avicenum, 1980. 336 s. 08-036-80

HUTAŘ, Jan. *Sociálně právní minimum pro zdravotně postižené*. Praha: Národní rada zdravotně postižených, 2006. 168 s. ISBN 80-903640-2-0

JANKOVSKÝ, Jiří. *Ucelená rehabilitace dětí*. 1. vyd. Praha: Triton, 2001. 160 s. ISBN 80-7254-192-7

JEDLIČKOVÁ, Jana. *Zelená je barva naděje*. Děti a my, Praha: Portál, 1999, 29. ročník, č.1. 48 s.

JELÉN, Tomáš. *Zdravověda*. 2. vyd. Praha: Česká obec sokolská, Ústřední škola ČOS, 2001. 61 s. ISBN 80-86402-05-3

JOHANNISTHALER Forschungstechnik GmbH. *Wanderführer – barrierefrei ins Grüne*. Broschüre, Berlin, September 2006, 37/294/20226

KÁŠ, Svatopluk, ORSZÁGH Jan. *Neurologie*. 1. vyd. Praha: Scientia Medica, 1996. 63 s. ISBN 80-85526-53-0

Katalog zdravotních pomůcek Meyra, 2006

- KLENER, Pavel, et. al. *Vnitřní lékařství*. 2. vyd. Praha: Galén, Karolinum, 2001. 949 s. ISBN 80-246-0273-3
- KRATOCHVÍL, Miloš. *Panoptikum zašlých časů aneb úsměvná svědectví historie*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1986. 237s. 14/76 23-087-86
- KUBÁLKOVÁ, Ludmila. *Pohyb v prevenci a péči o zdraví*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2000. 82 s. ISBN 80-86317-04-8
- KUBÁT, Rudolf. *Ortopedie*. 2. vyd. Praha: Avicenum, 1985. 384 s. 08-050-85
- Kyralová, Marie, Matoušová, Miluše. *Zdravotní tělesná výchova II. Část*. Praha: Sdružení pro rozvoj zdravotní tělesné výchovy, Unie zdravotní tělesné výchovy, Onyx, 1995. 175 s. ISBN 80-85228-24-6
- MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Praha: VŠE, 1999. 83 s. ISBN 80-70794437
- Mapa Prahy a okolí*. 2003. ISBN 80-7224-023-4
- NEUMAN, Jan, et al. *Turistika a sporty v přírodě*. 1. vyd. Praha: Portál, 2000. 200s. ISBN 80-7178-391-9
- OSVALD, Josef, NOVÝ, Karel. *Cvičebnice pro cvičitelské kurzy jednot, okrsků a žup*. Příbram
- PELIKÁN, Miloš. *České dráhy výrazně rozšířily počet stanic se zdvihací plošinou*. Brno: Liga za práva vozíčkářů. *Vozíčkář*, 14. ročník, 2005, č. 1. 24 s.
- PELIKÁN, Miloš. *Mapa, která potěší turisty na vozíku*. Brno: Liga za práva vozíčkářů. *Vozíčkář*, 11. ročník, 2002, č. 3, 32s.
- PERNICA, Milan, ROHLÍK, Jiří. *Na výlet s turistickou mapou*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1980. 153 s.
- PIPEKOVÁ, Jarmila, et al. *Kapitoly ze speciální pedagogiky*. Brno: Paido, 1998. 240 s. ISBN 80-85931-65-6
- PLICKA, Karel, POCHE, Emanuel. *Procházky Prahou*. 3. vyd. Praha: Panorama, 1980. 24 s.
- POTMĚŠIL, Jaroslav. *Proč sportovat?* Brno: Liga za práva vozíčkářů. *Vozíčkář*, 6. ročník, 1997, č. 1. 68 s.
- ROUTNEROVÁ, Marta, BERÁNEK, Josef, et al. *Základy neurofyziologie pro speciální pedagogii, Facilitace ontogenetického vývoje*. Praha: Institut pedagogického poradenství ČR, 2002. 5-6 s.
- ŘEHÁČEK, Marek. *Turistický průvodce po horách a jejich okolí: Jizerské hory*. 1. vyd. Liberec, 2002. s.

ŘEZÁČ, Michal, KRÁTKÁ Petra. *Nejkrásnější památky: Praha*. 1. vyd. Plzeň: Fraus, 2006. 128 s. ISBN 80-7238-407-4

Sbírka zákonů, Vyhláška 369, 370 a 371, Česká republika, ročník 2001

TITZL, Boris. *Postižený člověk ve společnosti*. Praha: Pedagogická fakulta, 1998. 120 s. ISBN 86039-30-7

Už jste jeli vlakem? Můžeš, 14. ročník, srpen 2006, č. 4. 19 s.

VOKURKA, Martin, HUGO, Jan, et. al. *Praktický slovník medicíny*. 4. vyd. Praha: Maxdorf, 1995. 477 s. ISBN 80-85800-28-4

WIDIMSKÝ, František. *Německo český slovník*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1970

ZDRAŽILOVÁ, Veronika. *Tvorba tarifů pro přepravu tělesně a smyslově postižených občanů*. Diplomová práce na ČVUT, fakulta dopravní. Vedoucí diplomové práce ing. Zdeněk Říha. Praha, 2004.

Internetové zdroje

ADRŠPACH [online]

[citováno 19.3.2007]

URL<<http://www.adrspach.cz/skaly/>

Cestovní ruch. [online].

[citováno 23.7.2006]

URL<<http://www.mmr.cz/index.php?show=001027>

ČESKÝ KRUMLOV [online]

[citováno 19.3.2007]

URL<<http://www.ckrumlov.cz/handicap>

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY [online].

[citováno 24.3.2005]

URL<<http://www.dpp.cz/cz/di-pid.htm>

CHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ [online]

[citováno 17.1.2007]

URL<http://212.67.66.237/zp/chruzemi/cr2_cztx/chu-ppar.htm

HRUBÝ, Jaroslav. *Zpráva o situaci zdravotně postižených a nejnaléhavějších úkolech, které je třeba vyřešit* [online]. [cit. 6.2.2006]

URL < <http://www.vlada.cz/files/rvk/vvzpo/ZP1992.pdf>

CHKO Český ráj [online]

[citováno 19.3.2007]

URL<http://www.cesky-raj/redakce/rs/cesky_raj/postizeni/Okruh%20_soubory/outline....

CHKO Slavkovský les [online]

[citováno 29.1.2007]

URL<<http://www.nature.unas.cz/prirodaCR/kladska.htm>

CHKO Šumava [online]

[citováno 19.3.2007]

URL<<http://www.npsumava.cz/stranky.php?idc=188>

JESENÍKY [online]

[citováno 19.3.2007]

URL<<http://www.jeseniky.org/rady/pro-turisty/trasy-pro-vozickare.html>

KČT ZdP ELÁN OPAVA [online]
[citováno 3.6.2006]
URL<http://www.turistikapostizenych.webz.cz/o_nas.html

KLUB AKTIVNÍCH VOZÍČKÁŘŮ [online]
[citováno 19.3.2007]
URL<<http://www.kav.cz/region.htm>

KOKSOVÁ, Marta. *Cyklotrasy pro vozíčkáře*. [online]
[citováno 23.1.2007]
URL<<http://www.cot.cz/zobrazcl.php?id=1795>

KRNAP [online]
[citováno 29.1.2007]
URL<<http://www.spindlmu.info/sport.php3?typ=turistika>

Ludwig Guttman. [online].
[citováno 15.7.2006]
URL<http://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Guttman

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ [online]
[citováno 29.1.2007]
URL<<http://www.marianskelazne.cz/cs/turistika-volny-cas/naucne-stezky/>

MĚSTECKÁ, Sylva, SOSNOVEC Pavel. *Sociální péče* [online]. © 2003.
[citováno 26.2.2007]
URL < <http://www.mb-net.cz/mb/pravek/novovek/N42301>

MOBILITA o.p.s. [online]
[citováno 19.2.2007]
URL<<http://www.mobilita.cz/cyklo/cyklo.html>

Národní plán pomoci zdravotně postiženým, červen 1992. [online].
[citováno 6.2.2006]
URL<<http://www.knihkm.cz/handy/texty/narplan92.pdf>

PARDUBICKÝ KRAJ [online]
[Citováno 29.1.2007]
URL<<http://www.rybnik.cz/stezka>

Postavení zdravotně postižených osob v rozšířené Evropské unii: Evropský akční plán 2006 - 2007. [online].
[citováno 12.3.2007]
URL<http://ec.europa.eu/employment_social/index/com_2005_604_cs.pdf

PRACHATICE [online]
[citováno 2.1.2006]
URL <http://www.prachatice.cz/n_turistika_stezky.html

PRAŽSKÁ ORGANIZACE VOZÍČKÁŘŮ [online]
[citováno 27.11.2006]
URL < <http://www.pov.cz>

Příroda, krajina a zeleň v Praze. [online]
[citováno 3.2.2007]
URL <[http://envis.prahamesto.cz/\(5bipux45uv03s145gb4fvk55\)/default.aspx?ido=5352&sh=](http://envis.prahamesto.cz/(5bipux45uv03s145gb4fvk55)/default.aspx?ido=5352&sh=)

Přírodní parky. [online]
[citováno 2.3.2007]
URL <<http://www.prirodniparky.wz.cz>

SAWATZKY, Bonnita. *The history of wheelchair and the driving force of the wheelchair design today.* [online].
[citováno 27.1.2006]
URL <http://www.wheelchairnet.org/WCN_WCU/SlideLectures/Sawatzky/WC_history.html

ŠÍPEK, Antonín. *Vrozené vady.* [online]. © 2006 – 2007.
[citováno 24.2.2007]
URL < <http://www.vrozenevady.cz>

ÚŘAD PRŮMYSLŮVÉHO VLASTNICTVÍ [online]
[citováno 13.2.2007]
URL <<http://www.upsv.cz/pls/portal30/ozdet?pozsk=2560296&plan=cs>

UŽITEČNÝ ŽIVOT o.s. [online]
[citováno 12.1.2007]
URL <<http://www.uzitecny-zivot.cz>

Vládní výbor pro zdravotně postižené občany . [online].
[citováno 26.2.2007]
URL < <http://www.vlada.cz/cs/rvk/vvzpo/uvod.html>

Začátky české turistiky. [online]. © 2005 - 2006.
[citováno 1.1.2006]
URL <<http://www.klubturistu.cz/?oid=10124&PHPSESSID=4193043ab51855b7c25389d019...>

ŽIVOT BEZ BARIÉR o.s. online
[citováno 27.6.2006]
URL <<http://www.zbb.cz/vize.htm>

PŘÍLOHY

- Příloha č. 1:** dotazníky
Příloha č. 2: informační materiál
Příloha č. 3: značení vozíčkářských turistických tras ve Velkých Losinách

Průvodce
Českým Krumlovem
i pro handicapované

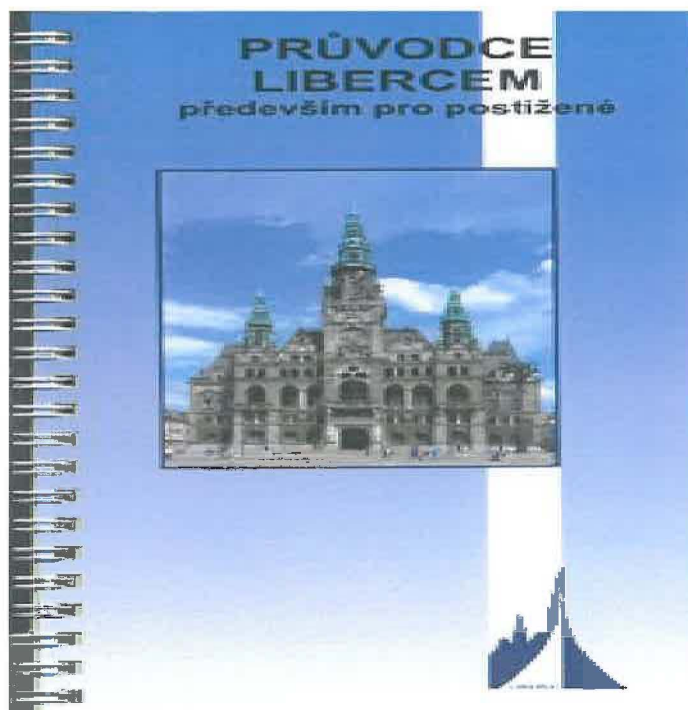
www.ckrumlov.cz/handicap



... neberte se situacím, úlc a středověkého nepohodlí. S naší mapou se orientáte dobře.
Zdravíme! Přel. Van přilný vřel do renesančního labyrintu Českého Krumlova!

Vaš *Karel P. K.*

02



Příloha č. 3

