

Univerzita Hradec Králové  
Pedagogická fakulta

Bakalářská práce

Univerzita Hradec Králové  
Pedagogická fakulta  
Ústav primární, preprimární a speciální pedagogiky

**Cestování osob s tělesným postižením jako specifický  
způsob trávení volného času**

Bakalářská práce

Autor: Barbora Budková  
Studijní program: B7506 Speciální pedagogika  
Studijní obor: Výchovná práce ve speciálních zařízeních  
Vedoucí práce: Mgr. Martin Kaliba, Ph.D.  
Oponent práce: doc. PhDr. Boris Titzl, Ph.D.

Hradec Králové

2021

## Zadání bakalářské práce

**Autor:** Barbora Budková

**Studium:** P18P0832

**Studijní program:** B7506 Speciální pedagogika

**Studijní obor:** Výchovná práce ve speciálních zařízeních

**Název bakalářské práce:** **Cestování osob s tělesným postižením jako specifický způsob trávení volného času**

**Název bakalářské práce AJ:** Travelling of physically disabled people as a specific type of spending a free time

### **Cíl, metody, literatura, předpoklady:**

V bakalářské práci se budu věnovat tématu cestování osob s tělesným postižením jako specifický způsob trávení volného času.

V teoretické části budou definované osoby s tělesným postižením včetně specifických potřeb, které z daného postižení plynou, zacílené do oblasti trávení volného času a cestování. Dále budou objasněny možnosti cestování těchto osob včetně nových trendů v této oblasti. Popsány budou také organizace a instituce, které se zaměřují na cestování osob s tělesným postižením.

V empirické části představím výzkumné šetření realizované formou rozhovorů s cestovateli s tělesným postižením, kteří se věnují turistice, ?roadtripům? nebo cestování pomocí autostopu.

LINDEROVÁ, Ivica. *Cestovní ruch osob se zdravotním postižením*. Brno: Paido, 2018. ISBN 9788073152673.

UHER, Václav. *Zalitý kaktus*. Ilustroval David KONOPÁČ. Praha: Cosmopolis, 2017. ISBN 978-80-271-0575-5.

MILICHOVSKÝ, Luboš. *Kapitoly ze somatopedie*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010. ISBN 978-80-7452-001-3.

FIALOVÁ, Ilona, Dagmar OPATŘILOVÁ a Lucie PROCHÁZKOVÁ. *Somatopedie: texty k distančnímu vzdělávání*. Brno: Paido, 2012. ISBN 978-80-7315-233-8.

BENDOVÁ, Petra, ed. *Základy speciální pedagogiky nejen pro speciální pedagogy*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2015. ISBN 978-80-7435-422-9.

FISCHER, Slavomil. *Speciální pedagogika: edukace a rozvoj osob se specifickými potřebami v oblasti somatické, psychické a sociální: učebnice pro studenty učitelství*. Praha: Triton, 2014. ISBN 978-80-7387-792-7.

**Garantující pracoviště:** Katedra speciální pedagogiky,  
Pedagogická fakulta

**Vedoucí práce:** Mgr. Martin Kaliba, Ph.D.

**Oponent:** doc. PhDr. Boris Titzl, Ph.D.

**Datum zadání závěrečné práce:** 9.12.2019

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pod odborným vedením vedoucího práce a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne.....

Podpis autora.....



## **Poděkování**

Děkuji panu Mgr. Martinu Kalibovi, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady, připomínky a věnovaný čas při zpracovávání bakalářské práce. Také moc děkuji všem respondentům, kteří se mnou ochotně provedli rozhovor, za jejich čas, ochotu a upřímné odpovědi.

## **Anotace**

BUDKOVÁ, Barbora. *Cestování osob s tělesným postižením jako specifický způsob trávení volného času*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2021. 58 s. Bakalářská závěrečná práce.

Práce se zabývá cestováním osob s tělesným postižením ve volném čase. V teoretické části jsou objasněny pojmy týkající se tohoto tématu. Jsou zde popsány definice tělesného postižení, cestování, cestování osob s tělesným postižením a specifické cestování osob s tělesným postižením. Vysvětleny jsou také pojmy ohledně volného času, trávení volného času a cestování jako specifického způsobu trávení volného času. Popsané zde jsou motivy cestování, nebo bariéry, se kterými se člověk s tělesným postižením může na cestách potkat. Dále jsou v práci uvedeny projekty, programy, cestovní kanceláře a organizace, které jsou zaměřené na dostupnost destinací pro osoby na vozíku. Praktická část se věnuje rozhovorům s konkrétními cestovateli na vozíku. Rozhovory jsou zpracovány se sedmi respondenty.

**Klíčová slova:** Cestování, tělesné postižení, volný čas, motivy cestování

## **Annotation**

BUDKOVÁ, Barbora. *Travelling of physically disabled people as a specific type of spending a free time*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2021. 58 pp. Bachelor Degree.

My dissertation deals with the traveling of people with physical disabilities in their free time. The terms related to this topic are interpreted in the theoretical part. The definitions and terms which are need to understand the topic of this thesis such as free time, spending free time, traveling as a specific type of spending free time, physical disability, traveling, traveling of people with physical disability and specific traveling of people with physical disability are described and explained in this part of the thesis. There are also described motives of people with disability to travel as well as the possible barriers that can be obstacles. Specific projects, programmes, traveling agencies and organizations, which are focused on accessible and suitable destinations for people at wheelchairs are naturally mentioned in this thesis. The practical part is based on interviews with disabled people who travel on their wheelchairs. Seven respondents were interviewed and they kindly respond.)

**Keywords:** Travelling, disabled people, free time, motives travelling

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že bakalářská závěrečná práce je uložena v souladu s rektorským výnosem č. 13/2017 (Řád pro nakládání s bakalářskými, diplomovými, rigorózními, dizertačními a habilitačními pracemi na UHK).

Datum.....

Podpis autora.....

# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>ČLOVĚK S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM.....</b>	<b>12</b>
2.1	ZÁKLADNÍ ROZDĚLENÍ TĚLESNÝCH POSTIŽENÍ .....	12
2.1.1	<i>Centrální obrny.....</i>	<i>13</i>
2.1.2	<i>Periferní obrny.....</i>	<i>14</i>
2.1.3	<i>Mišní obrny.....</i>	<i>15</i>
2.1.4	<i>Myopatie .....</i>	<i>15</i>
2.1.5	<i>Vrozené malformace .....</i>	<i>15</i>
<b>3</b>	<b>CESTOVÁNÍ OSOB S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM.....</b>	<b>17</b>
3.1	ČLENĚNÍ CESTOVNÍHO RUCHU.....	17
3.2	CESTOVNÍ RUCH OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM.....	18
<b>4</b>	<b>MOŽNOSTI CESTOVÁNÍ OSOB S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM .....</b>	<b>27</b>
4.1	PESTRÁ CESTOVKA .....	27
4.2	PŘES BARIÉRY .....	28
4.3	CZECHTOURISM .....	28
4.4	ACCESSIBLE PRAGUE .....	29
4.5	ORGANIZACE PODPORUJÍCÍ CESTOVÁNÍ TĚLESNĚ POSTIŽENÝCH OSOB.....	29
4.6	PROJEKTY V ČR NA PODPORU CESTOVÁNÍ OSOB SE ZP .....	31
4.6.1	<i>Sedlčansko pro handicapované.....</i>	<i>32</i>
4.6.2	<i>Beskydy pro všechny .....</i>	<i>33</i>
4.6.3	<i>Lipno bez bariér.....</i>	<i>34</i>
<b>5</b>	<b>EMPIRICKÁ ČÁST.....</b>	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>ROZHOVORY .....</b>	<b>39</b>
6.1	MARUŠKA .....	39
6.2	KRISTÍNA.....	40
6.3	GERČA.....	40
6.4	JIŘÍ .....	40
6.5	PETR.....	41
6.6	MICHAEL.....	41
6.7	VÁCLAV .....	41
6.8	ZPRACOVÁNÍ ROZHOVORŮ .....	42
6.9	SHRNUTÍ ROZHOVORŮ .....	47
6.10	VYHODNOCENÍ DÍLČÍCH VÝZKUMNÝCH CÍLŮ .....	47

<b>7</b>	<b>DISKUSE.....</b>	<b>52</b>
<b>8</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>53</b>
<b>9</b>	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>54</b>
<b>10</b>	<b>SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ.....</b>	<b>56</b>
<b>11</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>58</b>

# 1 Úvod

V teoretické části se zabývám základními pojmy, které se k tématu vztahují. Začínám definicemi člověka s tělesným postižením. Stručně zde popisuji základní tělesná postižení, jejich rozdělení je pro přehlednost doplněno i obrázky. Dále přecházím k samotnému cestování osob s tělesným postižením. V této části uvádím definice cestování a cestovního ruchu, druhy a formy cestování. Zaměřuji zde pozornost také na cestování osob se zdravotním postižením a na specifika cestování osob s tělesným postižením. Vysvětluji i cestování jako specifický způsob trávení volného času a uvádím definice volného času. Popisuji zde krátce také cestovní ruch mladých, aktivní trávení volného času a význam volného času pro osoby se zdravotním postižením. Dále uvádím, s jakými bariérami se může při cestování člověk s tělesným postižením setkat, a jaké mají motivy k cestování. V kapitole Možnosti cestování osob s tělesným postižením uvádím cestovní kanceláře a projekty, služby a organizace, které se zaměřují na osoby na vozíku a na přístupnost různých destinací.

Výzkumnou strategii jsem založila na rozhovorech s cestovateli, kteří mají tělesné postižení. V práci je uveden stručný popis sedmi respondentů, a shrnutí rozhovorů.

Cílem práce je přiblížit intaktním lidem cestování vozíčkářů a ukázat, že nepředstavuje tak velký problém, jak si mnoho lidí myslí, tím pádem umenšit předsudky intaktní většiny. Druhým, ne menším cílem, je ukázat lidem s tělesným postižením, že mnoho lidí před nimi cestovat ve volném čase i přes své postižení může. Váhají-li, zda by cestování zvládli, a nejsou si jistí, jestli by se do této nové věci měli pustit, by jim práce měla dokázat, že se nemají čeho bát. V praktické části jsou uvedena i doporučení od cestovatelů s tělesným postižením, která by jim při rozhodování mohla pomoci.

## 2 Člověk s tělesným postižením

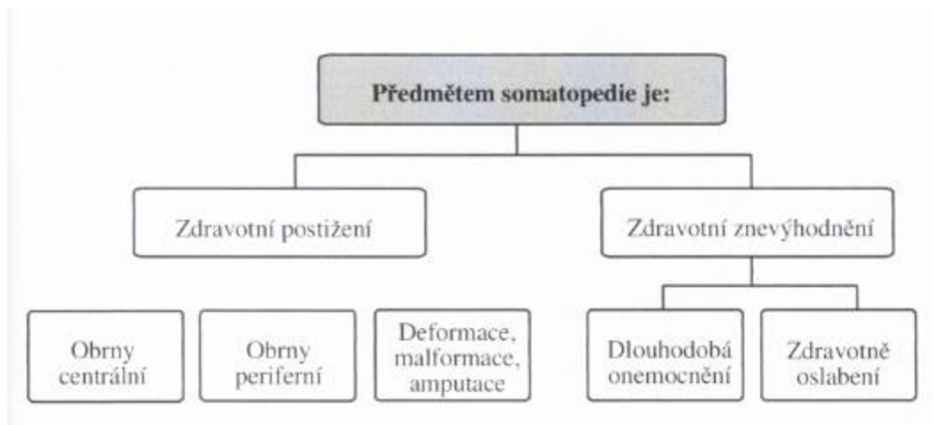
Termín „tělesné postižení“ chápe každý autor jinak – na základě toho, jakému oboru se daný člověk věnuje. Například Hartl a Hartlová (*Psychologický slovník*, 2000, s. 442) uvádí: „*Tělesné postižení je postižení, které brání mobilitě, pracovní činnosti, dělí se na přechodné a trvalé, vrozené a získané.*“ Linderová (2018) píše, že „*Tělesné postižení představuje vady nebo poškození pohybového a nosného systému, tj. kostí, kloubů, šlach, svalů, cévního a nervového systému, pokud se projevují porušenou hybností (mobilitou).*“ Matoušek v *Encyklopedii sociální práce* (2013, s. 391–392) uvádí, že „... u osob s tělesným postižením (dále OTP) se mohou projevovat problematická koordinace pohybů, atypické, až patologické pohybové stereotypy...“ Matoušek dále popisuje, že osoby s tělesným postižením mají narušenou jemnou motoriku, někteří jedinci jsou plně závislé na péči a asistenci další osoby nebo technických a kompenzačních pomůckách. Tito lidé se pravidelně účastní léčebné rehabilitace, trpí informační a činnostní deprivací. Je pro ně složité osamostatňování se a tím vzniká i sociální izolace OTP. Ta může být zapříčiněna také patologickým vývojem mluvidel nebo přidruženým smyslovým nebo mentálním postižením. Problémem může být stigmatizace a hodnocení intaktní populace, která se často domnívá, že při postižení těla je automaticky postižený i intelekt jedince.

Podle zákona č. 108/2006 Sb. o sociálních službách se tělesné postižení zařazuje do zdravotních postižení, jehož dopady mohou činit osobu závislou na pomoci jiné osoby (Zákon č. 108/2006 Sb.: Zákon o sociálních službách). Zdravotní znevýhodnění je na úrovni zdravotního oslabení, dlouhodobé nemoci nebo lehčí zdravotní poruchy vedoucí k poruchám učení a chování, které vyžadují zohlednění ve vzdělávání.

### 2.1 Základní rozdělení tělesných postižení

Tělesná postižení se dělí do mnoha různých kategorií. Nejzákladnější rozdělení se dělí na zdravotní postižení a zdravotní znevýhodnění. Do zdravotních postižení zahrnujeme obrny centrální, obrny periferní a deformace, malformace a amputace. Zdravotní znevýhodnění se člení na dlouhodobá onemocnění a zdravotní oslabení.

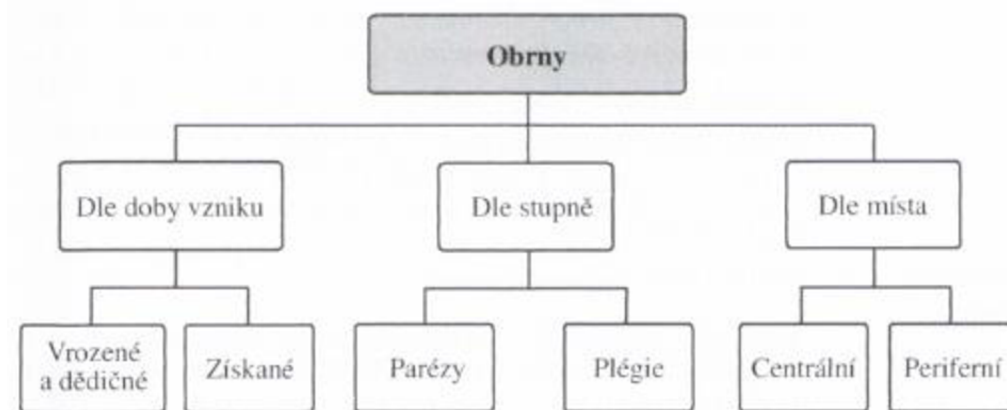




Obrázek 1: Předmět somatopedie (Fialová a kol., 2012, s. 13)

Dalším základním dělením je členění na tělesná postižení vrozená (kongenitální) a získaná. Vrozené vady vznikají v průběhu prenatálního vývoje, porodu nebo krátce v postnatálním období. Získaná postižení jsou zapříčiněna úrazem, nebo nemocemi a jejich následky, které nemají příznivý vliv na vývoj pohybového ústrojí. (Fischer a kol., 2014). Podle Linderové (2018) se tělesné postižení může také členit na lehké, středně těžké a těžké.

V následujících podkapitolách jsou podrobněji popsány typy základních a nejběžnějších tělesných postižení.



Obrázek 2: Schéma dělení obrn (Fialová a kol., 2012, s. 35)

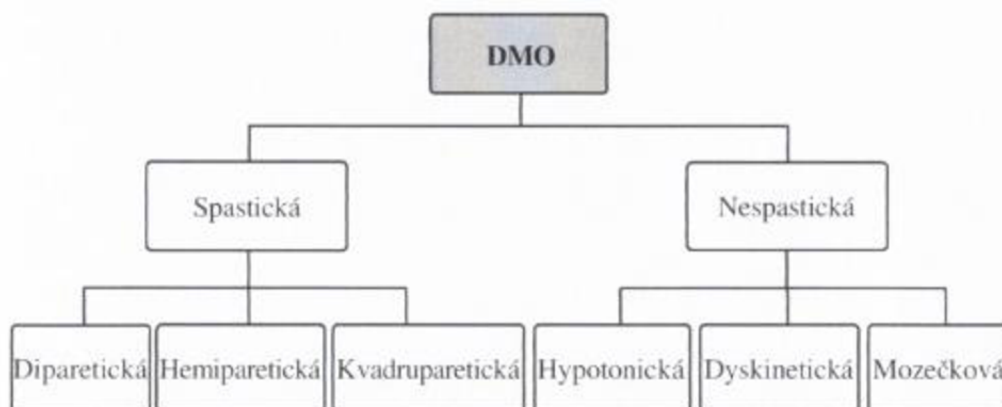
### 2.1.1 Centrální obrny

Centrální nervová onemocnění, tedy centrální obrny se dělí podle závažnosti, rozsahu a stupně postižení dělí na parézy a plégie. Parézou rozumíme částečné ochrnutí a plégie

znamená úplné ochrnutí. Dle místa postižení se dále parézy a plegie dělí dále na diaprézy a diplegie; hemiparézy a hemiplegie; kvadruparézy a kvadruplegie.

Nejrozšířenější formou centrálních paréz je dětská mozková obrna (DMO), což je podle Fischera a kol. zastřešující název pro skupinu chronických onemocnění „*poruchy centrální kontroly hybnosti*“ (Fischer a kol., 2014, s. 63). Charakteristické projevy dětské mozkové obrny jsou poruchy svalového tonu nebo svalové koordinace. Do skupiny poruch svalového tonu řadíme hypertonii neboli spasticitu či rigiditu (vyšší svalové napětí), hypotonii neboli ataxii (snížené svalové napětí) a střídavý tonus neboli atetóza (mimovolní trhavé či kroutivé pohyby).

Dělení forem DMO se liší a mnoho autorů navrhuje dělení vlastní. Dle Opatřilové (2003) formy dětské mozkové obrny dělíme na spastické a nespastické formy DMO a na lehkou mozkovou dysfunkci. Dále se dle Vítkové (2004) spastické formy DMO dělí na formu diparetickou, hemiparetickou a kvadruparetickou. Nespastické formy se dělí na dyskinetickou a hypotonickou formu.



Obrázek 3: Klasifikace DMO dle Kapounka (1989, in Fialová 2012, s. 37)

### 2.1.2 Periferní obrny

Periferní obrny vznikají jako důsledky poruch periferních nervů. Dle Fischera a kol. (2014) se objevují příznaky jako snížení až ztráta svalové síly a porucha aktivní hybnosti, a tím se sval stává ochablým a nepružným. Dále snížení až vymizení šlachových okosticových a kožních reflexů, časný nástup svalových atrofií, změny kůže v postižené oblasti jako například změny prokrvení, ochlupení a sekrece potu.

### 2.1.3 Míšní obrny

Míšní obrny vznikají nejčastěji jako následek úrazu páteře, kdy je poraněna též mícha. Podle Fischera a kol. (2014) se může jednat například o sportovní úrazy, automobilové nehody, skoky do vody a další. Při úrazu míchy platí pravidlo, že čím blíže je úraz hlavě, tím horší poté následuje postižení.

Při poškození lumbální a sakrální oblasti vznikají paraparézy a paraplegie, mohou být narušeny i funkce svěrače, nebo nastávají poruchy erekce. Při zasažení krční části páteře může nastat spastická forma kvadruparézy až kvadruplegie (Fischer a kol., 2014).

### 2.1.4 Myopatie

Dle Fischera a kol. (2014) mají myopatie za následek poškození svalového vlákna a s tím související i poruchu hybnosti. Mohou být zapříčiněny genetickou informací nebo záněty, úrazy a intoxikacemi. Součástí onemocnění mohou být i poruchy funkce metabolické a endokrinní. Ve více než padesáti procentech případů má myopatie progresivní charakter, tedy jednu z forem progresivní svalové (muskulární) dystrofie. U těchto případů dochází k degeneraci svalových vláken příčně pruhovaného svalstva, kdy jsou svalová vlákna nahrazována tukovou a vazivovou tkání.

Nejznámější a nejrozšířenější jsou podle Fischera a kol. (2014) dvě formy progresivní svalové dystrofie – Duchennova a Beckerova. Duchennova forma má průběh vážnějšího charakteru v porovnání s formou Beckerovou, která má progresi mnohem pomalejší a nástup nemoci pozdnější.

### 2.1.5 Vrozené malformace

Vrozená malformace je zastřešující název pro rozštěpy páteře a malformace končetin. Dle Fischera a kol. (2014) vrozený rozštěp páteře (spina bifida) vzniká vadným vývojem neurální trubice v prvních 25 dnech těhotenství. Dále jej můžeme rozdělit na „utajený“ (spina bifida occulta), při kterém není pohyb omezený, na meningokélu, kdy dochází k vyhřeznutí míšních obalů ven z páteře a na meningomyelokélu, kdy vyhřeznou jak míšní obaly, tak i mícha z míšního kanálku.

Malformace končetin, tedy vrozené vady končetin, „... *rozumíme odchylky od normálního stavu končetiny přítomné v okamžiku narození.*“ (Fischer a kol., 2014, s. 86). Dle Fischer a kol. je souborný název pro toto postižení označován jako dysmelie. Dělí se

na amelie (vrozené chybění celé končetiny), peromelie (vrozené chybění části paže), mikromelie (celkové zmenšení končetiny), fokomelie (končetiny ve tvaru ploutve nasedají přímo na ramena). Při postižení horní končetiny se rozlišují následující vady: polydaktylie (více než pět prstů na jedné končetině), oligodaktylie (méně než pět prstů na jedné končetině), syndaktylie (srůst dvou a více prstů).

### 3 Cestování osob s tělesným postižením

Terminologii ohledně cestování a cestovního ruchu chápou autoři různě. Setkáme se s názory, že termíny cestovní ruch a cestování jsou považovány za synonyma. Jiní autoři vnímají mezi těmito dvěma pojmy rozdíly. „*Cestovní ruch vždy zahrnuje cestování, ale ne každé cestování je cestovním ruchem. Cestovní ruch zahrnuje rekreaci, ale ne každá rekreace je cestovním ruchem. Cestovní ruch se uskutečňuje ve volném čase, ale ne celý volný čas je věnován cestovnímu ruchu*“ (Mill-Morrison, 2007 in Zelenka, Pásková, 2012, s. 15). Mezi vymezením pojmů cestování a cestovní ruch tedy existuje podle tohoto výroku pouze velmi tenká hranice. V následujícím textu tedy budu používat terminologii podle daného autora, od něhož je text čerpán.

Pojem cestovní ruch je tedy poměrně náročné vymezit a nemá pevně stanovené hranice. K dispozici je mnoho rozdílných definic. Prolínají se zde různá hlediska, cestování má různé aspekty. Jedním z mnoha aspektů cestovního ruchu podle Zelenky a Páskové je poznání v různých podobách, jako je nová země, kultura, zvyky, lidé, neobvyklé zážitky a mnoho dalších. Dalšími aspekty cestování jsou potřeby intenzivního prožitku a vzrušení, potřeby změny životního rytmu, odpočinku a relaxace, motivace související s vírou, potřeba nových sociálních kontaktů atd.

„*Cestovní ruch představuje činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu mimo místo jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely*“ (Čech, 1998, s. 14). Kotíková (2013) upozorňuje, že definice WTO na rozdíl od ostatních definic chápe cestovní ruch ne pouze jako volnočasovou aktivitu, ale také jako účelové cestování například pracovně za obchodem.

Termín „turismus“ pochází z francouzského „tour“ neboli cesta. Cestovní ruch se začal rozvíjet od poloviny 19. století. Od počátku 20. století se začal význam slova vymezovat, a od této doby se také lidé začali vzdělávat v cestovním ruchu jako v teoretické disciplíně a stal se i předmětem výzkumů (Kotíková, 2013).

#### 3.1 Členění cestovního ruchu

Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) respektuje členění na geografické hledisko, na jehož základě cestovní ruch rozděluje na zahraniční a domácí. Zahraniční cestovní ruch je dále možné rozlišovat na výjezdový a příjezdový. Výjezdový cestovní

ruch znamená vycestování za státní hranice a pobyt v zahraničí, naopak příjezdový cestovní ruch chápeme jako, příjezd cizinců na území daného státu. Zahraniční cestovní ruch znamená, že cestovatel překročí státní hranice státu, ve kterém žije. Naopak při domácím cestovním ruchu obyvatelé nepřekročí státní hranice daného státu, ale pohybují se pouze na jeho území. (Kotíková, 2013)

### **Druhy cestovního ruchu**

Cestovní ruch se rozděluje podle následujících sedmi parametrů (Zelenka, Pásková, 2012):

- 1) délka trvání – krátkodobý, dlouhodobý;
- 2) rozložení během roku – celoroční, sezónní;
- 3) teritoriální rozmístění – domácí, zahraniční, přeshraniční;
- 4) vliv na životní prostředí – měkký, tvrdý;
- 5) využívání zdrojů – masově-konzumní, alternativní;
- 6) organizovanost návštěvníků – neorganizovaný, organizovaný;
- 7) hromadnost – individuální, hromadný.

### **Formy cestovního ruchu**

Formy cestovního ruchu podle Zelenky a Páskové (2012) jsou: turistický, wellness, tematický, sportovní, poznávací, rekreační, kulturní, léčebný a mnoho dalších.

## **3.2 Cestovní ruch osob se zdravotním postižením**

*„Evropská unie v souvislosti se sociálním cestovním ruchem používá označení cestovní ruch pro všechny“* (Linderová, 2018). V souvislosti s cestováním osob se zdravotním postižením je však podle Linderové (2018) vhodnější nazývat to jako přístupný cestovní ruch. Zároveň by ale tento druh cestovního ruchu neměl být příliš odlišný od toho běžného, protože cílem je osoby se zdravotním postižením integrovat do běžného způsobu života a ne jim vytvořit jejich vlastní formu. Lidem se zdravotním postižením by tedy měly být většinou přístupné stejné služby jako ostatním návštěvníkům a měli by mít možnost navštívit destinace a státy podle svého zájmu. Zařízení a služby by měli být všem lidem pohodlné tak, aby nepotřebovali žádnou druhou osobu k asistenci nebo dodatečné speciální úpravy.

Také aktivity a programy by měly být vždy dostupné všem lidem bez ohledu na postižení. Zaměstnanci by měli být schopni vždy pohotově reagovat na specifické potřeby návštěvníků.

Darcy (2006) definoval účinný přístupný cestovní ruch jako proces, jehož prostřednictvím se mohou osoby se zdravotním postižením nebo senioři cítit nezávisle a důstojně se svým vlastním kapitálem. Tento proces by podle něj mohl fungovat díky poskytování univerzálních produktů cestovního ruchu.

Indrová v publikaci *Cestovní ruch pro všechny* (2018) sděluje, že by každý stát měl podporovat osoby se zdravotním postižením, ať už se jedná o společenský, nebo cestovatelský život, protože tito lidé by měli mít stejné šance na tyto aktivity jako intaktní obyvatelstvo. Podle úrovně této konkrétní podpory od státu se pozná celková vyspělost daného státu. Nejčastěji se zdravotně postižení cestovatelé setkávají s bariérami v následujících prostředích:

- 1) ubytovací zařízení;
- 2) stravovací zařízení;
- 3) doprava;
- 4) kulturní zařízení a historické objekty.

Podle Indrové (in Kotíková 2013) si lidé s hendikepem rezervují pobyty ve většině případů s předstihem, tudíž jsou pro majitele ubytovacích zařízení určitou jistotou v jejich podnikání. Samozřejmě musí brát v potaz specifický přístup k těmto klientům a počítat s úpravou prostor.

Dalšími specifiky cestování osob s omezením hybnosti je např. potřeba asistenta při cestách, podrobné plánování trasy kvůli dostupnosti. Podobně důkladně musí hledat bezbariérové ubytování a restaurace. Při cestování vlakem, letadlem nebo autobusem je nutné kontaktovat konkrétní přepravce z důvodu připojení bezbariérového vagonu, služeb pro vozíčkáře na letišti, atp.

### **Specifika cestování osob s tělesným postižením**

Člověk s problémy v mobilitě má mnoho specifík, co se týče cestování. Jedním z nejvýznamnějších specifík je překonávání bariér. Neustále si musí dopředu kontrolovat bezbariérovost oblasti, místa nebo objektu, aby se tam bez komplikací dostal. S tím úzce souvisí specifikum plánování trasy. Trasa pro osobu na vozíku by měla být podrobně naplánovaná právě z důvodu bezbariérovosti. Není běžné, aby člověk s tělesným

postizněním jel na nějaké místo, aniž by si o něm dopředu zjistil podrobnější informace. Spontánní cesty jsou tedy spíše neproveditelné. V rámci plánování trasy je také vhodné uvést výběr ubytování, stravovacích zařízení nebo dopravy. Vše by mělo být samozřejmě bezbariérové, což je občas složité nalézt. Proto musí být i tyto položky brány v potaz.

S těmito službami souvisí také informovanost personálu o jednání, komunikaci a obsluze lidí s postizněním hybnosti. Personál, ale ani široká veřejnost, by neměli osoby s tělesným, ale ani s jiným zdravotním postizněním diskriminovat, protože jinak by zde nemohl fungovat rovnocenný vztah (Hájková, 2006, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).

Doprava musí být také naplánovaná dopředu, pokud by člověk na vozíku neměl k dispozici speciálně upravený automobil. Pokud by chtěl cestovat vlakem, musí si dopředu telefonicky domluvit na ústředně dané dopravní společnosti připojený bezbariérový vůz. Na letištích si musí dopředu domluvit vozík, který mu bude k dispozici po dobu, co jeho vlastní bude v zavazadlovém prostoru. U autobusových linek si musí dopředu zjistit, zda je konkrétní vůz bezbariérový. Bez plánování se tedy osoba s tělesným postizněním neobejde.

Dalším problémem může být přehnaná pozornost a pomoc, kdy se člověk na vozíku může cítit méněcenný a více odlišný. Mělo by se k němu proto přistupovat přirozeně a chovat se k němu jako se běžně chováme k intaktním osobám (Hájková, 2006, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).

Před cestou je také vhodné zjistit, jestli daná oblast disponuje veřejnými bezbariérovými toaletami, bez kterých by byla cesta o mnoho komplikovanější. Jedná se o toalety v restauracích, ubytovacích zařízeních, muzeích, divadlech, ale i v přírodních parcích a na benzinových pumpách. Je vhodné, aby mužská i ženská část toalet měla vlastní bezbariérovou oddělenou toaletu pro osoby na vozíku. Takto uzpůsobené toalety nejsou ve všech podnicích, proto většinou musí postačit jedna společná toaleta pro obě pohlaví.

### **Cestování jako specifický způsob trávení volného času**

Informace o specifických způsobech cestování jsem čerpala z časopisu *Můžeš, časopisu pro ty, kteří se nevzdávají*. Časopis vydává Spolek přátel Konta bariéry ve spolupráci s Nadací Charty 77. Šéfredaktorem je Štěpán Beneš. Redakce sídlí v Praze. Periodikum vychází za finanční podpory Ministerstva zdravotnictví ČR a Ministerstva pro místní rozvoj ČR.



I lidé na vozíku mohou cestovat různými způsoby a časopis „*Můžeš*“ je toho důkazem. Jako první bych ráda zmínila speciálně upravené obytné auto, které nese jméno Charley Tramp. Charley je speciální upravený, bezbariérový vůz, který vznikl z iniciativy jediného člověka – pana Leoše Fučíka. Automobil má jméno po psovi z cestopisné publikace Johana Steinbecka. Jako jediný bezbariérový vůz v celé Evropě disponuje stropním závěsným systémem, díky kterému se imobilní jedinec může přesouvat po celém interním prostoru automobilu. Konstrukce závěsného systému a nájezdová plošina musely být vyrobeny z pevných, ale zároveň odlehčených materiálů, aby celková hmotnost vozu nepřesahovala váhu 3,5 tuny. Tudiž ho mohl řídit i člověk s řídičským průkazem skupiny B. Auto může řídit i vozičkář, protože je upravené na ruční řízení. Vejde se do něj jeden elektrický vozík, je zde připravená i zástrčka na dobíjení a systém na ukotvení vozíku k podlaze, dále dva cestující a jeden řidič. Vůz je možné si pronajmout za velmi příznivou cenu, a to 1500 Kč na den (Musílek, 2019).

Dalším specifickým způsobem v cestování je objevování nových zemí z handbiku. Jedním takovým cestovatelem je Jiří Čeloud, který se svými intaktními přáteli projel „natěžko“ (se všemi věcmi) na handbiku nejprve Island (Čeloud, 2015), kde za 40 dní ujeli 1600 km, a poté i Maroko (Čeloud, 2016), kde ujeli 1100 km za 35 dní. Na handbicích a kolech se také vydalo 30 cestovatelů ze Salzburgu do 420 km vzdáleného italského města Grado po známé cyklostezce Alpe Adria Radweg. Cesty se účastnilo devět handbikerů a dvacet jedna cyklistů–rodinných příslušníků, přátel a dobrovolníků. Spali v kempech a denně ujeli 50–60 km. Zároveň s nimi jela dodávka, která jim vezla zavazadla, stany a ostatní potřebné věci. Cesta jim trvala osm dní (Miko, 2018).

Možným způsobem cestování pro cestovatele s tělesným postižením je také plavba na jachtě. Na plavbu ne bezbariérovou jachtou se vydala Nina Křehotová s dalšími vozičkáři a hlavním organizátorem výletu, Janem Pičmanem (Křehotová, 2015).

Vozičkář Tomáš Pučálka s přáteli cestuje po světě na čtyřkolce, a občas si cestu zpestří například jízdou vlakem po Transsibiřské magistrále (Pučálka, 2015).

Dva známí vozičkáři se vydali na čtyřměsíční cestu žlutým trabantem po Austrálii, a to Kristína Madajová a Jakub Koucký. Řídili trabant speciálně upravený pro vozičkáře a pomoc od intaktních členů skupiny využívali jen v nejnútnejších případech (Koucký, 2016).

Dalším způsobem cestování je jednoduše jet na vozíku s přáteli jdoucími pěšky. To absolvoval vozičkář Jan Dušek na cestě Camino de Santiago (Cesta svatého Jakuba). Měl s sebou elektrický i mechanický vozík a podle terénu je střídal. Přátelé mu pomáhali

v obtížnějších místech na mechanickém vozíku a na přívětivé cestě jel Honza sám na elektrickém. Denně ušli/ujeli kolem 25 km a celkově za 29 dní zdolali 630 km dlouhou cestu (Musílek, 2017).

Cestovatelé na vozíku neváhají jezdit na výlety ani vlakem. Podle Radka Musílka je výbornou možností jet vlakem do Budapeště, protože vlaky jsou bezbariérové a pro vozičkáře velice pohodlné. Je pouze potřeba udělat si dopředu rezervaci a poté už jde vše hladce (Musílek, 2018).

Cestovat osoby na vozíku mohou také za poznáním, zkušenostmi a zdokonalením se v cizím jazyce, jako například studenti z Obchodní akademie Olgy Havlové v Janských lázních, kteří v tomto duchu navštěvují Anglii v rámci programu Erasmus (Musílek, 2018).

Zkušenosti z dobrodružného cestování má také vozičkářka Eva Reitmayerová s intaktním manželem a pětiletou dcerou, kteří cestují po cizích zemích v pronajatém autě nebo pěšky/na vozíku s krosnou. V Ománu si pronajali auto a zemi projeli tímto způsobem. Spali ve stanu, pod širým nebem nebo v autě (Reitmayerová, 2015).

Ať už delší nebo kratší cestu může výrazně ulehčit náročnost cesty tzv. elektrická tříkolka, která se jednoduše připojí na mechanický vozík. Tím se z něj stane vozík elektrický a vozičkář má o mnoho méně starostí s ovládním vozíku. Elektromotor s kolečkem baterií a říditky se zepředu připojuje na vozík. Vozík díky elektromotoru může jet rychlostí až 25 km/hod. Ovládá se páčkami na říditkách – pravá páčka je plyn, levá brzda. Jsou zde tři rychlosti od nejpomalejší po nejrychlejší (Buček, 2018). Podle mého názoru se jedná o velice užitečnou věc, díky které má člověk na vozíku mnohem větší možnost být při cestování samostatnější.

Na cestování po Praze je vozičkářům k dispozici taxislužba. V Praze existuje pouze jediná kvůli nevýhodnosti provozu. Provozuje ji Taxi Praha a jedná se o auto Volsfagen Caravelle. Prioritně stojí na letišti Václava Havla, ale i přes informační tabule a velký znak na voze není o tuto taxislužbu zájem. Řidiči by nedělalo po domluvě problém jet i jinou trasu než z letiště, ale jeho služeb ani tak mnoho vozičkářů nevyužívá. Bohužel v tomto případě není ani podpora úřadů a města (Musílek, 2018).

### **Cestovní ruch mladých**

Cestovní ruch je v současné době oblíbenou aktivitou mladých osob a to jak zdravotně postižených, tak intaktních. Jedná se o novodobý trend, který se rozvíjí od pádu

komunismu, tedy od přelomu osmdesátých a devadesátých let. V článku Youth Travel – mladí cestovatelé (cestovatel.cz) zmiňují autoři článku průzkum New Horizons II, který provedla WYSE (The World Youth Student & Educational) Travel Confederation v roce 2007 (wysetc.org). Výzkum ukázal, že mladí cestovatelé už nejsou většinou tzv. „baťůžkáři“, ale jsou ochotni za dovolenou utratit až o 40 % více peněz než před pěti lety při výzkumu v roce 2002, což ze skupiny mladých cestovatelů dělá skupinu, která je ochotna utratit nejvíce peněz za cestování. Výsledky průzkumu dále ukázaly, že mladí cestovatelé navštěvují více destinací a objevují nové a často i málo známé nebo turistické oblasti. Nebojí se ani terorismu, epidemií nebo přírodních katastrof. Při plánování cest nebo rezervaci ubytování využívají internet. Podle autora článku je dnešní mladý cestovatel většinou student, který chce před nástupem do práce poznat nové kultury, užít si zábavu nebo jet na rekreaci. Většinou jede v jednom roce na jednu dlouhou cestu a jednu krátkou. Ubytovává se především v hostelech. S cestováním mladých lidí se pojí pojem „Gap Year“, což znamená, že člověk vyjede na cesty mezi studijními cykly, mezi ukončením studia a začátkem práce v zaměstnání, při změnách zaměstnání nebo před založením rodiny. Mladí lidé cestují za účelem studia, zdokonalení jazyků, práce nebo dobrovolnictví. I u osob s omezením hybnosti platí, že mladí jsou odvážnější a aktivnější než osoby starší. Dokonce se mezi těmito lidmi objevují často odvážnější a odhodlanější cestovatelé než mezi intaktní populací (cestovatel.cz).

### **Aktivní trávení volného času**

Volný čas má velké množství definic a neměli bychom je brát podle Janiše (2009) na lehkou váhu jen proto, že každý si pod tímto pojmem umí něco představit. Volný čas je čas, který věnujeme výhradně sami sobě a vyplňujeme ho vlastními zájmy, které si vybíráme podle svého uvážení jako zdroj zábavy. Námí zvolená činnost nám poskytuje uspokojení, uvolnění a příjemné zážitky. *„Volný čas chápán jako čas, kdy člověk nevykonává činnosti pod tlakem závazků, které vyplývají z jeho společenského začlenění...“* (Hájek a kol. 2010, s. 17). *„Volný čas je doba, která zůstane z 24 hodin běžného dne po odečtení času věnovaného práci, péči o rodinu, domácnost péči o vlastní fyzické potřeby (včetně spánku)“* (Průcha, Walterová a Mareš, 2001, in Janiš, 2009, s. 4).

V České republice je k dispozici mnoho oblastí, kde lidé s problémy v mobilitě mohou aktivně trávit svůj volný čas. Nachází se zde mnoho bezbariérových turistických tras, které mohou osoby s poruchou hybnosti pohodlně navštívit. Linderová (2018)

informuje o vhodné úpravě turistických tras. Podle ní by měl být povrch z asfaltu, šterku nebo písku. U strmých úseků by mělo být součástí zábradlí a u schodů rampy.

Patkiewicz (in Indrová, 2013) upozorňuje na aktuálně se rozvíjející sportovní a adrenalinový turismus, který získává oblibu i u zdravotně znevýhodněných lidí. Mezi sportovní turismus u osob se zdravotním postižením se řadí lyžování, jízda na kole, vodní sporty a turistika. Do adrenalinových sportů může patřit například horolezectví, potápění, parašutismus nebo paragliding. Specifickými sporty pro osoby s poruchou hybnosti jsou sledgehokey, boccia, jízda na monoski a hanbiku. Díky sportovním i ostatním aktivitám, které jsou uzpůsobeny pro osoby s postižením, se tyto lidé mohou cítit více svobodní, volní a hlavně socializovaní. Za sportovními aktivitami nebo oblastmi vhodnými pro daný sport musí osoby s poruchou hybnosti často vycestovat mimo domov, proto se sport dá do cestování také zařadit. Existují i lidé s poruchou mobility, kteří objíždí různé země na hanbiku a poznávají tak nové kultury.

Cestovatelská příručka „Athena na cestách, přístupný cestovní ruch v kostce“ (2010), mimo jiné uvádí, jaké potřeby nebo očekávání má účastník se specifickými potřebami, který tráví svůj volný čas cestovním ruchem. Příručka uvádí tři druhy přístupnosti – fyzická, informační (komunikační) a ekonomická. Ve fyzické přístupnosti je zahrnutý přístup do budov, pohyb v interiérech a přístup do hromadné dopravy. Za informační přístupnost je považovaný vyškolený personál a spolehlivé informace týkající se přístupnosti z různých komunikačních prostředků. Do ekonomické přístupnosti je zahrnuta možnost výběru z různých cenových úrovní a stejné sazby pro všechny za standardní služby (bez příplatku za zpřístupnění).

Dalším specifikem týkající se trávení volného času osob se zdravotním postižením je potřeba asistenta. Bez asistenta si osoba s nějakým druhem postižení často neumí poradit a bez jeho přítomnosti a pomoci se bojí pouštět do neznámých věcí. V rámci cestování se lidé na vozíku bez asistenta v podstatě neobejdou. Cestování by pro ně bylo příliš fyzicky i psychicky náročné, proto je vhodnější mít asistenta k dispozici (Králová, 2012).

Specifickými formami cestovního ruchu (Surovátková, 2013), které mohou zažít i lidé s tělesným postižením jsou například ekoturismus, poznávací cestovní ruch, sportovní cestovní ruch, vodácký cestovní ruch, lázeňský cestovní ruch, adrenalinový cestovní ruch, venkovský cestovní ruch, karavaning, mototuristika atd.

## **Význam volného času pro osoby se zdravotním postižením**

Pokud osoba intaktní, ale i osoba se zdravotním postižením tráví svůj volný čas smysluplně, bude jejich život bohatší o zážitky, ale i nové lidi nebo místa. Díky smysluplnému trávení volného času se člověk se zdravotním postižením také bude úspěšněji integrovat do většinové společnosti. Pro člověka se zdravotním postižením je důležitá motivace a podpora v činnosti. Podle Hájka a kol. (2010) by si měl jedinec do dospělého života odnést z období mládí alespoň jeden hlubší a trvalejší zájem, a několik povrchových zájmů.

Pávková (2001) představuje výňatek z Charty výchovy pro volný čas (navržena komisí pro výchovu a vzdělávání Světového sdružení pro rekreaci a volný čas). Podle této charty volný čas přináší člověku radost ze svobody, uspokojení, radost, potěšení štěstí a podporuje celkové zdraví a pohodu. Všechny tyto prožitky jsou pro člověka se zdravotním postižením velice důležité a je potřeba, aby měl možnost je zažít. Ve výňatku z charty je dále uvedeno, že volný čas je jedním z důležitých zdrojů osobnostního, společenského a ekonomického rozvoje. Díky těmto aspektům se též zvyšuje kvalita života. Volnočasovými aktivitami se snižuje riziko nudy, stresu, nespokojenosti, ztráty tvořivosti nebo odcizení lidí.

## **Bariéry**

Podle Mihaela, Andrea & Viorel (in Kotíková, 2013) dělíme bariéry v cestování zdravotně postižených osob na vnitřní a vnější. Vnitřní bariéry jsou ty, které musí překonat sami v sobě, než se vydají na cestu. Vnější bariéry označují jako typické bariéry materiální a fyzické, které musí každodenně každý hendikepovaný člověk překonávat. Jedná se o nedostatečnou informovanost, o dopravu ve veřejných dopravních prostředcích, schody atd.

Podle Smitha (in Linderová, 2018) a Smitha a Austina (in Linderová, 2018) je vytvořena kategorizace, která se dělí na bariéry vnitřní, bariéry životního prostředí a bariéry komunikace. Vnitřními překážkami je myšleno fyzické, psychické a kognitivní fungování jednotlivce. To může souviset s postižením dané osoby, ale také s nedostatečnou znalostí cestovního ruchu nebo neefektivní socializací. Vnějšími faktory jsou bariéry životního prostředí a jsou v nich zahrnuty postoje intaktní populace vůči osobám s postižením, architektonické bariéry, finanční překážky, nepřizpůsobenou dopravu atp.

Globální etický kodex cestovního ruchu vydaný v roce 1999 Světovou organizací cestovního ruchu je jedním ze základních dokumentů týkající se problematiky cestování osob se zdravotním postižením. Klade důraz na antidiskriminaci, tedy v neposlední řadě myslí i na osoby s postižením. Podle tohoto kodexu by všichni lidé bez rozdílu měli mít šanci neomezeně poznávat a navštěvovat přírodní a kulturně-historické památky.

Existují také další dokumenty podporující cestovní ruch osob se zdravotním postižením. Je to například Rezoluce Evropského parlamentu z roku 2002, Obnovená politika Evropské unie, dále také Úmluva o právech osob se zdravotním postižením nebo Evropská strategie pro pomoc osobám se zdravotním postižením 2010 – 2020.

### **Motivy k cestování**

Linderová (2018) vymezuje dvě skupiny účastníků cestovního ruchu, a to skupinu turistickou a neturistickou. Do turistické skupiny patří útěky od reality a stereotypu běžných dní, oddych a relaxace, vzdělávání, zdraví atd. V neturistické skupině se nachází lidé, kteří cestují obchodně a pracovně, nebo za náboženskými motivy.

Pro osoby se zdravotním postižením jsou typické převážně krátkodobé pobyty a výlety, jako například víkendy nebo prodloužené víkendy. Nejčastěji se jedná o pobyty maximálně do sedmi dní. Bergier a Kubińska (in Linderová 2018) tvrdí, že většina osob se zdravotním postižením cestují především po své vlasti a to za účelem návštěvy rodiny a přátel nebo lázeňského pobytu.

Indrová (2008) uvádí, že lidé se zdravotním postižením navštěvují nejčastěji přímořské destinace za účelem poznávání či rekreace, ale také návštěvy zdravotních lázeňských pobytů.

## **4 Možnosti cestování osob s tělesným postižením**

V České republice i ve světě existují cestovní kanceláře a agentury, jejichž zájem je zaměřen výhradně na klienty s různými typy zdravotního postižení. V následujícím textu představím několik českých cestovních agentur, projektů a organizací, které se k této tematice vztahují. Vybrala jsem ty, které jsou nejznámější, a které zmiňují autoři ve svých publikacích o cestování osob s tělesným postižením. Snažila jsem se zmínit agentury, projekty a organizace, které by pro české osoby na vozíku mohly být užitečné a využitelné.

### **4.1 Pestrá cestovka**

Tato cestovní agentura nabízí mnoho ověřených bezbariérových zájezdů největších cestovních kanceláří. Zájezdy nabízí na zimní i letní sezónu, do resortů i do soukromí.

Peníze z provizí putují na výcvik asistenčních psů, zaměstnávání lidí se zdravotním postižením a různé edukativní projekty. Edukací je myšleno především vzdělávání personálu v ubytovacích zařízeních a restauracích ohledně přístupu k lidem se zdravotním postižením ([pestracestovka.cz](http://pestracestovka.cz)).

#### **Bezbatour**

Jedná se projekt Pestré cestovky. Bezbatour je jediná cestovní agentura, která se specializuje na cestování osob s hendikepem. Také vlastní bezbariérový zájezdový autobus vhodný dokonce i pro osoby na elektrickém vozíku. Cestovat s touto cestovní kanceláří mohou však i lidé bez postižení ([Vondráček, zijushandicapem.cz](http://Vondráček, zijushandicapem.cz)). Dále se Bezbatour snaží o to, aby pro lidi se speciálními potřebami byly nabídky v podobě zájezdů a pobytů v cizích zemích v cestovních agenturách a kancelářích standardem.

Na webových stránkách Bazbatour najdeme informace o cestování osob se specifickými potřebami, ale také stručný přehled garantovaných bezbariérových destinací a zájezdů.

Provize z cestování v rámci projektu Bazbatour je poskytnuta na podporu zaměstnávání lidí s postižením, edukační aktivity a výcvik asistenčních psů ([Bezbatour.cz](http://Bezbatour.cz)).

Na webových stránkách ŽijúSHandicapem.cz najdeme kolonku „S handicapem na cestách“, ve které můžeme nalézt mnoho zajímavých cestovatelských tipů, hlavně z České republiky. Je zde však možné najít zde také odkaz na seriál POVedený Objev, který realizovala Pražská organizace vozíčkářů, z. s. Spočívá v představování bezbariérových míst v Praze i ve zbytku České republiky. Články vycházely v roce 2019 každé pondělí a jednalo se o turistické trasy, parky, zahrady, budovy atp (zijushandicapem.cz, Povedený objev). V rubrice jsou k přečtení také rozhovory s cestovateli nebo novinky ohledně různých nových technologií v cestování. Šéfredaktorem těchto internetových stránek je handbikerový závodník a vzpěrač Tomáš Mošnička.

## 4.2 Přes bariéry

Pražská organizace vozíčkářů realizuje projekt zvaný „Přes bariéry“, jehož dřívější název zněl „Bezbariérová Praha“. Webová stránka informuje o dostupnosti či nedostupnosti různých objektů, parků ale i veřejné dopravy. Je zde také možnost vyhledat rady nebo přímo diskutovat se členy POV ohledně stavebních úprav podle individuálních potřeb zájemce. Dále zde můžeme najít také legislativu, která bezbariérovost zmiňuje a metodiku mapování. Pražská organizace vozíčkářů také vydala několik publikací, týkajících se dostupnosti různých oblastí v ČR a mapování (presbariery.cz).

## 4.3 CzechTourism

Jedná se o agenturu, která je státní příspěvkovou organizací a zřizuje jí Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Ředitelem agentury je pan Jan Herget. Jejimi hlavními cíli je především propagace České republiky jako cestovatelské destinace jak v zahraničí, tak i v ČR. Hlavní úkoly propagace jsou následující:

- 1) koordinace činností v oblasti cestovního ruchu;
- 2) destinační marketing;
- 3) mediální prezentace ČR, odvětví cestovního ruchu i agentury CzechTourism;
- 4) informační podpora cestovního ruchu;
- 5) výzkumné vzdělávací činnosti;
- 6) ekonomické a administrativní zajištění chodu agentury (czechtourism.cz).



Agentura CzechTourism pořádá v rámci propagace veletrhy, prezentační akce, účastní se na evropských projektech a kampaních, vydává ediční plány a brožury. V létě 2020 např. na jejich webových stránkách vyšel článek s názvem Tipy na výlety bez bariér po Česku, ve kterém najdeme 42 tipů na výlety pro osoby s různými druhy postižení. Oblasti, objekty, zahrady a další najdeme na webových portálech kudyznudy.cz nebo konkrétně pro vozíčkáře vozejkmap.cz. Do této aplikace vkládají ověřená místa sami návštěvníci, kteří bezbariérovost vyzkoušeli na vlastní kůži. Projekt realizuje Česká asociace paraplegiků (vozejkmap.cz).

#### 4.4 Accessible Prague

Cestovní agentura Accessible Prague, tedy „Přístupná Praha“ se zaměřuje právě na zákazníky se specifickými potřebami. Její služby fungují od roku 2007. Jedná se o služby týkající se bezbariérovosti v ubytování a v dopravě, dále nabízí služby jako půjčování vybavení pro tělesně postižené zákazníky nebo prohlídku s průvodcem po Praze, ale i jiných turisticky zajímavých, a především bezbariérových, městech České republiky. Novinkou této cestovní agentury je možnost půjčení skútru, který je upravený pro osoby s problémy v chůzi (accessibleprague.com).

#### 4.5 Organizace podporující cestování tělesně postižených osob

Podle Linderové (2018) je za nejvýznamnější organizaci, co se týká cestovního ruchu osob se zdravotním postižením, považovaná Organisation Internationale du Tourisme Social (Mezinárodní organizace sociálního cestovního ruchu). OITS je mezinárodní nezisková organizace, fungující od roku 1963. Má 35 členských států a v nich 160 organizací. „*Hlavním cílem organizace je rozvíjet sociální cestovní ruch v mezinárodním měřítku, při respektování jeho ekonomických, kulturních a společenských účinků*“ (Linderová, 2018).

Další organizací, kterou Linderová uvádí, je Evropská síť přístupného cestovního ruchu (ENAT, European Network for Accessible Tourism). Ta umožňuje vytvoření webové stránky tzv. bezbariérového nebo přístupného místa a být tak zařazen do databáze bezbariérových míst. Stránka zpravuje o bezbariérových místech ve městě, cestovním ruchu, o možnostech dopravy, ubytování, atd. Od roku 2010 organizace ENAT také uděluje ocenění pro Evropské město, které je nejméně bariérové – European Access City

Award. Pro rok 2021 vyhrálo cenu švédské město Jönköping a druhé a třetí místo získala města Bremerhaven (Německo) a Gdyně (Polsko) ([accessibletourism.org](http://accessibletourism.org)).

Významným programem dle pro podporu cestování v Evropě je program Calypso. Pomáhá vycestovat osobám, které jsou jakýmkoli způsobem znevýhodněni, a také pomáhá překonat sezónní výkyvy v ekonomice, kdy je u některých států ekonomika závislá pouze na výdělku z několika měsíců. Program je založený na podpoře cestování mezi členskými zeměmi. Podporuje také méně známé destinace a umožňuje zvýšit zaměstnanost v období mimo sezónu (Linderová, 2018).

Dalším podobným programem je dle Linderové (2018) projekt EDEN (European Destination od Excellence – Evropská excelentní destinace), který podporuje kulturní, sociální a environmentálně udržitelný cestovní ruch. V roce 2013 bylo cílem projektu umožnit cestování bez bariér. Cílem bylo umožnit lidem s postižením zapojení v kulturním životě a zajistit pohodlnější přístup k dopravě a k různým přírodním i historickým místům. Zapojilo se 15 destinací a titul pro tento rok získalo Lipno.

Mezinárodním projektem, které pomáhá v Evropě a USA osobám se sníženou hybností, je Euroklíč. Tento projekt se zaměřuje především na důstojný přístup k veřejným sociálním a technickým kompenzačním zařízením. Tím jsou míněny výtahy nebo schodišťové plošiny. Při předložení průkazu ZTP nebo ZTP/P se speciálním „euroklíčem“ odemkne „eurozámek“. Klíč si může člověk s krátkodobou sníženou mobilitou půjčit ve veřejně přístupné budově nebo na recepcích a vrátnicích a dlouhodobě mohou mít klíč u sebe i matky s dětmi nebo lidé se zdravotním postižením (Linderová, 2018).

Projekt „Athena na cestách“ je projekt Evropské unie, který „... *usiluje o vytváření přístupných destinací cestovního ruchu a produktů a přijímání opatření, která umožní cestovat a plnohodnotně využívat služby cestovního ruchu všem skupinám potenciálních zákazníků bez ohledu na jejich ekonomickou situaci, při respektování jejich jedinečnosti a individuality*“ (Linderová, 2018). Projekt je založený na mnoha různých faktorech, co se týká přístupnosti cestovního ruchu. Jedním z prvních faktorů je dostatek přístupných informací o dané oblasti, na jejichž základě se účastník přístupného cestovního ruchu rozhoduje, zda je pro něj destinace vhodná a jestli ho zaujala. S tím souvisí komunikační kanály – tedy aby se informace o cestovním ruchu, vhodných destinacích a oblastech dostala do různých sdělovacích prostředků a komunikačních kanálů. Dalším faktorem je ekonomická přijatelnost a podmínka, aby zde nebyly finanční rozdíly a přírážky v důsledku postižení. Tím jsou míněny například příplatky za poskytování specifických

služeb nebo úprav. Posledním důležitým aspektem je technická přístupnost např. v dopravě, architektonicky přijatelné řešení budov a vybavení zařízení.

Podle Linderové jsou země v EU s nejrozvinutějším systémem sociálního cestovního ruchu Francie, Španělsko a Spojené království.

V zahraničí, v Kolumbijském městě Medellín, byla založena průvodcovská služba pro osoby s postižením hybnosti, ale je atraktivní i pro intaktní lidi. Tříhodinová prohlídka po městě se koná na mechanických vozíčkách s připojenou elektrickou koloběžkou, takže vznikla speciální tříkolka. Tato netradiční prohlídka městem láká mnoho turistů a stírá rozdíl mezi lidmi s postižením a zdravými lidmi. Tuto službu zrealizoval Martin Londono se získanou poruchou hybnosti, když se neúspěšně snažil najít pracovní uplatnění pro tělesně postižené osoby, jako je on sám (Prima SVĚT).

V České republice jsou projekty na podporu sociálního cestovního ruchu například projekty Rodinné pasy a Senior Pas, jejichž držitelé mohou využívat slevy v České republice, ale i na Slovensku nebo Dolním Rakousku (Linderová, 2018).

### **Webové stránky pro podporu cestování osob s TP v zahraničí**

Evropské webové stránky pro vyhledání informací o destinacích v Evropě i ve světě a bezbariérovosti pro osoby s tělesným postižením:

- 1) [Wheelchairtraveling.com](http://Wheelchairtraveling.com);
- 2) [Accessible Stratford-upon-Avon, VB](http://AccessibleStratford-upon-Avon.VB) ([accessiblestratforduponavon.co.uk](http://accessiblestratforduponavon.co.uk));
- 3) [Visit Britain – accessibleguide.co.uk](http://VisitBritain-accessibleguide.co.uk) (možné stáhnout brožurku s mapou s bezbariérovými místy);
- 4) [Accessible Vienna – wien.info](http://AccessibleVienna-wien.info) (ke stažení brožura);
- 5) [Accessible Paris](#) (Linderová, 2018).

## **4.6 Projekty v ČR na podporu cestování osob se ZP**

V České republice bylo v minulých letech vytvořeno několik projektů na podporu cestovního ruchu zdravotně postižených lidí. (Indrová, 2008, s. 81) + vlastní zdroje

Na debarierizaci území v ČR existuje několik projektů. Jsou to dle Linderové (2018) např.:

- 1) Brno bez bariér;
- 2) S ligou proti bariérám;

- 3) Přes bariéry či Lipno bez bariér;
- 4) Bezbariérová Olomouc;
- 5) Chodící lidé;
- 6) Beskydy pro všechny;
- 7) Krkonoše pro všechny;
- 8) Sedlčansko pro hendikepované;
- 9) Šumava pro všechny;
- 10) České Švýcarsko pro vozičkáře;
- 11) Český ráj pro hendikepované;
- 12) Průvodce po Česku s popisem přístupnosti pro vozičkáře;
- 13) Vysočinou na vozíku;
- 14) Jizerské hory na vozíčku;
- 15) Na vozíčku po Šumavě.

#### 4.6.1 Sedlčansko pro handicapované

Projekt Sedlčansko pro handicapované ([zijuhandicapem.cz](http://zijuhandicapem.cz)) nabízí několik oblastí, které jsou díky své bezbariérovosti dostupné pro osoby s tělesným postižením. Na Sedlčansku žiju, proto mohu potvrdit bezbariérovost míst.

První oblastí je bezbariérový sport. Na Sedlčansku je až 120 km zmapovaných tras, které jsou svou náročností vhodné pro pohybově znevýhodněné osoby. Trasy také disponují velkým množstvím odpočívadel. Dále je na Sedlčansku pro tělesně hendikepované osoby možnost sportovního rybolovu. Pro náročnější sportovce by byla vhodná posilovna Pevan Gym, kde má personál s hendikepovanými lidmi zkušenosti, a tak se jim dokáže naplno věnovat. Pro aktivní děti s poruchou mobility, ale samozřejmě také pro dospělé, je zde nabídka jen v několik kilometrů vzdálené obci Dublovice, kde je možné půjčit si čtyřkolku a projet se sám nebo s asistentem na uzavřené trati.

Pro zájemce o historii je v Sedlčanech přístupné bezbariérové městské muzeum. Necelých deset kilometrů od Sedlčan je také bezbariérově přístupný skanzen ve Vysokém Chlumci. Navštívit je také možné zříceninu větrného mlýna v obci Příčovy, asi čtyři kilometry od Sedlčan. Tam se sice neprovádí prohlídky, ale i tak se jedná o zajímavou stavbu, což se můžeme dočíst na informační tabuli u zříceniny.

Přírodu na Sedlčansku mohou cestovatelé s poruchou hybnosti poznávat například v lesích u obce Svatý Jan, kde jsou vyasfaltované cesty. Dále mohou navštívit Domov

fauny v Hrachově, kde je možné vidět různá zvířata z české přírody. Některá si dokonce mohou návštěvníci i pohladit nebo pochovat. Turisticky vyhledávaná příroda na Sedlčansku je u řeky Vltavy, která je na několika místech též přístupná i vozíčkářům. Přímo ze Sedlčan je také nově vybudovaná cyklostezka, která vede do třináct kilometrů vzdáleného města Sedlec – Prčice. Nová vyasfaltovaná cyklostezka vede kolem sedlčanské přehrady a dále přes louky a lesy středočeskou přírodou.

Ubytovat se cestovatelé mohou na bezbariérové turistické ubytovně, která sousedí s autobusovým nádražím.

Město Sedlčany se neustále snaží rozšiřovat možnosti bezbariérového aktivního vyžití. Většina míst z výše zmíněných jsou osobně vyzkoušena přímo vozíčkáři, takže se turisté většinou nemusí obávat nepříjemností s překážkami.

#### 4.6.2 Beskydy pro všechny

Projekt *Beskydy pro všechny* byl veden společností KAZUIST, s. r. o. a několika dalšími českými i zahraničními organizacemi a partnery. Realizovalo, iniciovalo a financovalo jej společenství Equal. Projekt probíhal mezi roky 2005 a 2008. Jako výsledek tohoto projektu vznikla příručka „Bez bariér“, jejíž součástí je mapa ohodnocených projektů a turistický průvodce pro osoby se zdravotním postižením.

Cíle projektu byly zaměřeny na oblast sociálního cestovního ruchu a to především na podporu vzniku a udržení bezbariérových podniků. S tím také souvisí zaměstnávání osob znevýhodněných na trhu práce (projekt *Beskydy pro všechny*, [inovace.navreme.cz](http://inovace.navreme.cz)). Těmito opatřeními by měly být Beskydy přístupnější lidem s různými druhy hendikepu, především ale pro vozíčkáře, nevidomé, neslyšící a chronicky nemocné ([beskydy.cz](http://beskydy.cz)). Samozřejmě jsou v rámci projektu zpřístupňována různá turistická místa a oblasti pro osoby s postižením ([beskydy.cz](http://beskydy.cz)).

Motto projektu zní „Beskydy bez bariér“. Podniky, u kterých je prověřena bezbariérovost, dostanou ochrannou známku Bez bariér. Pokud známku podnik dostane, bude zmíněn v mapách v turistické brožuře ([ostrava.rozhlas.cz](http://ostrava.rozhlas.cz)). Projekt *Beskydy pro všechny* je podle mého názoru nejvíce propagovaným projektem, který se zabývá bezbariérovostí v přírodě.

#### 4.6.3 Lipno bez bariér

Lipno bez bariér je projekt, který se soustředí na přístupnost oblastí pro zdravotně znevýhodněné lidi. Cílem projektu je přizpůsobení nebo vytvoření nových speciálních programů pro osoby s hendikepem.

Lipno a okolí nabízí několik desítek kilometrů cyklostezek, které jsou přístupné i pro lidi se zdravotním postižením. K dispozici je zde mnoho služeb, které osobám se specifickými potřebami nabízí na letní období např. půjčení handbiku, tandemového kola nebo speciálního sportovního vozíku za kolo a projížďku na elektročlunu. Vyžití mají na Lipensku osoby s postižením také v zimě. Skiareál Lipno je připravený na speciální potřeby klientů a nabízí lyžování na monoski a biski a lyžování s instruktorem pro zdravotně postižené. Pro nevidomé osoby je zde možnost běžeckého lyžování s instruktorem. Celoročně mohou lidé s hendikepem navštívit bezbariérovou Stezku korunami stromů, bazén se zdvižným zařízením nebo se projet na bobové dráze.

Lipno vyhrálo 7. ročník v roce 2014 soutěž EDEN – European Destination of Excellence. Tématem soutěže bylo Cestování bez bariér a přihlásilo se více než dvacet evropských zemí ([lipno.info](http://lipno.info)).

## 5 Empirická část

### Hlavní cíl výzkumu

Hlavním cílem výzkumu je zjistit od cestovatelů s tělesným postižením, jaké využívají dopravní prostředky, jaké překonávají bariéry, jak k nim přistupuje intaktní společnost v zahraničí a zda je běžnější využít nabídky zájezdů nebo jet sám. Rozhovory jsem vedla metodou polostrukturovaného rozhovoru.

### Výzkumná strategie

Jako výzkumnou strategii jsem zvolila kvalitativní výzkum metodou polostrukturovaného rozhovoru (rozhovoru pomocí návodu), protože jsem se od cestovatelů s tělesným postižením chtěla dozvědět co nejvíce informací o jejich způsobech cestování. „*Kvalitativní výzkum je proces hledání porozumění založený na různých metodologických tradicích zkoumání daného sociálního nebo lidského problému. Výzkumník vytváří komplexní, holistický obraz, analyzuje různé typy textů, informuje o názorech účastníků výzkumu a provádí zkoumání v přirozených podmínkách*“ (Creswell in Hendl 2005). „*Návod k rozhovoru představuje seznam otázek nebo témat, jež je nutné v rámci interview probrat. Tento návod má zajistit, že se skutečně dostane na všechna pro tazatele zajímavá témata. Je na tazateli, jakým způsobem a v jakém pořadí získá informace, které osvětlí daný problém. Zůstává mu i volnost přizpůsobovat formulace otázek podle situace. Rozhovor s návodem dává tazateli možnost co nejvýhodněji využít čas k interview*“ (Hendl 2005).

Respondentům jsem dávala otázky vztahující se ke zkušenostem nebo chování, které mi pomohly zjistit skutečnosti, jež bych jinak zjistila pomocí dlouhodobého pozorování. Dotazovala jsem se na otázky týkající se bariér, způsobů cestování, přístupů intaktních lidí k nim v cizích zemích nebo plánování trasy.

K rozhovoru jsem měla připravené otázky, ale striktně jsem se jich nedržela. Důležité je držet se tématu cestování.

Mnoho konkrétních otázek směřuje přímo na cestovatele. Domnívám se, že s ohledem k tématu práce není kvantitativní výzkum vhodným prostředkem pro získání potřebných informací.

## **Tazatelské otázky**

Ráda bych zjistila od cestovatelů s tělesným postižením co nejvíce informací o jejich dobrých i špatných zkušenostech s různými druhy cestování. Také bych chtěla vědět, jestli mají tipy a doporučení pro lidi na vozíku, kteří s cestováním váhají, protože nemají dost odvahy nebo informací.

V závorkách u tazatelských otázek jsem připsala malou nápovědu, kterou jsem respondentům četla, když jsem to uznala v průběhu rozhovoru za vhodné

Respondenty k vytvoření rozhovoru jsem oslovovala přes internet. Od tří respondentů jsem měla přislíbenou spolupráci dopředu, a ti mi dali tipy na další přátele, kteří cestují podobně netradičními způsoby jako oni sami.

## **Výstup z výzkumu**

Představení destinací, které jsou pro osoby s tělesným postižením nejdostupnější, dále bariéry, které je nutné překonávat a možné způsoby cestování.

## **Transformace výzkumných cílů**

DVC1 – Zjistit, jak cestovatelé s tělesným postižením cestování vnímají a jaký typ cestování preferují.

- TO1 – Co pro Vás znamená cestování?
- TO2 – Jakému cestování dáváte přednost? (Dobrodružné, zájezdové...)
- TO3 – Jaký je Vás největší zážitek z cestování?
- TO4 – Jaké dopravní prostředky využíváte nejčastěji? (Letadlo, vlak, autobus, autostop, handbike...)
- TO5 – Jaký typ destinací nejčastěji navštěvujete? (Příroda, města, rozvojové země, vyspělé...)
- TO6 – Kde spíte? (Hotely, penziony, turistické ubytovny, stan, couchsurfing...)

DVC2 – Zjistit jaké bariéry při cestování lidé s omezením hybnosti nejčastěji musí překonávat.

- TO7 – Co je při cestování na vozíku pro Vás největší překážkou?
- TO8 – Jakým způsobem zdoláváte architektonické a přírodní překážky, když nejde zvolit jiná cesta?
- TO9 – S jakými problémy kromě bariérovosti prostředí se ještě potýkáte?



- TO10 – Jakým způsobem se vypořádáváte s psychickým nebo fyzickým vypětím na cestách?
- TO11 – Přišla někdy situace, u které jste si řekl/a, že to už je „moc“, že do toho nejdete?
- TO12 – Jak hodnotíte bezbariérovost zemí? Jaké země na tom byly s bezbariérovostí nejlépe a jaké nejhůře?

DVC3 – Zjistit, jaký přístup zaujímají intaktní obyvatelé k vozíčkářům v různých zahraničních státech.

- TO13 – Seznamujete se s místní kulturou, lidmi atd.? Jak Vás přijímají jako vozíčkáře? Liší se přístup lidí v různých zemích?
- TO14 – Máte nepříjemné zkušenosti z cestování jako vozíčkář/ka? Stalo se Vám, že Vás např. ignorovali, nepřijali nebo se Vás dokonce báli?

DVC4 – Zjistit jaká jsou specifika cestování na vozíku.

- TO15 – Potřebujete ke svým cestám osobního asistenta nebo cestujete s kamarády, kteří Vám pomáhají?
- TO16 – Jel/a byste na delší dobu na cesty sám/sama nebo s jiným vozíčkářem bez intaktního člověka?
- TO17 – Jaké používáte speciální vybavení na cestách?

DVC5 – Zjistit, zda cestovatelé s tělesným postižením preferují cestování bez dopomoci cestovního koordinátora nebo využívají jeho služby.

- TO18 – Jakým způsobem cestujete? (S cestovkou, zájezdy, sám za sebe)
- TO19 – Jak trávíte na cestách volný čas? (Návštěvy muzeí, kostelů, pláží, přímořských resortů, přírodních krás oblastí, kaváren, restaurací, obchodů, místních obyvatel...)
- TO20 – Vyděláváte si příležitostně peníze na cestách nebo vám stačí ušetřené peníze?

DVC6 – Zjistit, jaká specifika má přípravná fáze cestování u cestovatelů na vozíku.

- TO21 – Používáte nějaké cestovatelské aplikace na plánování trasy nebo jiné cestovatelské záležitosti? (Ubytování, zajímavosti v daných oblastech, restaurace...)
- TO22 – Kde sháníte inspiraci pro cesty? (Internet, knihy, dokumentární filmy, tipy od přátel...)

- TO23 – Plánujete si cesty krok po kroku před odjezdem nebo vše přichází spontánně v průběhu cesty?

DVC7 – Zjistit, jaká doporučení nebo zkušenosti by předali lidem na vozíku, kteří by chtěli vycestovat, ale bojí se.

- TO24 – Máte doporučení, která\* by pomohly udělat váhajícím potenciálním cestovatelům na vozíčku „první krok“? Co Vám dalo odvahu a sílu?
- TO25 – Jaké rady ohledně cestování včetně potřebných věcí, volby destinace a překročení komfortní zóny byste dal/a lidem na vozíku, kteří se teprve rozmyšlí, jestli se někam vydají?

DVC8 – Zjistit, jak se k cestování dostali oni sami.

- TO26 – Naučil/a jste se něco díky cestování?
- TO27 – Co Vás přimělo k cestování? Jaké bylo udělat první krok?
- TO28 – Jaký je Váš cestovatelský sen?

## 6 Rozhovory

Rozhovory dokázaly, že každý člověk na vozíčku je úplně jiný, a co vyhovuje jednomu, nemusí vyhovovat druhému. Také jsem zjistila, že nezáleží na typu nebo závažnosti postižení, ale na charakteru člověka. Každý to má ve své hlavě nastavené jinak, a to je dobře. Někomu vyhovuje spaní ve stanu, někdo má raději pohodlí a spí v hotelech. Někdo by sám nikdy na cesty jet nechtěl, někdo by to rád zkusil. Cestovatelé byli ve věku od dvaceti do čtyřiceti let.

Jediná odpověď, na které se shodli úplně všichni, byla ta, že si na cestách nikdy nevydělávali peníze. Vícekrát se také objevila stejná odpověď na otázku, co pro ně znamená cestování – svobodu. Při otázce na cestovatelské aplikace shodně všichni odpověděli, že žádné speciální cestovatelské pro vozíčkáře nepoužívají. Většina lidí také jezdí spíše „na vlastní pěst“ než s cestovní kanceláří. S ní jel pouze jeden respondent, a to pouze párkrát, protože má raději také cestování podle sebe. V bezbariérovosti zemí se také většinou shodli – Amerika, Španělsko a obecně západní státy jsou více bezbariérové než jiné. Vícekrát se ve způsobech dopravy objevovalo letadlo, ale i vlak. Doporučení pro váhající budoucí cestovatele na vozíku byla také podobná, ale zásadní bylo doporučení „nebát se“. Neváhat, koupit letenku a už necouvnout. Jako velkou překážku uváděli respondenti schody. Několik cestovatelů muselo nad touto otázkou déle přemýšlet, protože je při rozhovoru v tu chvíli nic nenapadlo. Většina z nich nemá špatné zkušenosti s místními lidmi, ve všech případech odpověděli, že všude narazili spíše na lidi pozitivní a přátelské. V jednom případě málem došlo k únosu místním řidičem autobusu, ale kromě této zkušenosti nikdo žádnou negativní zkušenost neměl. Žádné speciální vybavení většina cestovatelů na cestách nepoužívá. Cestováním se každý respondent naučil něco jiného, někteří však nedefinovali žádnou konkrétní znalost nebo dovednost.

### 6.1 Maruška

S Maruškou jsem jako s jedinou nemluvila osobně, protože si to nepřála. Požádala mě, zda by bylo možné poslat otázky, na které mi pošle zpět vypracované odpovědi. Vyhověla jsem jí a vzhledem k tomu, že byla první respondent, kterého jsem zpovídala, tak jsem pro ni měla méně otázek než pro následující respondenty. Marie má dětskou mozkovou obrnu a jezdí na mechanickém vozíku.

## 6.2 Kristína

V současné době je Kristíně dvacet devět let. Na vozíku se ocitla po pádu na lyžích v roce 2013. Kristína je s vozíkem smířená a nebrání jí v plnění snů a získávání zážitků. Její heslo zní: „Nepřizpůsobit život vozíku, ale vozík životu.“ S Kristínou proběhl rozhovor přes aplikaci Messenger. V této aplikaci jsem ji oslovila, a následně jsme zde spolu komunikovaly. Kristína je velmi upovídaná a veselá Slovenka. Měla mi toho o cestování hodně co říci a u každé otázky se dlouze rozpovídala, což pro mě bylo dobře. Rozhovor s ní trval tři čtvrtě hodiny a byl pro mě velice inspirativní. Je odvážná, ničeho se nebojí a jde do všeho s radostí a nadšením. Má kolem sebe ráda lidi a užívá si to, že s nimi může být na cestách – ať už se jedná o sestru, přítele nebo přítele. Cestuje raději „low cost“ a dobrodružně, ale do budoucna se cestovním kancelářím nebo zájezdům nebrání.

## 6.3 Gerča

Gerča chodí na Obchodní Akademii v Jánských Lázních, je mu asi dvacet let. Rozhovor jsem vedla s Gerčou přes program Skype a byl s námi připojený i Jan, který s Gerčou často cestuje jako asistent. Gerča hůře vyslovuje, a Jan mi občas opakoval, co Gerča říkal. Odpovědi na některé otázky Gerča neznal a Jan mu s nimi pomáhal. Rozhovor trval půl hodiny a Gerča byl docela stručný, tak ho Jan občas doplňoval nebo mu radil, co mi má odpovědět. Přesto, že Gerča má těžkou formu DMO a musí mít u sebe neustále asistenta, tak si cesty dopředu neplánují, což mě překvapilo. Jezdí na spontánní výlety a často ani neoznamují českým drahám, že bude cestovat vozíčkář. Vždy si spolu nějak poradí. Jeden z důvodů, že si mohou dovolit cesty neplánovat je ten, že jsou oba dobrodružné povahy, které se ničeho nezaleknou. A také to, že je Jan silný muž, který bariéry a fyzicky náročnější situace bez problému zvládne. Při rozhovoru jsme si tykali jak s Gerčou, tak i s Janem. Na konci mi Gerča prozradil, že byl před rozhovorem nervózní, ale že se neměl čeho bát, protože internetové setkání bylo příjemné. Rozhovor nám trval třicet tři minut.

## 6.4 Jiří

S Jiřím jsem vedla rozhovor přes aplikaci Messenger a hned jsme si automaticky začali tykat, takže rozhovor proběhl v příjemném a přátelském duchu. Rozhovor s Jirkou trval dvacet minut. Jirka o sobě řekl, že je introvert, což se odrazilo ve stručnosti jeho

odpovědí. Sám uvedl, že bude spíše stručný, aby se mi rozhovor dobře zpracovával. Vždy mi ale odpověděl výstižně. Jirka má postižení získané – poranil si v šestnácti letech páteř, když skočil do neznámého rybníka. Je zařazen do skupiny kvadruplegiků, i když má horní končetiny paretické.

## 6.5 Petr

Petr se na vozíku ocitl z důvodu úrazu páteře. Rozhovor s ním jsem vedla také přes aplikaci Messenger, protože tam jsme se spolu na rozhovor i domlouvali. Dostala jsem na něj kontakt od Jiřího Čelouda. Rozhovor nám trval dvacet pět minut a byl odlišný od jiných, protože Petr není tak dobrodružný cestovatel, jako byli předešní respondenti. Cestuje spíše za sportem, protože je dobrý hráč bocci. Cestuje i mimo bocciu. Navštěvuje hlavně evropské státy, do světa na soukromé cesty ve volném čase nejezdí. Petr byl první respondent, který jel někdy na výlet s cestovní kanceláří. Tímto způsobem jel třikrát, ale sympatičtější mu je, když může jet s přáteli sám za sebe.

## 6.6 Michael

Michael má svalovou dystrofii a nyní používá elektrický vozík, protože svaly mu postupně víc ochabují. Dříve jezdil na vozíčku mechanickém. Kontakt na Michaela jsem dostala od Leoše Fučíka, kterého jsem požádala, jestli by bylo možné provést rozhovor s někým, kdo cestoval v jeho obytném autě pro vozíčkáře Charley Tramp. S Michaelem nám rozhovor trval necelých 40 minut a přiznal, že toho příliš nacestováno nemá, protože nemá rád turisty a turistická místa. Přesto byl rozhovor s ním zajímavý, protože když někde cestoval, tak spal střídavě v kempech a v divočině, jak sám říká. Michael mi poslal mnoho článků a soukromých videí, abych si jeho styl cestování dokázala lépe představit. Doporučil mi další cestovatele na vozíku, kteří by pro mě mohli být zajímaví a později mi na ně poslal i kontakty.

## 6.7 Václav

S Vaškem byl rozhovor nejdelší, i když neměl procestováno tolik zemí, jako například Kristína nebo i Jiří. Trval hodinu a šest minut. Rozhovor s ním byl ale velmi přínosný v tom, že mi popisoval vše, co bych podle něj měla o cestování vozíčkářů vědět a vždy

se snažil uvést konkrétní příklad. Podrobně mi popsal, jak probíhá u vozičkáře přeprava vlakem a letadlem, jaké záležitosti se musí vyřešit. U každé otázky se rozpovídal, což pro mě bylo výborným zdrojem informací. Mohla jsem se tak velmi dobře vcítit do situace člověka na vozíku. Vašek měl velmi příjemný hlas a moc dobře se poslouchal. Vyprávěl o svých cestách do Španělska za sestrou, a také hned na začátku rozhovoru podrobně představil projekt, který vede – Electric Eccentric.

## 6.8 Zpracování rozhovorů

V rozhovoru jsem téměř ve všech případech začínala otázkou „Co pro Vás znamená cestování?“ U čtyř respondentů se odpověď shodovala – cestování pro ně znamená formu svobody. Kristína kromě této odpovědi dodala další tři významy, a to, že je pro ni cestování vytržení ze stereotypu, jsou pro ni významné kontakty s místními lidmi a také „... *ta změna pohledu*“ (Kristína). Pro Jiřího znamená cestování kromě svobody i nové zážitky. Pro Václava cestování „... *představuje svobodu pohybu a poznávání a vzrušení, adrenalin*“ (Václav). Pro tři respondenty znamená cestování formu zábavy a Petr dodal: „*Je to vždy trochu dobrodružství a hlavně mám rád ty ostatní kultury. A ochutnávám určitě jídlo, což ale asi každý...*“ (Petr).

Na otázku o preferovaném způsobu cestování všichni respondenti odpověděli, že je pro ně příjemnější cestování bez cestovní kanceláře nebo průvodce. Kristína ale okamžitě dodala: „... *ale teď už bych přivítala cokoli, když je člověk rok zavřený doma*“ (Kristína). Petr jako jediný ze všech respondentů jel několikrát s cestovní kanceláří, ale také preferuje samostatný způsob cestování. Pouze Marušky jsem se na tuto otázku neptala, protože jsem do rozhovorů otázku zařadila až po rozhovoru s ní.

Na největší zážitek z cestování jsem od každého samozřejmě dostala jinou odpověď. Kristíny největší zážitek byl z únosu honduraským řidičem autobusu. Gerča odpověděl: „*Největší zážitek pro mě je, že jsem mohl poprvé v životě letět letadlem...*“ (Gerča). Jiří má největší zážitek ze sněhu v Maroku a dumpster diving na Islandu. Pro Michaela byl největší zážitek na lodi La Grace, když je na moři zastihla bouře a on musel být dvacet sedm hodin přivázaný k palubě lodi, aby nikam neujel. Aby si mohl alespoň trochu odpočinout, spal s hlavou podepřenou karimatkou. Václavovy největší zážitky jsou dva – zážitek ze samostatného výletu do Cádizu a z toho, že si sám doletěl do Ameriky pro vozík a zase se s ním vrátil zpět. „*A pak to jsou takový chvilkový adrenalinový zážitky, a to třeba když jsem letěl motorovým rogaem...*“ (Václav).

Všichni respondenti využívají při cestování více dopravních prostředků. Čtyři respondenti vyžívají jako dopravní prostředek na dlouhé vzdálenosti letadlo a na místě už se pohybují vlakem, autobusem, či s taxi. Dva cestovali lodí. Jeden cestoval pomocí autostopu, jeden cestoval na handbiku a později v obytném autě. Dva respondenti odpověděli, že jejich jedním z nejoblíbenějších dopravních prostředků je vlak z důvodu pohodlnosti. Tři také zmínili, že při pohybu po městech využívají MHD.

Preferované typy destinací se lišily. Čtyři respondenti odpověděli, že raději navštěvují města. Dvě děvčata odpověděla, že mají rády pláže a moře. Rozvojové země navštěvuje jeden respondent. Dvěma je destinace spíše lhostejná, ale nejedná se o běžná turistická místa: „*Jsou to spíš země, kam se jezdí za novými zážitky*“ (Jiří). Přírodu s malými městy preferují dva respondenti: „*Spíš přírodu, protože i v přírodě jsou města, ve smyslu nějakých malých měst, vesniček a tak; to je mi určitě bližší*“ (Václav).

Šest respondentů ze sedmi někdy spalo ve stanu – někdo častěji, někdo méně často. Spaní pod širým nebem zmínili dva, jeden i houpací síť. V levných ubytováních nocuje pět respondentů, z toho dva musí mít plně bezbariérové ubytování. Jeden vůbec bezbariérovost v ubytovacím zařízení neřeší, jeden se přizpůsobí různým prostorům a jeden ubytování nekonkretizoval. Dva využívali někdy síť CouchSurfing<sup>1</sup> a jeden Airbnb.<sup>2</sup> Jeden respondent spí v současné době nejčastěji v obytném autě. Další zmínil, že nejlepší spaní zažil na lodi: „*No a nejlepší spaní je na lodi, když se tam kymácí loď v noci...*“ (Michael). Jeden respondent má v zahraničí zajištěné ubytování u své sestry.

Největší překážkou pro respondenty nebyla fyzická bariéra, a každý spatřoval bariéru v něčem jiném. Pouze jeden zmínil schody, ale okamžitě pokračoval s tím, že největší bariérou je, když nejede elektrický vozík. Fyzické překážky podle jedné respondentky neexistují a je to pouze o nastavení v hlavě: „*Ty překážky si dělám jen v hlavě, jakože nemám pocit, že bych se někdy něčeho bála... Takže absolutně neřeším žádné překážky, protože co vidíš místa a myslíš si, že to nezvládneš, tak úplně v pohodě se to dá i s vozíkem zvládnout*“ (Kristína). Jako další největší bariéry byly uvedeny: orientační smysl, jazyková bariéra, nedostatek bezbariérových záchodů a nepřítomnost vlastního auta v destinaci, kam se dopravil letecky. Další respondent uvedl: „*Tak největší překážkou je to, že nemůžu cestovat sám*“ (Jiří). Jeden respondent žádnou překážku nevymyslel.

---

<sup>1</sup> Sociální síť bezplatného ubytování

<sup>2</sup> Webová služba zprostředkující pronájem ubytování

Fyzické překážky překonává pět respondentů s pomocí druhého člověka. Dva se nebojí požádat o pomoc cizího člověka, u jednoho respondenta předchází překonání bariéry nadávky. Pouze jeden respondent, když narazí na překážku, najde jinou cestu a objedná ji.

Jiné problémy kromě bariérovosti většina respondentů nevnímá: „*Ale jsou to většinou problémy, který se stávají všem*“ (Jiří). Problémy jako rozbité auto nebo zmeškaný let. Jednomu respondentovi vadí malé rozměry dveří nebo nevybavenost bezbariérových pokojů.

Případné psychické napětí na cestách respondenti řeší komunikací o problému, někteří psychické napětí nepociťují: „... *protože to by vlastně nebylo příliš efektivní cestování, kdybych se měla ještě stresovat*“ (Kristína). Jeden respondent pocíťoval psychické napětí při letištní kontrole a další při nejistotě z dalšího dne.

Hraniční situace jsou pro každého odlišné, dva respondenti je vůbec nezažívají. Jedná se o situace při upřednostňování životních cílů, při rozhodování v extrémních situacích, při nepříznivém počasí nebo při jízdě na špatném povrchu, kdy už je pozdě se otočit a hrozí převrácení a spadnutí z vozíku.

Za nejméně bariérové státy označili tři respondenti Španělsko, tři Ameriku a dva Austrálii: „*Nejlepší bylo ale asi město Brisbane, kde jsme strávili asi týden dva, a to bylo super, že jsem se všude dokázala dostat na vozíku klidně i sama, takže tam to měli už takové dobře promyšlené*“ (Kristína). Španělskou Barcelonu komentoval jeden respondent takto: „... *tam opravdu bylo vidět, že jsou na to připravení...*“ (Gerča). Španělsko obecně bylo popsáno takto: „... *úplně nejvíc friendly pro vozík je Španělsko.*“ (Petr). Dále byly zmíněny jako méně bariérové státy Jihoafrická republika, severské státy Evropy, i jiné, více nekonkretizované evropské státy. Naopak jako bariérové státy byly zmíněny země s nižší životní úrovní, např. Indie. Bariérová města v Evropě jsou podle respondentů Budapešť, Manchester, Řím, ale i Praha. Zmíněn byl také Peking: „... *tam to bylo takové napůl, bylo vidět, že tam byla prostě olympiáda, takže tam bylo hodně věcí předělaných, ale celkově to tam ještě nebylo úplně ono*“ (Petr).

Seznamování s kulturou a místními lidmi nedílně patří k cestování všech. Každý respondent má s místními lidmi především pozitivní zkušenosti: „*Strašně se nám snaží pomáhat a chovají se ke mně hezky...*“ (Gerča). Podle jiného respondenta je jednodušší socializace v cizině, než v domovské zemi. Přístup v různých zemích se liší podle povahy každého národa. Celkově se přístup lidí k vozíčkářům všude změnil k lepšímu. Pouze jeden respondent nevidí rozdíl v přístupu. Další respondent zmínil, že mu lidé prokazují



laskavosti, které by dělat nemuseli, například je pozve majitel kempu na snídani, nebo jim nabíjí vozíky ve vlastní garáži. Tři respondenti jsou toho názoru, že lidé se k nim chovají vstřícně, protože jim vrací jejich pozitivní náladu, se kterou cestují: „*Prostě když jdeš do toho pozitivně, tak se to vrací*“ (Václav)

Nepříjemné zkušenosti s lidmi respondenti nemají. Jeden respondent to komentoval: „*Spočítal bych na prstech jedné ruky nějaké nepříjemné zážitky...*“ (Jiří). Podle dalšího respondenta se dá všude narazit na špatné lidi, ale on sám s tím nemá zkušenosti.

Asistenta při cestování potřebuje pět respondentů: „*Potřebuju asistenta 24 hodin denně, jak říkám - jsem ,vozičkář na plný úvazek*“ (Marie). Dva respondenti by samostatné cestování podle jejich názoru zvládli, ale nikdy to nezkusili. Jednoho z nich to ani neláká vyzkoušet, další by si to naopak chtěl vyzkoušet, aby věděl, zda by zvládl posouvat své hranice dále.

Alespoň nějaké speciální vybavení na cestách používá pět respondentů, ale nikdo nezmínil stejné. Sedák přes vanu, emitní misku, náhradní duši a základní nářadí na opravu vozíku s sebou vozí jedna respondentka. Další s sebou vozí cévky na cévkování, euroklíč, auto upravené na ruční řízení a síť do zvedáků. Jeden respondent nevozí speciální vybavení, ale pouze kvalitnější spacáky a karimatky kvůli poruše termoregulace a dekubitům. Jeden respondent nezmínil žádnou věc.

Volný čas na cestách tráví každý cestovatel jinak. Dva respondenti rádi navštěvují místní památky a zajímavosti: „*Milujeme muzea, kostely, pláže, přírodní krásy oblastí, jíme s místními na ulici, na tržnicích, v jídelnách. Povídáme si s místními, mnozí se stali našimi přáteli a komunikujeme dodnes*“ (Marie). Tři mají rádi ochutnávání místní kuchyně. Dva respondenti nenavštěvují památky a turistická místa: „*Já jsem úplným odpůrcem místních památek*“ (Kristína). Další dva rádi tráví volný čas pozorováním dění na ulici a místních lidí. Čtyři respondenti tráví rádi čas u moře na pláži. Jeden ve volném čase upravuje fotografie nebo vaří.

Peníze si nevydělával na cestách nikdo z nich. Dva pouze vtipkovali, že by mohli maximálně zpívat na ulici, ale že by jim to pravděpodobně moc nevydělalo.

Speciální cestovatelské aplikace nepoužívá žádný respondent. Zmíněny byly pouze platformy Booking, Google Earth a Mapy.cz. Podle jednoho respondenta je důležitá spíše komunikace s personálem hotelu před jeho příjezdem, než recenze nebo aplikace.

Inspirace pro cesty většina respondentů nikde nehledá. Pět respondentů si vybírá destinace spontánně. Buď podle přátel, levných letenek, nebo podle toho, jakou zemi ještě

nenavštívili: „*Nemám žádný seznam zemí, které bych si chtěl odškrtnout*“ (Jiří). Pouze jedna respondentka si cesty vyhledává z dokumentů o cestování a knih: „*Máme Sešit snů a zapisujeme, co bychom chtěly (pozn. s maminkou) ještě vidět*“ (Marie)

Na naplánované cesty jezdí pouze dva respondenti: „*Cestování s vozíčkářem musí být naplánované krok po kroku*“ (Marie). Třetí respondent začal plánovat kvůli dětem, ale před jejich narozením žádné cesty neplánoval. Jeden respondent plánuje cesty pouze v rámci projektu, který vede, ale když jede na soukromou cestu, tak jí naplánovanou nemá.

V doporučeních pro váhající cestovatele se respondenti shodují v tom, že se nesmí bát, a mít s sebou při cestování blízkého člověka. Také je důležité si uvědomit, že špatní i hodní lidé se najdou všude. Jedna respondentka tvrdí: „*Je to vše o té hlavě, tam si ty bariéry vlastně děláme sami*“ (Kristína). Další doporučuje: „*... když začnou cestovat, tak si budou pak víc vážit toho, jaký život mají*“ (Jiří). Podle jednoho respondenta není důležité, kam cestovatel vyjede: „*... já myslím, že si stačí vzít spacák a stan a jít někam do lesa... není to úplně o tom, jak daleko cestuje*“ (Michael). Další respondent si myslí, že pro začínající cestovatele je vhodné jet do ověřených oblastí. Jedním respondentem jsou doporučeny lety bez přestupů. V Česku by doporučil sledovat stránky projektu Electric Eccentric a vyjet s nimi na výlet, nebo se jimi inspirovat pro vlastní cestu.

Rady ohledně cestování dalo pouze několik respondentů, protože je to podobná otázka jako předchozí. Jedna respondentka radí začínat s cestováním po Česku a následně pokračovat například do bezbariérové Barcelony. Další radí jet na vysněné místo, ať je to kamkoli. Jinou radu doporučil další respondent ohledně délky pobytu – navrhoval by cestu v délce kolem čtyř dnů a jet pouze s příručním zavazadlem. Jeden respondent doporučuje zjistit si zkušenosti jiných cestovatelů a jet do ověřené destinace.

Díky cestování se každý naučil něco jiného, pouze jeden respondent uvedl, že se nenaučil nic. Jeden odpověděl: „*Našel jsem trochu víc sám sebe, to je asi důležité*“ (Jiří). Dva se naučili cizím jazykům. Dva se naučili chápat cizí kultury a komunikaci s lidmi. Další respondent se naučil trpělivosti a také dodal: „*... vlastně i to, že opravdu nic není nemožný...*“ (Petr). Další respondent se naučil být v pozoru: „*Líbí se mi na tom, že tě to udržuje tak jako vzhůru a bdělého, duševně bdělého, že se musíš koukat na to co se děje kolem tebe. Je to o mém oblíbeném heslu ‘improvizuj nebo zemři’*“ (Michael). Jednomu cestovateli dalo cestování nebojácnost a nadhled.

Co přimělo respondenty k cestování, jsem zjistila jen od některých. Dva přiměli přátelé, jednoho sport, jednoho učení se cizího jazyka, jeden cestoval už před úrazem a pak v tom pouze pokračoval.

Cestovatelský sen se shodoval u dvou respondentů, a to návštěva Ameriky. Jedna respondentka by ráda navštívila luxusní zámořskou loď s veškerým vybavením a službami. Také by navštívila Kubu. Ale nyní už je pro ni důležitější společnost než destinace: „... *ted' už asi záleží na tom být s někým, koho máš ráda.*“ (Kristína). Další respondent má sen letět na Tenerife na Kanárské ostrovy. Dalšímu se sny často mění, ale nyní by rád jel v obytném autě na východ. Jeden respondent má zážitkové sny, jako potápět se v moři, vidět příboj a projet Švýcarsko v autě Charley Tramp.

## 6.9 Shrnutí rozhovorů

V praktické části jsem měla vytyčeno deset dílčích cílů, které se mi dle mého názoru podařilo na základě rozhovorů úspěšně zodpovědět. Rozhovory s cestovateli na vozíku pro mě byly velmi inspirativní a bavilo mě si s respondenty o cestování povídat.

Získala jsem mnoho nových informací, které jsou velice cenné právě tím, že pochází z vlastních zkušeností cestovatelů. Rozhovory s nimi mi změnily pohled na cestování osob s tělesným postižením – myslela jsem si, že na vozíku musí být docela složité cestovat, vzhledem k množství bariér. Ale není tomu tak, bariéry nejsou všude, a pokud jsou, tak pro nadšené cestovatele není problém je nějakým způsobem vyřešit a překonat. Také jsem se domnívala, že cestovatelé na vozíku si své cesty dopředu plánují – alespoň ti, kteří jezdí na elektrickém vozíku nebo mají těžší formu tělesného postižení. V tomto ohledu jsem se také mýlila, protože plánování cesty nezáleží na tělesném postižení, ale na charakteru jedince. Nezáleží na tom, jestli má člověk nějaký typ postižení nebo nemá, každý člověk je osobnostně jiný, takže mu vyhovuje jiný styl cestování. Tato zjištění pro mě byla velmi obohacující a myslím, že se mi v životě budou hodit.

## 6.10 Vyhodnocení dílčích výzkumných cílů

Hlavním cílem výzkumu bylo od cestovatelů na vozíku zjistit, jaké využívají dopravní prostředky, jaké překonávají bariéry, jak k nim přistupuje intaktní společnost v zahraničí a zda je běžnější využít nabídky zájezdů nebo jet samostatně. Ke splnění hlavního výzkumného cíle jsem použila osm dílčích výzkumných cílů.

### **DVC1 – Zjistit, jak cestovatelé s tělesným postižením cestování vnímají a jaký typ cestování preferují.**

V prvním dílčím výzkumném cíli se mi podařilo zjistit, že všichni respondenti vnímají cestování buď jako druh zábavy nebo formu svobody. Všichni odpověděli, že cestují raději samostatně než s cestovní kanceláří nebo zájezdy, ačkoli si dva respondenti vyzkoušeli i druhý způsob. Zážitky z cestování se odráží od toho, jestli daný člověk jezdí na plánované nebo spontánní cesty a kolik toho v životě nacestoval. Cestovatelé s tělesným postižením využívají více dopravních prostředků. Nejčastěji na dlouhé vzdálenosti letí letadlem, a na daném místě se již dopravují pomocí veřejné dopravy nebo MHD. U dvou respondentů se jako dopravní prostředek objevila také loď. Dva mají nejraději cestování vlakem, i přes to, že se musí objednávat dopředu před cestou.

Na cestách někdy spalo šest respondentů ze sedmi ve stanu. V současné době spí většina v hotelech, ať už v bezbariérových nebo běžných pokojích.

### **DVC2 – Zjistit jaké bariéry při cestování musí lidé s omezením hybnosti nejčastěji překonávat.**

Na otázku největší bariéry nikdo z respondentů neuvedl fyzickou bariéru, ale spíše psychické, jazykové nebo bariéry v rámci pohodlnosti. Jeden respondent pouze okrajově uvedl jako bariéru schody. Fyzické překážky překonávají díky asistentovi, který jim pomáhá. Na otázku ohledně psychického napětí na cestách se mi nepodařilo získat odpovědi od všech, někteří uvedli spíše zážitky než řešení. Jako bezbariérový stát uvedlo nejvíce respondentů Španělsko a kontinent Ameriku. Ojediněle se objevily i jiné státy, především evropské.

### **DVC3 – Zjistit, jaký přístup zaujímají intaktní obyvatelé k vozíčkářům v různých zahraničních státech.**

Intaktní obyvatelé k cestovatelům na vozíku zaujímají ve všech případech pouze pozitivní, přátelský a vstřícný postoj. Rádi pomohou, když je potřeba, a přijímají je mezi sebe zcela přirozeně. Jedna respondentka odpověděla, že dokonce i přirozeněji než v domovském státě. Žádné nepříjemné zkušenosti s místními lidmi nemají.

#### **DVC4 – Zjistit jaká jsou specifika cestování na vozíku?**

S asistentem jezdí na cesty všichni respondenti. Nikdo z nich necestuje sám, i když by mnoho z nich bylo za tuto možnost rádo. To, že jsou na někom neustále závislí, je pro ně ve většině případů velká bariéra. Jednu respondentku ale tento nápad zaujal a chtěla by to vyzkoušet z důvodu, zda by byla schopná posouvat své hranice neustále dál. Většina po delším přemýšlení vymyslela, jaké s sebou vozí speciální vybavení, které by si intaktní člověk nevzal – sedák přes vanu, emitní misku, cévky na cévkování, euroklíč, náhradní duši a základní nářadí.

#### **DVC5 – Zjistit, zda cestovatelé s tělesným postižením preferují cestování bez dopomoci cestovního koordinátora, nebo raději využívají jeho služby.**

Cestovatelé s tělesným postižením raději cestují samostatně, bez zájezdů či cestovních kanceláří. Tato otázka byla však velice podobná s otázkou z předchozích dílčích výzkumných cílů, proto jsem se na ní ptala pouze respondentů, u kterých jsem to v průběhu rozhovoru uznala za vhodné. Volný čas tráví každý cestovatel na vozíku jinak, stejně jako cestovatelé bez postižení. Každého baví něco jiného a tráví čas podle jejich zájmů. Při cestování si žádný respondent nevydělával peníze. Tato otázka mi s odstupem po několika provedených rozhovorech přišla zbytečná, proto jsem jí zbylým respondentům nepoložila.

#### **DVC6 – Zjistit, jaká specifika má přípravná fáze cestování u cestovatelů na vozíku.**

Naplánované cesty má dopředu pouze minimum respondentů, konkrétně dva. Třetí začal kvůli svým dětem plánovat, ale do té doby na takové cesty nejezdil. Ostatní cestují spontánně bez konkrétního plánu. Inspiraci z knih nebo dokumentů pro cesty sbírá pouze jedna respondentka. Speciální aplikace nepoužívá při cestování nikdo z nich. Pokud něco využívají, tak to není aplikace, ale internetová služba na ubytování – buď bezplatné, jako je CouchSurfing, nebo placené jako je Airbnb a Booking. Dále používají pro orientaci Mapy.cz nebo Google Earth. Doufala jsem, že se o aplikacích pro vozíčkáře dozvím z jejich osobních zkušeností alespoň několik informací, ale v tomto ohledu jsem o ně byla ochuzena.

### **DVC7 – Zjistit, jaká doporučení nebo zkušenosti by předali lidem na vozíku, kteří by chtěli vycestovat, ale bojí se.**

Po několika váhajících respondentech u druhé odpovědi jsem si uvědomila, že tazatelské otázky k tomuto dílčímu cíli jsou velmi podobné a může být opravdu složitější vymyslet vhodnou odpověď, tak aby se neopakovala. Na druhou tazatelskou otázku jsem se proto přestala respondentů tázat. Jednalo se o doporučení a rady pro váhající potencionální cestovatele na vozíku. V doporučeních se respondenti shodují a radí, aby se váhající cestovatelé především nebáli. Také je podle nich důležité, aby jeli na místa, která jsou ověřená jinými lidmi na vozíku. A v nejlepším případě aby jeli s někým, s kým mají dobrý vztah a jsou si jistí, že s ním cestu psychicky i fyzicky zvládnou.

### **DVC8 – Zjistit, jak se k cestování dostali oni sami a co jim to přináší.**

K cestování se respondenti dostali díky přátelům, sportu nebo díky učení se cizího jazyka. Jedna respondentka cestovala už před úrazem a na vozíku nepřestala. Díky cestování se většina z nich naučila jazyky, komunikaci, chápavost a nebojácnost. Několik z nich došlo k nějaké formě uvědomění. Cestovatelské sny se různí, ale dva byly shodné, a to návštěva Ameriky. Dva respondenti mají cestovatelský sen, který je realizovatelný ve formě zážitku.

### **Zhodnocení hlavního cíle výzkumu**

Hlavním cílem výzkumu bylo zjistit od cestovatelů s tělesným postižením, jaké využívají dopravní prostředky, jak překonávají bariéry, jak k nim přistupuje intaktní společnost v zahraničí a zda je běžnější využít nabídky zájezdů nebo jet sám. Metodou polostrukturovaného rozhovoru jsem zjistila odpovědi na tazatelské otázky k dílčím cílům.

Všechny body z hlavního výzkumného cíle se mi podařilo z odpovědí respondentů zjistit. Dopravní prostředky využívají cestovatelé na vozíku všechny běžně dostupné. Letadlem se dopravují na dlouhé vzdálenosti a na místě využívají auta, vlaky, autobusy, městskou hromadnou dopravou, pokud je bezbariérová, nebo i lodě. Státy se dají poznávat podle jednoho respondenta také z handbiku nebo obytného auta.

Intaktní společnost v zahraničí přistupuje k cestovatelům s tělesným postižením velmi přívětivě a mile. Podle jedné respondentky se dá v zahraničí socializovat

přirozeněji než v domovské zemi. Nepříjemné zkušenosti respondenti s místními obyvateli nemají.

Nabídky zájezdů a cestovních kanceláří nevyužívá v současné době žádný z respondentů. Nebylo to z důvodu, že by pro osoby s tělesným postižením nebyla nabídka, ale proto, že všem respondentům je příjemnější samostatný způsob cestování, kdy si každý může vybrat, jak čas stráví.

## 7 Diskuse

Hlavní cíl výzkumu, jak jsem psala výše se mi podle mého názoru, podařilo splnit. Domnívám se, že všichni respondenti odpovídali na mé otázky upřímně. Neptala jsem se na žádné otázky, na které by respondentům mohlo být nepříjemné odpovídat. Dozvěděla jsem se, že cestovatelé s tělesným postižením využívají všechny způsoby dopravy a často ani nezáleží na tom, zda je daný prostředek bezbariérový, či není.

Překvapilo mě, že bariéry cestovatelé překonávají především v sobě, jako první je většinou nenapadla fyzická bariéra. Důvodem může být, že všichni respondenti byli chytrí lidé s pozitivní myslí, a proto neodpovídali nijak negativně, ani si nestěžovali.

Intaktní lidé v zahraničí přijímají vozíčkáře vstřícně a v přátelském duchu. Nabízejí sami ze své vůle pomoc, ale také nikdy neodmítnou požádání o ni. Plánované zájezdy nebo nabídky cestovních kanceláří nikdo nevyužívá. Domnívám se, že to může být proto, že takový způsob cestování by je ochudil o svobodu, které si při cestování tolik váží.

Respondenti byli dle mého odhadu ve věku od dvaceti do čtyřiceti let. Vybírala jsem si záměrně cestovatele spíše mladšího věku, protože se tato věková kategorie více vztahuje k obsahu této práce. V rozhovorech jsem nepokládala otázku ohledně zaměstnání nebo jiných informací, které se netýkaly cestování.

Cestovatelé mi na sebe vzájemně dávali kontakty a několik z nich mi nad rámec rozhovoru posílalo zajímavé články nebo videa týkající se cestování. Kontaktů jsem dostala více, bohužel ne všichni na mou zprávu reagovali.

Tato práce by mohla pomoci lidem na vozíku začít cestovat, protože zde mohou najít inspiraci a zjištění, že cestování není tak těžké, jak se zdá. Inspirující by mohla být i pro osoby, které se zajímají o cestování s vozíčkáři na pozici asistenta. Zároveň by mohla být vzhledem k výše uvedenému jakousi „propustkou“ pro mladé zájemce o cestování, jejichž rodiče se bojí o jejich bezpečí a pohodlí.



## 8 Závěr

V teoretické části práce jsem seznámila čtenáře ve třech kapitolách s pojmy a definicemi souvisejícími s tělesným postižením, volným časem a cestováním. Cestovatelé na vozíku, jejich asistenti, přátelé, partneři nebo rodiče se mohou z této práce inspirovat ve výběru destinace, ale i podpůrných projektů a programů. V empirické části se vyvrací několik teorií, které jsou uvedeny v teoretické části.

V praktické části jsem provedla rozhovor se sedmi lidmi na vozíku, kteří mají zkušenosti s cestováním. Se všemi jsem komunikovala přes počítačové aplikace jako Skype nebo Messenger, kromě první respondentky, která na mé otázky odpověděla písemně. Každý respondent byl jiný, od každého jsem se dozvěděla něco nového a zajímavého. Někdo cestuje více, jiní méně, někdo dobrodružně a spontánně, jiní si cesty více plánují. Někdo navštívil velké množství zemí, jiní pouze pár států. Nezáleží na typu postižení u daného cestovatele, ale na jeho preferencích vůči cestování. Všichni respondenti byli velice vstřícní a otevření. Snažili se odpovědět, jak nejlépe uměli a tak, aby mi co nejvíce pomohli. Chtěli mi předat své zkušenosti a informace o tom, jak lidé na vozíku cestují, co si musí zařizovat dopředu a co není příliš důležité. Z mého pohledu to nebyly informace k závěrečné práci, ale do praktického života.

Na základě rozhovorů jsem si uvědomila, že cestování osob s tělesným postižením v žádném případě není černobílé. Původně jsem si myslela, že pro osoby, kteří mají omezenou mobilitu a jezdí na cesty na vozíku, musí být cestování náročné a musí si ho dost konkrétně plánovat. V teoretické části v kapitole o specifikách v cestování osob s tělesným postižením je uvedeno, že si tato skupina cestovatelů musí cesty dopředu kvalitně plánovat. Aby bylo bezbariérové ubytování, ulice ve městě, případně i vnitřní prostory institucí. Díky rozhovorům s cestovateli jsem však zjistila, že plánování v mnoha případech není vůbec nutné. Záleží spíše na tom, s kým tam člověk je a jak mu dokáže pomoci. Tím se vyvrací hypotéza, kterou jsem uvedla v teoretické části. Také se neguje teze, že cestovatelé na vozíku používají cestovatelské aplikace, které by jim umožnily nebo zjednodušily pohodlnou cestu. Ať už by se týkaly bezbariérovosti ve městech, ověřených tras nebo bezbariérového ubytování či hledání bezbariérových toalet. Pokud aplikace používají, tak pouze takové, které používají i intaktní cestovatelé. Jedná se o aplikace týkající se běžného ubytování nebo obyčejných map.

## 9 Seznam použité literatury

- BUČEK, Petr. Z vozíku elektrická tříkolka. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2018, (12), 25-27. ISSN 1213-8908.
- ČECH, Jiří. *Malá encyklopedie cestovního ruchu: vybrané pojmy v češtině a angličtině, definice, zkratky*. Praha: Idea servis, 1998. ISBN 80-85970-19-8.
- ČELOUD, Jiří. Natěžko zasněženým Marokem. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2016, (07-08), 30-33. ISSN 1213-8908.
- ČELOUD, Jiří. S kolem kolem Islandu. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2015, (07-08), 47-48. ISSN 1213-8908.
- FIALOVÁ, Ilona, OPATŘILOVÁ, Dagmar a PROCHÁZKOVÁ, Lucie. *Somatopedie: texty k distančnímu vzdělávání*. Brno: Paido, 2012. S. 35. ISBN 978-80-7315-233-8.
- FISCHER, Slavomil a kol. *Speciální pedagogika: edukace a rozvoj osob se specifickými potřebami v oblasti somatické, psychické a sociální : učebnice pro studenty učitelství*. Praha: Triton, 2014. ISBN 978-80-7387-792-7.
- HÁJEK, Bedřich, HOFBAUER, Břetislav a PÁVKOVÁ, Jiřina. *Pedagogika volného času*. 2., přeprac. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Pedagogická fakulta, 2010. ISBN 978-80-7290-471-6.
- HÁJKOVÁ, V. a kol. *Specifika pro handicapované klienty služeb cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006.
- HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7367-040-2.
- INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch pro všechny: [odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu]*. Praha: Tribun EU, 2008. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-7399-407-5.
- JANIŠ, Kamil. *Úvod do problematiky volného času*. Opava: Slezská univerzita v Opavě, Fakulta veřejných politik, Ústav pedagogických a psychologických věd, 2009. ISBN 978-80-7248-530-7.
- KOTÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4603-6.
- KOUCKÝ, Jakub. Babu a Egu v outbacku: Trabantem po Tichomoří, 1. část. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2016, (02), 18-22. ISSN 1213-8908.

- KŘEHOTOVÁ, Nina. Na vlně nadšení. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2015, (11), 19-21. ISSN 1213-8908.
- LANZOVÁ, Dagmar a VENCL, Jiří. *Athéna na cestách: Přístupný cestovní ruch v kostce*. 2010.
- LINDEROVÁ, Ivica. *Cestovní ruch osob se zdravotním postižením*. Brno: Paido, 2018. ISBN 978-80-7315-267-3.
- MATOUŠEK, Oldřich, KŘIŠŤAN, Alois, ed. *Encyklopedie sociální práce*. Praha: Portál, 2013. ISBN 978-80-262-0366-7.
- MIKO, Tomáš. Na handbiku k moři. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2018, (11), 21-23. ISSN 1213-8908.
- MUSÍLEK, Radek. Camino na kolečkách. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2017, (10), 14-17. ISSN 1213-8908.
- MUSÍLEK, Radek. Na toulky s Charleym. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2019, (4), 22-24. ISSN 1213-8908.
- MUSÍLEK, Radek. Na zkušenou do světa. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2018, (07-08), 12-14. ISSN 1213-8908.
- MUSÍLEK, Radek. Nežádaná taxislužba. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2018, (6), 14-17. ISSN 1213-8908.
- MUSÍLEK, Radek. Vlakem na gulášovku. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2018, (7-8), 19-21. ISSN 1213-8908.
- PÁVKOVÁ, Jiřina. *Pedagogika volného času: teorie, praxe a perspektivy mimoškolní výchovy a zařízení volného času*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2001. ISBN 80-7178-569-5.
- PUČÁLKA, Tomáš. Na čtyřkolkách k Bajkalu. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2015, (2), 26-28. ISSN 1213-8908.
- REITMAYEROVÁ, Eva a Dalibor ŠMÍD. Omán - země, o které se nepíše. *Můžeš: Časopis pro ty, kteří se nevzdávají*. Praha: Spolek přátel Konta Bariéry, 2015, (12), 24-26. ISSN 1213-8908.
- SYROVÁTKOVÁ, Jaroslava. *Specifické formy cestovního ruchu*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2013. ISBN 978-80-7372-927-1.
- ZELENKA, Josef a PÁSKOVÁ, Martina. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2.

## 10 Seznam internetových zdrojů

*Accessible Prague: Travel agency for travellers with special needs* [online]. Accessible Prague, © 2021 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <http://www.accessibleprague.com/>

Beskydy bez bariér. In: *Beskydy.cz* [online]. (C) 1998-2021 its Beskydy, s.r.o. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: [https://www.beskydy.cz/Content/handicap\\_search.aspx](https://www.beskydy.cz/Content/handicap_search.aspx)

Beskydy pro všechny. In: *Navreme Boheme: Evaluace implementace inovativnosti v OP LZZ* [online]. MPSV ČR, zveřejněno: 2012 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <http://inovace.navreme.cz/projekt/beskydy-pro-vsechny>

*Bezbatour: Pestrá cestovka* [online]. Praha, [2013] [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.bezbatour.cz/>

*CzechTourism* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, © 2021 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.czechtourism.cz/cs-CZ>

ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon č. 108/2006 Sb.: Zákon o sociálních službách*. In: Sbírnka zákonů, 2006, částka 37, číslo 108. Dostupné také z: [https://ppropo.mpsv.cz/zakon\\_108\\_2006](https://ppropo.mpsv.cz/zakon_108_2006)

Equality: City of Jönköping in Sweden wins 2021 EU Access City Award. In: *ENAT: European Network for Accessible Tourism* [online]. 2020 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.news.2202>

KRÁLOVÁ, Kateřina. Tělesně znevýhodnění jedinci a možnosti realizace volnočasových aktivit [online]. Liberec, 2012 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: [https://dspace.tul.cz/bitstream/handle/15240/13100/bc\\_26653.pdf?sequence=1](https://dspace.tul.cz/bitstream/handle/15240/13100/bc_26653.pdf?sequence=1).

Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci.

Lipno bez bariér. In: *Lipno.info* [online]. Lipensko, ©2021 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.lipno.info/zazitky/lipno-bez-barier.html>

*Pestrá cestovka* [online]. Praha [cit. 2021-03-31]. Dostupné z: <https://www.pestracestovka.cz/stranky/18:kdo-jsme.html>

POVedený Objev aneb pondělní tip na zajímavé bezbariérové místo. In: *ŽijuSHandicapem.cz* [online]. ©2021 [cit. 2021-04-07]. Dostupné z:

<https://www.zijushandicapem.cz/clanky/cestovani/povedeny-objev-aneb-pondelni-tip-na-zajimave-bezbarierove-misto.html>

Prima SVĚT. *CNN Prima News* [online]. FTV Prima, ©2003-2021, [1/2021] [cit. 2021-04-07]. Dostupné z: <https://cnm.iprima.cz/porady/prima-zoom-svet>

*Přes Bariéry: Pražská organizace vozíčkářů* [online]. Pražská organizace vozíčkářů, [2011-2021] [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.presbariery.cz/cz/>

Sedlčansko pro handicapované. In: *ŽijusHandicapem.cz: S handicapem na cestách* [online]. 2013, 12.02.2013 [cit. 2021-03-31]. Dostupné z: <https://www.zijushandicapem.cz/clanky/cestovani/sedlcansko-pro-handicapovane.html>

ŠINDELÁŘOVÁ, Lenka. Youth Travel - mladí cestovatelé. In: *Cestovatel.cz: časopis o cestování a pro cestovatele* [online]. 2008, 28.11.2008 [cit. 2021-03-31]. ISSN 1213-3337. Dostupné z: <https://www.cestovatel.cz/serialy/svetove-trendy-v-cestovnim-ruchu/>

VONDRÁČEK, Michal. Cestovní agentura Bezbatour. In: *ŽijusHandicapem.cz: S handicapem na cestách* [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-03-31]. Dostupné z: <https://www.zijushandicapem.cz/pozvanky-4/cestovni-agentura-bezbatour.html>

*VozejkMap: cestování a doprava* [online]. Mapotic, © 2021 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.vozejmap.cz/>

VŠOLKOVÁ, Gabriela. V kraji se představil projekt Beskydy pro všechny. In: *Český rozhlas: Ostrava* [online]. Český rozhlas, © 1997-2021, 30. 11. 2005 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://ostrava.rozhlas.cz/v-kraji-se-predstavil-projekt-beskydy-pro-vsechny-7012642>

*Wyse Travel Confederation* [online]. © Copyright 2021 WYSE Travel Confederation [cit. 2021-03-31]. Dostupné z: <https://www.wysetc.org/about-us/>

## **11 Přílohy**

Obrázek 1: Předmět somatopedie .....	12
Obrázek 2: Schéma dělení obrn .....	12
Obrázek 3: Klasifikace DMO dle Kapounka .....	13