

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

**Cestovní ruch pro tělesně postižené ve
Středočeském kraji**

**Tourism for handicapped people in the Central
Bohemian Region**

Nikola Šimová

Plzeň 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Cestovní ruch pro tělesně postižené ve Středočeském kraji“

vypracoval/a samostatně pod odborným dohledem vedoucí/vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne

v. r.

Poděkování

Ráda bych poděkovala Ing. Lukáši Pichlíkovi za odborné vedení mé bakalářské práce, vstřícnost a cenné rady. Další poděkování patří všem tělesně postiženým osobám za vyplnění dotazníků a poskytnutí ostatních informací.

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| Úvod..... | 7 |
| 1 Cestovní ruch..... | 8 |
| 1.1 Subjekt a objekt cestovního ruchu..... | 9 |
| 1.2 Trh cestovního ruchu | 9 |
| 1.2.1 Nabídka cestovního ruchu..... | 10 |
| 1.2.2 Poptávka cestovního ruchu..... | 11 |
| 1.3 Klasifikace cestovního ruchu | 12 |
| 1.4 Formy cestovního ruchu..... | 13 |
| 1.4.1 Zdravotní cestovní ruch | 13 |
| 1.4.2 Rekreační cestovní ruch | 14 |
| 1.4.3 Sportovní cestovní ruch | 14 |
| 1.4.4 Kulturně-poznávací cestovní ruch | 15 |
| 1.4.5 Kulturní cestovní ruch..... | 15 |
| 1.4.6 Gastronomický cestovní ruch..... | 15 |
| 1.5 Druhy cestovního ruchu | 16 |
| 1.6 Faktory ovlivňující cestovní ruch | 19 |
| 1.6.1 Lokalizační faktory..... | 19 |
| 1.6.2 Realizační faktory..... | 19 |
| 1.6.3 Selektivní faktory..... | 20 |
| 1.6.3.1 Objektivní stimulační faktory..... | 20 |
| 1.6.3.2 Subjektivní stimulační faktory | 21 |
| 2 Zdravotní postižení..... | 22 |
| 2.1 Druhy zdravotního postižení | 23 |
| 2.2 Tělesné postižení | 23 |
| 2.2.1 Stupně postižení..... | 24 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 2.3 | Mentální postižení..... | 28 |
| 2.4 | Smyslové postižení | 29 |
| 2.5 | Cestovní ruch pro zdravotně postižené osoby | 30 |
| 2.6 | Požadavky a překážky při účasti cestovního ruchu | 31 |
| 2.7 | Podpora cestování pro zdravotně postižené osoby | 31 |
| 2.7.1 | Organizace podporující cestovní ruch ve světě | 32 |
| 2.7.2 | Organizace podporující cestovní ruch v ČR | 34 |
| 2.7.3 | Projekt Euroklíč..... | 35 |
| 3 | Cíle a hypotézy..... | 37 |
| 4 | Dotazníkové šetření..... | 38 |
| 4.1 | Vyhodnocení dotazníku | 39 |
| 4.2 | Ověření hypotéz..... | 58 |
| 4.3 | Návrhy na zlepšení..... | 59 |
| 4.3.1 | Rozšíření městské dopravy a bezbariérových spojů obecně..... | 59 |
| 4.3.2 | Rozšíření nabídek cestovních kanceláří | 59 |
| 4.3.3 | Možnost doprovodu a pomoci při cestách..... | 60 |
| 4.3.4 | Návrh finančního plnění..... | 61 |
| | Závěr..... | 63 |
| | Seznam použité literatury | 65 |
| | Seznam obrázků a tabulek..... | 68 |
| | Seznam příloh..... | 70 |

Přílohy

Abstrakt

Abstract

Úvod

Cestovní ruch zaujal místo jako významný sektor národního hospodářství. Cestovní ruch také představuje důležitý ukazatel životní úrovně obyvatelstva. Má vliv na státní rozpočet, pro poskytovatele služeb a podílí se na zaměstnanosti České republiky. Postupem času se cestovní ruch stává neustále více oblíbeným a pohodlnějším a snaží se o zkvalitnění svých služeb spojenými s ubytováním, stravováním či dopravou. V rámci cestování lidé mohou objevovat nové věci, tradice, přírodu, odpočinout si a kvůli tomu jsou často schopni cestovat i na velmi velkou vzdálenost a k tomu využívat nejrůznější formy dopravy a ostatních služeb cestovního ruchu. Cestovat a nebýt na nic odkázán nám připadá naprosto normální a běžné, ale pro někoho to úplně tak běžné být nemusí. Jedná se o osoby s tělesným postižením neboli s handicapem. Spousta lidí si neuvědomuje, že se mezi námi taková skupina lidí nachází a že také mají potřebu cestovat.

Počet osob se zdravotním postižením stále roste a ani v dnešní době nejsou všechny instituce cestovního ruchu bezbariérové. Tyto osoby se při svých cestách mohou potýkat s různými problémy, přístupy a předsudky. Proto jsem také zvolila toto téma. Chtěla jsem se do problematiky cestovního ruchu pro tělesně postižené osoby dostat více do hloubky a pokusit se navrhnout zlepšení v této oblasti nebo alespoň přiblížit tuto problematiku ostatním.

Cílem bakalářské práce bude zhodnotit současnou nabídku služeb cestovního ruchu, pro osoby s tělesným postižením a jak na tuto nabídku nahlíží respondenti ve Středočeském kraji. Práce bude rozdělena do dvou částí, teoretické a praktické. V teoretické části v první kapitole bude vymezen objekt a subjekt cestovního ruchu, následně bude charakterizován samotný pojem cestovní ruch a dále se práce bude věnovat formám a druhům cestovního ruchu a faktorům, které cestovní ruch ovlivňují. Druhá kapitola se zaměřuje na popis zdravotního postižení, jeho dělení, požadavky a překážky při cestování a organizace podporující cestovní ruch osob se zdravotním postižením. Celá praktická část bude založena na anonymním dotazníku určeným pro tělesně postižené osoby. Z tohoto dotazníkového šetření budou vyvozeny výsledky a z nich závěry.

1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je významným sektorem národního hospodářství. Jeho význam v průběhu posledních let velmi vzrostl a stal se běžnou součástí života, především obyvatel vyspělejších států. Můžeme ho považovat za společensko-ekonomický fenomén současnosti. (Linderová, 2013, s. 15)

Týká se téměř všech lidí, ať už vystupují v roli zaměstnanců, účastníků nebo v roli místního obyvatelstva ve střediscích cestovního ruchu.

Pojem cestovní ruch je odvozen od slova cestování, ovšem každý z těchto pojmů znamená něco jiného. Pokud pod pojmem cestování si představíme například cesty spojené s přechodným pobytem na jiném místě, tak pojem cestovní ruch má daleko širší význam. O cestovní ruch se jedná v případě, pokud se cestování stává masovým jevem a je spojeno s poskytováním specifických služeb (ubytování, stravování, doprava a jiné), které jsou poskytovány specializovanými organizacemi. (Kotíková, 2013, s. 13)

V literatuře můžeme najít různé definice cestovního ruchu. Jednou z nich je definice, která přichází od Světové organizace cestovního UNTWO (United National World Tourism Organization), která definuje cestovní ruch jako „souhrn aktivit osob cestujících do míst mimo jejich obvyklé prostředí a pobývajících v těchto místech po dobu ne delší než jeden rok (resp. 6 měsíců), za účelem trávení volného času, podnikání (výdělečná činnost není založena na trvalém či přechodném pracovním poměru) či jiným účelem.“ (UNWTO, 1991). Z této definice můžeme vyvodit několik skutečností. Aby cesta mohla být zařazená do cestovního ruchu musí být:

- dočasná
- nepravidelná
- účelově zaměřená (jak volný čas, tak podnikání).

(Šauner a kol., 2015, s. 13)

1.1 Subjekt a objekt cestovního ruchu

Podle Gúčika (citovaný v Linderové, 2013, s. 18) je subjekt z ekonomického hlediska každý, kdo uspokojuje své potřeby během cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště spotřebou statků cestovního ruchu. V praxi je důležité rozlišit cestující. Cestující je ten, kdo cestuje mezi dvěma a více lokalitami v rámci krajiny svého obvyklého pobytu.

Objektem je v tomto případě vše, co může být důvodem změny místa pobytu např. příroda, kultura, hospodářství nebo společnost. Objektem jsou také místa nebo destinace, kde vyvíjejí činnost podniky a instituce cestovního ruchu. Tyto podniky produkují statky cestovního ruchu jako předmět nabídky pro uspokojení poptávky návštěvníků. (Linderová, 2013, s. 18).

1.2 Trh cestovního ruchu

Trh je jednou ze základních ekonomických kategorií, která má v odborné literatuře mnoho definic a každá ho vykládá různě. Někdy je zjednodušeně chápán jako místo pro obchodování, například jako jarmark nebo tržiště. V odborné literatuře je popisován jako systém ekonomických vztahů a hospodářských svazků. Trh cestovního ruchu je komplex konkrétních ekonomických svazků a vztahů, které probíhají mezi samotnými účastníky cestovního ruchu, cestovními kanceláři, smluvními partnery a cestovními agenturami. Autoři pod pojmem trh cestovního ruchu dále uvádějí potřeby a motivace turistů, ekonomické chování, jejich pobyt mimo trvalé bydliště, ekonomické vztahy, které vznikají mezi výrobcí, prodejci a kupujícími služeb.

Funkce a role cestovního ruchu:

- koordinace spotřeby a výroby produktů cestovního ruchu, udržuje poptávku a nabídku v rovnováze podle jejich struktury a objemu, tato funkce je plněna díky navázání vztahů mezi velkým množstvím nezávislých cestovních kanceláří, jejich partnerů a účastníků přes nakupování a prodávání produktů cestovního ruchu
- vytváří cenové ekvivalenty, které jsou určeny na směnu produktů cestovního ruchu, snižuje náklady a reguluje poptávku obyvatel po produktech cestovního ruchu na základě mezd

- udává pomocí signálů cestovním kancelářím v jakém objemu a v jaké struktuře musí své produkty vyrábět

(Beránek a kol., 2013)

1.2.1 Nabídka cestovního ruchu

Nabídka může být definována jako souhrn všech prodejů zboží a služeb, které výrobci umístí na trh. Tento typ nabídky je nazýván jako agregátní nabídka. Pokud se jedná o individuální nabídku, znamená to, že nabídka pochází pouze od jednoho výrobce. Pokud existuje nabídka jediného výrobku od různých výrobců, jedná se o takzvanou nabídku dílčí.

Předmětem nabídky cestovního ruchu je souhrn zboží a služeb, vybavenost a další efekty využívající atraktivitu, které jsou na trhu cestovního ruchu realizovány v určitém čase, místě a za konkrétní cenu. Nabídka cestovního ruchu je charakterizována jako souhrn atraktivit cílových míst a vybavenost cílových míst. Atraktivita cílových míst mají schopnost přilákat návštěvníky do dané destinace. Také rozhodují o využití dané destinace pro konkrétní typ turismu z pohledu motivace zákazníka. Atraktivita jsou děleny do tří skupin:

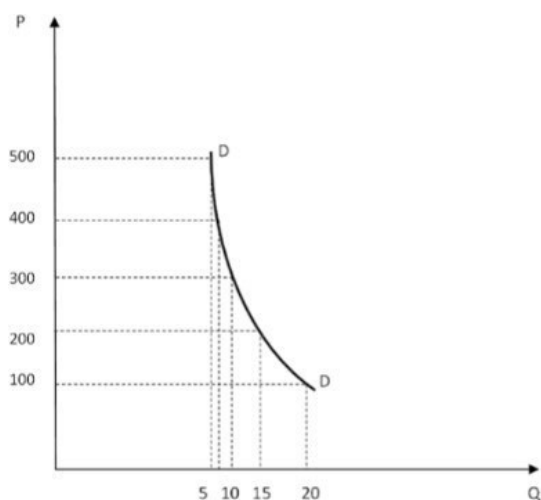
- primární atraktivita přírodní (klimatické podmínky, hydrologické podmínky, fauna a flóra)
- primární atraktivita vybudované/organizované, ale nejsou vytvořeny přednostně pro účely turismu (památky UNESCO na území daného státu, historické hrady, zámky atd.)
- účelově vybudované/organizované atraktivita (tematické parky, lázeňská střediska, sportovní areály)

(Palatková & Zichová, 2014)

1.2.2 Poptávka cestovního ruchu

Poptávka cestovního ruchu bývá zobrazována grafem. Graf ukazuje množství produktů cestovního ruchu, které jsou jeho účastníci schopni koupit za určitou cenu a během určitého období. Vzniká zde vztah mezi množstvím produktů, po kterém je poptávka a jeho cenou. Tento vztah se nazývá křivka či graf poptávky. Na obrázku níže je zobrazena křivka poptávky po produktu cestovního ruchu. (Beránek a kol., 2013)

Obrázek 1: Křivka poptávky po produktu cestovního ruchu



Zdroj: Beránek a kol. 2013, s. 2015

Poptávku je možné definovat jako celkové množství zboží a služeb, které spotřebitelé chtějí koupit za určitou cenu. Tento typ je nazýván agregátní poptávka. O individuální poptávce se hovoří tehdy, pokud se jedná o poptávku po produkci jediného výrobce nebo o poptávku jediného kupujícího. Pokud se jedná o poptávku pouze po jednom konkrétním produktu, jedná se o poptávku dílčí. Cíl každého spotřebitele je maximalizovat svůj užitek na trhu statků.

Poptávka je závislá ne jenom na preferencích spotřebitele, ale i na:

- důchodu spotřebitele
- ceně poptávaného statku
- ceně ostatních statků (Palatková & Zichová, 2014)

1.3 Klasifikace cestovního ruchu

Cestovní ruch je velmi rozmanitý. Kvůli tomu je v cestovním ruchu zavedena typologie, podle které jsou řazeny aktivity cestovního ruchu do specifických typů. Každý tento typ má charakteristické rysy, díky kterým jej odlišujeme od ostatních typů. Každý typ má také specifické nároky na prostředí a na zajištění služeb. Avšak v odborné literatuře se za poslední roky objevilo několik definic pro jeho rozčlenění na formy a druhy, ale tyto definice se většinou rozcházejí. (Jerolímková & Vaníček, 2019, s. 7).

Cestovní ruch je dělen pomocí forem a druhů. Tyto formy a druhy budou popsány později. Mezi hlavní formy cestovního ruchu patří:

- zdravotní
- rekreační
- sportovní
- kulturně-poznávací
- kulturní
- gastronomický

Cestovní ruch podle druhů můžeme rozdělit:

- z geografického hlediska – domácí, vnitřní, regionální, národní, zahraniční a mezinárodní
- podle počtu účastníků – individuální, kolektivní (skupinový)
- podle věku účastníků – mládežnický, rodinný, seniorský
- dle délky účasti – výletní, krátkodobý, víkendový, dlouhodobý
- kde převažuje místo pobytu – městský, příměstský, venkovský, horský, přímořský
- dle ročního období – sezonní, mimosezonní, předsezonní, posezonní, celoroční a svátky

- jaký byl použit dopravní prostředek – železniční, lodní, letecký, autoturistika, mototuristika
- podle dynamiky – statický, dynamický
- dle způsobu financování – volný, vázaný
- z hlediska dopadu na životní prostředí – masový, ekologický

(Linderová, 2013, s. 36).

1.4 Formy cestovního ruchu

Forma cestovního ruchu popisuje účel nebo motiv cestování a přechodného pobytu návštěvníků v cílovém místě. Formu lze jinak poznat na základě otázky „Proč návštěvníci cestují?“ Postupem času se objevují další jevové formy cestovního ruchu, které jsou většinou modifikací již známých forem. (Linderová, 2013, s. 34).

1.4.1 Zdravotní cestovní ruch

Tento druh cestovního ruchu hraje velkou roli ve zdravotním stavu obyvatel. Jeho popularita v posledních letech stoupá, a to především kvůli zvyšování uvědomění lidí v oblasti péče o vlastní zdraví. Zdravotně orientovaný cestovní ruch je širší pojem, pod který můžeme zařadit další formy. (Benešová & Kruisová, 2013, s. 13).

Zdravotní cestovní ruch – při tomto cestovním ruchu účastníci cestují mimo zemi svého bydliště za provedením lékařského zákroku (např. chirurgický), kde uvedený lékařský zákrok je hlavním důvodem aktivit v navštívené zemi a jedná se o primární důvod k vycestování. Jedná se o komerční fenomén společnosti, který vyplnil mezeru na trhu a tím také rozvinul další odvětví cestovního ruchu. Za hlavní důvody pro účast v tomto cestovním ruchu lze považovat např. náklady na zákrok jsou nižší v zahraničí, kratší čekací lhůty, kvalitnější lékařskou péči, nedostupné některé postupy a procedury v domácí zemi a anonymitu pacienta.

Zdravotně orientovaný cestovní ruch – jedná se o nadřazenou kategorii a obsahově širší pojem. Dále je členěn na zdravotní cestovní ruch, cestovní ruch wellness, rekreační cestovní ruch a lázeňský cestovní ruch. Všechny tyto typy zdravotně orientovaného cestovního ruchu se mohou různě prolínat a navazovat na sebe, ale mohou existovat i nezávisle na sobě. (Lochmannová, 2015, s. 21)

Lázeňský cestovní ruch – při účasti v tomto cestovním ruchu se jedná především o cestování podmíněné činnostmi lázeňských zařízení vyžadujících přírodní léčivé zdroje. Účastníci jsou na pobytu v lázních za účelem léčení, regenerace, poznání nebo sociálních kontaktů. Pobyty jsou spojené s podstoupením léčebných kúr, procedur a terapií. (Benešová & Kruisová, 2013, s. 14).

1.4.2 Rekreační cestovní ruch

Slovo rekreace pochází z latinského slova *creare*, což v překladu znamená tvořit. Už samotný význam slova nabádá jedince ke kreativnímu a činorodému způsobu využití svého volného času. Rekreační cestovní ruch pomáhá k regeneraci fyzických a duševních sil člověka. (Lochmannová, 2015, s. 18)

Tento typ cestovního ruchu je charakteristický jako cestovní ruch zaměřený na trávení volného času s hlavním motivem odpočinku. Jeho typickým rysem je kombinování více aktivit v místě kde daný účastník pobývá – např. sportovní, poznávací, wellness, kulturně-poznávací atd. (Benešová & Kruisová, 2013, s. 16)

1.4.3 Sportovní cestovní ruch

Zde se jedná o pobyt ve vhodném prostředí, které je spojeno s různými sportovními činnostmi. Může se jednat například o turistiku, pro kterou je typická změna místa. Turistika může být pěší, horská nebo třeba cykloturistika. Může se jednat i o kempování, karavaning, vodní sporty, lyžování atd. (Vystoupil a kol., 2015, s. 134)

Sportovní cestovní ruch se rozděluje na: domácí a zahraniční, výkonnostní a závodní, rekreační a relaxační. Domácí sportovní cestovní ruch zahrnuje cestu na více než jeden den za sportem, kde cesta přesahuje vzdálenost 40 km. Zahraniční sportovní turismus představuje cestu do cizí země za účelem účasti na sportovní aktivitě, ať už jako divák nebo jako účastník. Výkonnostní a závodní sportovní cestovní ruch představuje cesty masérů, doprovodného týmu a sportovců na soustředění apod., kde jsou provozovány turistické aktivity. Rekreační a relaxační sportovní cestovní ruch, je masový turismus, pod který spadají rekreačních sportů během dovolené, jako například golf, rybolov, cyklistika, horolezectví atd. (Lochmannová, 2015, s. 20)

1.4.4 Kulturně-poznávací cestovní ruch

Jeho hlavní charakteristikou je cesta, kde jejím hlavním motivem je poznání historie, kultury, tradic a zvyků navštíveného místa. Do této formy cestovního ruchu můžeme zařadit široké spektrum cest: jednodenní i vícedenní, které většinou obsahují návštěvu kulturních památek jako jsou hrady, zámky, historické části města, muzeí, galerií. Cesty mohou být realizovány jak v domácím, tak zahraničním cestovním ruchu. (Jarolímková & Vaníček, 2019, s. 15)

1.4.5 Kulturní cestovní ruch

Aby cesta mohla být zařazena do kulturního cestovního ruchu musí být jejím hlavním cílem silný kulturní zážitek. Může se například jednat o cestu na výstavu, divadelní představení, kulturní festival atd. Pod tuto formu cestovního ruchu spadají ještě další formy, které můžeme rozlišit:

- umělecký cestovní ruch – návštěva výstav
- církevní cestovní ruch – návštěva církevních památek
- filmový cestovní ruch – cestování na místa, kde se natáčely filmy
- kreativní cestovní ruch – účast na programech s aktivní uměleckou činností

(Jarolímková & Vaníček, 2019, s. 15).

1.4.6 Gastronomický cestovní ruch

Gastronomický cestovní ruch v posledních letech nabírá na síle a podle (Stanley, 2015, s. 4), ze dvou hlavních důvodů. První důvod je touha lidí objevovat odkud jejich jídlo pochází a druhý důvod je objevovat nová jídla a formy jejich přípravy.

Pod gastronomický cestovní ruch také spadá kultura stolování, se kterou souvisí celková atmosféra, výzdoba a vybavení stravovacího zařízení. Mezi typické aktivity provozované v rámci gastronomického cestovního ruchu je návštěva farmářských trhů, rybářské lodní výlety, pivní slavnosti, návštěva tradičních i neobvyklých restaurací, festival jídla či degustace ve vinných sklepech. (Lochmannová, 2015, s. 30)

1.5 Druhy cestovního ruchu

Gúčík (citovaný v Linderová, 2013, s. 36) uvádí že, druh cestovního ruchu je označení pro příčiny a důsledky související s cestováním a pobytem na cizím místě. Tyto druhy nám pomohou určit blíže podstatu cestovního ruchu z hlediska potřeb a cílů jeho návštěvníků. To nám umožňuje lépe připravit produkt a nabídnout ho na trhu pro vybranou cílovou skupinu návštěvníků.

Podle geografického hlediska

Cestovní ruch podle geografického hlediska je primárně rozdělován na domácí a zahraniční cestovní ruch.

Domácí cestovní ruch – je tvořen cestováním a pobytem domácího obyvatelstva na území vlastního státu. V zemích s vyspělou ekonomikou se stal domácí cestovní ruch historickým základem rozvoje zahraničního cestovního ruchu, naopak v turisticky atraktivnějších rozvojových zemích (hory, moře, jezera, památky atd.) se stal základem rozvoje cestovní ruch zahraniční, protože domácí chudé obyvatelstvo je velmi omezené v účasti na cestovním ruchu.

Zahraniční cestovní ruch – je tvořen pobytem a cestováním obyvatel určitého státu v zahraničí. Zahraniční cestovní ruch se dále rozděluje na aktivní a pasivní zahraniční cestovní ruch. Do aktivního zahraničního cestovního ruchu se řadí například příjezdy a pobyty cizinců na území určitého státu, naopak do pasivního zahraničního cestovního ruchu patří výjezdy a pobyty domácího obyvatelstva v jiném státu. (Šauner a kol., 2015, s. 134)

Z hlediska délky účasti

Zde máme dvě hlavní rozdělení – krátkodobý a dlouhodobý cestovní ruch. O krátkodobý se jedná v tom případě, pokud délka pobytu nepřekročí tři dny. (Pobyt kde se jedná maximálně o dvě přenocování). Do dlouhodobého cestovního ruchu můžeme zařadit cesty, které jsou delší než 3 dny, ale nesmí překročit 6 měsíců, v případě že se jedná o domácí cestovní ruch a 1 rok, pokud by se jednalo o cestovní ruch zahraniční. Tyto rozdělení jsou zahrnovány ve statistikách cestovního ruchu. Do těchto statistik se neřadí tzv. jednodenní pobyty bez přenocování. Toto rozdělení tvoří samostatnou kategorii. (Lochmannová, 2015, s.13).

Podle toho, kde převažuje místo pobytu

Zde se cestovní ruch rozlišuje na městský, venkovský, v přímořských střediscích a v horských střediscích. Ve městském cestovním ruchu jsou hlavními prvky města, která jsou vstupními branami pro zahraniční i domácí návštěvníky, kteří vstupují do destinací cestovního ruchu. Návštěva města nemusí být pouze za záminkou volnočasových aktivit, ale může se jednat i o obchodní schůzky, návštěvy konferencí, nákupní turistiku nebo návštěva příbuzných. Toto vše se řadí do městského cestovního ruchu. (Vystoupil a kol., 2017, s. 7).

Venkovský cestovní ruch nemusí být realizován pouze ve venkovských oblastech. Venkovský cestovní ruch je především spojen s otevřeným prostorem a malými sídly s nízkou hustotou obyvatelstva. Počet obyvatel nepřesahuje deset tisíc. Díky venkovské turistice se vrací tradice, vztah k životnímu prostředí a respekt k přírodnímu, kulturnímu i historickému bohatství. (Lochmannová, 2015, s. 25)

Dle dynamiky

Cestovní ruch z hlediska dynamiky rozdělujeme na statický (pobytový) a dynamický (putovní). Statický je spojen převážně s pobytem na zvoleném místě. Dynamický je především o putování, které může být hvězdicové nebo etapové. Pod pojmem hvězdicové putování si můžeme představit pobyt v cílovém místě, ze kterého se návštěvníci účastní výlety do blízkého i vzdáleného okolí. Opak je etapové cestování. Při tomto cestování účastník nepobývá na jednom místě, ale každý den se místo jeho pobytu mění. Při putování se navštěvují různé přírodní a kulturní atraktivity nebo organizované akce. (Šauner a kol., 2015, s. 159).

Podle způsobu financování

Dle způsobu financování můžeme cestovní ruch rozdělit na volný a vázaný. Volný můžeme jinak označit jako komerční cestovní ruch. Zde si účastník hradí vše sám a jeho účast není ničím podmíněna. Vázaný je též známý jako sociální cestovní ruch. Zde se jedná o pobyt, ve kterém je účast vázaná například na doporučení lékaře nebo pracovní právní vztah v rámci podniku či organizace. Zde si také účastník nemusí hradit celou účast sám, část je hrazena z cizích zdrojů. Většinou se jedná o zdravotní pojišťovny nebo z fondu konkrétního podniku. V případě financování podnikem se jedná o tzv. zaměstnaneckou výhodu. Příkladem vázaného cestovního ruchu může být například léčebný pobyt v lázeňském zařízení. (Lochmannová, 2015, s. 13)

Z hlediska dopadu na životní prostředí

Vzhledem ke své velikosti má cestovní ruch velké dopady na životní prostředí. S dobrou politikou a plánováním je možné tyto dopady zmírnit. Také proto by měly být rozvíjeny dovednosti, které umožní, aby cestovní ruch byl více udržitelný. (Patterson, 2015)

V posledních letech se spotřební preference orientují spíše na „zelené produkty“, to samé platí i o cestovním ruchu. Destinace cestovního ruchu, cestovní kanceláře, dopravci a ubytovací zařízení se snaží minimalizovat vliv svých služeb a aktivit na životní prostředí. Počet subjektů zapojených do ekologicky orientovaného cestovního ruchu roste. (Šauer a kol., 2015, s. 52)

Doprava je příčinou přibližně 75 % emisí CO₂ v cestovním ruchu, přičemž letecká doprava je zodpovědná za 40 % z těchto emisí. (Stephen, 2019)

Cestovní ruch může být rozdělen na tzv. měkký a tvrdý cestovní ruch. Měkký cestovní ruch skoro nezatěžuje a nenarušuje přirozené prostředí v místě pobytu a jeho účastníci se snaží co nejvíce využít lokálních produktů. Měkkým cestovním ruchem můžeme myslet individuální rodinné cesty, kdy čas nehraje roli. Účastníci tohoto typu respektují lokální tradice, přírodu a obyvatele. Přesný opak platí pro tvrdý cestovní ruch. Zde se jedná o masové a časově omezené cestování s pevným programem. Jedná se zde o zájezdy se skupinami turistů, kde jejich hlavní program je navštěvování pamětihodností. Chybí zde úcta k tradicím a přírodě. (Lochmannová, 2015, s. 14)

1.6 Faktory ovlivňující cestovní ruch

Existuje několik faktorů, které přímo působí na cestovní ruch a zároveň ho ovlivňují. Jarolímková a Vaníček (2019, s. 8) uvádějí, že tyto faktory je možné členit do čtyř základních skupin na demografické a sociální faktory, ekonomické faktory, politické faktory a technický rozvoj. Lochmannová (2015, s. 16) uvádí pouze skupiny tři, a to lokalizační, realizační a selektivní faktory.

1.6.1 Lokalizační faktory

Lokalizační faktory jsou společenské atraktivity a přírodní podmínky. Čím víc je v dané oblasti příjemné klima a atraktivnější scenérie, tím získáváme lepší předpoklady pro cestovní ruch. Nejvyhledávanějšími oblastmi jsou především horské oblasti, pobřeží a místa se zachovanou faunou a flórou. Mezi společenské atraktivity se řadí například historické a kulturní atraktivity, kde se jedná především o památky, události, zvyky a slavnosti, které jsou typické pro danou oblast či místo. (Lochmannová, 2015, s. 16)

1.6.2 Realizační faktory

Realizační faktory zajišťují dosažitelnost a využití infrastruktury služeb např. ubytovací a stravovací služby, dopravu atd. V některé literatuře jsou jinak označované jako materiálně-technická základna cestovního ruchu. Využití potenciál území závisí na dostatečné kapacitě služeb. Dobře sestavené turistické produkty a možnost nabízet oblast na trhu závisí na odpovídající nabídce služeb s určitou kvalitou. Dostatečná kvalita služeb zajišťuje dlouhodobé udržení ekonomického přínosu cestovního ruchu a jeho případné zvýšení. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 34).

1.6.3 Selektivní faktory

Selektivní faktory, jinak nazývané jako faktory stimulační vyjadřují, jak se může daná lokalita podílet aktivně i pasivně na cestovním ruchu. Tyto faktory se dále dělí na objektivní a subjektivní stimulační faktory. Mezi objektivní stimulační faktory se řadí politická a bezpečnostní situace, ekonomická a životní úroveň obyvatelstva, úroveň řízení destinace, stav životního prostředí, veřejná podpora cestovního ruchu či demografické a sociální faktory. Naopak mezi subjektivní stimulační faktory se řadí takové faktory, které mohou ovlivnit rozhodování lidí o účasti na cestovním ruchu, jako například příslušnost k sociální či profesní skupině, rodinné poměry, marketingové faktory. (Lochmannová, 2015, s. 17)

1.6.3.1 Objektivní stimulační faktory

Demografické a sociální faktory

Mezi demografické a sociální faktory se řadí např. průměrný růst věku obyvatelstva, růst počtu zaměstnaných, rostoucí kupní sílu, nárůst vzdělání populace a zvyšování jazykové gramotnosti nebo například zvyšující počet bezdětných manželství nebo pozdější věk vstupu do manželství. Vyšší vzdělání a znalost cizích jazyků motivuje poznávat jiné krajiny, lidi, kultury a zvyšuje potřebu získávat nové zkušenosti a zážitky. V rozvojových zemích dochází ke změně postavení žen ve společnosti a z tohoto důvodu více cestují. (Jarolímková & Vaníček, 2019, s. 9)

Ekonomické faktory

Mezi ekonomické faktory patří například směnitelnost měny, výše reálné mzdy, kupní síla obyvatelstva a jak byla vysoká míra investic do prezentace jisté destinace. Vztah cestovního ruchu a ekonomiky je možné vyjádřit velkou škálou ukazatelů, jedná se například o podíl služeb cestovního ruchu na tvorbě HDP, výdaji obyvatelstva na služby spojené s cestovním ruchem, podíl pasivního cestovního ruchu atd. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 38).

Kotler (citovaný v Jarolímkové, 2019, s. 9) uvádí, že produkt cestovního ruchu je brán jako tzv. zbytný produkt. Pokud je ekonomika v recesi, obyvatelstvo většinou omezuje osobní spotřebu, a to především zbytných produktů. To znamená, že za tento produkt utrací méně finančních prostředků.

Politické faktory

Zde můžeme zahrnout vytvoření jednotného trhu EU, kde je volný pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu. Toto vedlo k růstu vzájemného obchodu, který má příznivý vliv na podnikatelské aktivity. Dále vytvoření schengenského prostoru uvnitř EU. Schengenský prostor zvyšuje počet zemí, kde nemusíme mít vízum a zároveň zjednodušil možnost cestování. Negativní vliv na cestovní ruch můžou mít státy s nestabilní politikou a různé pandemie a epidemie jako například pandemie koronaviru 2020. (Jarolímková & Vaníček, 2019, s. 9)

Technický rozvoj

Cestování se stává rychlejší a v některých ohledech levnější hlavně kvůli technickému rozvoji, a to především v letecké dopravě, v nových komunikačních technologiích a v nových výpočetních systémech. Stává se i pohodlnější pro obyvatelstvo, a to kvůli snadnějšímu přístupu k informacím a rezervačním systémům. Velký rozvoj nastal i u bezpečnostních systémů. (Jarolímková & Vaníček, 2019, s. 9).

1.6.3.2 Subjektivní stimulační faktory

Do této kategorie jsou řazeny takové faktory, které ovlivňují rozhodování účastníku cestovního ruchu. Jedná se především o psychologické faktory. Jsou zde zahrnuty obchodní praktiky a oblast řízení a managementu destinace. Je zde často využívána reklama, propagace, zkušenost, renomé destinace atd. Nabídka bývá atraktivnější, pokud nabídne více možností a rozmanitostí. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, (2011).

2 Zdravotní postižení

Podle Novosada (2011) je zdravotní postižení porušení, omezení nebo znemožnění funkce, schopnosti či výkonu v nějaké činnosti.

Podle světové organizace, na světě žije přes 1 miliardu osob s nějakou formou zdravotního postižení či jiného znevýhodnění. To odpovídá přibližně 15 % celkové populace (UNWTO, 2021). Předpokládá se, že postupem času v důsledku stárnutí populace bude toto číslo stále růst.

Jak můžeme vidět v tabulce níže, u nás se počet zdravotně postižených v roce 2018 pohyboval okolo 1 152 tis. obyvatel, což dělá kolem 13 % celkové populace na Českou republiku. (Český statistický úřad [ČSÚ], 2022).

Tabulka 1: Osoby se zdravotním postižením v roce 2018

| Ukazatel | Celkem <i>Total</i> | | Muži <i>Males</i> | | Ženy <i>Females</i> | | <i>Indicator</i> |
|---------------|-------------------------|--------------|--------------------------|--------------|-------------------------|--------------|------------------|
| | tis. <i>Thousand</i> | % | tis. <i>Thousand</i> | % | tis. <i>Thousand</i> | % | |
| Celkem | 1 152 | 100,0 | 511 | 100,0 | 641 | 100,0 | Total |
| | <i>Věková skupina</i> | | <i>Age group (years)</i> | | | | |
| 15–24 let | 21 | 1,8 | 13 | 2,6 | 7 | 1,1 | 15–24 |
| 25–34 let | 44 | 3,8 | 22 | 4,3 | 22 | 3,4 | 25–34 |
| 35–44 let | 82 | 7,1 | 40 | 7,8 | 42 | 6,5 | 35–44 |
| 45–54 let | 142 | 12,3 | 66 | 12,9 | 76 | 11,8 | 45–54 |
| 55–64 let | 227 | 19,7 | 113 | 22,2 | 113 | 17,7 | 55–64 |
| 65–74 let | 297 | 25,8 | 142 | 27,8 | 155 | 24,1 | 65–74 |
| 75 a více let | 340 | 29,5 | 114 | 22,3 | 226 | 35,3 | 75+ |

Zdroj: Český statistický úřad (2022).

Trhový segment cestovního ruchu v rámci Evropské unie díky těmto osobám roste. Za osobu se zdravotním postižením můžeme označit osobu, která má odlišné tělesné, smyslové nebo duševní schopnosti od typického stavu. Tyto odlišnosti musí trvat déle než 1 rok. Tato odlišnost musí být v takovém rozsahu či druhu, že způsobí dané osobě omezení či znemožnění společenského uplatnění. Ve statistikách rozdělujeme osoby se zdravotním postižením do dvou skupin. První skupina obsahuje osoby, které trpí zdravotním postižením jako jsou problémy se zrakem, pohybem, problémy v komunikaci či problémy se sluchem. Do druhé skupiny řadíme osoby, které kvůli svému postižení nemohou vykonávat svojí práci nebo ji vykonávají s určitým omezením.

Světová zdravotnická organizace (WHO, World Health Organization) v roce 1980 vydala tzv. Mezinárodní klasifikaci vad, postižení a znevýhodnění (ICIDH, International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps). V této klasifikaci můžeme narazit na tři základní pojmy, a to vadu, která představuje ztrátu nebo abnormálnost fyziologické, anatomické či psychologické funkce nebo struktury. Dále postižení, které se projevuje ztrátou nebo omezením schopnosti provádět jako ostatní lidé. Poslední je znevýhodnění, znemožnění a omezení, které vyplívá pro daného jedince z jeho postižení. (Linderová, 2018, s. 24).

V roce 2001 vydala Světová zdravotnická organizace (WHO) Mezinárodní klasifikaci funkčnosti, postižení a zdraví, označovaná zkratkou ICF (International Classification of Functioning, Disability and Health). Tato klasifikace nahradila tu z roku 1980 (ICIDH). (World Health Organization, 2022).

2.1 Druhy zdravotního postižení

Jedním z rozdělení je, rozdělení na osoby s vnitřním a vnějším postižením. Mezi vnitřní postižení patří mentální postižení, smyslově postižení a například postižení civilizačními chorobami. Do kategorie vnější postižení řadíme tělesně postižené osoby s tělesnou vadou či jinými navenek projevující se mi chybami trvalého či přechodného charakteru. (Linderová, 2018)

2.2 Tělesné postižení

Jedná se o dlouhodobý nebo trvalý stav, pro něhož je charakteristická anatomická, orgánová nebo funkční porucha. Tyto poruchy nejdou léčbou odstranit nebo nějak výrazně zmírnit. Poškození může být dědičné či způsobené na základě úrazu či nemoci. (Novosad, 2011, s. 85)

Pokud by poškození vzniklo důsledkem zranění či nemoci, můžeme za příčiny považovat vnější vlivy a vnitřní faktory. Takové postižení označujeme jako získané. Může vzniknout kdykoliv během života. Pokud se jedná o postižení dědičné, nazýváme ho vrozené. Toto postižení vzniká již během těhotenství nebo při porodu. (Linderová, 2018, s. 27)

Novosad (2011) rozděluje tělesné postižení do dvou základních, často se prolínajících skupin.

Chronické postižení – zde se jedná o nevléčitelné onemocnění a s tím i spojen dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav, toto postižení nemusí být na první pohled zřejmé

Lokomoční (pohybové) postižení – jak už vypovídá název, jedná se o omezení pohybu až úplné znemožnění hybnosti, toto postižení je naopak zřejmé na první pohled

2.2.1 Stupně postižení

Tělesné postižení dále můžeme klasifikovat dle závažnosti daného postižení nebo na základě popisu konkrétní vady. Postižení rozdělujeme na lehké – kdy je osoba schopna samostatného pohybu, středně těžké – kdy osoba uskutečňuje pohyb za pomoci ortopedických pomůcek a na těžké – kdy osoba už není schopna samostatného pohybu (viz. Tabulka 2)

Tabulka 2: Stupně tělesného postižení podle závažnosti

| Stupeň postižení | Stručný popis | | Kompenzační pomůcky |
|-------------------------|---------------------------------------|--|--|
| lehké | stavy po operacích pohybového aparátu | výměny kloubů, operace ploténky, omezení může být dočasné nebo trvalé | francouzské hole |
| středně těžké | amputace | ztráta části těla v důsledku úrazu či chirurgického zákroku, dle rozsahu: lehké ale i těžké postižení, možná protéza | francouzské hole, ortopedicko-protetické pomůcky (dlahy, ortézy) |
| | deformity | trvalá změna tvaru orgánu či chybění části těla, většinou vrozené | |

| | | | |
|----------------------|-------------|---|-----------------------------------|
| | dystrofie | genetické postižení svalstva, ochabnutí až úplná ztráta hybnosti | |
| | osteoporóza | řidnutí kostí tkáně | |
| těžké | hemiplegie | úplné ochrnutí jedné poloviny těla (vertikálně) | invalidní vozík, elektrický vozík |
| | hemiparéza | částečné ochrnutí jedné poloviny těla (vertikálně) | |
| | paraplegie | úplné ochrnutí dolních končetin | |
| | paraparéza | částečné funkční ochrnutí dolních končetin | |
| | tetraplegie | úplné ochrnutí dolních končetin a částečné či úplné ochrnutí horních končetin | |
| dětská mozková obrna | | poškození mozku v raném stádiu vývoje, důsledkem jsou hlavně poruchy hybnosti | |

Zdroj: vlastní zpracování podle Linderové (2018, s. 29).

Stupně invalidity podle poklesu pracovní schopnosti

Pokles pracovních schopností je pokles schopnosti vykonávat výdělečnou činnost. Tento pokles je způsoben omezením tělesných, smyslových a duševních schopností. Na základě posouzení posudkového lékaře Okresní správy sociálního zabezpečení lze rozlišit tři stupně invalidity. Stupně jsou rozdělené podle toho o kolik poklesla pracovní schopnost:

- stupeň – pokles nejméně o 35 % a nejvýše o 49 %
- stupeň – pokles nejméně o 50 % a nejvýše o 69 %
- stupeň – pokles nejméně o 70 %

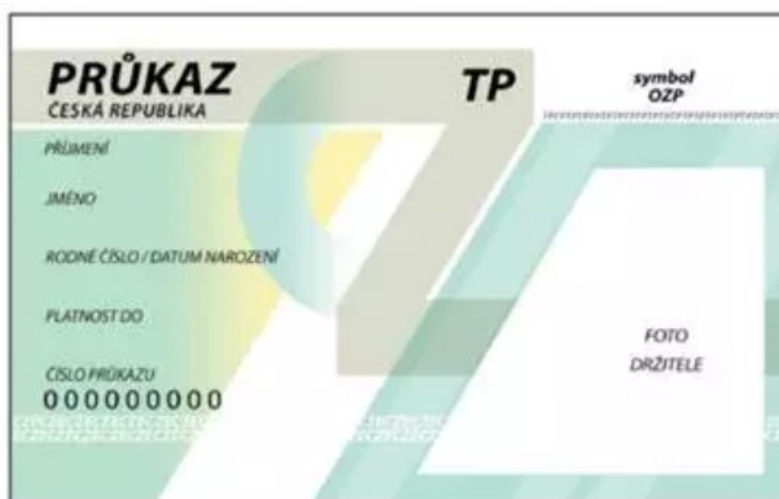
(Finance, 2022)

Na základě stupně invalidity, může tělesně postižená osoba získat průkaz. Tento průkaz slouží jako doklad, který zdravotně postiženým osobám umožňuje získat určité výhody a slevy.

Průkaz TP

Na tento průkaz má nárok osoba, která má středně těžké funkční postižení pohyblivosti a orientace. Mezi výhody pro držitele tohoto průkazu je zařazena například přednost na místo ve veřejných dopravních prostředcích a přednost při vyřizování osobních záležitostí (např. na úřadech). (Kurzy, 2022)

Obrázek 2: Průkaz TP

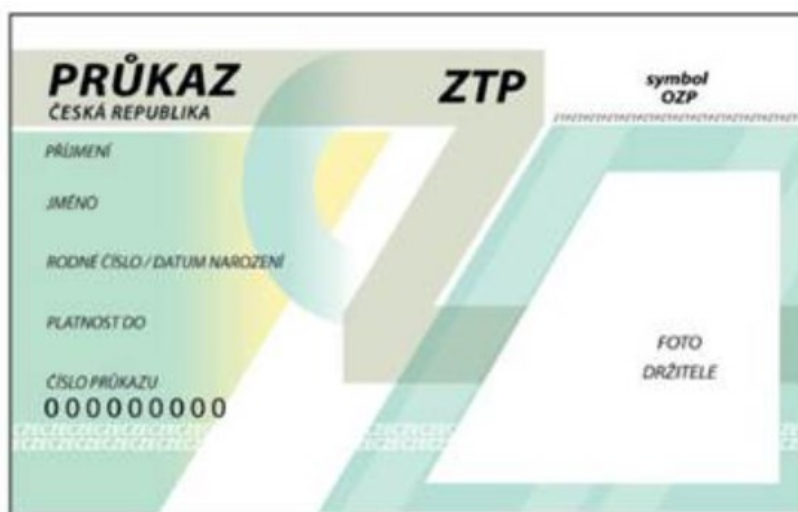


Zdroj: Šance dětem, 2022

Průkaz ZTP

Nárok na tento průkaz má osoba s těžkým funkčním postižením pohyblivosti nebo orientace. Držitel tohoto průkazu může využívat výhody, mezi které patří např. vyhrazené místo k sezení ve veřejných dopravních prostředcích, bezplatná přeprava spoji veřejné hromadné dopravy, sleva ve výši 75 % na jízdné ve druhé vozové třídě osobního nebo rychlostního vlaku a sleva 75 % v pravidelných spojích autobusové dopravy. Tyto slevy se týkají pouze vnitrostátní přepravy. (Kurzy, 2022)

Obrázek 3: Průkaz ZTP



Zdroj: Šance dětem, 2022

Průkaz ZTP/P

Osoba, která má zvlášť těžké funkční postižení nebo úplné postižení pohyblivosti nebo orientace s potřebou průvodce, má nárok na průkaz ZTP/P. Mezi výhody tohoto průkazu je řazena například bezplatná přeprava ve spoji veřejné hromadné dopravy, sleva ve výši 75 % stejně jako to je u průkazu ZTP, bezplatná doprava průvodce veřejnými hromadnými dopravními prostředky, přednost na úřadech. (Kurzy, 2022)

Obrázek 4: Průkaz ZTP/P



Zdroj: Šance dětem, 2022

2.3 Mentální postižení

V této kapitole se budeme zabývat dvěma typy, a to mentálním postižením a oslabením kognitivního výkonu.

Mentální postižení je bráno jako synonymum pro mentální retardaci. Pod tento pojem se řadí všichni jedinci, kteří mají IQ pod 85, tedy osoby, které trpí mentální retardací nebo se nacházejí v hraničním pásmu mentální retardace. Mentální retardace je termín, který nemá přesně vyhraněný význam a v dnešní době je vymezený velkým množstvím definic.

Jednou z mnoha definic je vymezení mentální retardace jako vývojovou poruchu rozumových schopností projevující se převážně snížením kognitivních vlastností, pohybových, sociálních a řečových schopností s prenatální, perinatální i časně postnatální etiologií. (Valenta, Michalík, Lečbych a kol., 2018, s. 83)

Pokud má jedinec sníženou výkonost, ale ještě není na úrovni mentální retardace, hovoříme o tzv. oslabení kognitivního výkonu. Díky tomuto je jedinec znevýhodněn hlavně při vzdělání a potřebuje edukativní podpůrné opatření. Pod tento pojem se řadí například porucha autistického spektra a poruchy pozornosti s hyperaktivitou.

(Valenta, Morávková Krejčová, Hlebová a kol., 2020, s. 13)

2.4 Smyslové postižení

Smyslová postižení zastupují postižení zraku a sluchu. Sluchové postižení je ve společnosti bráno jako nejtěžší typ postižení. Za neslyšící můžeme označit jedince, který neslyší od narození, došlo u něj ke ztrátě sluchu před naučením mluvené řeči, jedince s úplnou či praktickou hluchotou, který ztratil sluch po naučení mluvené řeči a poslední jsou osoby těžce nedoslýchavé. Tyto osoby nejsou díky charakteru jejich postižení schopny plnohodnotně porozumět mluvené řeči. Kategorizace postižení sluchu. (viz. Tabulka 3)

(Linderová, 2018, s. 31)

Tabulka 3: Kategorie postiženého sluchu

| Kategorie postižení sluchu | Ztráta v dB dospělí | Ztráta v dB děti |
|---|---------------------|------------------|
| normální sluch | 0–25 | 0–15 |
| lehká ztráta sluchu | 26–40 | 16–40 |
| střední ztráta sluchu /střední nedoslýchavost | 41–55 | |
| středně těžká ztráta sluchu | 56–70 | |
| těžká ztráta sluchu | 71–90 | |
| úplná ztráta sluchu – hluchota | nad 90 | |

Zdroj: vlastní zpracování podle Linderové (2018, s. 32)

Pokud dojde u osoby ke zhoršení jeho zrakových funkcí, jedná se o slabozrakost. Zrakové postižení se týká jedinců, kteří trpí oční vadou či chorobou, kdy po optimální korekci mají stále zrakové vnímání porušené v takové míře, že jim způsobuje problémy v běžném životě. (Finková, Ludíková & Stoklasová, 2007, s. 37)

Světová zdravotnická organizace (WHO) dělí zrakové postižení na následující kategorie:

- střední slabozrakost
- silná slabozrakost
- těžce slabý zrak
- praktická slepota
- úplná slepota (Beneš, 2019, s. 129)

2.5 Cestovní ruch pro zdravotně postižené osoby

Motivace proč uskutečňovat aktivity cestovního ruchu může být na základě vnitřních a vnějších podnětů. S vývojem cestovního ruchu je spojena například potřeba rekreace, odpočinku nebo například poznání. Zdravotně postižené osoby se nejvíce účastní domácího cestovního ruchu, a to zejména za lázeňským pobytem nebo za návštěvou rodiny či přátel.

(Linderová, 2018, s. 35)

Indrová (citovaná v Kotíková, 2013, s. 459) uvádí tyto znaky cestovního ruchu lidí se

zdravotním postižením:

- počet osob se zdravotním postižením je vysoký a tím stoupají i potencionální účastníci cestovního ruchu
- jedinci se zdravotním postižením většinou cestují s doprovodem, může se jednat o přátele, rodinu nebo o pověřeného sociálního pracovníka
- díky většímu zapojení informačních technologií do cestovního ruchu mají handicapované osoby lepší přístup k zjišťování informací a díky tomu si mohou snadněji zorganizovat svoji účast na cestovním ruchu

Osoby se zdravotním postižením nejčastěji vyhledávají tyto formy cestovního ruchu:

- poznávací cestovní ruch
- zdravotní a lázeňský cestovní ruch
- kulturní cestovní ruch, (především v hlavních městech)
- náboženský cestovní ruch
- okružní plavby lodí
- rekreační cestovní ruch v přímořských oblastech
- nákupní cestovní ruch

2.6 Požadavky a překážky při účasti cestovního ruchu

Jako jednu z největších bariér účasti na cestovním ruchu považují zdravotně postižené osoby malé povědomí a předsudky vůči nim. Velmi často se také může jednat o neinformovanost o správném způsobu komunikace. Pokud bychom měli použít příklad, může se jednat například o zrakově postiženého jedince, který není upozorněn, že pracovník cestovního ruchu hovoří k ní. Pro sluchově postižené osoby se může jednat např. o nezřetelné výklady a pro tělesně postiženého jedince může být překážka špatná a nebezpečná asistence například při překonávání schodů. (Linderová, 2018, s. 35)

2.7 Podpora cestování pro zdravotně postižené osoby

Podpora cestovního ruchu pro zdravotně postižené osoby by měla vycházet z kritérií, která určují obecné pojetí cestovního ruchu pro všechny:

- zvýšit dostupnost pro skupiny, pro které je účast na cestovním ruchu obtížná
- otevřít cestovní ruch širokému aspektu skupin a sektorů uživatelů
- definovat skupiny, na které je činnost zaměřena: sociální kategorie, věkové skupiny nebo na základě kultury
- začlenit cíle a iniciativy, které jsou vzdělávací, kulturní, humanistické a týkají se rozvoje člověka obecně
- zajistit transparentnost hospodářské stránky činnosti
- vytvářet takové produkty cestovního ruchu, které budou přidávat nepeněžitou hodnotu
- cestovní ruch integrovat do místního prostředí trvale udržitelným způsobem
- řízení lidských zdrojů by mělo uspokojit z práce a začlenění, a to znamená zaměřit se na kvalitu práce zaměstnanců organizací cestovního ruchu

(Indrová, 2008, s. 69)

Rozvoj sociálního a s tím spojen rozvoj cestovního ruchu pro zdravotně postižené osoby by se v Evropské unii měl vyvíjet na základě zdrojů jednotlivých zemí. Jedná se o ekonomické, lidské a materiálové zdroje, potenciální a existující poptávku a plány v cestovním ruchu. Na základě nástrojů, kterými jsou země schopné podpořit rozvoj sociálního cestovního ruchu rozlišujeme státy se silnou, mírnou a slabou intervencí do sociálního cestovního ruchu.

Tabulka 4: Rozdělení zemí podle intervence do sociálního cestovního ruchu

| Intenzita intervencí státu | Země |
|-----------------------------------|---|
| Silná | Francie, Belgie, Řecko, Portugalsko, Itálie |
| Mírná | Španělsko, Německo, Dánsko Nizozemsko |
| Slabá | Irsko, Lucembursko, Rakousko, Švédsko |

Zdroj: vlastní zpracování podle Linderové (2018, s. 100)

2.7.1 Organizace podporující cestovní ruch ve světě

Evropská unie se snaží podporovat znevýhodněné skupiny při cestování. K těmto účelům byly vytvořeny různé organizace. Jednou z nich je například program podpory pod záštitou Evropské komise CALYPSO. Tento program vychází z myšlenky, že cestovní ruch by měl být pro každého dostupný bez žádných výjimek.

Zaměřuje se na čtyři hlavní znevýhodněné skupiny:

znevýhodněné mladé osoby ve věku 18-30 let, rodiny s dětmi, které mají finanční nebo jiné potíže, osoby se zdravotním postižením a osoby na 65 let a důchodce, kteří si cestování nemohou dovolit nebo které odrazují nároky spojené s organizací cesty.

(Kotíková, 2013, s. 468)

Pod záštitou OSN funguje světová organizace cestovního ruchu UNWTO (United National World Tourism Organization). Jedná se o mezinárodní organizaci, která je odpovědná za podporu odpovědného, udržitelného a univerzálně dostupného cestovního ruchu. Snaží se o začlenění cestovního ruchu do globální agendy, zlepšení konkurenceschopnosti cestovního ruchu, podporu znalostí, vzdělávání a budování kapacit a o budování partnerství. Do této světové organizace je zapojeno 160 členských států, 6 přidružených členů, 2 pozorovatele a více než 500 přidružených členů. Nejvyšším orgánem UNWTO je valná hromada. (United National World Tourism Organization [UNWTO], 2022)

Jednou z nejstarších mezinárodních organizací podporující sociální cestovní ruch je BITS International Bureau of Social Tourism (Mezinárodní kancelář pro sociální cestovní ruch). Nyní již ISTO The International Social Tourism Organisation (Mezinárodní organizace sociálního cestovního ruchu). Tato organizace byla založena 7. června 1963 a zaměřuje se na podporu cestování mladých a seniorů. Velmi úzce spolupracuje s orgány Evropské unie a podílí se na organizaci konferencí a seminářů týkající se této problematiky. ISTO sdružuje zúčastněné strany udržitelného a sociálního cestovního ruchu z celého světa a podporuje ho. ISTO představuje 5 kontinentů, 46 zemí a 168 členských organizací. Mezinárodní organizace sociálního cestovního ruchu se soustředí na 5 hlavních oblastí: dostupnost, životní prostředí, solidarita, spravedlivé obchodní podmínky a kvalita života.

(The International Social Tourism Organisation [ISTO], 2022)

Tabulka 5: Další organizace a aktivity sociálního cestovního ruchu

| Název | Název v češtině | Stát | Zaměření |
|---|--|-----------|---|
| Floreal | Floreal | Belgie | rodiny, zdravotně postižené osoby a udržitelný cestovní ruch |
| EUFED, European Union Federation of Youth Hostel Associations | Federace asociací mládežnických ubytoven v Evropské unii | Belgie | mládež |
| ENAT, European Network for Accessible Tourism | Evropská síť pro přístupný cestovní ruch | | mládež, zdravotně postižené osoby, senioři, rodiny s nízkým příjmem |
| Vacances Ouvertes | Otevřené prázdniny | Francie | mládež, rodiny s nízkým příjmem |
| ANCV, L'Agence National pour les Chaques-Vacances | Agentura pro prázdninové šeky | Francie | osoby s nízkým příjmem, senioři |
| Imsero, Instituto de mayores y servicios sociales | Institut pro seniory a sociální služby | Španělsko | senioři |
| Europe Senior Tourism | Evropský seniorský cestovní ruch 33 | Španělsko | senioři |

| | | | |
|---|--|--------------------|---|
| PREDIF, Plataforma representativa estatal de discapacidad físicos | Státní platforma pro tělesné postižení | Španělsko | zdravotně postižené osoby |
| Family Holiday Association | Asociace pro rodinnou dovolenou | Spojené království | rodiny s nízkým příjmem |
| Family Fund | Rodinný fond | Spojené království | rodiny s nízkým příjmem, zdravotně postižené děti |
| COIN – Cooperativa Sociale Integra | Sociální kooperace | Itálie | zdravotně postižené osoby |
| | | | |
| Sunshine Fund | Slunečný fond | Irsko | rodiny s nízkým příjmem |
| NatKo, Nationale Koordinationstelle Tourismus für Alle | Národní koordinační kancelář – cestovní ruch pro všechny | Německo | zdravotně postižené osoby |
| Tourism för Alla | Cestovní ruch pro všechny | Švédsko | zdravotně postižené osoby |

Zdroj: vlastní zpracování podle Linderové (2018, s. 102)

2.7.2 Organizace podporující cestovní ruch v ČR

V České republice je jednou z největších organizací cestovního ruchu – Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism, která byla založena Ministerstvem pro místní rozvoj v roce 1993 pod názvem Příspěvková organizace Česká centrála cestovního ruchu (ČCCR). Založení této organizace mělo zařídít propagování státu, jako atraktivní destinace cestovního ruchu na zahraničním i domácím trhu. Při své propagaci využívá účast na mezinárodních propagačních akcích, jako jsou veletrhy, workshopy, výstavy zaměřené na cestovní ruch. (Linderová, 2013, s. 135)

Aby organizace dosáhla cíle propagace České republiky plní v koordinaci s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR tyto hlavní úkoly:

Koordinace činností v cestovním ruchu – znamená podporu všestranného cestovního ruchu, spolupráce s orgány státní správy a samosprávy, které se pohybují v oblasti cestovního ruchu, spolupráce se školami a další činnosti, které souvisejí se zajištěním koordinačních úkolů.

Další z hlavních úkolů CzechTourismu je destinační marketing. V tomto marketingu se organizace snaží o zajišťování, podporu a koordinaci marketingových aktivit na domácím i zahraničním trhu. Jejich snahou je, vytvořit příznivé image turistické destinace „Česká republika“.

Podporuje tvorbu produktů cestovního ruchu se šetrným přístupem k životnímu prostředí. Mediální prezentace ČR, odvětví cestovního ruchu i agentury CzechTourism. zabezpečuje spolupráce s domácími i zahraničními médii a novináři.

Dalším úkolem je příprava, organizace a provádění vzdělávací činností v oblasti cestovního ruchu. Hlavním účelem provádění těchto činností je udržení konkurenceschopnosti subjektů cestovního ruchu na domácím i zahraničním trhu. (CzechTourism, 2022)

2.7.3 Projekt Euroklíč

V rámci podpory lidí se sníženou schopností pohybu vznikl v roce 2007 ve vyspělých evropských zemích a USA projekt s názvem Euroklíč. Tento projekt byl v ČR ve své kategorii oceněn titulem: „NEJVÝZNAMNĚJŠÍ POČIN ROKU 2007“. Tento projekt vznikl pod záštitou Asociace krajů ČR, která ji poskytla Národní radě osob se zdravotním postižením ČR na přípravu a realizaci. Hlavním a dlouhodobým cílem projektu je zajištění osobám se sníženou pohyblivostí rychlou a důstojnou dostupnost sociálních a technických kompenzačních zařízení. Jedná se především o výtahy, svislé schodišťové plošiny atd. (Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, 2010)

Toho je docíleno pomocí toho, že

- jsou tato zařízení osazena jednotným eurozámkem
- euroklíč je distribuován osobám s průkazem ZTP nebo ZTP/P
- prostřednictvím sítě mateřských center v jednotlivých krajích jsou euroklíče dlouhodobě zapůjčovány rodičům dětí do tří let
- seniorům a osobám krátkodobě zdravotně indisponovaným jsou euroklíče půjčovány přímo ve veřejně přístupných budovách (např. recepce, vrátnice atd.)

(Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2022)

Obrázek 5: Značení Euroklíče



Zdroj: Žiju s handicapem, 2012

3 Cíle a hypotézy

Cíl

Cílem bakalářské práce bude zhodnotit současnou nabídku služeb cestovního ruchu, pro osoby s tělesným postižením a jak na tuto nabídku nahlíží respondenti ve Středočeském kraji. Šetření bude probíhat na základě analýzy anonymního dotazníku provedeného v Rakovníku a okolí. Dále také vytvoření návrhů, jak tento segment služeb vylepšit a rozšířit. Stanovení hypotéz a jejich následné potvrzení nebo vyvrácení.

Výzkumný problém

Jaký má vliv tělesné postižení na cestování?

Hypotézy

Tato bakalářská práce pracovala s následujícími hypotézami:

Hypotéza 1: Větší množství osob s tělesným postižením potřebuje cestovat s doprovodem než bez doprovodu.

Hypotéza 2: Pro osoby s tělesným postižením hraje při výběrání cesty větší roli přístupnost než cena.

Hypotéza 3: Lepší připravenost přepravy pro cestující s tělesným postižením je ve městech než na vesnicích.

4 Dotazníkové šetření

V analytické části bakalářské práce je vyhodnocen anonymní dotazník, který byl použit pro kvantitativní výzkum. Dotazník byl rozeslán tělesně postiženým osobám ve Středočeském kraji. Dotazníky byly rozeslány nebo fyzicky doručeny do domovů a škol, kde se nacházejí již zmíněné tělesně postižené osoby. Výzkum probíhal od října a celkem odpovědělo 78 respondentů.

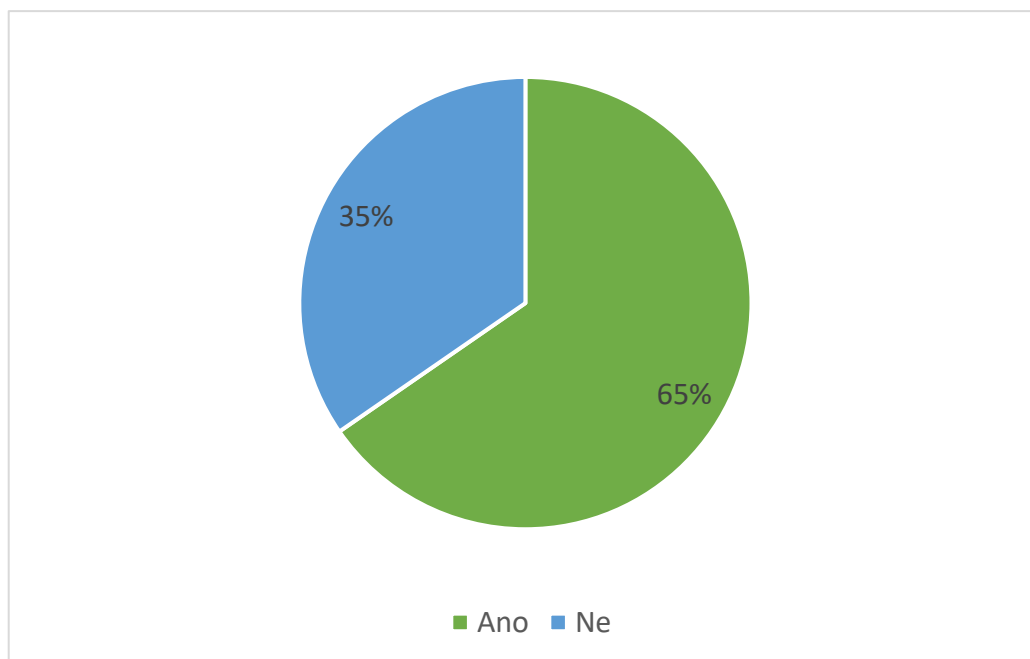
Dotazník se skládá z 19 otázek, které jsou především uzavřené, respondent tedy vybírá z již předepsaných odpovědí. Na některé otázky mohou respondenti zvolit více odpovědí nebo napsat svůj názor k dané problematice. Dotazník byl vyplňován dvěma formami. Při první variantě se jednalo o elektronický dotazník, který byl vytvořen přes platformu survio.cz. Tato forma dotazníku byla poslána odkazem na email daným organizacím a ty jej poté poskytly svým členům. V druhé formě se jednalo o papírový dotazník, který byl doručen do dané organizace, kde respondenti dotazník vyplnili a poté byly výsledky zadány do již zmíněné platformy survio.cz, pro jednodušší vyhodnocení výsledků. Vyhodnocení dotazníkového šetření probíhalo na základě výsledků získaných z platformy survio.cz a pomocí MS Excel. Pomocí MS Excel byly vytvořeny vlastní grafy. Kompletní formu dotazníku je možné najít v příloze A.

Vzhledem k tomu, že byl dotazník vyplňován anonymně, byly do dotazníkového šetření zaraženy selektivní otázky (věk, pohlaví, statut...), které respondenty rozdělily do podrobnějších kategorií. Tyto selektivní otázky byly zaraženy z toho důvodu, aby bylo zjištěno, jaký pohled, a co je důležité například pro skupinu studentů a například pro skupinu důchodců. Dále bylo zjištěno, zda osoby s tělesným postižením cestují, také jak často a jakým dopravním prostředkem nejčastěji. V další části byly pokládány otázky, jestli dotazovaní využívají služby cestovní kanceláře, kde hledají cíl své cesty a jaký faktor hraje největší roli při plánování cesty a zda pro tyto cesty potřebují doprovod. Z poslední části dotazníku vyplývá, jak jsou respondenti spokojeni s nabídkou, s jakými největšími překážkami se při svých cestách setkali a jak hodnotí úroveň těchto služeb.

4.1 Vyhodnocení dotazníku

Bydlíte v okrese Rakovník?

Obrázek 6: Okres

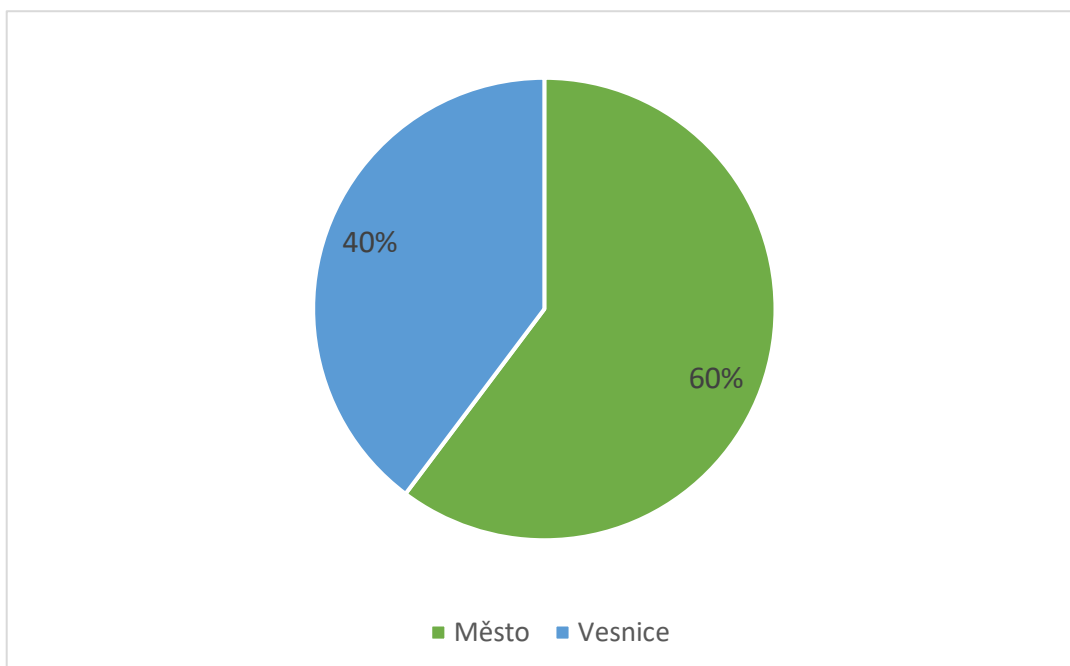


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Více jak polovina respondentů (65 %) žije v okrese Rakovník. Zbýlých (35 %) uvádí, že v okrese Rakovník nežije a neuvádějí odkud přesně pocházejí, ale jedná se o respondenty pouze ze Středočeského kraje.

Bydlíte na vesnici nebo ve městě?

Obrázek 7: Místo bydliště

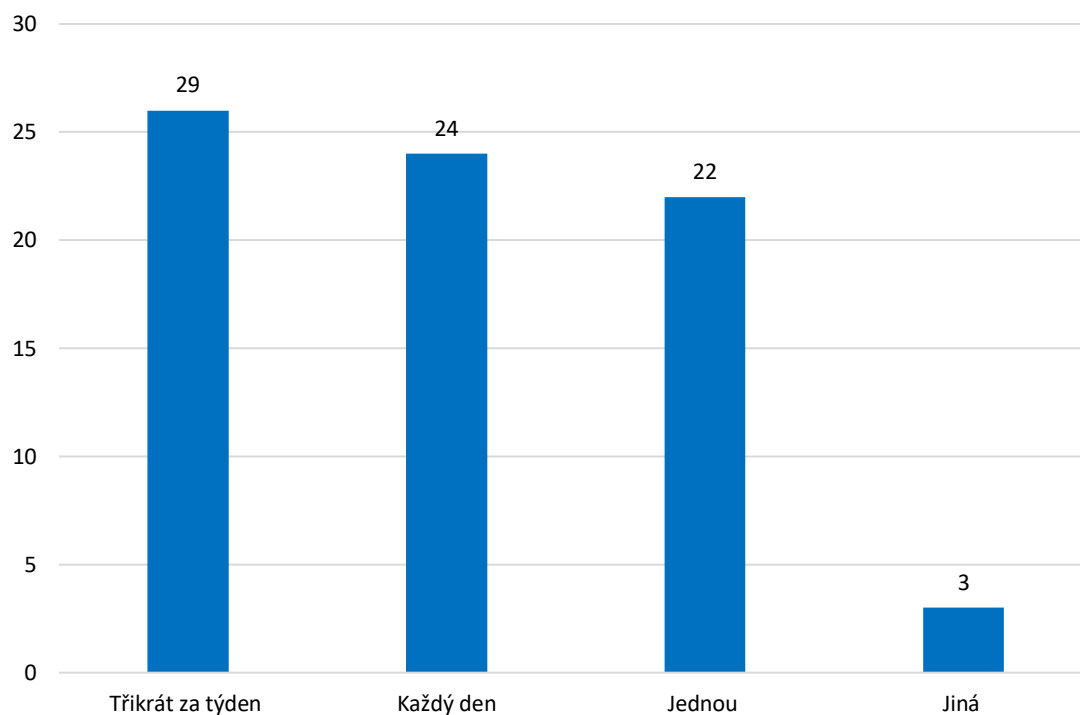


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

V této otázce se dotazované osoby s tělesným postižením řadily do kategorie podle svého uvážení, zda žijí na vesnici nebo ve městě. Téměř jedna polovina (60 %) respondentů žije ve městě a zbylých 40 % dotazovaných uvádí, že žije na vesnici.

Jak často cestujete mimo své bydliště?

Obrázek 8: Kolikrát se uskutečnila cesta mimo bydliště

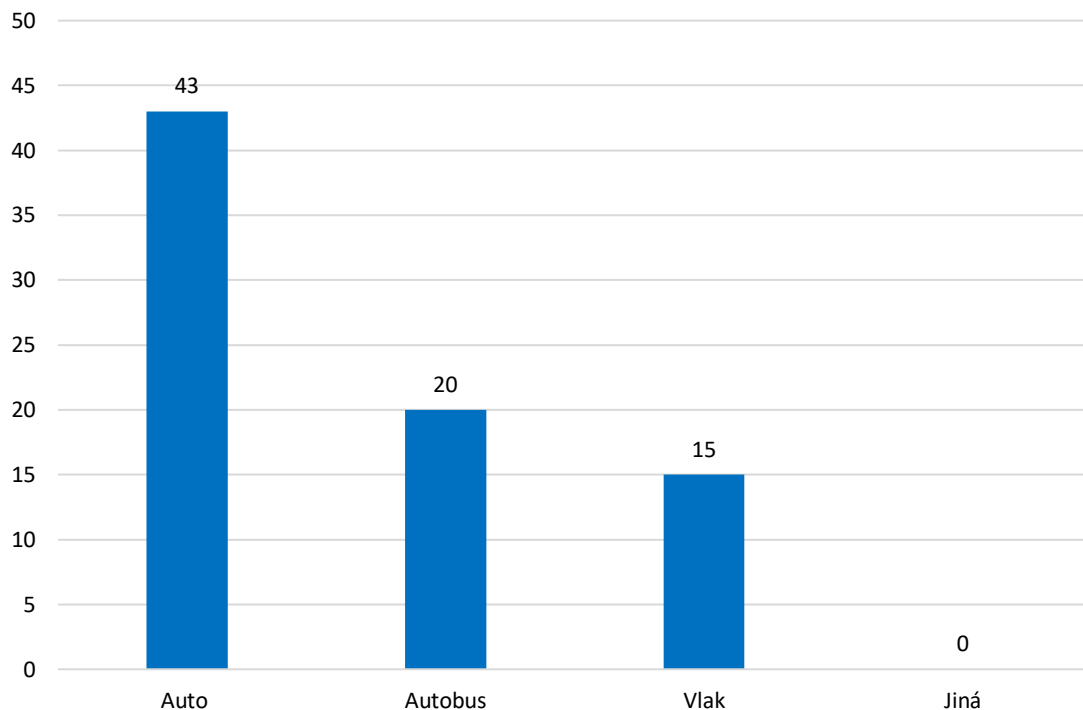


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Největší část respondentů (29) zvolilo možnost cestování mimo své bydliště třikrát za týden. Hned další možností bylo cestování každý den, tuto variantu zvolilo 24 dotazovaných osob s tělesným postižením. Z grafu je dále zjevné, že 22 dotazovaných cestuje mimo své bydliště pouze jednou za týden a 3 respondenti uvádí možnost jiné.

Jaké dopravní prostředky využíváte nejčastěji pro tyto cesty?

Obrázek 9: Volba dopravního prostředku

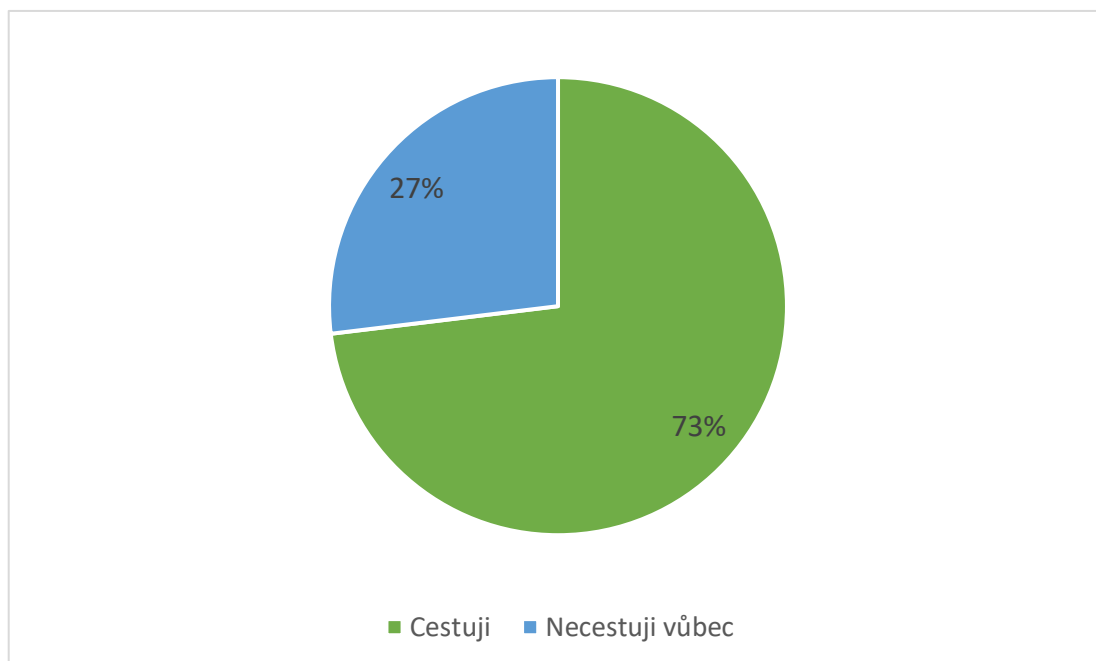


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Nejvíce dotazovaných (43) využívá pro cesty mimo své trvalé bydliště jako dopravní prostředek automobil. Je to pochopitelné z důvodu pohodlí. Hned dalším nejvyužívanějším dopravním prostředkem je autobus, který využívá více než čtvrtina respondentů (20). Cesty vlakem uskutečňuje 15 dotazovaných osob s tělesným postižením. Možnost jiné zde nevybral žádný z respondentů.

Cestujete do zahraničí?

Obrázek 10: Cestujete do zahraničí

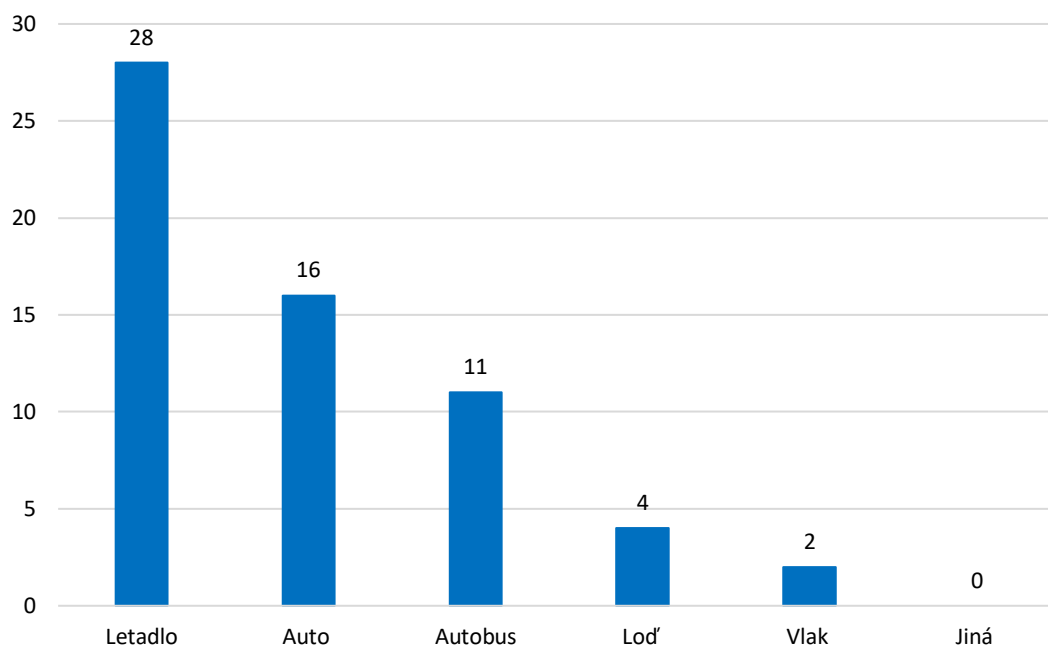


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Zde byli respondenti dotazováni, zda cestují do zahraničí či nikoli. Z grafu je patrné, že většina cestuje, jedná se o 73 %. Pouze 27 % dotazovaných osob s tělesným postižením necestuje vůbec.

Jaké dopravní prostředky využíváte nejčastěji pro cesty do zahraničí?

Obrázek 11: Dopravní prostředek do zahraničí

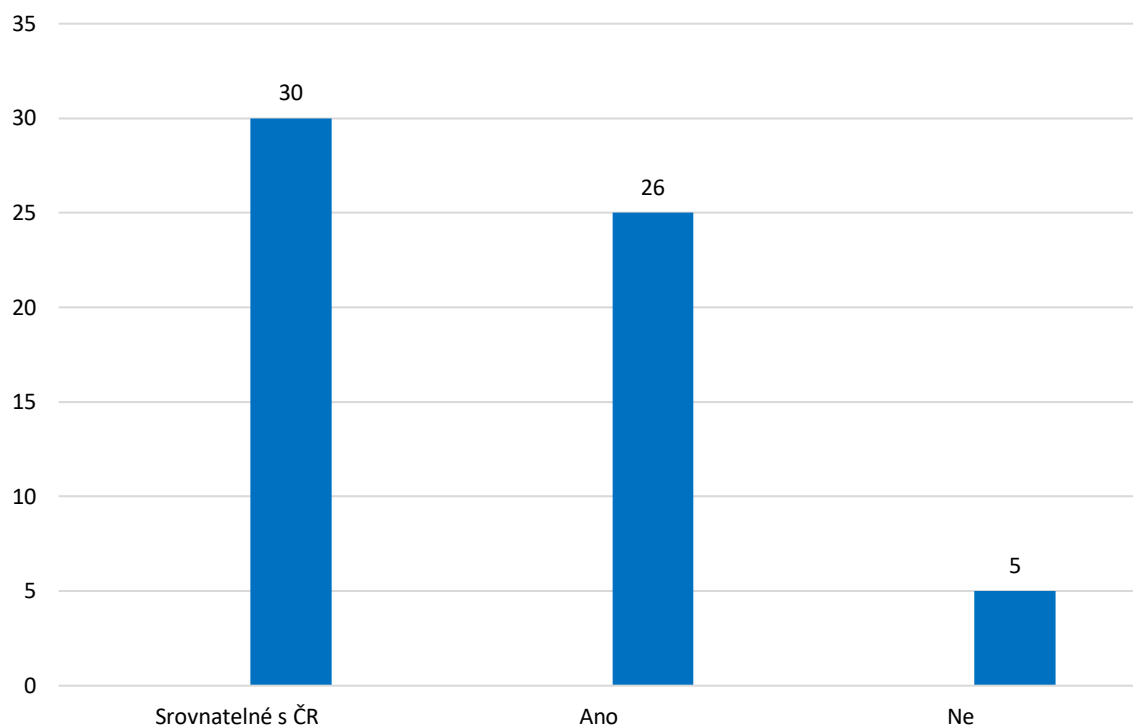


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Téměř polovina respondentů (28) využívá pro své cesty do zahraničí letadlo jako dopravní prostředek. Dalším preferovaným dopravním prostředkem je automobil, který zvolilo 16 dotazovaných. O pouhých 5 respondentů méně volilo možnost autobus jako dopravní prostředek (11). Nejmenší zastoupení mezi dopravními prostředky měl vlak, který vybrali pouze 2 respondenti.

Myslíte si, že v zahraničí je lepší vybavenost pro lidi s handicapem?

Obrázek 12: Vybavenost v zahraničí

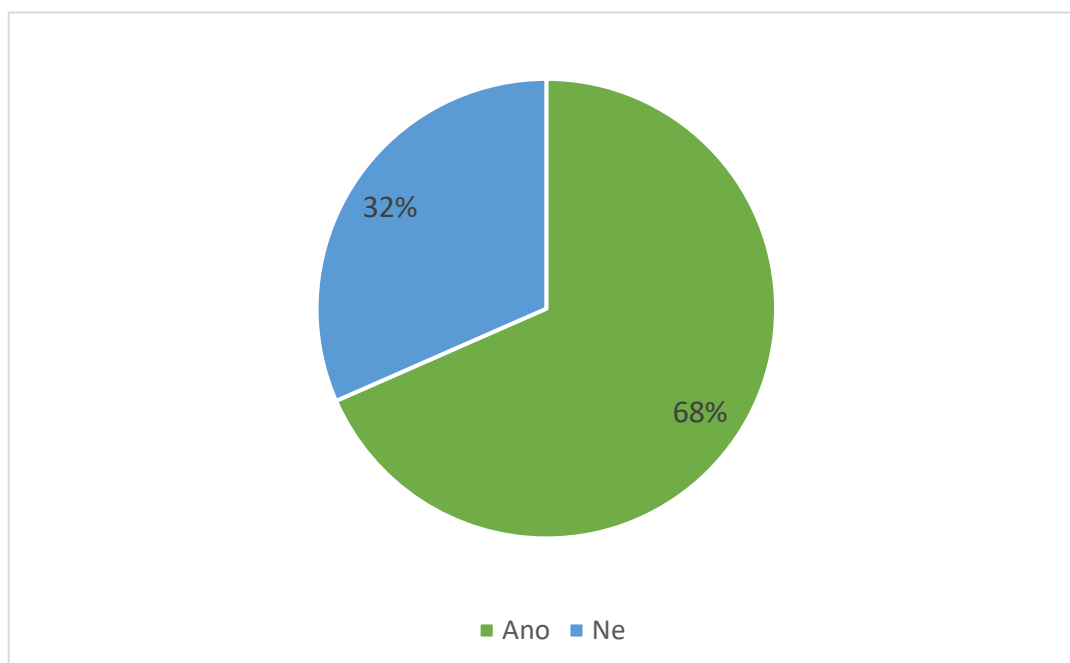


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Polovina (30) dotazovaných osob s tělesným postižením označila vybavenost pro osoby s handicapem v zahraničí jako srovnatelné s Českou republikou. 26 respondentů odpovědělo na tuto otázku, že vybavenost pro osoby s handicapem je lepší v zahraničí a pouhých 5 respondentů odpovědělo tak, že podle nich je vybavenost pro osoby s handicapem lepší v České republice v porovnání s ostatními zeměmi.

Využíváte pro plánování cesty služby cestovní kanceláře?

Obrázek 13: Služby cestovní kanceláře

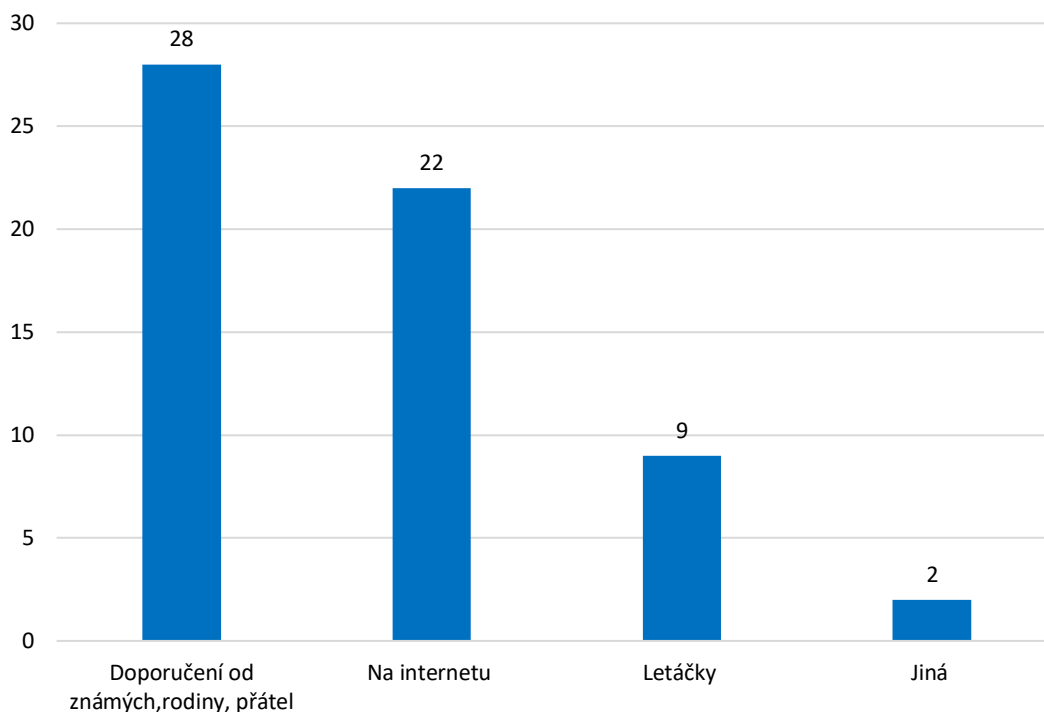


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Skoro třičtvrtě (68 %) dotazovaných osob s tělesným postižením odpovědělo, že při plánování cesty využívají služeb cestovní kanceláře. 32 % respondentů odpovědělo negativně s tím, že při plánování cest nevyužívají žádné služby cestovních kanceláří.

Kde hledáte cíle Vaší cesty?

Obrázek 14: Cíl cesty

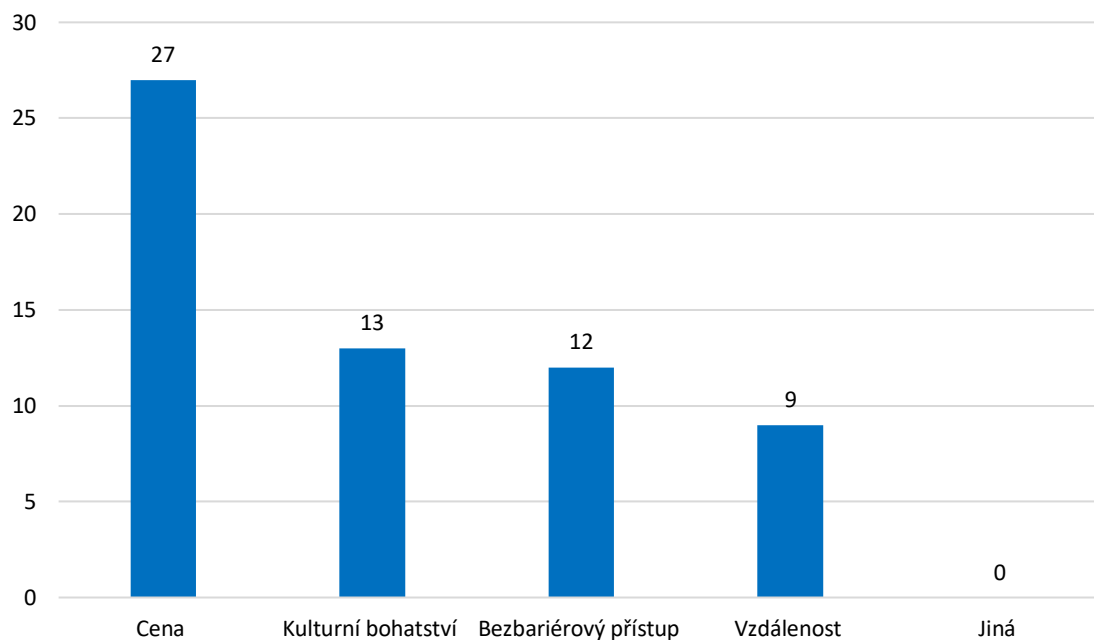


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Nejvíce dotazovaných respondentů (28) dá na doporučení od známých, rodiny, přátel, co se týče hledání cíle cesty. Hned další volbou, kde dotazované osoby s tělesným postižením hledají cíl cesty se stal internet, kde tuto možnost zvolilo 22 respondentů. 9 respondentů používá pro hledání cíle letáčky a katalogy a možnost jiná zvolili pouze 2 respondenti.

Při vybírání cesty, ať už na území ČR nebo v zahraničí je pro vás nejvíce důležitá?

Obrázek 15: Faktor při vybírání cesty

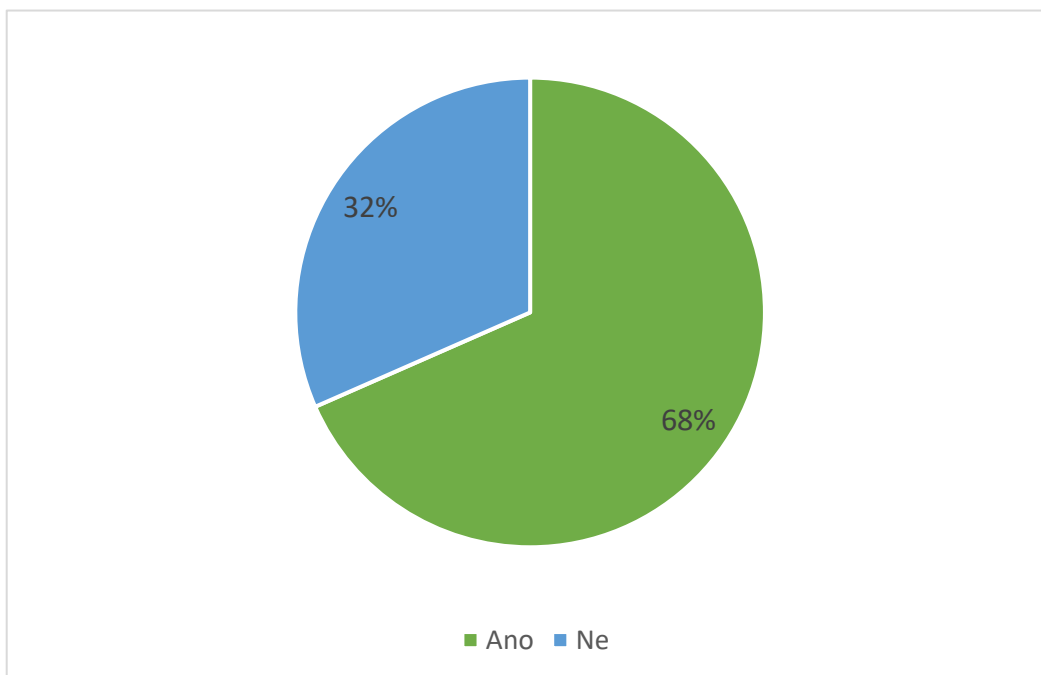


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Jak je patrné z grafu, největší roli při vybírání cesty podle respondentů má cena, tato možnost představuje skoro polovinu odpovědí (27). Hned za cenou bylo zvoleno kulturní bohatství dané destinace (13) a dále bezbariérový přístup (12). Nejmenší část dotazovaných osob (9) uvedla, že při vybírání cesty, je důležitým faktorem vzdálenost a možnost jiné ne zvolil nikdo.

Potřebujete mít při cestě s sebou doprovod?

Obrázek 16: Doprovod při cestách

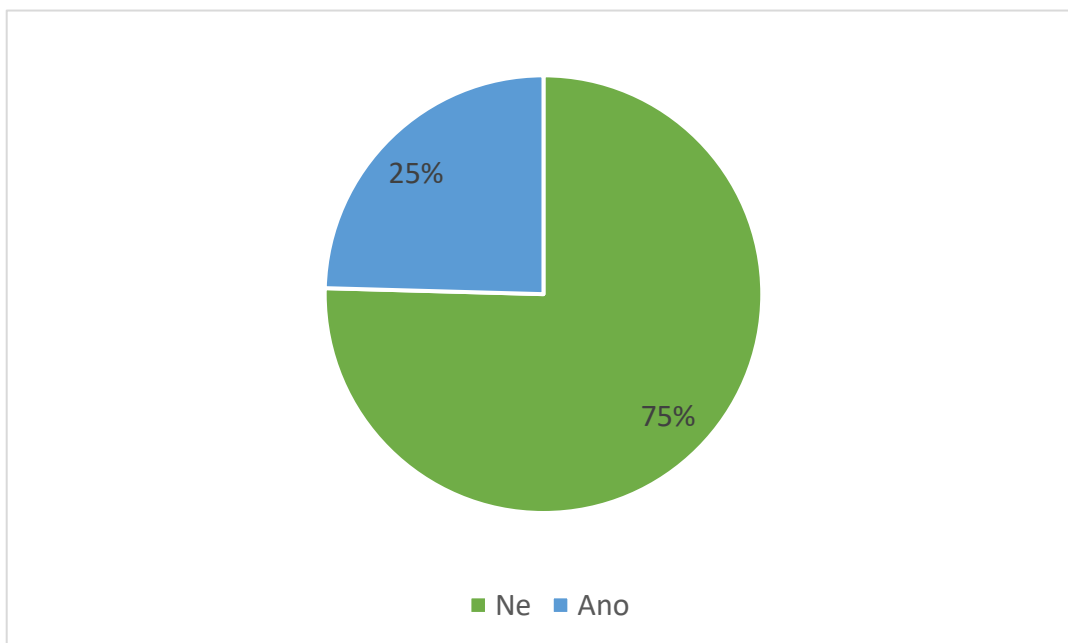


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Skoro třičtvrtě respondentů odpovídá na tuto otázku pozitivně, tedy 68 % dotazovaných osob s tělesným postižením potřebuje při cestě mít s sebou doprovod. 32 % dotazovaných odpovídá negativně a uvádí, že při cestách s sebou žádný doprovod nepotřebují.

Považujete cestování za svůj koníček?

Obrázek 17: Cestování jako koníček

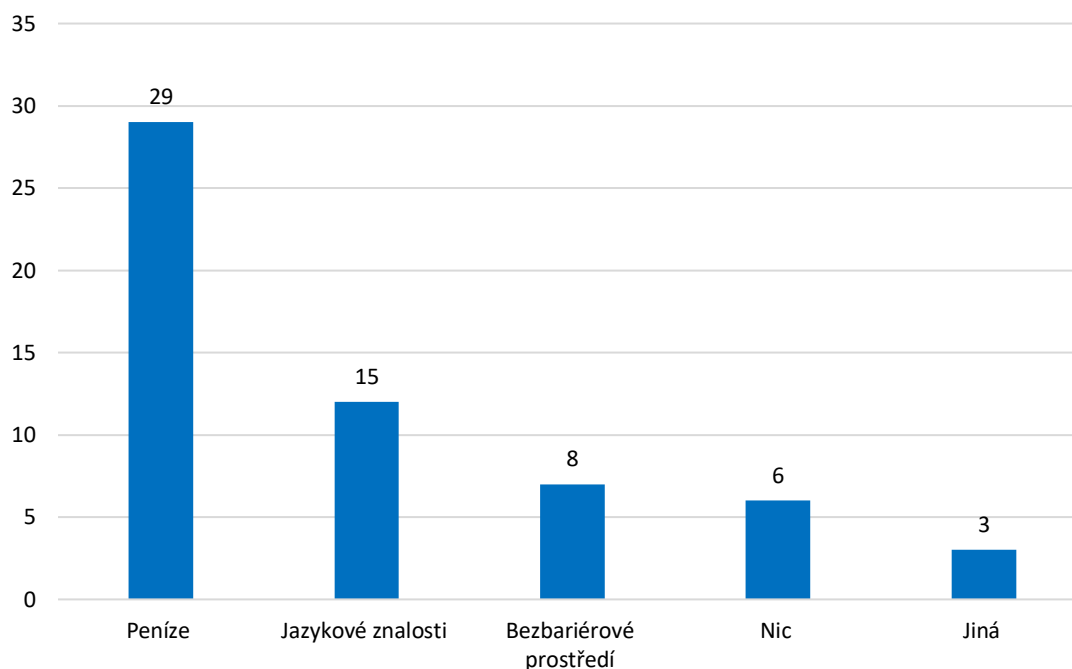


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Přesná tři čtvrtina (75 %) dotazovaných osob s tělesným postižením uvádí, že cestování nepovažuje za svůj koníček. Naopak čtvrtina respondentů (25 %) tvrdí, že cestování jako svůj koníček mají.

Je něco, co Vám při cestování opravdu chybělo/chybí?

Obrázek 14: Co chybí při cestování

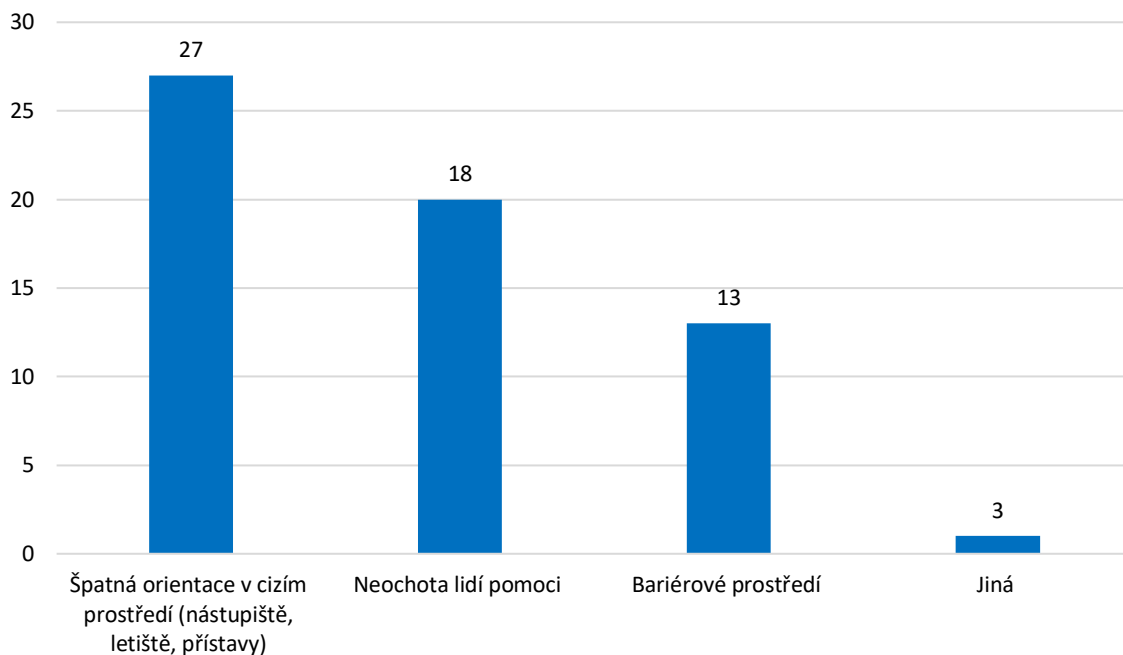


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Největší množství respondentů (29) uvedlo jako faktor, který jim na cestách nejvíce chybí, peníze. Další nejčastější možností (15) byl nedostatek jazykových znalostí. Následovalo bezbariérové prostředí, které vybralo 8 respondentů. 6 respondentů uvádí, že při cestování jim nechybí nic a možnost jiná zvolilo malé množství dotazovaných osob (3). V možnosti jiná dva respondenti uvedli zdraví a jeden respondent uvedl rodinu.

Největší problémy při cestách?

Obrázek 18: Problémy při cestách

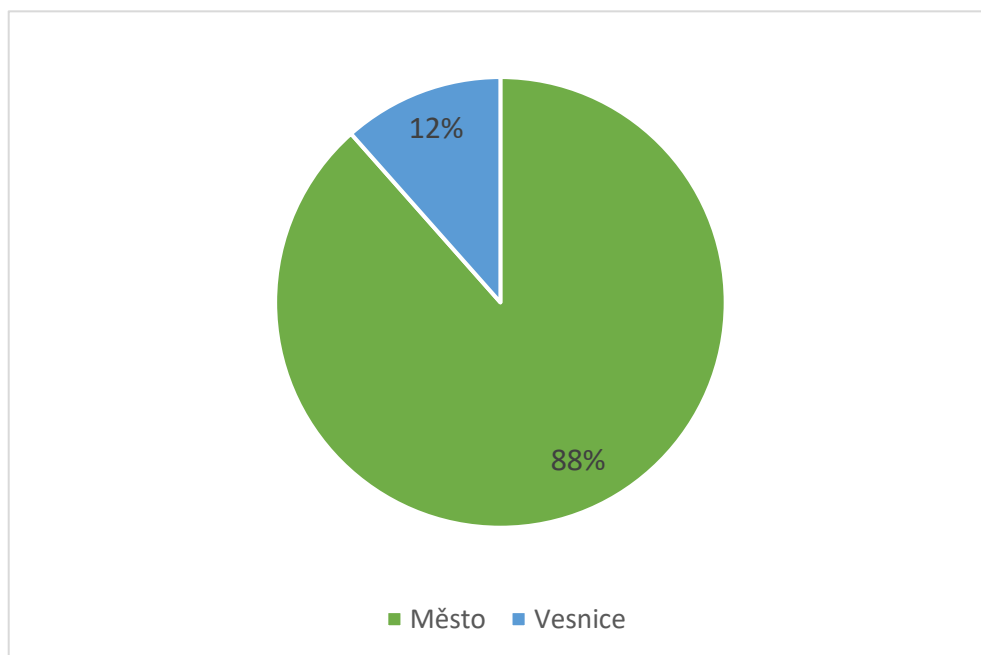


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Za největší problém dotazované osoby s tělesným postižením považují špatnou orientaci v cizím prostředí, jako jsou letiště, nástupiště, nádraží atd., tuto odpověď poskytlo 27 z nich. 18 respondentů uvádí jako velký problém při cestách neochotu ostatních lidí pomoci. Dalším častým a velkým problémem je pro osoby s tělesným postižením bariérové prostředí, které ještě není kompletně nahrazeno bezbariérovým. Tento problém se vyskytuje především na vesnicích a v menších městech. Tuto odpověď uvedlo 13 dotazovaných. 5 respondentů uvedlo v kategorii jiné, různé problémy, se kterými se při svých cestách potýkají a znesnadňují jim cestování. Například jednou ze zmíněných odpovědí byl nedostatek hlásičů na přechodech a zastávkách, což znemožňuje snadné přecházení a přestupy na další spoje. Špatná orientace se týká například i při potřebě najít WC, ne jenom ve spojení s dopravními spoji atd.

Myslíte si, že lepší připravenost přepravy pro osoby s tělesným postižením je na vesnici nebo ve městě?

Obrázek 19: Lepší připravenost přepravy

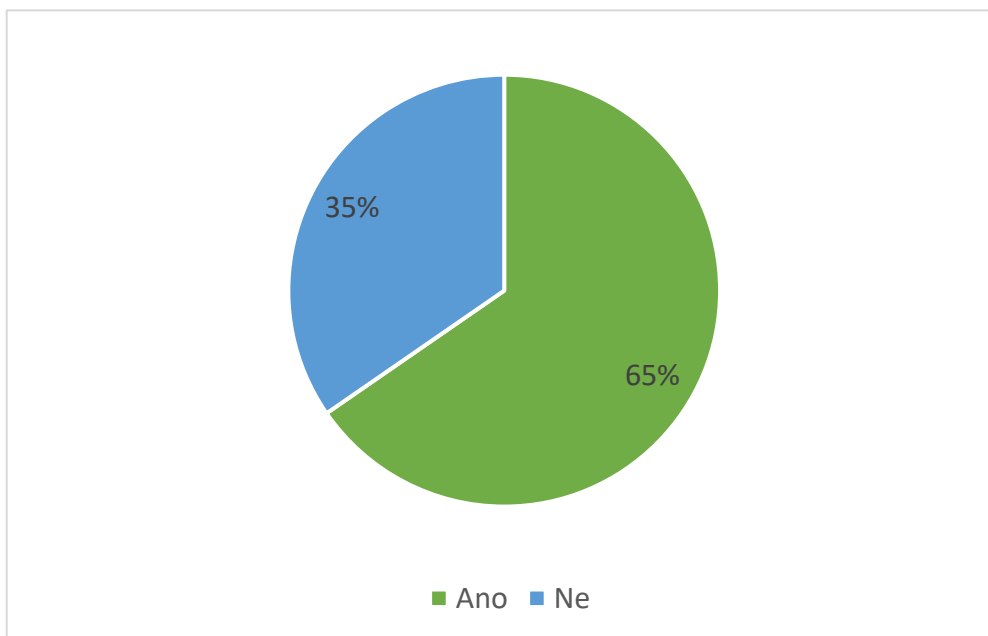


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Při této otázce byla odpověď skoro jednoznačná, jak je vidět z grafu jasnou převahu zde mělo město. 88 % respondentů uvedlo, že lepší připravenost služeb cestovního ruchu na osoby s tělesným postižením je lepší ve městě. Zbýlých 12 % dotazovaných poskytlo odpověď, že lepší připravenost na tuto skupinu osob je na vesnici.

Myslíte si, že přeprava přizpůsobena pro tělesně postižené osoby je ve Vašem místě bydliště dostatečná?

Obrázek 20: Přizpůsobení přepravy

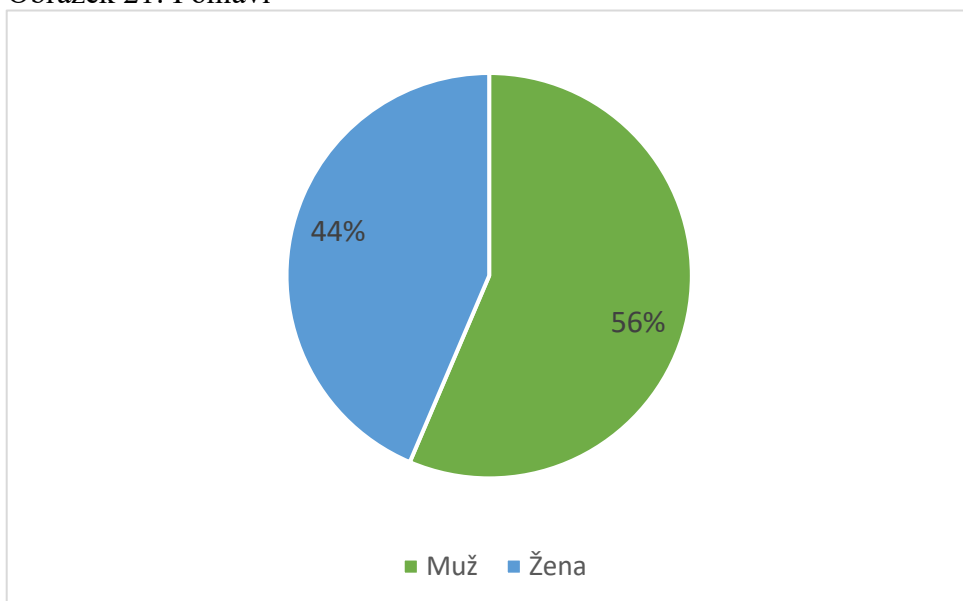


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Více jak polovina respondentů (65 %) uvádí, že přizpůsobení přepravy pro tělesně postižené v jejich místě bydliště je dostatečné. Zbýlých 35 % dotazovaných osob s tělesným postižením poskytlo odpovědi, že přizpůsobení přepravy v jejich místě bydliště je nedostatečná. Především se jednalo o osoby, které žijí na vesnicích.

Jste muž či žena?

Obrázek 21: Pohlaví

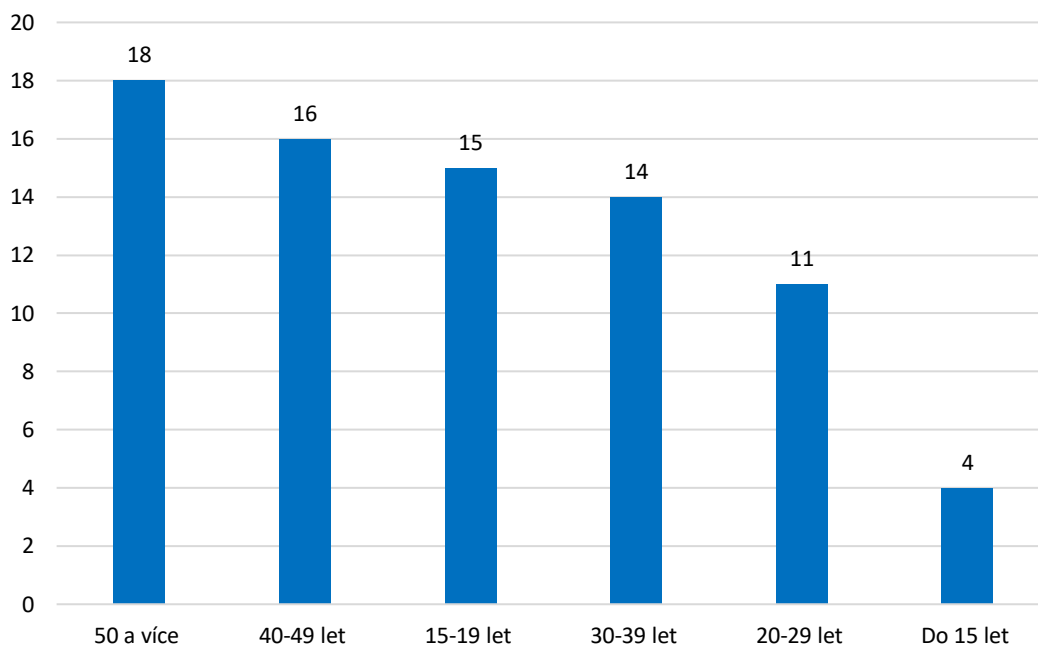


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Dotazované respondenty zastupují z 56 % muži a zbylých 44 % tvoří ženy.

Věková skupina?

Obrázek 22: Věk

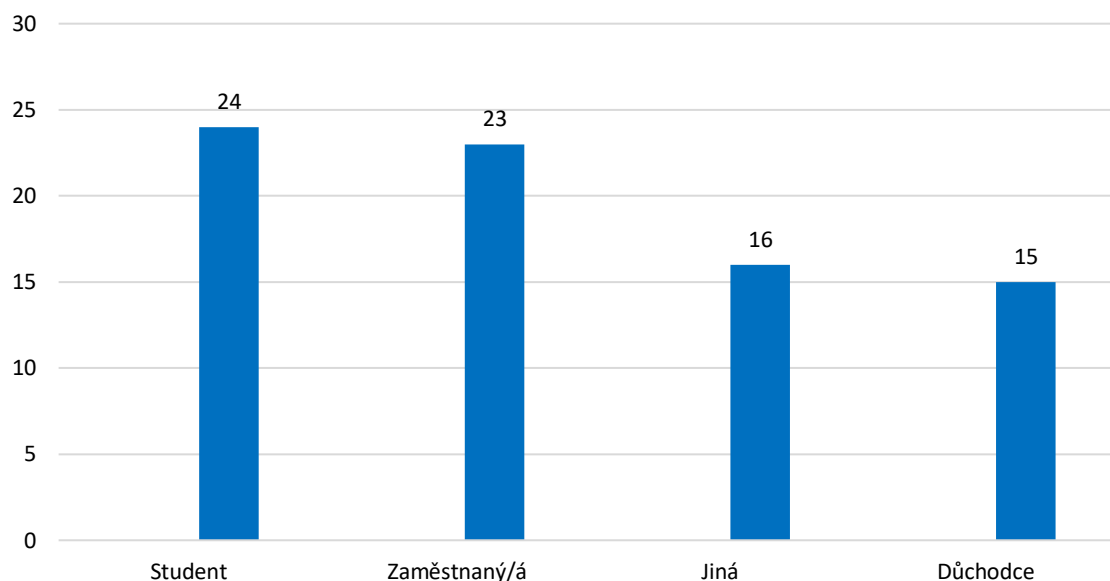


Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Zde se respondenti řadili do svých věkových skupin. Věkové rozdělení je různorodé, vzhledem k náhodnosti respondentů. Skoro čtvrtina respondentů (18) je ve věkové skupině 50 a více let. Dalších 16 osob se zdravotním postižením spadá do věkové skupiny 40–49 let, 15 je v rozmezí 15–19 let. Pouze 4 respondenti jsou ve věkové skupině pod 15 let. Další skupina zastupovaná 14 osobami byla v rozmezí 30–39 let a poslední věkové rozmezí 20–29 let bylo zaznamenáno 11 respondentů.

Jste?

Obrázek 23: Aktuální statut



Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Jak je zřejmé z grafu, při téhle otázce bylo zjištěno, že 24 respondentů jsou stále studenti. Další nejvíce volenou odpověď zastupovala kategorie Jiné... (16), pod kterou většina respondentů volila invalidní důchodce. Kategorii důchodce zvolilo 15 respondentů a možnost zaměstnaný/á vybralo 23 osob se zdravotním postižením.

Tabulka 6: Podrobný přehled respondentů

| | Muž | Žena | Celkem |
|-----------|-----|------|--------|
| Do 15 let | 4 | 0 | 4 |
| 15–19 let | 9 | 6 | 15 |
| 20–29 let | 6 | 5 | 11 |
| 30–39 let | 8 | 6 | 14 |
| 40–49 let | 9 | 7 | 16 |
| 50 a více | 8 | 10 | 18 |
| Celkem | 44 | 34 | 78 |

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

4.2 Ověření hypotéz

Hypotéza č. 1: Zjistit, zda větší množství osob s tělesným postižením potřebuje cestovat s doprovodem než bez doprovodu.

Tuto hypotézu je možné potvrdit na základě výsledků z výzkumu. Většina dotazovaných uvedla, že cestuje s doprovodem. Pouze 32 % respondentů uvedlo, že při svých cestách doprovod nepotřebuje.

Hypotéza č. 2: Zjistit, zda pro osoby s tělesným postižením hraje při vybírání cesty větší roli přístupnost než cena.

Tato hypotéza byla výzkumem vyvrácena. 42,1 % dotazovaných uvedlo jako největší faktor při vybírání cesty právě cenu. Jako dalšími nejčastějšími faktory byly vybrány přístupnost/bezbariérový přístup společně s kulturním bohatstvím.

Hypotéza č. 3: Zjistit, zda je lepší připravenost přepravy pro cestující s tělesným postižením ve městech než na vesnicích.

Hypotéza byla na základě výsledků z výzkumu potvrzena. Tuto hypotézu potvrzuje fakt, že skoro většina dotazovaných (88 %) uvedla, že lepší připravenost přepravy pro cestující s tělesným postižením je ve městě než na vesnici.

Shrnutí

V rámci práce byly předem stanoveny tři hypotézy. První hypotéza byla na základě výsledků šetření potvrzena. To znamená, že osoby s tělesným postižením většinou necestují samy, ale k cestování zpravidla potřebují doprovod. Druhá hypotéza byla vyvrácena, a to z toho důvodu, že pro osoby s tělesným postižením není nejdůležitějším faktorem při vybírání cesty přístupnost nýbrž cena. A u poslední třetí hypotézy bylo ověřeno, že většina dotazovaných si myslí, že lepší připravenost přepravy pro tuto skupinu osob je ve městě.

4.3 Návrhy na zlepšení

V této kapitole budou přiblíženy návrhy na zlepšení, které byly stanoveny na základě vyhodnocených dotazníků a připomínek tělesně postižených osob.

4.3.1 Rozšíření městské dopravy a bezbariérových spojů obecně

Ve spoustě městech a vesnic ve Středočeském kraji není doposud přizpůsobena městská doprava a další dopravní spoje pro tělesně postižené osoby. I když se nabídka těchto nízkopodlažních autobusových linek a bezbariérových vlaků zvyšuje, stále jich není dostatek. V dotazníku byla položena otázka, jaký dopravní prostředek respondenti nejčastěji využívají při běžných cestách mimo své bydliště. Více jak polovina dotazovaných zvolila možnost automobil. Tato volba byla zvolena především z důvodu pohodlí, ale také z důvodu, že většina dotazovaných ani nemá možnost využít jiný dopravní prostředek. Tento problém vzniká především na vesnicích, kde není zavedena ani městská hromadná doprava a ani tyto typy dopravních spojů. Tato otázka byla také položena v dotazníku a skoro většina dotazovaných uvedla, že lepší připravenost přepravy pro handicapované osoby je ve městě. Proto by mělo být snahou zlepšit dopravní infrastrukturu a rozšířit nabídku bezbariérových dopravních prostředků v celém kraji, ale především na vesnicích a v menších městech. Dalším problémem mohou být nástupiště, které také nejsou zcela přístupné. Tento problém se nejlépe dá řešit rekonstrukcí, která je ovšem velmi nákladná, ale v některých případech je možné na rekonstrukci dostat dotaci.

4.3.2 Rozšíření nabídek cestovních kanceláří

Při dotazování, zda osoby s tělesným postižením využívají služby cestovní kanceláře skoro tři třetiny (68 %) odpovědělo „Ano“. Dále ale bylo zjištěno, že ne všechny cestovní kanceláře nabízejí služby pro tělesně postižené osoby. Zdravotně postižené osoby tvoří značnou část obyvatelstva, a proto by cestovní kanceláře měly do svých portfolií zavést rozšířené služby a zájezdy pro tuto skupinu osob. Rozšíření by se mohlo týkat jak přímo zájezdů uspořádaných pouze pro tělesně postižené osoby, tak rozšíření nabídky ubytovacích zařízení s doplňkovými službami, které tato skupina osob potřebuje.

Může se například jednat o hotel, který nabízí možnost dopravy pro tělesně postižené (doprava z letiště na hotel, různé výlety atd.), poskytuje pohodlný pohyb bez nutnosti asistence po ubytovacím zařízení, má vyhovující a bezbariérové vybavení pokoje a umožňuje této skupině osob pohodlné využití restaurace, disponuje šikmými plošinami, výtahy, schodišťovými sedačkami, zvedacími plošinami atd. Ve své nabídce by cestovní kanceláře měly poskytovat pravdivé a dostatečné informace co se bezbariérovosti týče. Pokud v nabídce bude uvedeno, že se jedná o bezbariérové ubytovací zařízení, toto zařízení by mělo být kompletně přístupné, ne jenom z části.

4.3.3 Možnost doprovodu a pomoci při cestách

Z dotazníku bylo také vyhodnoceno, že skoro většina dotazovaných osob s tělesným postižením potřebují při svých cestách doprovod. Většinou se jedná o doprovod z rodinných příslušníků. Někteří jedinci ale tuto možnost nemají, a proto jsou odkázáni sami na sebe. Proto by na místech, kde jsou těmto osobám poskytovány služby cestovního ruchu, měli být proškolení zaměstnanci, kteří by věděli, jak s těmito osobami komunikovat a případně jim pomoci. Jednalo by se například o doprovod, o asistenci při používání zařízení určeného pro pomoc těmto osobám (schodišťová sedačka, zvedací rampa atd.) nebo jenom o pomoc s orientací v neznámých prostorách. Špatnou orientaci totiž označilo 37 % dotazovaných tělesně postižených osob jako největší problém při cestování a jako druhým největším problém byla zmiňována neochota lidí pomoci (31 %). Při zavedení tohoto opatření by se tyto dva problémy mohly eliminovat nebo alespoň zmírnit.

4.3.4 Návrh finančního plnění

Tabulka 7: Finanční plnění

| | Cena (v Kč) | Dotace (v Kč) | Veřejné zdroje |
|------------------------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|
| Bezbariérový vlak (RegioSpider) | 55 mil. | 46,7 mil. | 8,3 mil. |
| Strojvedoucí (hrubá mzda) | 21,8 tis. | x | x |
| Sociální pojištění | 5 407 | | |
| Zdravotní pojištění | 1 962 | | |
| Rekonstrukce vlakových nástupišť | 6,5 mil. | 4,16 mil. | 2,34 mil. |
| Nízkopodlažní autobus (EURO 5 EEV) | 3,6 mil. | 1,94 mil. | 1,66 mil. |
| Řidič autobusu (hrubá mzda) | 24,1 tis. | x | x |
| Sociální pojištění | 5 977 | | |
| Zdravotní pojištění | 2 169 | | |
| Bezbariérový taxík | 350 tis. | x | 350 tis. |

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Viz tabulka č. 7 je vypracován návrh finančního plnění, pokud by se obec/město rozhodlo rozšířit svoji dopravní infrastrukturu o nízkopodlažní spoje. Přibližné kalkulace jsou na jednu jednotku a jsou vypočítané, z již uskutečněných projektů v rámci Středočeského kraje.

V případě koupě nízkopodlažního autobusu by musely být vynaloženy náklady ve výši 3,6 milionu korun. Tyto náklady by mohly být sníženy o dotaci (1,94 mil. Kč). V prvním projektu byla poskytnuta dotace ve výši 49 % z celkové ceny a ve druhém projektu dokonce z 58 %. V této přibližné kalkulaci bylo počítáno s průměrem dvou zmíněných dotací.

Tuto dotaci by poskytla Evropská unie v rámci Evropského strukturálního a investičního fondu v rámci Operačního programu Doprava (OPD3). Zbytek z celkové částky (1,66 mil. Kč) by byl doplacen z veřejných zdrojů.

Při nákupu bezbariérových vlaků by náklady na jeden vlak činily 55 mil., které by opět mohly být sníženy o dotace (46,7 mil. Kč). Dotace na tento nákup by byly opět v rámci Operačního programu Doprava (OPD3). Na zbylou částku (8,3 mil. Kč) by byly vynaloženy veřejné zdroje. Při potřebě rekonstruovat vlakové nástupiště je zde odvozena cena, z již uskutečněného projektu. Tento projekt byl ze 64% financován z fondu EU v rámci Operačního programu Doprava (OPD2). Veřejnými zdroji by byl doplacen zbytek částky (2,34 mil. Kč).

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit současnou nabídku služeb cestovního ruchu, pro osoby s tělesným postižením a jak na tuto nabídku nahlíží respondenti ve Středočeském kraji. Tyto cíle práce byly naplněny. Současnou nabídku a pohled účastníků na ni bylo možné zhodnotit na základě dat, která byla vyhodnocena z dotazníkového šetření. Z dotazníkového šetření na základě odpovědí respondentů bylo vyhodnoceno, že většina respondentů, především z vesnic s nabídkou služeb cestovního ruchu moc spokojená není. Nedostatky jsou jak v dopravě, tak i třeba v nabídce cestovních kanceláří. Většina respondentů by si přála rozšíření nabídky služeb pro tuto skupinu osob. Ať už se jedná o rozšíření dopravní infrastruktury o nízkopodlažní spoje nebo zařazení více zájezdů, výletů, ubytovacích zařízení do nabídky cestovních kanceláří. Dále data sloužila k návrhu vhodných zlepšení. Šetření probíhalo pouze v rámci Středočeského kraje

V teoretické části byl vymezen pojem cestovní ruch a zároveň rozčleněn do podkategorií. Byl charakterizován trh cestovního ruchu a jeho nabídka a poptávka. Objekt a subjekt cestovního ruchu a faktory, které cestovní ruch ovlivňují. Dále byl přiblížen pojem zdravotní postižení. Byly vymezeny jeho druhy, požadavky a překážky a možná podpora. Teoretická část byla vypracována na základě českých i světových autorů.

Praktickou částí bakalářské práce je výzkumná část. Ve výzkumné části byla analyzována data z dotazníkového šetření. Tyto výsledky přiblížily pohled tělesně postižených osob na současnou situaci v cestovním ruchu. V rámci práce byly stanoveny 3 hypotézy. Ty na základě vyhodnocených výsledků bylo možné vyvrátit či potvrdit. V kapitole návrhy na zlepšení bylo navrženo opatření, které by mohlo pomoci ulehčit tělesně postiženým osobám jejich cestování. Tyto návrhy byly stanoveny na základě již zmíněného dotazníkového šetření.

Důvod pro zvolení tohoto tématu bylo přiblížení situace cestovního ruchu v oblasti cestování osob s tělesným postižením. Dále s jakými největšími problémy se při svých cestách musejí potýkat a jak celkově hodnotí nabídku služeb v oblasti cestovního ruchu.

Výzkumná část by mohla pomoci k odbourání těchto problémů a bariér a v budoucnu přispět k celkovému zlepšení služeb cestovního ruchu pro tělesně postižené osoby. V dnešní společnosti se bezbariérovost velmi rozšiřuje, ale stále to nestačí. Proto věřím, že v budoucnu se služby budou stále zkvalitňovat a cestování už bude moci být úplně bez bariér.

Seznam použité literatury

- Beneš, P. (2019). *Zraková postižení behaviorální přístupy při edukaci s pomůckami*. Praha, Česko: Grada Publishing.
- Benešová, P., Kruisová, H. (2013). *Zdravotně orientovaný cestovní ruch*. Praha, Česko: Idea servis.
- Beránek, J. a kol. (2013). *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha, Česko: MAG Consulting
- Finková, D., Ludíková, L., Stoklasová, V. (2007). *Speciální pedagogika osob se zrakovým postižením*. Olomouc, Česko: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Indrová, J., Jarolímková, L., Királ'ová, A., Mlejnková, L., Petřů, Z., Štěpanovská, R. (2008). *Cestovní ruch pro všechny*. Praha, Česko: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.
- Jarolímková, L., Vaníček, J. (2019). *Kulturní cestovní ruch v České republice*. Praha, Česko: Oeconomica.
- Kotíková, H. (2013). *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Česko: Grada Publishing.
- Linderová, I. (2013). *Cestovní ruch – základy a právní úprava*. Jihlava: Česko: Vysoká škola polytechnická Jihlava.
- Linderová, I. (2018). *Cestovní ruch osob se zdravotním postižením*. Brno, Česko: Paido.
- Lochmannová, A. (2015). *Cestovní ruch*. Prostějov, Česko: Computer Media
- Novosad, L. (2011). *Tělesné postižení jako fenomén i životní realita*. Praha, Česko: Portál.
- Palatková, M., Zichová, J. (2014). *Ekonomika turismu, turismus České republiky*. Pardubice, Česko: Grada Publishing.
- Patterson, C. (2015). *Sustainable Tourism*. United States: Human Kinetics Publishers.
- Ryglová, K., Burian, M., Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Pardubice, Česko: Grada Publishing.
- Stanley, J., Stanley, L. (2015). *Food tourism: a practical marketing guide*. Boston, MA: CABI.
- Stephen, J. P. (2019). *Tourism management*. (6. vyd.) London, Velká Británie: Routledge.
- Šauer, M., Vystoupil, J., Holešinská, A., Palatková, M., Pásková, M., Zelenka, J., ... Petr, O. (2015). *Cestovní ruch*. Brno, Česko: Masarykova univerzita
- Valenta, M., Morávková Krejčová, L., Hlebová, B., Hutyrová, M., Baptie, J., Baptie, P.,...Ludíková, L. (2020). *Znevýhodněný žák, deficit dílčích funkcí a oslabení kognitivního výkonu*. Pardubice, Česko: Grada Publishing.

Vystoupil, J., Kotíková, H., Šauer, M., Abrahám, J., Jenčková, J., Růtová, M., ...Ulrychová, T. (2017). *Aktuální témata cestovního ruchu Městský cestovní ruch*. Olomouc, Česko: Univerzita Palackého v Olomouci.

CzechTourism (2022). *Základní informace o agentuře CzechTourism*. Dostupné 2. 4. 2022 z <https://www.czechtourism.cz/cs-CZ/O-nas/Zakladni-informace/Zakladni-informace-o-agenture-CzechTourism>

Český statistický úřad (2022). *Šetření sociologického ústavu*. Dostupné 2. 4. 2022 z <https://www.czso.cz/csu/czso/setreni-sociologickho-ustavu>

Finance (2022). *Důchody a dávky, vše o důchodech, stupně invalidity*. Dostupné 10. 8. 2022 z <https://www.finance.cz/duchody-a-davky/vse-o-duchodech/invalidni-duchody/stupne-invalidity/>

Kupní síla (2022). *Řidič, automechanik, kapitán, doprava*. Dostupné 17. 8. 2022 z <https://www.kupnisila.cz/ridic-automechanik-kapitan-doprava/>

Kurzy (2022). *Příspěvky, dávky ZTP*. Dostupné 10. 8. 2022 z <https://www.kurzy.cz/prispevky-davky/ZTP/>

Kurzy (2022). *Zaručená mzda*. Dostupné 17. 8. 2022 z <https://www.kurzy.cz/mzda/zarucena-mzda/>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2022). *Euroklíč 2022*. Dostupné 10. 8. 2022 z [https://www.mmr.cz/cs/narodni-dotace/podpora-a-rozvoj-regionu/podpora-pro-odstranovani-barier-v-budovach-pro-\(2\)/euroklic-2020](https://www.mmr.cz/cs/narodni-dotace/podpora-a-rozvoj-regionu/podpora-pro-odstranovani-barier-v-budovach-pro-(2)/euroklic-2020)

Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (2010). *Euroklíč*. Dostupné 10. 8. 2022 z <https://nrzp.cz/2010/04/28/euroklic/>

Operační program Doprava (2022). *ODP3*. Dostupné 17. 8. 2022 z <https://www.opd.cz/stranka/opd3>

Středočeský kraj (2022). *Nizkopodlažní autobusy v Kostelci nad Červenými Lesy a v Českém Brodu*. Dostupné 17. 8. 2022 z <https://www.kr-stredocesky.cz/fr/web/urad/home/-/blogs/nizkopodlazni-autobusy-v-kostelci-nad-cernymi-lesy-a-v-ceskem-brodu>

Šance dětem (2022). *Průkazy osoby se zdravotním postižením*. Dostupné 10. 8. 2022 z <https://sancedetem.cz/prukaz-osoby-se-zdravotnim-postizenim>

The International Social Tourism Organisation (2022) . *Who we are*. Dostupné 2. 4. 2022 z <https://isto.international/who-we-are/>

World Health Organization (2022). *International classification of functioning disability and health*. Dostupné 2. 4. 2022 z <https://www.who.int/standards/classifications/international-classification-of-functioning-disability-and-health>

Žiju s handicapem (2012). *Projekt Euroklíč*. Dostupné 10. 8. 2022 z <https://www.zijushandicapem.cz/clanky/cestovani/euroklic.html>

Seznam obrázků a tabulek

| | |
|--|----|
| Obrázek 1: Křivka poptávky po produktu cestovního ruchu..... | 11 |
| Obrázek 2: Průkaz TP..... | 26 |
| Obrázek 3: Průkaz ZTP | 27 |
| Obrázek 4: Průkaz ZTP/P | 28 |
| Obrázek 5: Značení Euroklíče | 36 |
| Obrázek 6: Okres..... | 39 |
| Obrázek 7: Místo bydliště..... | 40 |
| Obrázek 8: Kolikrát se uskutečnila cesta mimo bydliště..... | 41 |
| Obrázek 9: Volba dopravního prostředku | 42 |
| Obrázek 10: Cestujete do zahraničí..... | 43 |
| Obrázek 11: Dopravní prostředek do zahraničí | 44 |
| Obrázek 12: Vybavenost v zahraničí..... | 45 |
| Obrázek 13: Služby cestovní kanceláře..... | 46 |
| Obrázek 14: Cíl cesty | 47 |
| Obrázek 15: Faktor při vybírání cesty..... | 48 |
| Obrázek 16: Doprovod při cestách..... | 49 |
| Obrázek 17: Cestování jako koníček..... | 50 |
| Obrázek 18: Problémy při cestách | 52 |
| Obrázek 19: Lepší připravenost přepravy | 53 |
| Obrázek 20: Přizpůsobení přepravy | 54 |
| Obrázek 21: Pohlaví | 55 |
| Obrázek 22: Věk | 56 |
| Obrázek 23: Aktuální statut | 57 |

| | |
|--|----|
| Tabulka 1: Osoby se zdravotním postižením v roce 2018..... | 22 |
| Tabulka 2: Stupně tělesného postižení podle závažnosti..... | 24 |
| Tabulka 3: Kategorie postiženého sluchu..... | 29 |
| Tabulka 4: Rozdělení zemí podle intervence do sociálního cestovního ruchu..... | 32 |
| Tabulka 5: Další organizace a aktivity sociálního cestovního ruchu..... | 33 |
| Tabulka 6: Podrobný přehled respondentů..... | 57 |
| Tabulka 7: Finanční plnění..... | 61 |

Seznam příloh

| | |
|--------------------------|----|
| Příloha A: Dotazník..... | 71 |
|--------------------------|----|

Přílohy

Příloha A: Dotazník

Dotazník

1. Jste muž či žena?
 - a. Muž
 - b. Žena
2. Věková skupina?
 - a. Do 15 let
 - b. 15 – 20
 - c. 20 – 30
 - d. 30 – 40
 - e. 40 – 50
 - f. 50 a více
3. Jste?
 - a. Zaměstnaný/á
 - b. Student
 - c. Důchodce
 - d. Jiné
4. Bydlíte v okrese Rakovník?
 - a. Ano
 - b. Ne
5. Bydlíte na vesnici nebo ve městě?
 - a. Město
 - b. Vesnice
6. Jak často cestujete mimo své bydliště?
 - a. Každý den
 - b. Třikrát za týden
 - c. Jednou
 - d. Jiné
7. Jaké dopravní prostředky využíváte nejčastěji pro tyto cesty?
 - a. Auto
 - b. Vlák
 - c. Autobus
 - d. jiné
8. Cestujete do zahraničí?
 - a. Cestuji
 - b. Necestuji vůbec

Pokud necestujete přejděte na otázku č. 18

9. Jaké dopravní prostředky využíváte nejčastěji pro cesty do zahraničí?
 - a. Auto
 - b. Vlák
 - c. Autobus
 - d. Letadlo
 - e. Loď

10. Myslíte si, že v zahraničí je lepší vybavenost pro lidi s handicapem?
 - a. Ano
 - b. Ne
 - c. Srovnatelné s ČR
11. Využíváte pro plánování cesty služby cestovní kanceláře?
 - a. Ano
 - b. Ne
12. Kde hledáte cíle vaší cesty?
 - a. Na internetu
 - b. Doporučení od známých, rodiny, přátel
 - c. Letáčky
 - d. Jiné
13. Při vybírání cesty ať už na území ČR nebo v zahraničí je pro vás nejvíce důležitá?
 - a. Cena
 - b. Bezbariérový přístup
 - c. Vzdálenost
 - d. Kulturní bohatství
 - e. Jiné
14. Potřebujete při cestě mít s sebou doprovod?
 - a. Ano
 - b. Ne
15. Považujete cestování za svůj koníček?
 - a. Ano
 - b. Ne
16. Je něco, co vám při cestování opravdu chybělo?
 - a. Uveďte
17. Největší problémy při cestách?
 - a. Špatná orientace v cizím prostředí (nástupiště, přístavy, letiště)
 - b. Bariérové prostředí
 - c. Neochota lidí pomoci
 - d. Jiné
18. Myslíte si, že lepší připravenost přepravy na osoby s tělesným postižením je na vesnici nebo ve městě?
 - a. Město
 - b. Vesnice
19. Myslíte si, že přeprava přizpůsobena pro tělesně postižené osoby je ve Vašem místě bydliště dostatečná?
 - a. Ano
 - b. Ne

Abstrakt

ŠÍMOVÁ, Nikola. (2022). *Cestovní ruch pro tělesně postižené ve Středočeském kraji.*

Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni.

Klíčová slova: tělesné postižení, handicap, bariéry, cestovní ruch

Tato bakalářská práce má zaměření cestovního ruchu pro osoby s tělesným postižením. Cílem bakalářské práce bude zhodnotit současnou nabídku služeb cestovního ruchu, pro osoby s tělesným postižením a jak na tuto nabídku nahlíží respondenti ve Středočeském kraji. Teoretická část pojednává o rozdělení cestovního ruchu a jaké formy a druhy cestovního ruchu existují. Poté se zabývá zdravotním postižením, definuje tělesné postižení a přibližuje organizace podporující cestovní ruch. Praktická část analyzuje data získaná z anonymního šetření provedeného v Rakovníku a okolí. Na základě těchto dat byly odhaleny nedostatky. Práce by měla sloužit jako podnět pro zlepšení těchto služeb ve Středočeském kraji.

Abstract

ŠÍMOVÁ, Nikola. (2022). Tourism for the handicapped people in the Central Bohemia Region. Bachelor thesis. Plzeň.

Keywords: disability, handicap, barriers, tourism

This bachelor thesis has a focus on tourism for people with disabilities. The aim of this thesis was to evaluate the current range of services and travel options in the Central Bohemia Region for people with physical disabilities and how satisfied travellers are with this offer. The theoretical part discusses the division of tourism and what forms and types of tourism exist. It then looks at disability, defines disability and introduces organisations that support tourism. The practical part analyses data obtained from an anonymous survey conducted in Rakovník and its surroundings. Based on this data, gaps were revealed. The work should serve as a stimulus for the improvement of these services in the Central Bohemian Region.