ČASOPIS MOSTY č.2/2022

EDITORIAL

Vážení čtenáři,

otvíráte stránky letošního druhého čísla časopisu Mosty a věřím, že i v dnešní složité situaci si užíváte jarních dní prosvícených sluncem a novou nadějí.

Po těžké době koronavirové nás zasáhly další události, které ovlivňují náš život. Je to válka na Ukrajině a samozřejmě také zdražování energií, pohonných hmot a inflace, která znehodnocuje naše peníze. Je to velký problém, zvláště pro lidi se zdravotním postižením a seniory, kteří nemají jiný příjem než svoje důchody. V časopise uveřejňujeme Prohlášení předsednictva NRZP ČR, kterým jsme se obrátili na předsedu a místopředsedu vlády a ministra práce a sociálních věcí. Požadujeme v něm, aby vládní představitelé pamatovali na tyto lidi a ulehčili jim v jejich situaci.

Jak jsme již uvedli, 24. května letošního roku se v Hradci Králové uskuteční slavnostní předávání cen NRZP ČR MOSTY. Na této akci bude zpívat paní Helena Vondráčková a v tomto čísle si můžete přečíst rozhovor s ní. Věnujeme se také dopravě osob se zdravotním postižením, o čemž svědčí i rozhovor s ministrem dopravy panem Martinem Kupkou. V časopise najdete i své oblíbené rubriky, křížovku a další zajímavé texty. Věřím, že prožijete pěkné jarní dny. Těším se na shledání s některými z Vás na slavnostním předávání cen v Hradci Králové.

Václav Krása

předseda NRZP ČR

OBSAH 2/2022

Jan Kholl Státní vyznamenání pro komunitu osob se zdravotním postižením

Václav Krása Elektronický předpis zdravotnických prostředků bude funkční

Sabrina Plisková Ministr dopravy Martin Kupka: Odstraňování bariér je jednou z priorit

Václav Krása Stát musí podpořit chráněné dílny

Václav Krása Každý, kdo může, by měl dělat maximum pro lepší život lidí s handicapem, říká v rozhovoru pro Mosty zpěvačka Helena Vondráčková

Václav Krása V Hradci Králové se budou v květnu předávat ceny Mosty

Jiří Kašpárek DAKAR 2022 – ostravský tým FESH FESH si přivezl 12. místo

Petr Šťáhlavský Cestování Jihočeským krajem bez bariér

České dráhy Do vlaků se vrací cestující s handicapem, letos mají k dispozici rekordní počet bezbariérových spojů

Sabrina Plisková Bouře v energetice a záchranná síť DPI

Pavel Tesař Modernizace koridoru z Prahy na jih Čech přinese také bezbariérová nádraží

Stanislav Bytnar Správa železnic zpřístupňuje železniční stanice a zastávky klientům SONS

Helena Santner XVII. ročník celostátní soutěže o cenu Modrého slona byl vyhlášen

Michaela Čadková Svejkovská Tulipánový měsíc přinesl jaro i naději – již po desáté

Automobiles Citroën Nové SUV Citroën C5 Aircross: Ideální společník do města i na dlouhé cesty

Kateřina Malatincová, Zuzana Tvrdá Každé dítě si zaslouží normální život – i to s Downovým syndromem

Marek Caha Okénko do poraden NRZP ČR

Ivana Julínková Sport pro handicapované

Zuzana Dufková Podpora regionů – „Zajištění informovanosti a obhajoba práv OZP včetně administrativních a provozních nákladů NRZP ČR“

Miloš Kajzrlík Jedinečná šumavská zákoutí mohou spatřit i vozíčkáři

Radka Svatošová Naučte se zpracovávat léčivé bylinky – 5. část

Miloš Kajzrlík Návrat v čase do počátku „života“ nezbytné kompenzační pomůcky

STÁTNÍ VYZNAMENÁNÍ PRO KOMUNITU OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM

TEXT: Jan Kholl

Uznání a pocta, ale i potvrzení důležitosti celé komunity osob se zdravotním postižením – i tak lze vnímat letošní předávání státních vyznamenání na Pražském hradě.

Předávání státních vyznamenání, tradiční večer pořádaný při příležitosti státního svátku 28. října, musel být předloni odložen kvůli pandemii koronaviru. Loni zase jeho pořádání neumožnil pobyt prezidenta Miloše Zemana v nemocnici. Odložený ceremoniál se tak uskutečnil až letos 7. března, v den výročí narození prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. Medaile a řády na něm obdrželo šest desítek významných osobností, mezi nimi i předseda Národní rady osob se zdravotním postižením ČR Václav Krása. Je to poprvé v naší novodobé historii, kdy byla takto oceněna osobnost úzce spojená s komunitou lidí se zdravotním postižením.

„Vnímám to jako signál, že si pan prezident uvědomuje význam a úlohu lidí se zdravotním postižením v naší společnosti, a také jako ocenění důležitosti této komunity,“ uvedl předseda NRZP ČR, který při ceremoniálu ve Vladislavském sále převzal Medaili Za zásluhy I. stupně. Potěšilo ho i to, že se během slavnostního večera mohl setkat s řadou známých osobností, mimo jiné s herečkou Jiřinou Bohdalovou, folklorním zpěvákem Jožkou Černým, paní Ivanou Gottovou, hercem Josefem Dvořákem, hudebním producentem a skladatelem Karlem Vágnerem a dalšími. Mnozí z těch, s nimiž měl možnost hovořit, ocenili jeho vyznamenání jako symbolické v souvislosti s jeho prací pro osoby se zdravotním postižením.

ELEKTRONICKÝ PŘEDPIS ZDRAVOTNICKÝCH PROSTŘEDKŮ BUDE FUNKČNÍ

TEXT: Václav Krása

Vážení čtenáři, od 1. 3. 2022 měl vstoupit v účinnost elektronický předpis na zdravotnické prostředky. Jde o podobný systém, jako je dnes používán u předpisů léků, kdy lékaři běžně předepisují léky elektronickým předpisem, který obdrží pacient buď e-mailem nebo jako SMS do telefonu. Tento elektronický předpis přepošle svému lékárníkovi, zjistí, zda lékárník má předmětný lék, a poté si jej v lékárně vyzvedne.

NRZP ČR dlouhodobě usilovala o to, aby obdobný elektronický předpis byl funkční také u předepisování zdravotnických prostředků. Koncem roku 2021 byla schválena novela zákona
č. 89/2021 Sb., o zdravotnických prostředcích, která stanovila základní parametry elektronického předpisu pro zdravotnické prostředky, a to s platností od 1. 3. 2022.

Dosud však nebyla schválena prováděcí vyhláška, a tak by měl být celý systém funkční až od 1. 5. 2022. Ve chvíli, kdy píšu tyto řádky, je vyhláška v připomínkovém řízení a věřím, že v době vydání časopisu celý systém již bude funkční. NRZP ČR dlouho usilovala o to, aby elektronický předpis zdravotnických prostředků byl co nejdříve, protože usnadní lidem se zdravotním postižením komunikaci s lékařem a přístup k zdravotnickým prostředkům.

Návrh vyhlášky se předkládá za účelem provedení zmocňovacích ustanovení obsažených v zákoně o zdravotnických prostředcích, které se týkají fungování elektronické preskripce poukazů na zdravotnické prostředky.

V současnosti dosud elektronická preskripce zdravotnických prostředků neprobíhá. Obsah vyhlášky z velké části principiálně vychází z již fungující praxe v oblasti elektronické preskripce léčivých přípravků, která je obsažena ve vyhlášce č. 329/2019 Sb., o předepisování humánních léčivých přípravků. S ohledem na skutečnost, že elektronické poukazy budou součástí již fungujícího systému eRecept, tak technické podmínky komunikace a vystavení a změn elektronického poukazu jsou obsahově obdobné jako u elektronických receptů. Nejde tak o úpravu zcela novou, ale o rozšíření již fungujících principů z oblasti léčivých přípravků na novou oblast zdravotnických prostředků, respektive elektronických poukazů.

Státní ústav pro kontrolu léčiv připravil Centrální úložiště elektronických poukazů i celý systém, a to ve spolupráci se všemi dotčenými subjekty (VZP ČR, SZP ČR, zástupci odborných společností, dodavatelů zdravotnických prostředků, výdejců a poskytovatelů zdravotních služeb). Dotčené subjekty jsou se systémem obeznámeny a byly aktivně zapojeny do jeho příprav.

Systém elektronické preskripce usnadní pacientům přístup k zdravotnickým prostředkům a je též dalším dílčím krokem v oblasti elektronizace zdravotnictví.

Vážení čtenáři, věřím, spolu s vámi, že elektronické předepisování zdravotnických prostředků bude funkční, tak jako je dnes již u léků, a usnadní nám přístup k nezbytné zdravotní péči.

MINISTR DOPRAVY MARTIN KUPKA: ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR JE JEDNOU Z PRIORIT

TEXT: Sabrina Plisková

Oprávněné požadavky na přepravu lidí s handicapem se podle něj stále zvyšují, což je zohledňováno při plánování a budování dopravní infrastruktury. Zároveň je ale dobré si uvědomit, že jde o nákladné projekty, které je potřeba rozložit v čase. S ministrem dopravy Martinem Kupkou jsme si povídali také o slevách z jízdného pro lidi s invalidním důchodem třetího stupně, elektronických dálničních známkách či rekonstrukci železniční stanice Bystřice pod Hostýnem.

Ministerstvo dopravy pracuje ve spolupráci se Správou železnic na zpřístupňování veřejné dopravy. Budete v této snaze pokračovat?

Zpřístupňování veřejné dopravy patří k mým důležitým prioritám. Moderní železnice a její infrastruktura musí být dobře přístupná i pro osoby s omezenou schopností pohybu či orientace. Správa železnic jim cestování po železnici zpřístupňuje dlouhodobě a nepochybně v tom bude pokračovat. Na hlavních tratích zařazených do transevropské železniční sítě jsou bezbariérově přístupná nástupiště už ve více než polovině stanic a zastávek. Do roku 2027 by měl tento podíl dosáhnout až k 78 %. Pokračují také úpravy nádraží pro nevidomé a slabozraké. V roce 2019 Správa železnic zavedla službu asistence ve stanicích, o kterou je ze strany cestujících velký zájem. K navyšování přístupnosti železniční dopravy rovněž přispívá nákup mobilních plošin a rozšiřování asistenčních služeb ve stanicích.

Můžete našim čtenářům přiblížit, jaké jsou konkrétní prvky moderní přístupné železnice?

Je jich celá řada, některé už jsem zmínil. Pokud ale budeme hovořit o těch moderních, pak musím zmínit zejména informační systémy nákupu jízdenek, odbavení či systémy pro poskytování informací během jízdy. Nákup jízdních dokladů i odbavovací systémy dopravce musí být přizpůsobeny tomu, aby osoby se zdravotním postižením byly schopny samostatného odbavení. Základem bezpečného, samostatného a nediskriminačního cestování pro všechny, nejen pro zdravotně postižené, je mít k dispozici systémy, které umožní snadno a rychle najít správný spoj, zjistit informace o stanici, její technické vybavenosti a přístupnosti, koupit si jízdenku, najít odjezdové či příjezdové stání, mít potřebné informace během cesty a tak podobně.

Jak si v tomto ohledu stojí Česká republika v porovnání s dalšími evropskými státy a čím bychom se podle vás mohli inspirovat v zahraničí?

V porovnání se státy západní Evropy je u nás dosud menší část železničních stanic přístupná osobám se zdravotním postižením a rovněž přístupnost vlakových souprav je na nižší úrovni. Na zpřístupňování dopravy tam ale pracují delší dobu, mají novější vozidla, více prostředků. Směr je ale stejný. Základní požadavky pro zajištění přístupnosti a bezbariérovosti služeb včetně těch dopravních upravují evropské předpisy, které se pak promítají i do našich norem. Oprávněné požadavky na přepravu osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace se stále zvyšují i u nás. Odstraňování bariér je jednou z priorit plánování a budování dopravní infrastruktury, současně však musíme vzít v úvahu, že pořizování nových vozidel stejně jako modernizace nádražních budov a další infrastruktury jsou finančně nákladné projekty, které je třeba rozložit v čase. V případě nových soutěží na železnici například uplatňujeme jako důležitou podmínku vybavení nízkopodlažními vozidly tam, kde je to jen trochu možné.

Domníváte se, že by NRZP ČR mohla vznést své požadavky a vyzvednout priority, jako je například železniční stanice Bystřice pod Hostýnem, kam každoročně přijíždí desetitisíce poutníků?

Rekonstrukce stanice Bystřice pod Hostýnem je v plánu, dokonce měla začít už v loňském roce, bohužel se zdržela kvůli odvoláním. Správa železnic tak zatím nemá pravomocné stavební povolení. Hlavní realizační fáze projektu by podle současných plánů měla proběhnout v roce 2026, záležet bude ale také na finančních zdrojích. Cílem projektu v odhadované ceně více než půl miliardy korun je mimo jiné vybudování bezbariérových přístupů na nástupiště, ale také zvýšení traťové rychlosti projíždějících vlaků, spolehlivý železniční provoz i odpovídající pracovní podmínky. V rámci stavby dojde k demolici současné výpravní budovy a výstavbě nové.

V minulém roce byl spuštěn systém pro nákup elektronické dálniční známky. Jakým způsobem se v současné době řeší nákup dálniční známky pro držitele průkazu osoby se zdravotním postižením? Bude se tento systém ještě měnit, anebo je to finální fáze?

V těchto případech platí ono známé: nikdy neříkej nikdy. Podobné systémy se vždy postupem času mění na základě vývoje nových technologií, požadavků na změny funkcionalit, kontrolních mechanismů a tak dále. V této chvíli ale nic takového nechystáme. I nadále proto platí, že držitelé průkazu ZTP a ZTP/P nákup dálniční známky řešit nemusí. Pokud je držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P přepravován vozidlem, jehož je sám provozovatelem nebo je provozovatelem osoba blízká, je zcela osvobozen od dálničního poplatku. Osvobození od dálničního poplatku se vztahuje i na vozidla, jejichž provozovatelem jsou domovy pro osoby se zdravotním postižením, pokud tato auta slouží k přepravě klientů se zdravotním postižením.

Co se týká autobusové dopravy, jaké požadavky má ministerstvo dopravy vůči dopravcům s ohledem na přístupnost pro lidi se sníženou schopností pohybu a orientace? Jakým způsobem může ministerstvo zasáhnout do výstavby bezbariérového prostředí například v rámci zastávek či zajištění bezbariérových autobusů?

Předně je třeba poznamenat, že ministerstvo dopravy není objednatelem autobusové dopravy, a v tomto směru má proto jen omezené možnosti jak vůči dopravcům, tak v oblasti požadavků na vybavení zastávek. Objednatelem autobusové dopravy jsou kraje, v případě městské hromadné dopravy pak to jsou v rámci samostatné působnosti obce. Rozdělení kompetencí přirozeně neznamená, že objednatelé veřejných služeb v přepravě nejsou vázáni příslušnými evropskými a národními předpisy pro zajištění přístupnosti veřejných služeb v přepravě cestujících. Cestujícím s omezenou schopností pohybu nebo orientace je třeba umožnit využívat dopravní služby samostatně bez cizí pomoci. Přístupná tak musí být nejen vozidla, ale i systém odbavení a systémy pro poskytování informací. Jedná se o nastavení minimálních požadavků, další, řekněme nadstandardní povinnosti může objednatel dopravci stanovit ve smlouvě. Tam, kde ale formou dotací SFDI přispíváme obcím a krajům na rekonstrukce komunikací, tam je už podmínkou dobré bezbariérové řešení, včetně autobusových zastávek.

Pane ministře, jak vnímáte existenci a činnost Národní rady osob se zdravotním postižením?

Pro ministerstvo dopravy je Národní rada dlouhodobě důležitým partnerem, se kterým udržujeme úzkou spolupráci při řešení potřeb osob se zdravotním postižením v rámci resortu dopravy. Tuto spolupráci považuji za důležité dále rozvíjet. Spolupráce probíhá i se Správou železnic, která s Národní radou konzultuje svoje investiční plány, zástupci osob se zdravotním postižením se také již mohli seznámit s plánem na zpřístupňování stanic do roku 2025 nebo se spuštěním nových webových stránek www.spravazeleznic.cz, na kterých nechybí ani informace o úrovni bezbariérové přístupnosti stanic a zastávek. Cílem resortu dopravy je, aby investice do modernizace železničních stanic vyhovovaly požadavkům Národní rady na bezbariérovost a přístupnost.

Podle rozhodnutí vlády z ledna letošního roku získají nově nárok na slevu z jízdného také lidé s invalidním důchodem třetího stupně. Stále to platí?

Podle mého názoru se jedná o velmi potřebnou skupinu, právě proto jsme pro ně úlevu přichystali. Už od počátku jsme ale avizovali, že to nebude hned od 1. dubna, kdy došlo k úpravě slev. Rozšíření slevy na invalidy třetího stupně, kteří nemají nárok na průkaz ZTP a ZTP/P, vyžaduje technické řešení, které těmto lidem umožní prokazovat na slevu nárok. Pracujeme na tom, není to úplně jednoduché, potřebujeme součinnost i s resortem práce a sociálních věcí, ale platí předpoklad, že k zavedení této slevy dojde od poloviny letošního roku.

STÁT MUSÍ PODPOŘIT CHRÁNĚNÉ DÍLNY

TEXT: Václav Krása

Práce je pro osoby se zdravotním postižením jednou z nejdůležitějších věcí, která jim pomáhá k integraci do společnosti. Pokud je člověk se zdravotním postižením zaměstnán, tak se velmi přiblíží statusu ostatních lidí, protože je schopen si na sebe vydělat, je schopen si objednat přiměřené služby, zajistit si přiměřené bydlení a podobně. Proto NRZP ČR má jako jednu z hlavních priorit uplatnění lidí se zdravotním postižením na trhu práce. Existují v zásadě dva druhy podpory zaměstnávání lidí se zdravotním postižením.

První druhem ekonomické aktivity lidí se zdravotním postižením je práce v tzv. chráněných dílnách, to je chráněném zaměstnání. Na těchto pracovištích pracují zpravidla lidé s těžším zdravotním postižením, lidé, kteří mají vzhledem ke svému zdravotnímu handicapu zpravidla nižší produktivitu práce, kteří potřebují pravidelnou asistenci, ale také lidé, kteří nemají odvahu vstoupit na otevřený trh práce. Stát na tuto formu zaměstnávání přispívá několikerým způsobem, ale asi ten nejdůležitější je příspěvek zaměstnavateli, který zaměstnává více než 50 % osob se zdravotním postižením. Příspěvek podle § 78a zákona o zaměstnanosti je poskytován na každého pracovníka s handicapem.

Druhým způsobem podpory zaměstnávání osob se zdravotním postižením je podpora při práci na volném trhu, kde zaměstnavatelé dostávají určitou podporu na každého člověka s handicapem, kterého zaměstnají. Poskytovaná podpora je však mnohem nižší než v chráněném zaměstnání. Dlouholetá praxe je taková, že podpora na chráněném trhu práce se odvíjí od výše minimální mzdy a tento příspěvek na každého zaměstnance se zdravotním postižením je valorizován. V posledních dvou letech valorizace příspěvku vázne a zaostává za růstem minimální mzdy. Tím se dostávají zaměstnavatelé zaměstnávající více než 50 % osob se zdravotním postižením do velmi obtížné situace. Proto se počátkem měsíce března sešla skupina zaměstnavatelů zaměstnávajících převážně osoby se zdravotním postižením a utvořili velmi volné podpůrné sdružení, jehož součástí je i NRZP ČR.

Společně jsme se dohodli, že prvním naším krokem musí být apelace na vládu, ale i na Parlament, aby konečně realizovaly to, co předchozí vláda slíbila, a sice že vzhledem k růstu minimální mzdy dojde také k valorizaci příspěvku podle § 78a pro zaměstnavatele zaměstnávající více než 50 % OZP. V přiloženém dokumentu je Memorandum, kterým jsme oslovili předsedu vlády ČR pana Petra Fialu a ministra práce a sociálních věcí pana Mariana Jurečku. Zatím máme příslib, že by vláda o této věci měla co nejdříve jednat, a snad se podaří, aby byl zvýšen příspěvek na chráněné dílny. Pokud se tak nestane, lze předpokládat, že v první fázi by mohlo být propuštěno až 10 % všech zaměstnanců v chráněném zaměstnání, to je více než šest tisíc zaměstnanců. NRZP ČR vyvíjí velkou aktivitu, aby se tomu tak nestalo, protože jakákoliv pracovní aktivita vede k tomu, že si člověk může sám sebe vážit, nemá pocit zbytečnosti, navazuje nová přátelství a v neposlední řadě má také prostředky na plnění svých snů.

MEMORANDUM

My, zaměstnavatelé zaměstnávající více než 50 % OZP, kteří se neformálně sdružili k obhajobě zájmů zaměstnanců se zdravotním postižením a jejich zaměstnavatelů, se naléhavě obracíme na vládu s výzvou, aby urychleně řešila složitou situaci zaměstnavatelů osob se zdravotním postižením.

Současná situace ohrožuje úroveň zaměstnávání zaměstnanců se zdravotním postižením.

Na základě společného jednání dne 3. 3. 2022 v Toulcově dvoře v Praze se zúčastněné zaměstnavatelské svazy dohodly na následujícím požadavku:

Žádáme vládu ČR, aby nenavyšovala minimální mzdu a minimální zaručenou mzdu do doby, než bude vyřešena legislativa upravující nárůst minimální a minimální zaručené mzdy na objektivních principech. Zároveň žádáme o nastavení mechanismu, ve kterém by se výše příspěvku na zaměstnávání osob se zdravotním postižením spravedlivě odvíjela od výše minimální mzdy. Pokud nebude v letošním roce relevantně navýšen příspěvek na zaměstnávání osob se zdravotním postižením na chráněném trhu práce podle § 78a zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, hrozí propuštění těchto pracovníků.

Odůvodnění:

Provedením opakovaných průzkumů zaměstnavatelskými organizacemi se potvrzuje, že cca 44 % organizovaných zaměstnavatelů OZP se pohybuje na hranici ekonomické rentability, a pokud by místo navýšení příspěvku na zaměstnávání osob se zdravotním postižením došlo pouze k navýšení minimální a minimální zaručené mzdy, reálně by uvažovali o ukončení podnikání. Naše obavy potvrzuje i Legislativní plán vlády ČR, který na OZP v tomto směru v podstatě nepamatuje. Připomínáme, že poslední úprava příspěvku na zaměstnávání OZP podle § 78a zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, se odehrála v roce 2020. Od té doby došlo v ekonomice k řadě změn. Bližší odůvodnění vypracovalo MPSV k návrhu na navýšení příspěvku na zaměstnávání OZP koncem roku 2021.

Pro názornost uvádíme, že náklady na jednu nezaměstnanou osobu zatěžují státní rozpočet částkou cca 31 000 Kč měsíčně. Příspěvek na zaměstnávání OZP, dle údajů MPSV, zatěžuje náklady státního rozpočtu měsíčně na jednu OZP částkou cca 11 070 Kč. Vlastně ani to ne, protože 45 % této částky se vrací zpět do státního rozpočtu ve formě zákonných odvodů, a částka poskytnutá státem se tak sníží na 6 088 Kč měsíčně na jednu OZP. To není ani 20 % nákladů státu na jednoho nezaměstnaného.

Komora zaměstnavatelů zdravotně postižených, z.s., NRZP ČR a dalších osm zaměstnavatelů zaměstnávajících více než 50 % OZP

VZPOMÍNKA

Počátkem měsíce března zemřela paní Ing. Martina Přibylová, dlouholetá spolupracovnice NRZP ČR, členka Republikového výboru NRZP ČR. Paní Ing. Martina Přibylová dlouhodobě pracovala v hnutí osob s duševním onemocněním, prosazovala reformu péče o postižené lidi a pravidelně přispívala do časopisu Mosty. Na její svérázný způsob humoru a jednání nikdy nezapomeneme.

Mgr. Václav Krása

KAŽDÝ, KDO MŮŽE, BY MĚL DĚLAT MAXIMUM PRO LEPŠÍ ŽIVOT LIDÍ S HANDICAPEM, ŘÍKÁ V ROZHOVORU PRO MOSTY ZPĚVAČKA HELENA VONDRÁČKOVÁ

TEXT: Václav Krása

Letošní předávání výročních cen MOSTY v Hradci Králové bude provázet svými písněmi populární zpěvačka Helena Vondráčková. Požádali jsme ji ještě před květnovým vystoupením o krátký rozhovor pro náš časopis.

Paní Vondráčková, jste jednou ze stálic české populární hudby. Které období své kariéry považujete za nejlepší, nejúspěšnější, a které naopak za méně úspěšné?

Musím říct, že každá profesní dekáda pro mě byla něčím zajímavá. Jmenovala bych například rok 1970, kdy vyšlo podle kritiků mé průlomové LP Ostrov Heleny Vondráčkové s pěti původními českými písněmi a pěti ze zahraniční provenience. Jsem moc ráda, že se vydavatelství Supraphon rozhodlo po více než půl století vydat tuto velmi úspěšnou desku znovu v jubilejní edici na CD, vinylu i v digitálních formátech. Dalším průlomovým rokem byl nástup milénia, kdy vyšlo mé popově laděné CD Vodopád, které mě spojilo s mladým publikem.

Bez váhání jste souhlasila s účastí na slavnostním předávání cen NRZP ČR MOSTY. Máte nějaké zkušenosti s lidmi se zdravotním postižením?

Ano. Jsem patronkou Domova sociálních služeb v Liblíně, jehož klienti jsou osoby se sníženou soběstačností z důvodu zdravotního postižení, vyžadující pravidelnou pomoc. Každý rok pro ně pořádám v letních měsících koncert a během adventu se zase já zúčastňuji jejich vánoční besídky.

Vystupujete často na podobných akcích pro lidi s handicapem?

Ano, velmi často přijímám nabídky na různá charitativní vystoupení, a proto jsem s potěšením přijala i tu vaši. Život může člověku připravit různá nemilá úskalí, a proto si myslím, že každý, kdo může, by měl dělat maximum pro to, aby lidem s handicapem pomohl zpříjemnit jejich život. Kromě handicapovaných pomáhám také dětem a angažuji se v řadě různých projektů. Spolupracuji například s českou a slovenskou Kapkou naděje a v minulosti jsem dlouhodobě podporovala nadaci Naše dítě.

Nazpívala jste možná tisíc písní, máte přesto nějakou píseň, kterou ráda zpíváte a považujete ji za svoji nejoblíbenější?

Přiznám se, že tuto otázku dostávám celkem často, ale neumím na ni jednoznačně odpovědět. Nejoblíbenější píseň nemám, ale k těm, co zpívám nejraději, patří například Dvě malá křídla tu nejsou, Přejdi Jordán, A ty se ptáš co já, Červená řeka, Můžeš zůstat můžeš jít nebo z těch novějších Dlouhá noc, Sladké mámení a Dívčí žena z mého posledního alba Tvrdohlavá, které jsem vydala předloni.

Slavnostní předávání cen NRZP ČR MOSTY se tentokrát koná v Hradci Králové. Máte nějaký vztah k tomuto kraji a můžete k tomu říci něco bližšího?

K celým východním Čechám mám velmi vřelý vztah, neboť je to oblast, kde jsem prožila své mládí a dospívání. Narodila jsem se ve Slatiňanech, stále tam mám spoustu přátel a ráda se sem vracím nejenom koncertovat, ale také s radostí sledovat, co je u vás nového.

Ví se o vás, že ráda vaříte. Můžete říci, co vaříte nejraději?

S manželem máme rádi pestrý jídelníček a díky cestování mě inspirovala i mezinárodní kuchyně. Oblíbili jsme si například řeckou, asijskou a italskou. Doma ale stále převládá obliba české tradiční kuchyně. Ráda vařím svíčkovou, španělské ptáčky a miluji meruňkové knedlíky.

Na závěr se dovolím optat, co byste v letošním roce popřála lidem se zdravotním postižením?

Aby navzdory těžkostem, které je v životě potkaly, neztratili životní naději a optimismus.

V HRADCI KRÁLOVÉ SE BUDOU V KVĚTNU PŘEDÁVAT CENY MOSTY

TEXT: Václav Krása

Vážení čtenáři,

dovoluji si Vás co nejsrdečněji pozvat na 19. ročník slavnostního udílení výročních cen Národní rady osob se zdravotním postižením České republiky MOSTY 2021. Udílení se uskuteční v úterý 24. května 2022 od 15 hodin ve Velkém sále Kongresového centra Aldis v Hradci Králové. Patronkou cen je již po mnoho let paní Livia Klausová. Nad letošním udílením cen převzali záštitu předseda vlády ČR pan profesor Petr Fiala, hejtman Královéhradeckého kraje pan Martin Červíček a primátor města Hradce Králové pan profesor Alexandr Hrabálek. Smyslem ceny NRZP ČR MOSTY je ocenit nějaký čin nebo akt, projekt či osobnost, jež významným způsobem zlepšují postavení osob se zdravotním postižením v České republice. Devatenáctý ročník cen MOSTY bude, jako již tradičně, moderovat pan Aleš Cibulka a doprovázet svým uměním jej budou zpěvačka paní Helena Vondráčková a hudebník pan Felix Slováček. V letošním ročníku byly v jednotlivých kategoriích nominovány na cenu následující subjekty či osobnosti:

I. kategorie - instituce veřejné správy

• Statutární město Opava

• Ministerstvo zdravotnictví ČR

• Život bez bariér, z.ú.

• Statutární město Hradec Králové

• Východočeské muzeum v Pardubicích

II. kategorie - nestátní subjekt

• Opavskem bez bariér, z.s.

• Handycars, projekt společnosti Emil Frey

• Centrum provázení, z.s.

• Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v ČR

• Společnost KreBul, o.p.s.

III. kategorie - osobnost hnutí osob se zdravotním postižením

• Drahomíra Kunčarová

• František Švadlenka

• Prof. RNDr. Dagmar Dzúrová

• Pavel Hejhal

• Emilie Holubová

IV. kategorie - zvláštní cena

• Česká televize, odd. služeb pro smyslově postižené

• Martin Šonka

• Dušan Petřvalský

• Mgr. Zuzana Šimková

• PhDr. Linda Albrechtová

V. kategorie - mimořádná cena

• nominován je jeden subjekt a vítěz bude vyhlášen současně s ostatními kategoriemi v Hradci Králové

Vítězové v jednotlivých kategoriích budou vyhlášeni až v Hradci Králové na slavnostním předávání cen.

Cena MOSTY, která představuje spojení rukou, symbolizuje integraci lidí se zdravotním postižením do normální společnosti tak, aby se mohli plnohodnotně účastnit veškerého dění. Cenu navrhla a vyrábí akademická sochařka paní Jitka Wernerová. Nominovaní obdrží diplom od akademického malíře pana Otakara Tragana a je to vždy originál na ručním papíře, takže i tato cena je poměrně významná.

Vzhledem k tomu, že nás čeká již 19. ročník, je namístě se za těmi uplynulými trochu ohlédnout. První předávání cen se uskutečnilo v roce 2003 v Praze v Poslanecké sněmovně ve velmi skromných poměrech. Tehdy udílení cen moderovala paní Táňa Fischerová, která s NRZP ČR po mnoho let spolupracovala. Za oněch 19 let jsme s cenou MOSTY navštívili všechny kraje včetně Prahy, v některých krajích jsme byli dokonce již dvakrát. Postupně se slavnostní předávání cen stalo významným společenským aktem, kterého se účastní vždy vrcholní představitelé kraje, kde se předávání cen uskuteční, dále se mnohdy účastnily a účastní významné osobnosti společenského a veřejného života. Mezi nimi často premiéři českých vlád, ministři, představitelé Parlamentu ČR, ale také například arcibiskupství či biskupství, představitelé významných podniků a institucí v daném kraji. Během uplynulých 18 let bylo podáno více než tisíc projektů a oceněno téměř sto projektů a osobností, protože v některém roce bylo oceněno více projektů.

Vážení čtenáři, věřím, že když budete mít možnost, přijedete se na předávání cen v Hradci Králové podívat. Jen je potřeba, abyste svoji případnou účast nahlásili, a to nejdéle do 15. května 2022 na adresu j.chudy@nrzp.cz.

DAKAR 2022 – OSTRAVSKÝ TÝM FESH FESH SI PŘIVEZL 12. MÍSTO

TEXT: Jiří Kašpárek

Loňské udílení cen MOSTY 2020 v Ostravě získalo nového významného partnera, společnost OSTRA GROUP. Její majitel Tomáš Vrátný na ceremoniálu předal společně se svým kolegou ze závodního týmu FESH FESH Albertem Lloverou mimořádnou cenu za přínos a vynikající spolupráci tehdejšímu ministrovi průmyslu a dopravy Karlu Havlíčkovi. Tomáš Vrátný své podnikání orientuje na poskytování služeb dopravcům provozujícím osobní a nákladní dopravu, výstavbu a pronájem nemovitostí a také na vývoj a výrobu speciálních součástí pro podvozky. Výstavbu nemovitostí realizuje pomocí modulárního systému CUBESPACE, který umožňuje velmi rychlé a cenově zajímavé řešení. Využívá se zejména pro stavbu škol a školek, startovacích bytů, prodejen nebo hotelů. Současná situace s ukrajinskými uprchlíky otevírá další příležitosti využití, včetně aktivní pomoci těmto lidem.

Měsíc po udílení cen MOSTY se Vrátný s Lloverou již intenzivně připravovali na 44. ročník Rallye Dakar. Andorský profesionální jezdec Albert Llovera absolvoval v roce 2016 spolu s ostravským týmem FESH FESH slavnou rallye jako první paraplegik v kategorii kamionů poprvé. Od té doby se závodění v písku a kamení s kamionem věnuje pravidelně a v šesti sezonách čtyřikrát startoval s týmem FESH FESH. Závodí ve speciálně upraveném autě s ovládáním plynu a brzd na volantu s tím, že pro výstup do kabiny používá postroj a kladku, pomocí které ho spolujezdci usadí za volant. Albertovo Iveco Powerstar bylo jedním ze čtyř speciálů, se kterými ostravský tým FESH FESH v rámci letošního ročníku Rallye Dakar vyrazil do Saudské Arábie na více než 8 000 km dlouhý závod. Dalším vozidlem byl Ford Cargo, který pilotoval Tomáš Vrátný, Tatru Jamal vedla litevská posádka s Vaidotasem Paškevičiusem a repliku legendární Lopraisovy „Pumy“ řídil Radovan Kazarka. Závodní speciály doprovázelo zázemí tvořené dvěma servisními a dvěma obytnými náklaďáky a dvěma terénními vozy pro manažera týmu a fotografa s kameramanem.

Ze čtyř vozidel dojela úspěšně do cíle pouze dvě: Tatra Jamal EVO I, která se účastnila Rallye Dakar už v roce 2012, a T815 „Puma“, která jela závod Dakar Classic. „Auto nám fungovalo celou dobu perfektně, kromě předposlední etapy, kdy jsme měli problémy s turbem. To se ale stihlo vyřešit a mohli jsme pokračovat dál. Naše posádka odvedla skvělou práci – zajeli jsme výborný výsledek a ještě jsme v jedné z etap pomohli dvěma týmům,“ říká Vaidotas Paškevičius, který Jamalku pilotoval. O celkové 11. místo posádku s číslem 529 připravil defekt v poslední etapě.

Tatra „Puma“ absolvovala závod Dakar Classic. Ten má trasu jinou, většinou kratší, ve srovnání s „ostrým“ Dakarem. „Puma je jen jedna, a to Karlova. Já mám ale radost z toho, že Rado Kazarka se takovou legendou nechal inspirovat a vynaložil spoustu prostředků a úsilí, aby společně s Tomášem Vrátným postavil auto, které nám na rallye náš legendární speciál připomínalo,“ říká Josef Kalina, který jel v roli navigátora a pro kterého byl letošní Dakar velmi těžký kvůli odchodu Karla Lopraise.

Dva speciály závod bohužel nedokončily. „Přišel jsem na to, že z kamionu letadlo neudělám. Za ten kotrmelec v 8. etapě s přistáním na všechna čtyři kola bych možná jinde dostal 10 bodů, tady z toho bylo vážně poškozené auto a konec závodu. Kamion byl ale naštěstí postaven tak dobře, že jsme z toho vyšli bez jakéhokoliv šrámu,“ říká Tomáš Vrátný, kterého technické problémy provázely již od druhé etapy, kdy došlo k poškození přední polonápravy. „Albert je velkým sportovcem a velkým bojovníkem. Jeho havárie hned v prologu, v prvních kilometrech závodu, byla důsledkem určité přemotivovanosti. Snažil se dál, ale štěstí mu nepřálo. Po tvrdém doskoku ve čtvrté etapě se nepodařilo přes maximální úsilí jeho speciál zprovoznit,“ dodává Tomáš Vrátný k vyřazení druhého speciálu ze závodu.

„Když upadneš, můžeš zůstat ležet. Nebo můžeš vstát a jít dál,“ říká Albert Llovera ke svému letošnímu působení. „Mrzí mě, že jsme letos ukončili naše působení tak brzy, ale dáme vše do toho, abychom se mohli příště vrátit zpět v plné síle,“ slibuje týmu i svým fanouškům.

CESTOVÁNÍ JIHOČESKÝM KRAJEM BEZ BARIÉR

TEXT: Petr Šťáhlavský

Desítka moderních nízkopodlažních jednotek RegioPanter znamená doslova revoluci v regionální dopravě na jihu Čech. Nové soupravy nahradí zhruba 30 let staré vagóny na skoro všech elektrifikovaných tratích v regionu, které spojují nejvýznamnější města kraje. Revoluci představuje především současná koncepce vlaků, která je úplně jiná, než bylo u vagónů běžné v uplynulých 150 letech.

Jižní Čechy jsou kouzelný prázdninový region s množstvím památek, přírodních krás, s lázněmi a řadou rekreačních příležitostí. Jsou také jedním z prvních regionů, kde bude nahrazena většina starších souprav moderními bezbariérovými vlaky. České dráhy do nich investují víc jak miliardu korun. Změna podstatně zjednoduší život lidem se zdravotním handicapem v kraji s 650 000 obyvateli a také turistům z celé České republiky a ze zahraničí.

„Do léta 2022 budeme mít v českobudějovickém depu celkem 14 dvouvozových elektrických jednotek typu RegioPanter. To nám umožní obsloužit bezbariérovými soupravami drtivou většinu spojů na elektrifikovaných páteřních krajských linkách,“ říká Martin Hurajčík, ředitel oblastního centra obchodu západ Českých drah, a vyjmenovává konkrétní linky: „Lidé se dostanou bez bariér z Českých Budějovic do Českých Velenic, Strakonic, Písku a také do Veselí nad Lužnicí, odkud pojedou moderní soupravy dál do Tábora a Jindřichova Hradce. Od léta budou RegioPantery nasazeny i na vnitrostátní vlaky do Horního Dvořiště.“

Od února doplňují původní čtyři soupravy RegioPanter zbrusu nové jednotky a množství komfortních a především bezbariérových spojů se tak postupně rozšiřuje. Částečně jejich nasazení ovlivní i probíhající modernizace železničních koridorů, a tak se na vlacích České Budějovice – Tábor objeví až po otevření nové tratě u Soběslavi. Není bez zajímavosti, že díky novým vozidlům budou regionální vlaky dosahovat až stošedesátikilometrové rychlosti.

RegioPantery nabízejí cestujícím všechno, co zákazníci od moderního regionálního vlaku očekávají. Pohodlné a zdravotně nezávadné sedačky, klimatizaci oddílů, přehledný interiér, dostatek místa pro uložení spoluzavazadel včetně kočárků a jízdních kol, moderní sociální zařízení, ale také elektrické zásuvky 230 V 50 Hz a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky nebo palubní Wi-Fi síť, která na cestě usnadní surfování po internetu.

„Samozřejmostí jsou také audiovizuální informační systémy a ovládání dveří tlačítky. Jejich otevírání a zavírání pak probíhá samo bez použití síly, které bylo u starších typů vagónů někdy potřeba. Tím se dostáváme také k výhodám pro cestující se zdravotním handicapem,“ říká Martin Hurajčík a vyjmenovává vybavení a jeho výhody i pro cestující, kteří to mají v životě o něco těžší než většina lidí: „Neslyšící a nevidomí dokáží ocenit audiovizuální infosystém, který přináší hlasové i grafické informace o jízdě vlaku a také o mimořádnostech. Nevidomým usnadňují cestování také tlačítka v haptickém provedení a nápisy v Braillově písmu. Neocenitelnou pomoc představují i přijímače pokynů ze slepeckých vysílaček, jejichž prostřednictvím lze ovládat například nástupní dveře. Lidé na ortopedickém vozíku pak ocení sníženou podlahu, která je ve výši moderních nástupišť, velký prostor pro umístění vozíku ve vlaku, nástupní mechanické rampy, kterým nehrozí výpadek napájení nebo porucha motoru, i dostatečně prostorné sociální zařízení. Novinkou u nejmladších Panterů jsou zásuvky 230 V 50 Hz dimenzované na dobíjení baterií elektrických vozíků,“ doplňuje Martin Hurajčík.

V Jihočeském kraji funguje také řada vedlejších regionálních tratí. Na nich jezdí motorové vlaky. I v tomto případě je cestování na vozíku docela snadné. Na většině spojů v regionu jezdí bezbariérové jednotky Regionova. Ty mají v jednom z článků široké dvoukřídlé dveře vybavené lehkou a snadno ovladatelnou rampou, takže do nich snadno nastoupí i člověk na vozíku. V nízkopodlažním prostoru se nachází velká buňka se sociálním zařízením a její použití usnadňuje i jednoduché ovládání vstupních dveří tlačítky. Otevření a zavření pak zajišťuje elektrický pohon. V soupravách jsou i prvky, které ocení slabozrací, nevidomí a neslyšící, například audiovizuální informační systém.

„Motorové jednotky Regionova nasazujeme na regionální osobní vlaky na všech třech lokálkách v okolí Blatné, tedy směrem na Strakonice, Nepomuk i do Březnice. Z Březnice jezdí dál na sever do Středočeského kraje. Snadno dostupná je tak Příbram, Zdice i Beroun a na jih obsluhují trať do Písku a Protivína,“ vyjmenovává Martin Hurajčík a pokračuje linkami v dalších částech kraje: „Bezbariérové Regionovy obsluhují osobní vlaky také z Veselí nad Lužnicí přes lázeňskou Třeboň do Českých Velenic a osobní spoje z Tábora do Benešova u Prahy a do Pelhřimova a Jihlavy.“

I pro několik málo zbývajících tratí provozovaných Českými drahami, kde zatím nejezdí bezbariérové vlaky, se chystají moderní soupravy. „Pro vlaky na trati Tábor – Písek – Strakonice máme objednané moderní motorové jednotky PESA. Ty nabídnou stejný komfort jako RegioPantery. Budou klimatizované, bezbariérové a nízkopodlažní, cestujícím nabídnou i palubní Wi-Fi a další služby,“ říká Martin Hurajčík.

Pro zbývající vnitrostátní spoje a hlavně pro turisticky hojně využívanou trať z Rybníka do Lipna nad Vltavou se uvažuje s pořízením dalších jednotek RegioPanter. Na těchto tratích lze ale cestovat s určitým omezením už nyní. Na mezinárodních spěšných vlacích do rakouského Lince jezdí částečně upravené soupravy rakouských železnic. Na lipenské lokálce a na zbývajících vnitrostátních vlacích pak patrové vozy Českých drah. Ty sice nejsou vybaveny přímo nástupní rampou a bezbariérovým sociálním zařízením, ale mají nízkopodlažní nástupní prostor a široké dveře, kterými pohodlně projde ortopedický vozík.

Komfortní cestování do Jihočeského kraje nabízejí také dálkové vlaky. Všechny expresy a rychlíky národního dopravce, které míří do regionu, budou mít během letošního roku zařazené vozy typu Bbdgmee s plošinou, oddílem a sociálním zařízením pro cestující na vozíku. Cestování bez bariér tak nabízejí „Jižní expresy“ z Prahy do Českých Budějovic a rakouského Lince (a také do Českého Krumlova), rychlíky „Rožmberk“ z Plzně, Brna a Jihlavy a vlaky „Vltava“ a „Lužnice“, které spojují Prahu s Českými Budějovicemi a Českými Velenicemi. Tyto rychlíky obsluhují i menší města v Jihočeském kraji, jako jsou Soběslav, Veselí nad Lužnicí nebo Třeboň. V letošním roce je jen třeba dát pozor na rozsáhlé výluky, které budou několik měsíců cestování komplikovat kvůli modernizaci koridoru. Trpělivost s výlukami a omezením během nich však přinese rychlejší a pohodlnější cestování a především více plně bezbariérových stanic a zastávek.

DO VLAKŮ SE VRACÍ CESTUJÍCÍ S HANDICAPEM, LETOS MAJÍ K DISPOZICI REKORDNÍ POČET BEZBARIÉROVÝCH SPOJŮ

TEXT: České dráhy

Navzdory loni pokračující pandemii covidu-19 a platnosti řady protiepidemických opatření se do vlaků začali vracet také cestující s handicapem, kteří při cestě vyžadují asistenci dopravce. Podle objednávkového systému jich loni cestovalo více než 5 100, to je meziročně o 600 cestujících více. Letos pro ně České dráhy připravily největší nabídku bezbariérových vlaků v historii. Celkem je to 5 385 spojů, podstatná část z nich je přímo nízkopodlažní.

„Těší nás, že se do vlaků Českých drah vracejí také cestující s handicapem, například lidé, kteří potřebují ke svému pohybu ortopedický vozík. Kvůli koronavirové pandemii v roce 2020 klesl jejich počet skoro na polovinu. Loni se však počet objednaných cest zvedl o 14 % a věřím, že brzy dosáhneme na předcovidové počty těchto zákazníků. Určitě k tomu přispějí také nové bezbariérové soupravy a rozšíření nabídky bezbariérových spojů,“ říká Jiří Ješeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. Ročně pak cestuje několik tisíc cestujících s handicapem bez objednání a asistence dopravce díky velké nabídce bezbariérových vlaků a stanic.

České dráhy v současném jízdním řádu nabízejí 5 385 bezbariérových spojů, což je o 475 vlaků víc než loni. Bezbariérové soupravy byly nově nasazeny například na tratě Klatovy – Plzeň – Rokycany – Beroun na západě republiky nebo mezi Chocní a Náchodem ve východních Čechách. České dráhy provozují zhruba 600 bezbariérových vozů a jednotek. Ty doplní další nové nízkopodlažní jednotky, které jsou řešeny pro pohodlné cestování osob s handicapem. Jsou vybaveny plošinami nebo rampami pro nástup osob na vozíku, mají prostorné sociální zařízení a oddíly, kde je možný pohyb na vozíku, jsou vybaveny audiovizuálními informačními systémy pro nevidomé a neslyšící. Tlačítka jsou provedena v haptické úpravě s možností rozlišení jejich funkce dotykem a doplněny nápisy v Braillově písmu.

BOUŘE V ENERGETICE A ZÁCHRANNÁ SÍŤ DPI

Ještě loni v létě znal pojem dodavatel poslední instance (DPI) málokterý spotřebitel. Změnil to až pád největšího alternativního dodavatele v České republice, respektive celé skupiny dodavatelů Bohemia Energy. U dodavatelů poslední instance se rázem ocitl milion spotřebitelů. Co se na energetickém trhu ve skutečnosti odehrálo a jak fungovala záchranná síť pod rekordní zátěží, přiblížíme v našem rozhovoru s Markétou Zemanovou, členkou Rady Energetického regulačního úřadu.

Jak je možné, že ze dne na den zmizel z trhu jeden z největších dodavatelů energií v České republice?

Byla to souhra vývoje na burze, kde energie extrémně zdražovaly, s nezodpovědností majitelů této společnosti. Je to velmi nešťastný, ale jednoduchý příběh. Tato společnost celá léta hřešila na krátkodobé nákupy na burze. Patnáct let jí to vycházelo. Pak ale přišel historicky největší cenový šok. Energie zdražily během roku více než pětinásobně a Bohemia Energy, která neměla nakoupeno dopředu, hodila své zákazníky přes palubu, i když moc dobře věděla, čemu je tím vystaví.

Neselhala ale také regulace?

Ten dotaz se nabízí, regulace ale selhat nemohla. Obchodní strategie dodavatelů totiž regulována není a nikdy regulována nebyla. Energetiku můžeme v podstatě rozdělit na dvě části, regulovanou a neregulovanou, čemuž odpovídá i rozdělení cen energií na regulovanou a neregulovanou složku.

Co si máme pod tímto dělením představit?

Regulovanou skupinu tvoří především distributoři a přenosová a přepravní soustava. To jsou společnosti, které spravují plynová potrubí, elektrická vedení, rozvodny a podobně. Na daném území je vždy jediná společnost, mít do každého místa natažené troje dráty či trubky by se nikomu nevyplatilo. Díky tomu ale vznikají monopoly, které je potřeba hlídat ze dvou důvodů. Jednak je to regulace monopolních cen, druhým důvodem je bezpečnost, kvůli které dohlížíme i na jejich finanční zdraví. Pokud by totiž taková společnost ukončila činnost, nikdo jiný k vám energie nedopraví.

Zbytek energetiky, včetně dodavatelů, si tedy může dělat, co chce?

To samozřejmě nemůže. Také v neregulované části energetiky potřebujete naši licenci, když chcete být například dodavatelem nebo výrobcem energií. Podmínky pro vás ale budou mnohem měkčí v tom smyslu, že na rozdíl od distributorů například nemusíte předkládat pravidelné plány rozvoje soustavy apod. Na začátku, při žádosti o licenci, sice musíte doložit, že máte k dispozici potřebné prostředky, pravidelné reporty už ale odevzdávat nemusíte. Nepředepisuje to totiž zákon, přičemž úřad se může dožadovat plnění jen takových povinností, které vám zákon přímo ukládá. Je to stejné, jako když vás má pokutovat dopravní policie. Limity jsou dány zákonem. Když zákon na silnici neporušíte, pokutu vám dát nemůže. ERÚ je takovým policistou v energetice.

Takže dodavatele energií nikdo nehlídá?

To není úplně pravda. Energetický zákon a zákon o ochraně spotřebitele jim ukládají povinnosti například při jednání se spotřebiteli. Když je poruší, dopustí se nekalé obchodní praktiky či podobně, dostanou pokutu. Když to zopakují, pokuta se zvyšuje nebo jim rovnou odebereme licenci.

Proč zákon nechrání spotřebitele proti pádu dodavatele?

Energetický zákon spotřebitele chrání. Nikoliv však před, ale po pádu dodavatele. Stanoví dodavatele poslední instance, který si vás dočasně převezme, když předchozí dodavatel ukončí dodávky.

I když rekordní příval spotřebitelů samozřejmě ukázal nedostatky i zde, musíme si uvědomit, že například v listopadu změnil dodavatele desetinásobek běžného počtu odběratelů, a i v ostatních měsících to byl násobný počet. Přesto nikdo nepřišel o energie, v tom záchranná síť zafungovala.

Horší to ale bylo s cenami DPI. Ty byly extrémně vysoké. Proč je nesnížíte?

Ceny DPI jsou věcně usměrňované, což znamená, že je dodavatelé musejí počítat podle pevných pravidel. Skládají se především z ceny energie samotné, regulovaných plateb, administrativních nákladů a rizikové marže. Více si DPI započítat nesmí, stejně tak ale ERÚ nemůže stanovit cenu nižší, než za jakou dokáží DPI energie nakoupit. Stále jde o soukromé společnosti, kterým zákon dává právo na úhradu oprávněných nákladů. Vysoké ceny DPI tak byly dány především extrémně vysokými cenami na burze.

Nedají se ceny „zregulovat“ podobně jako na Slovensku?

I na Slovensku k takovému kroku přistoupila vláda, nikoliv regulátor. Tamní vláda má přitom k dispozici jednak státního dodavatele plynu, navíc výrobcům energie slíbila úlevy za to, že budou dodávat energie levněji dodavatelům, a ti je budou levněji prodávat lidem. V Česku se to nestalo, ale objektivní je zmínit také dopady podobných opatření. To, co tamní domácnosti ušetří na cenách energií, o to přijde státní rozpočet, takže výpadek dopadne na daňové poplatníky, mimo jiné znovu na domácnosti.

Ve Velké Británii vláda zase musela uvalit nucenou správu a sanovat jednoho z tamních největších dodavatelů poté, co nastavila cenové stropy, za které dodavatelé nedokážou energie ani nakoupit. Řada jiných dodavatelů, kteří se sanace nedočkali, činnost ukončila. Takže to také není ideální cesta.

Co se bude dít dál? Zpřísní se regulace?

Ta se zpřísní zřejmě nejenom u nás, ale po celé Evropě. ERÚ některé z návrhů, které jsme ministerstvu předložili už v lednu, nyní převádí do znění paragrafů.

Přísnější budou například podmínky pro udělení licence, včetně vyšších požadavků na základní jmění. Žádáme také povinné zajištění dodavatelů. A zmínit určitě musíme i spolehlivost, kterou bychom chtěli posuzovat u žadatelů o licenci. Dnes takový požadavek zákon paradoxně neklade, takže nemůžeme odmítnout ani ty, kterým jsme zrušili už dříve licenci pro závažné porušování zákona.

Čeho se týkají návrhy ERÚ, hovoříme-li o DPI?

Konkrétně řešíme rozšíření krytí DPI, protože dnes se netýká například velkoodběratelů plynu, kteří si musejí po ukončení dodávek sehnat nového dodavatele sami během několika dní. Záchranná síť by tu měla být alespoň pro ty nejdůležitější z nich.

Také navrhujeme přísnější cenovou regulaci DPI, zejména podrobnější pravidla pro výpočet ceny DPI. Loni jsme například po přepočítání a domluvě s DPI jimi navrhované ceny snížili přibližně o 500 korun na megawatthodinu.

Pak jsou to technické věci, například penzum a způsob předání informací, které musejí DPI dát zákazníkům, nebo pravidla pro stanovení a úhradu záloh. A řešíme také možnost, aby lidé po půl roce, kdy DPI ze zákona končí, nepadali do neoprávněného odběru, jako je tomu právě v těchto dnech.

Kdy změny můžeme čekat v praxi?

Návrhy paragrafů odevzdáme koncem dubna na Ministerstvo průmyslu a obchodu. ERÚ ale není gestorem zákona, záležet tak bude na ministerstvu a na zákonodárcích, kdy a jaké návrhy vezmou za své. Nicméně poptávka po snížení rizika, kterému čelí spotřebitelé, je určitě i mezi politiky, snad se to projeví při rychlosti schvalování.

Markéta Zemanová

Vystudovala právnickou fakultu na Západočeské univerzitě v Plzni. Svůj dosavadní profesní život spojila s Jihlavou, kde nejprve působila na krajském úřadě, později v právní kanceláři a právo přednášela také na tamní Vysoké škole polytechnické. V roce 2013 nastoupila do jihlavského sídla ERÚ, kde se postupně vypracovala z pozice právničky v odboru legislativně právním na post vedoucí oddělení, dále ředitelky odboru a vedla také Sekci správních řízení ERÚ.

V oblasti práva se soustředí zejména na problematiku ochrany spotřebitele. Podílela se na několika novelizacích energetického zákona a zasedala v expertních skupinách pro přípravu legislativy na ministerstvech průmyslu a obchodu, místního rozvoje či vnitra.

Dne 1. srpna 2020 byla jmenována členkou Rady Energetického regulačního úřadu.

MODERNIZACE KORIDORU Z PRAHY NA JIH ČECH PŘINESE TAKÉ BEZBARIÉROVÁ NÁDRAŽÍ

TEXT: Pavel Tesař

Už na přelomu letošního června a července se rozjedou první vlaky po přestavěné trati mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora. Jen o několik měsíců později Správa železnic částečně zprovozní také modernizovanou trať mezi Doubím u Tábora a Soběslaví. Převážná část těchto úseků povede po nových přeložkách, které umožní zvýšení rychlosti až na 200 km/h. Navíc přinese zlepšení i pro cestující se zdravotním postižením.

Modernizace úseku Votice – Sudoměřice u Tábora, jednoho z posledních úzkých hrdel čtvrtého tranzitního železničního koridoru na trase z Prahy do Českých Budějovic, začala v květnu 2018. Definitivně hotovo sice bude až v příštím roce, už letos ale vlaky začnou využívat přibližně 19 kilometrů prakticky nové trati. Jejími dominantami jsou především tři viadukty v okolí Heřmaniček, dva tunely (Mezno a Deboreč), jedna nová stanice a pět nových zastávek. „Díky novostavbě trati a zvýšení maximální rychlosti vlaků až na 200 km/h se opět o něco zkrátí jízdní doba vlaků mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Posílí se také konkurenceschopnost železniční dopravy oproti dopravě silniční,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Navržená technická řešení stavebních a technologických zařízení každé investiční akce Správy železnic, se kterými může přijít do styku veřejnost, jsou vždy projektována s ohledem na užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Proto se každý takový návrh konzultuje s odborníky na danou problematiku. Jak konkrétně budou vypadat zmíněná opatření na zcela novém úseku na pomezí Středočeského a Jihočeského kraje? Všech pět železničních zastávek, konkrétně Heřmaničky, Ješetice, Červený Újezd zastávka, Střezimíř a Mezno, získá nástupiště v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí, navíc vybavená vodicími liniemi. Bezbariérový přístup k vlakům zajistí na všech místech upravené komunikace pro pěší, na které budou navazovat šikmé chodníky na nástupiště. Informační zařízení budou doplněna moduly umožňujícími akustický výstup pro zrakově postižené. Součástí parkovacích ploch budou také vyhrazená místa pro osoby na vozíku.

Nová trať se dostaví během tříměsíční výluky

Práce na modernizaci jednoho z posledních úseků koridoru z Prahy do Českých Budějovic vstoupily do závěrečné fáze. Během tříměsíční nepřetržité výluky, která začala 2. dubna, se zrealizuje napojení celého traťového úseku do nové stopy. Nákladní vlaky začnou novostavbu trati využívat 30. června navečer, první osobní vlaky projedou úsekem 1. července. Mezi Voticemi a Červeným Újezdem bude dočasně v provozu pouze druhá traťová kolej, dále do Sudoměřic se bude jezdit po obou kolejích. Úplný dvoukolejný provoz v celém úseku bude zahájen v září. Rychlost vlaků se bude postupně zvyšovat až na 160 km/h. Po zavedení výhradního provozu pod dohledem evropského zabezpečovače ETCS zde budou moci vlaky s naklápěcí skříní jezdit rychlostí až 200 km/h, běžné soupravy pak maximálně 170 km/h. Celkové náklady dosáhnou částky 6,7 miliardy korun bez DPH. Projekt je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2014–2020. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem prací je firma OHLA ŽS.

Vlaky se letos rozjedou i po nové trati u Soběslavi

Další důležitou investiční akcí Správy železnic v jižních Čechách je modernizace trati mezi Doubím u Tábora a Soběslaví. Ta začala v srpnu 2019, s jejím úplným dokončením se počítá v červenci příštího roku. Cílem projektu je nahrazení kapacitně a stavebně nevyhovující jednokolejné trati novou dvoukolejnou přeložkou, vedenou částečně v souběhu s dálnicí D3. Zahájení jednokolejného provozu po nové přeložce se předpokládá během září, v prosinci bude možné jezdit po obou kolejích. Nová trať bude dlouhá 8,8 kilometru, plánovaná rychlost zde bude 200 km/h. Mezi nejvýznamnější objekty stavby patří Zvěrotický tunel, estakády přes údolí Černovického potoka a přes Kamenný rybník a přeložka silnice II/135.

V rámci prací dojde v Doubí u Tábora k přesunu zastávky do nové polohy, cestujícím navíc začne sloužit nová zastávka Myslkovice. Obě zastávky budou stejně jako v případě prvně jmenované stavby přístupné i pro zdravotně postižené osoby, které se dostanou do vlaků bez cizí pomoci. Přínosem pro ně budou rovněž vodicí lišty. Ty se budou nacházet nejen na nástupištích, ale také na přechodech a místech pro přecházení na pozemních komunikacích, jejichž přeložky či úpravy se také realizují v rámci této stavby.

Celkové investiční náklady akce činí 4,8 miliardy Kč. Projekt je opět spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2014–2020. Národní financování i tentokrát zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem je Společnost Soběslav – Doubí tvořená firmami STRABAG Rail, EUROVIA CS a METROSTAV.

SPRÁVA ŽELEZNIC ZPŘÍSTUPŇUJE ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY KLIENTŮM SONS

TEXT: Stanislav Bytnar

U všech staveb modernizací železničních stanic a zastávek a také u samostatných staveb zaměřených jenom na rekonstrukce výpravních budov se vždy řeší také přístupnost pro nevidomé a slabozraké cestující. V moderních stanicích provedených dle platné národní i evropské legislativy, norem a předpisů Správy železnic, je navigace nevidomých zajištěna od vstupu do budovy z přednádraží až k vlaku pomocí hlasových frází v orientačních majáčcích v kombinaci s pohybem podél přirozených vodicích linií (stěn) a na nástupištích a přístupových cestách pak podle hmatových prvků v dlažbě (signální a varovné pásy). Ve frázích orientačních hlasových majáčků (dále jen OHM) umístěných na vstupu do budovy jsou uváděny potřebné informace o rozmístění základních služeb pro cestující, jako je prodej jízdenek, čekárna, veřejné WC a také směr dalšího postupu k nástupištím. Další OHM jsou na nástupištích při vstupu do podchodu a v ploše nástupišť. Informace uváděné v jejich frázích určují čísla přilehlých kolejí daného nástupiště (popř. čísla nástupišť u starších staveb) a písmeno příslušného sektoru, dále pak pokyny pro postup v podchodu k dalším nástupištím či jiným cílům.

Pro plynulý a bezpečný pohyb všech cestujících je na nástupišti vymezen ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany bezpečnostní pás (pozn.: 0,8 m při rychlosti na přilehlé koleji do 160 km/h nebo 1,3 m při rychlosti nad 160 km/h do 200 km/h). Pro potřeby nevidomých cestujících je bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště oddělen hmatovým prvkem - vodicí linií s funkcí varovného pásu v šířce 0,4 m. V ostatní ploše nástupiště se nevidomý cestující může bezpečně pohybovat pomocí signálních a varovných pásů. Vodicí linie s funkcí varovného pásu je kromě hmatového zvýraznění doplněna ještě optickým zvýrazněním - žlutým pruhem o šířce 150 mm.

Další skupinu prvků instalovaných v železničních stanicích pro orientaci nevidomých cestujících tvoří hmatné štítky. Patří sem například hmatné štítky umístěné na pravém madle zábradlí schodiště vedeného z podchodu na nástupiště. Na nich je informace psaná v Braillově písmu o číslu přilehlé koleje při levé a pravé hraně nástupiště (popř. o číslu nástupiště a číslu koleje vlevo a vpravo v případě starších staveb). Nad tímto štítkem se na schodišťové stěně umísťuje štítek s informací o rozložení sektorů na nástupišti. Tato informace je na štítku uvedena prizmatickým i Braillovým písmem. Dalšími z řady hmatných štítků sloužících nevidomým cestujícím jsou prizmatické štítky na dveřích WC vypovídající o druhu veřejných toalet (WC ženy, WC muži, WC bezbariérové…). Ty se umísťují 200 mm nad klikou vstupních dveří na WC.

Informace o odjezdech vlaků poskytují elektronické informační systémy – tj. elektronické odjezdové tabule v hale, nástupištní a podchodové tabule a ve velkých stanicích i přestupní monitory a elektronické panely (kiosky). Tyto informační tabule instalované v rámci investičních staveb Správy železnic musí umožňovat přístupnost informací také pro nevidomé cestující – tj. musí umožňovat hlasový výstup pro nevidomé. Pokud je v prostoru instalováno více těchto elektronických tabulí (odjezdy, příjezdy, popř. další elektronické zařízení dopravců integrované dopravy), je nutné dbát na jejich rozmístění v dostatečné vzdálenosti od sebe, neboť jinak by se hlasové výstupy ze všech těchto zařízení blízko sebe spouštěly povelových vysílačem nevidomého najednou a vzájemně by se rušily. Navíc může být ve stejné době zrovna zahájeno i hlášení staničního rozhlasu, což srozumitelnost ještě zkomplikuje. Další vývoj pro informační systémy z hlediska potřeb nevidomých cestujících proto spatřujeme právě v řešení tohoto problému. Jako řešení se jeví stažení hlasových výstupů z více informačních tabulí do jednoho vhodně zvoleného místa, kde bude možno volit hlasový výstup z jedné konkrétní informační tabule (např. jenom odjezdy nebo jen příjezdy), navíc s možností připojení sluchátek. V tomto směru se v současné době rozvíjí úzká spolupráce se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONS ČR) a hledají se možnosti řešení tohoto problému tak, aby výsledek byl pro nevidomé cestující opravdu přínosný a uspokojivý.

Od roku 2019 poskytuje Správa železnic také službu pomoci ve stanicích, v rámci které je možné si objednat doprovod z prostoru přednádraží na nástupiště či naopak. Službu je možné si objednat jako Asistenci na nádraží prostřednictvím služb asistence.oneticket.cz, která je přístupná i z webových stránek www.spravazeleznic.cz/cestujici. Pro zajímavost v rámci této služby bylo v roce 2021 cestujícím OOSPO poskytnuto více než 9000 asistencí.*(autor je ředitelem odboru pozemních staveb Správy železnic)*

Dodatek NRZP ČR k článku o zpřístupňování stanic pro nevidomé a slabozraké:

Vážení čtenáři,

NRZP ČR dlouhodobě spolupracuje se Správou železnic, s.o., a také se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR na zpřístupňování železniční dopravy. Tato spolupráce se bude v následujících letech ještě více rozvíjet, protože SONS ČR se stala od 1. 4. 2022 členskou organizací NRZP ČR. Po mnoha letech obnovila svoje členství v NRZP ČR. Je to velmi dobrý krok k rozšíření naší spolupráce.

Václav Krása

předseda NRZP ČR

XVII. ROČNÍK CELOSTÁTNÍ SOUTĚŽE O CENU MODRÉHO SLONA BYL VYHLÁŠEN

TEXT: Helena Santner

Píše se rok 2022 a my jsme vstoupili do příprav dalšího ročníku celostátní soutěže. Přihlásit se mohou jednotlivci i kolektivy. Připravili jsme pro vás deset kategorií umělecké tvorby se závěrečnou několikadenní přehlídkou v interiérech Zoo Liberec.

V předešlých ročnících měla široká veřejnost možnost vidět neuvěřitelné množství výtvarných děl, ocenit divadelní a pěvecká vystoupení a nahlédnout do srdcí výtvarníků převážně z řad osob se zdravotním postižením. Díla umělců jsou nejen důkazem nezdolné vůle k překonání životních překážek, ale hlavně přinášejí významná svědectví o tvořivé podstatě lidského bytí. Přihlaste a zapojte se do soutěže a naplňte s námi společně motto projektu: „BEZ BARIÉR V DUŠI I V ŽIVOTĚ“.

Posláním projektu je zapojení lidí se zdravotním postižením a jejich přátel do kulturních aktivit, při kterých nejsou oproti ostatním podstatně znevýhodněni a mohou významně přispět k rozvoji kulturní úrovně nejen své, ale i společnosti jako celku. A že mají vaše výtvory úspěch, jste se mohli přesvědčit v uplynulých ročnících. Nádherná výtvarná díla, strhující divadelní či pěvecká vystoupení nenechala žádného návštěvníka či diváka v klidu – emoce radosti, obdivu a sounáležitosti mnohdy vyjadřovali aplausem vstoje.

Soutěžními kategoriemi jsou malba, keramika, fotografie, textilní tvorba, kombinovaná technika (např. ruční práce, koláže…), literární tvorba, divadlo (např. malé formy, loutkoherectví…), tanec, hudební tvorba (např. hudební přednes, skladba…) a jiné formy zajímavé umělecké tvorby (řezbářství, umělecké zpracování skla atd.).

Jak na to?

Vyplněnou přihlášku, kterou najdete na www.czplk.cz, je nutno písemně nebo osobně doručit nejpozději do 31. 5. 2022 na adresu: Centrum pro zdravotně postižené Libereckého kraje, o.p.s., Dr. Milady Horákové 185, 460 07 Liberec Horní Růžodol (tel.: 731 653 002).

Přihlášená soutěžní díla zašlete nebo doručte do CZP Liberec, popř. do jednotlivých center Libereckého kraje (Semily, Jablonec n. N., Česká Lípa), a to rovněž nejpozději do 31. 5. 2022. Slavnostní vyhlášení Cen Modrého slona 2022 se uskuteční v rámci XVII. ročníku v Zoo Liberec v sobotu 18. 6. 2022. Informace o organizaci setkání obdržíte prostřednictvím našeho portálu www.czplk.cz. Vystavovatelé berou na vědomí, že jejich díla budou prezentována na veřejnosti v uvedeném termínu v liberecké zoo. Organizátoři se zavazují, že přihlášené práce budou použity pouze k výstavním účelům v rámci soutěže. Kvůli přehlednosti a řádnému navrácení děl vystavovateli je zapotřebí, aby jednotlivá zasílaná díla byla opatřena vhodným obalem, který bude řádně označen adresou vystavovatele.

Další informace k soutěži naleznete na www.czplk.cz a www.art­efaktum-info.cz. Kontaktní osobou je hlavní koordinátorka projektu Helena Santner (Latislavová), e-mail: latislavova.h@seznam.cz, tel: 731 653 002

TULIPÁNOVÝ MĚSÍC PŘINESL JARO I NADĚJI – JIŽ PO DESÁTÉ

TEXT: Michaela Čadková Svejkovská

S koncem března končil i 10. ročník Tulipánového měsíce. Ten přivolával s jarem i naději pro onkologicky nemocné a jejich blízké. Podařilo se i letos něco nového? Ano, rozkvetlo přes 34 onkologických pracovišť v 18 nemocnicích, zapojilo se téměř 6 tisíc dětí i dospělých. Hlavně se ale změnilo něco uvnitř mnoha lidí – jejich zážitky o tom vyprávějí.

„Udělat s dětmi pár výrobků nebyla žádná starost ani pro mne, ani pro kolegyně, je to radost. Hřeje nás dobrý pocit, že můžeme v pacientech vykřesat alespoň nějakou naději a povzbudit je v jejich léčbě. Věřte, že jsme to dělali všichni rádi,“ říká paní učitelka Lucie Braná, která se žáky tvořila výrobky na výzdobu Nemocnice Na Pleši. A dodává: „Zdraví je dar a nikdy nevíme, co kohokoliv z nás může potkat. Pak i my budeme rádi za jakákoliv slova podpory či jiné činy.“

Díky takto zaslané výzdobě se podařilo změnit na chvíli prostředí nemocnic, kde onkologicky nemocní tráví hodně času. Paní Alenka S. z Chrudimi, která navštěvuje onkologickou ambulanci FN Hradec Králové pravidelně již několik let, o výzdobě říká: „Celá čekárna v ambulanci najednou rozkvetla obrázky. Chodím a prohlížím si je tady s paní a máme si o čem povídat. Moc se mi líbí obrázek od Petra. Je to hezké a milé!“

Některé příběhy jsou ale dechberoucí – jako ten paní Moniky. „Před pár lety jsem se jen díky tulipánu mohla rozloučit s dědou. Ve škole jsme malovali tulipány, a že těmi nejlepšími budou vyzdobeny chodby onkologických oddělení v celé republice. Můj děda zrovna ležel na onkologii na Bulovce, a jelikož jsem nebyla plnoletá, tak mě za ním nechtěli pustit, abych se rozloučila. Jenže ten můj tulipán se dostal přímo před dveře dědova pokoje (neměli jsme ani společné příjmení) a poslední, co děda udělal, bylo, že poprosil, ať ho tam zavedou, aby se na něj mohl podívat. Takže díky za to.“

Nicméně Tulipánový měsíc nejsou jen výzdoby, ale i informovanost. Rozdaly se a byly k vidění desítky letáků, plakátů, programů a upoutávek. Proběhly veřejné akce a přednášky, workshopy. Doba je náročná, mnoho lidí zůstává kvůli své nemoci i covidu uzavřeno doma či se straní dlouhodobě společnosti, jsou odříznuti od venkovního světa i od svých blízkých víc než dřív. A právě proto Tulipánový měsíc plnil svůj jasný a jednoduchý cíl - dát onkologicky nemocným lidem najevo, že nejsou sami, někdo na ně stále myslí a i na dálku jim posílá vzkaz podpory a naděje.

„Tulipánový měsíc skončil, ale stále je možné poslat vzkaz někomu, o kom víte, že potřebuje podporu. Pošlete vzkaz, že na něj či na ni myslíte, že jste s nimi,“ dodává Michaela Čadková Svejkovská za pořádající Amelii, z.s. „A pokud byste se chtěli zapojit i přes rok, nyní máme školení pro dobrovolníky do nemocnic. Ty totiž otevírají po několika měsících své dveře pro dobrovolníky u lůžek či na ambulancích.“

Pro více informací kontaktujte:

Michaela Čadková Svejkovská

e-mail: amelie@amelie-zs.cz

tel.: 608 458 282

Amelie se již od roku 2006 věnuje psychosociální pomoci onkologicky nemocným a jejich blízkým. Vizí Amelie je, aby rakovina byla vnímána „jen“ jako součást života, a své poslání vidí v tom, že pomáhá žít život s rakovinou. Více informací o publikacích a neziskové organizaci Amelie, z.s., lze nalézt na oficiálních webových stránkách www.amelie-zs.cz.

Tulipánový měsíc, který má za sebou již deset ročníků, nabízí v březnu propojení onkologicky nemocných a zdravých pod mottem “přinést s jarem i naději“. Podává informace, vzdělává a upozorňuje na psychosociální pomoc v nemoci. Více informací a fotogalerie z akcí lze najít na webu Tulipánového měsíce 2022: https://www.tulipanovymesic.cz

Dobrovolnický program Amelie od roku 2009 pravidelně přivádí proškolené dobrovolníky do nemocnic. Dobrovolníci onkologicky nemocným v nemocnici nabízejí běžný kontakt, rozhovor, předčítání a drobné aktivity pro narušení stereotypu a relaxaci. Nyní se v dubnu konají dvě školení dobrovolníků tak, aby jejich činnost v nemocnicích byla bezpečná. Dobrovolníci působí ve Všeobecné fakultní nemocnici v Praze, v Nemocnici Na Bulovce, Ústavu hematologie a krevní transfuze, Fakultní nemocnici v Olomouci, Fakultní nemocnici v Hradci Králové, Nemocnici Na Pleši ve Středočeském kraji a nyní se připravuje start dobrovolnického programu i v Krajské nemocnici Liberec. Více o dobrovolnickém programu i školeních na odkazu: https://www.amelie-zs.cz/pomoc-pro-zivot-s-
rakovinou/dobrovolnicky-program/

NOVÉ SUV CITROËN C5 AIRCROSS: IDEÁLNÍ SPOLEČNÍK DO MĚSTA I NA DLOUHÉ CESTY

TEXT: Automobiles Citroën

Nové SUV C5 Aircross prošlo faceliftem a nabízí reprezentativnější vzhled a více pohodlí. Modernizovaný vůz poskytuje jedinečný zážitek z klidu na palubě. Citroën SUV C5 Aircross, který je od svého uvedení na trh považován za nejpohodlnější a nejflexibilnější SUV ve své kategorii, nyní získal nový styl, který mu propůjčuje prestižnější, modernější a dynamičtější tvář. Využívá svých předností, kterými jsou pohodlí, prostornost a modularita, a díky strukturovanějšímu vnějšímu stylu a modernějším materiálům v interiéru získává na vyzrálosti a charakteru.

Při pohledu zepředu představuje SUV C5 Aircross nový styl designu, křivky jsou nahrazeny strukturovanějšími liniemi. Přední část má nový, vertikálnější a modernější vzhled, který posiluje dojem šířky a charakter impozantního a bezpečného vozu. Luxusní dojem dovedený do nejmenšího detailu je podpořen trojrozměrným světelným podpisem na zádi, novými 18“ koly s diamantovým výbrusem a novou elegantnější a výraznější nabídkou možností individualizace. V interiéru umocňuje reprezentativní charakter kabiny nový design 10“ dotykového displeje a středové konzoly.

Pohodlné a prostorné SUV C5 Aircross je k dispozici v šesti stupních výbavy. Již první výbava má ve standardu množství bezpečnostních prvků jako tempomat a omezovač rychlosti, systém rozpoznávání dopravních značek omezujících rychlost, Coffee Break Alert, varování před srážkou při nebezpečném snížení odstupu vozidel, Active Safety Brake či aktivní systém varování před neúmyslným opuštěním jízdního pruhu. O maximální pohodlí se postarají tlumiče pérování s progresivními hydraulickými dorazy, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních a zadních oken, elektricky ovládaná a vyhřívaná zpětná zrcátka nebo centrální zamykání s dálkovým ovládáním.

SUV C5 Aircross nabízí zákazníkovi komfort volby mezi třemi typy výkonných motorů: benzínovým a naftovým s výkonem 130 k a možností volby mezi osmistupňovou automatickou a šestistupňovou manuální převodovkou nebo plug-in hybridním s 225 k, který nabízí dojezd v elektrickém režimu 56 km.

SUV C5 Aircross nabízí širokou škálu technologií nejnovější generace, které zlepšují každodenní pohodlí a bezpečnost cestujících - odpružení Citroën Advanced Comfort®, nová sedadla Citroën Advanced Comfort® slibující vyšší komfort i možnost vyhřívání a masážní funkce, bezkonkurenční prostor a modularitu a technologie asistenčních systémů řízení, jako je Highway Driver Assist, které z každé cesty udělají klidný a pozitivní zážitek.

Citroën SUV C5 Aircross díky svému jedinečnému tvaru upoutá už na první pohled. Aby ještě lépe splnil očekávání zákazníků v segmentu C-SUV, sází na elegantní prvky individualizace, které výrazně zvyšují atraktivitu vozu.

Nové SUV C5 Aircross používá nový, velmi sytý a elegantní modrý odstín Eclipse Blue, který se v závislosti na venkovním světle mění z tmavě modrého na černý. Nabídka obsahuje další prestižní odstíny, které jsou u zákazníků oblíbené: bílá Banquise, bílá Nacré, černá Perla Nera, šedá Platinium, šedá Artense.

KAŽDÉ DÍTĚ SI ZASLOUŽÍ NORMÁLNÍ ŽIVOT – I TO S DOWNOVÝM SYNDROMEM

TEXT: Kateřina Malatincová, Zuzana Tvrdá

„Pouštěj jí Mozarta. Ten je pro mozek nejlepší, opakoval mi manžel, když jsem byla těhotná. V duchu jsme viděli, jak naše čtyři děti jednou utvoří kvarteto,“ vypráví maminka malé Kláry. Přestože Klára má Downův syndrom, může se to stát. Z dětí s touto diagnózou totiž mohou vyrůst nejen lidé pracující, ale i úspěšní. Potřebují jen, abychom je podpořili.

„Téměř čtyřletý Adámek byl naším očekávaným děťátkem. Strašně jsme se na něj těšili. Těhotenství probíhalo v pořádku, ultrazvuky ani různá vyšetření neodhalily nic netypického. Přesto nám v pátek, 13. den Adámkova života, vstoupil do života Downův syndrom. Tehdy se nám zhroutil celý svět,“ napsala kdysi maminka v žádosti Patronovi dětí o pomoc s úhradou hiporehabilitací. Pomohli jsme jí i řadě dalších dětí. Například Matýskovi, který potřeboval tablet pro sledování pohádek a poslouchání hudby - uklidňovaly jej. Nebo s rehabilitacemi Tomáškovi, jehož příběh si můžete, stejně jako řadu dalších, přečíst na blogu Patrona dětí. „Mnoha dětem s Downovým syndromem jsme však ještě pomoci nemohli - zatím o nich totiž nevíme. Proto jsme se rozhodli zveřejnit na www.patrondeti.cz mimořádnou pomoc. Nejde v ní o jedno dítě, ale o všechny děti, které mají tuto diagnózu a jejich rodiče je k nám za podpory některé z neziskových organizací či institucí, s níž spolupracují, přihlásí,“ říká Edita Mrkousová, výkonná ředitelka Patrona dětí, charitativního projektu Nadace Sirius. „Možná se nám společně povede dát některým dětem více šancí k tomu, aby probudily a rozvinuly své schopnosti a aby z nich vyrostli samostatní lidé, kteří budou pracovat a žít nejen mezi námi, ale společně s námi. Podpora je tím nejmenším, a přitom možná i tím nejužitečnějším dárkem, který můžeme rodinám s dětmi s Downovým syndromem dát.“

Příběh 1: Sárinka

Je šikovná, ale dohled mít musí

„Sárinka má problémy s mluvením a psaním. Potřebuje mnohem větší péči a více času na učení, které pro ni není jednoduché. Chodí čtvrtým rokem do praktické školy, kde to moc nezvládá, a jelikož skoro nemluví, nejde jí ani učení. Abych se jí mohla naplno věnovat, musela jsem opustit práci. Proto jsem s ní a jejím mladším čtyřletým bráškou Adámkem doma. Pobírám příspěvek na péči a náš hlavní příjem je tak od manžela, který má menší firmu,“ popisuje maminka.

Sára má také různé fóbie, například se bojí stromů a kytek - všeho, co je zelené. Strach má také z velkého hluku. „Musíme na ni dávat neustále pozor. Není to tak dávno, co uslyšela sbíječku a málem nám skočila do silnice. Jakmile je velký hluk a lekne se, nevíme, jak zareaguje,“ vzpomíná na děsivou situaci maminka. „Dcerka má nejraději zvířátka. Doma máme kočičku a psa, také je velká vodomilka a ráda maluje,“ popisuje svou dcerku maminka.

Dopředu ji táhnou koně a mladší bratr

Sárinka zatím bohužel neumí to, co by měla umět ve čtvrté třídě. Aby se postupně vyrovnala svým vrstevníkům, chodí na rehabilitace, logopedii a terapie. „Pravidelně navštěvuje hiporehabilitace, které mají nejlepší vliv na její mluvení a psychiku. Koně miluje. Také ji velmi podporuje bratříček, který Sárinku táhne dopředu a pomáhá jí se zdokonalovat,“ konstatuje maminka.

Momentálně rodinu čeká dvoutýdenní rehabilitační pobyt, který nehradí pojišťovna. „Vzhledem k tomu, že potřebujeme Sárinku neustále rozvíjet, dáváme na tento velmi nákladný pobyt dohromady peníze. Finance z mimořádné pomoci Patrona dětí by nám mohly situaci ulehčit. Chůze a celková hrubá i jemná motorika souvisí i s řečí, proto je to pro nás velmi důležité. Naším cílem je, aby dcera začala mluvit, psát a zvládla vše, co je potřeba,“ říká s nadějí maminka.

„Znám kolem sebe spoustu případů dětí s Downovým syndromem, které zvládají hodně věcí, ač by to třeba lidé neřekli. Například sportují, lyžují, jezdí na kole a účastní se různých soutěží. Naše Sára mezi ně zatím bohužel nepatří, ale děláme vše pro to, aby tomu tak jednou bylo,“ vysvětluje maminka.

Příběh 2: Karolínka

Hana patří k rodičům, kteří o diagnóze svého dítěte věděli už v těhotenství. Na ultrazvuku navíc lékaři objevili srdeční vadu. „Byl to naprostý šok, který vystřídala panika. Nevěděli jsme, jak teď bude vypadat náš život. Budou mít naše dvě starší dcery, které se na miminko tolik těšily, vůbec příležitost prožívat z něj radost? Budeme jim všem dohromady schopni zajistit normální život? Do toho všeho mi byla diagnostikována těhotenská cukrovka, která se vším zamíchala ještě více. Paradoxně jsem ale díky ní potkala vynikající lékařku z rizikové poradny, která mě ujistila, že takové děti rodičům přináší stejnou radost jako děti zdravé,“ říká maminka Hana, která pracuje jako předsedkyně brněnského spolku Úsměvy sdružujícího rodiny dětí s Downovým syndromem.

Karolínka přišla na svět tři týdny před termínem císařským řezem. „Neustále jsme chodili po lékařích, museli jsme cvičit Vojtovu metodu a odsávat mléko. Na druhou stranu jsme měli to nejhodnější miminko. V noci hezky spinkala, přes den ležela v kolébce, téměř neplakala a vždy reagovala dobře na sourozence,“ popisuje Hana.

V osmi měsících Karolínka podstoupila operaci srdce, která značně posunula její vývoj. Přestala promodrávat a nebyla unavená při kojení. Konečně mohla fungovat bez léků, a tak tomu je dodnes.

Začít s inkluzí by se mělo už od malička

Přestože Karolínce trvá učení déle než jejím vrstevníkům a je potřeba se jí více věnovat, nic není nemožné. Je to milá holčička, která si veselým úsměvem získá každého. Umí plavat a moc ji baví lyžování. Dokáže číst a mluvit, i když bude celoživotně potřebovat logopedickou péči. Do toho všeho navštěvuje taneční kroužek, se kterým často pořádají vystoupení.

„Dceru vychováváme inkluzivně už odmalička. Všude ji bereme s sebou a neděláme rozdíly mezi ní a jejími staršími sestrami. Stejně jako ony má i Karolínka své povinnosti. Rozdíl vidím v tom, že děti s Downovým syndromem vyžadují více trpělivosti a musíme je naučit každou drobnost. Je nutné s nimi neustále pracovat a odmala je vzdělávat, aby byly práceschopné a spolupracovaly. Musí být zvyklé sedět u stolečku, plnit úkoly a dokončit je. Pro běžné děti to nic není, ale ty naše musíme naučit úplně všechno. Pokud tohle zvládnou, jsou schopné fungovat v běžné škole,“ vysvětluje Hana.

Ve škole se zdravými dětmi to lze zvládnout

Maminka s Karolínkou dělala poctivou předškolní přípravu a ta následně nastoupila do běžné základní školy. „Vůbec si nedokážu představit, jak bych Karolínce vysvětlila, že nechodí do školy se svými kamarády. Přijde nám naprosto přirozené, že se vzdělává spolu s ostatními dětmi ze sousedství a místní komunity. Skvělé je, že škola přijala Karolínku naprosto bez problémů. Možná to je i tím, že žijeme v malé obci, kde se všichni znají. Její třídní učitelka dokonce bydlí ve stejné ulici jako my a často se potkáváme. Důležité ale bylo připravit učitele, asistentku, děti i ostatní rodiče na to, že mezi nimi bude naše Karolínka,“ vypráví Hana.

Při inkluzi je potřeba, aby fungovaly všechny strany. Dítě musí být schopné, rodič musí být ochoten spolupracovat a často se doma s potomkem učit a je potřeba, aby vyšla vstříc i škola. Pokud škola takové dítě nechce, dítě to vycítí a velmi klesne jeho motivace se učit. „Pro nás byla nejdůležitější otevřená komunikace. Měli jsme i schůzku s rodiči, kde jsme je připravili na nástup naší dcery. Zodpověděli jsme na všechny otázky a předešli tak nedorozuměním a případným konfliktům,“ upřesňuje maminka. Bylo to dobře, protože nejenže jsou děti na Káju hodné, ale občas maminku i samy vyhledají a zeptají se, zda mohou přijít na návštěvu.

Pomoct k normálnímu životu může každý z nás

Pro dítě s Downovým syndromem je nejlepší, když může chodit do běžné mateřské a poté základní školy se svými zdravými vrstevníky. Snaží se jim přizpůsobit, má spoustu podnětů a rozvíjí se vhodným směrem. Na tom se shodují zástupci tří českých organizací, které rodinám s dětmi s Downovým syndromem poskytují podporu - Gabriela Šalková z celoropublikového DownSyndromu, Karla Trusková z brněnských Úsměvů a Jana Jarošová z českobudějovické Ovečky. Právě tyto děti mají podle nich šanci žít běžným životem jako každý jiný. Lidé s Downovým syndromem jsou totiž vděční za každou možnost pracovat. Řada z nich se může bez problémů uplatnit v mnoha manuálních a řemeslných oborech, pracovat v hotelech, restauracích, ošetřovatelských domovech a podobně. Potřebují jen dostat šanci, důkladnější zaškolení a občasný dohled.

Proto vás všechny, kteří jste tento text dočetli až sem, prosíme: Pomozte dětem s Downovým syndromem - přispějte na jejich příběh na www.patrondeti.cz s názvem Pomozme dětem s Downovým syndromem žít normálně (6. dlaždice na hlavní stránce) nebo tento příběh sdílejte na sociálních sítích či kdekoli jinde. Dejte společně s námi vědět lidem, že šanci vyrůst, umět si zařídit život podle svého a uplatnit se si přece zaslouží každý.

OKÉNKO DO PORADEN NRZP ČR

TEXT: Marek Caha

Možnosti parkování pro OZP

V poslední době se na naši poradnu obrátilo několik klientů s dotazy týkajícími se parkovacích průkazů a vyhrazených parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením. Jedná se o poměrně komplikovanou problematiku, a to mimo jiné i v souvislosti s postupným zaváděním zón placeného stání v některých obcích, resp. městech. V tomto čísle se pokusíme poskytnout odpověď na dotazy, se kterými se na nás klienti obrací.

Parkovací průkazy

Kdo má nárok na vydání parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením?

Předpokladem vydání parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením je, že žadatel je držitelem průkazu ZTP (s výjimkou osob úplně nebo prakticky neslyšících) nebo průkazu ZTP/P. Držiteli průkazu TP nárok na vydání parkovacího průkazu nevzniká.

Jaké jsou podmínky pro parkování na tzv. vyhrazených sdružených stáních pro osoby se zdravotním postižením?

Vyhrazená sdružená stání pro osoby se zdravotním postižením jsou taková, která nejsou vyhrazená pro vozidla s konkrétní SPZ. Pro možnost na nich vozidlo zaparkovat je třeba, aby bylo řádně označeno parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením. Tím je možné vozidlo označit v případě, že jej řídí nebo je v něm přepravována osoba, která je držitelem tohoto průkazu. Tato osoba je povinna na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie prokázat, že je držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P.

Mění se nějak situace v případě, že se sdružené vyhrazené stání nachází v tzv. modré zóně?

Jednotlivé obce jsou oprávněny na svém území zřizovat tzv. *rezidentní zóny*, tedy takové, ve kterých mohou parkovat vozidlo jen osoby s parkovacím oprávněním (vydávaným osobám s trvalým pobytem v daném místě, podnikatelům, kteří zde podnikají, osobám zde vlastnícím nemovitost, případně dalším osobám), a tzv. *zóny placeného stání,* tedy zóny, v nichž mohou po omezenou dobu parkovat vozidla po zaplacení stanoveného poplatku.

Vyhrazená sdružená stání pro osoby se zdravotním postižením bývají obvykle z režimu zón vyňata. Pro parkování na vyhrazených sdružených stáních nacházejících se v oblastech se zavedeným systémem zón tak obvykle není třeba u vozidel řádně označených parkovacím průkazem splnit podmínku parkovacího oprávnění či uhrazení stanoveného poplatku. Tak je tomu například v Praze nebo v Brně. V Brně je pak držitelům průkazu ZTP/P navíc umožněno si bezplatně vyřídit parkovací oprávnění, díky kterému mohou v každé oblasti rezidentního parkování zdarma parkovat jednou denně na 3 hodiny.

Je však třeba upozornit na to, že nastavení systému zón se napříč jednotlivými obcemi, resp. městy liší. V případě, že plánujete vozidlo zaparkovat na vyhrazeném sdruženém stání pro osoby se zdravotním postižením, které se nachází v tzv. rezidentní zóně nebo zóně placeného stání, je vhodné si předem podmínky parkování ověřit.

Informace k systému zón v některých městech naleznete na níže uvedených webech:

Praha: www.parkujvklidu.cz

Brno: www.parkovanivbrne.cz

České Budějovice: www.parkovanicb.cz

Plzeň: www.parkingplzen.cz

Vyhrazená parkovací místa jako zvláštní užívání komunikace

Za jakých podmínek je možné zřídit vyhrazené parkovací místo pro osoby se zdravotním postižením?

Podmínky pro vydání rozhodnutí o zřízení vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením, tedy takového, které je vyhrazené pro vozidlo s konkrétní SPZ, stanoví § 67 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podmínky jsou následující: 1) žadatel je držitelem parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením, 2) žadatel má v místě, v němž o zřízení vyhrazeného parkovacího místa pro tělesně postižené žádá, své bydliště. Bydlištěm je přitom třeba rozumět místo, kde se člověk zdržuje s úmyslem žít tam s výhradou změny okolností trvale. Pojem „bydliště“ není totožný s pojmem „trvalý pobyt“. Zatímco pod pojmem „trvalý pobyt“ je třeba rozumět formální údaj v evidenci obyvatel, pod pojmem „bydliště“ je třeba rozumět spíše faktickou stránku věci.

Obecnou úpravu zřizování vyhrazených parkovacích míst obsahuje § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dle této úpravy představuje vyhrazené parkovací místo případ zvláštního užívání pozemní komunikace, které povoluje příslušný silniční správní úřad s předchozím souhlasem vlastníka komunikace (typicky obce). Právě neudělení souhlasu obce jakožto vlastníka komunikace představuje překážku pro zřízení vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením.

Na základě zákona o pozemních komunikacích lze zřídit vyhrazené parkovací místo komukoli, přičemž zřízení vyhrazeného parkovacího místa na místo bydliště dle této úpravy omezeno není. Právě s ohledem na tuto skutečnost zastává veřejný ochránce práv názor, že není vyloučeno, aby držitel parkovacího průkazu požádal o zřízení vyhrazeného parkovacího místa i jinde než v místě svého bydliště (např. v místě pracoviště) a jeho žádosti bylo vyhověno (viz Zřizování vyhrazených parkovišť pro osoby se zdravotním postižením. Doporučení veřejného ochránce práv. Dostupné z: www.ochrance.cz/uploads-import/ESO/97-2018-DIS-HB\_final\_001.pdf)

Veřejný ochránce práv rovněž zastává názor, že obce nemohou jako nezbytnou podmínku pro udělení souhlasu se zřízením vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením požadovat, aby žadatelé byli držiteli parkovacího průkazu nebo průkazů ZTP či ZTP/P.

Lze tak uzavřít, že podmínky pro zřízení vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením stanovené zákonem o pozemních komunikacích jsou s ohledem na závěry veřejného ochránce práv do jisté míry relativizovány a jeho zřízení připadá potenciálně v úvahu i pro žadatele, který není držitelem parkovacího průkazu, anebo pro žadatele, který žádá o zřízení vyhrazeného místa pro osoby se zdravotním postižením v jiném místě, než je místo jeho bydliště.

Vzniká na zřízení vyhrazeného parkovacího místa nárok?

Obecně lze říci, že nárok na zřízení vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením automaticky nevzniká, a to ani v případě, že se jedná o žadatele s parkovacím průkazem, který žádá o zřízení vyhrazeného parkovacího místa v místě svého bydliště. Veřejný ochránce práv však zastává názor, že pokud žadatel či žadatelka potřebuje kvůli svému zdravotnímu postižení vyhrazené parkovací místo, je obec v zásadě povinna udělit souhlas s jeho zřízením, ledaže by to pro ni představovalo nepřiměřené zatížení. Obec může dle veřejného ochránce práv výjimečně souhlas se zřízením vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením neudělit, a to v případech nedostatku parkovacích míst v oblasti a po vyhodnocení míry užitku parkovacího místa pro žadatele ve vztahu k možným náhradním opatřením, která uspokojí jejich potřebu. Obec tak může souhlas neudělit např. v případě, že má žadatel v místě, ve kterém o zřízení vyhrazeného místa pro osoby se zdravotním postižením žádá, garáž, ve které může parkovat.

Má neúspěšný žadatel o zřízení vyhrazeného místa pro osoby se zdravotním postižením možnost se nějak bránit?

Zřizování vyhrazených parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením představuje případ realizace tzv. přiměřených opatření dle antidiskriminačního zákona. Neudělení souhlasu se zřízením vyhrazeného parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením přitom může představovat případ nepřímé diskriminace. V případě, že nebylo žádosti o zřízení vyhrazeného místa pro osoby se zdravotním postižením vyhověno, a v případě, že má žadatel za to, že v důsledku tohoto odmítnutí došlo k jeho diskriminaci, má možnost se obrátit s námitkou k veřejnému ochránci práv, který poskytuje metodickou pomoc obětem diskriminace a může např. doporučit, aby obec novou žádost o souhlas se zřízením vyhrazeného místa pro osoby se zdravotním postižením řádně individuálně posoudila v souladu s požadavky antidiskriminačního zákona (viz např. Posouzení námitky diskriminace ve věci neudělení souhlasu se zřízením vyhrazeného parkoviště pro ženu se zdravotním postižením z 9. 2. 2021, dostupné z: www.ochrance.cz/uploads-import/ESO/6462-2019-VOP-1-rev.MFR.pdf)

SPORT PRO HANDICAPOVANÉ

TEXT: Ivana Julínková

Sport je pro lidi s handicapem skvělá aktivita, která rozvíjí tělo, duši i mysl. Je výbornou rehabilitací a příležitostí, jak se zapojit do kolektivu, života a možnosti sdílet s ostatními břímě svého postižení. Jak pro „zdravého“, tak i pro „handicapovaného“ jedince je důležité najít takovou aktivitu, která ho bude naplňovat. V dnešní době existuje celá řada druhů sportu pro zdravotně postižené, konají se různé soutěže, včetně soutěží na mezinárodní úrovni. Každý jedinec si dle svého postižení může vybrat z různých druhů sportu, které budou vyhovovat jeho možnostem a schopnostem. Rozdílnost může samozřejmě nastat v případě, že jedinec má postižení vrozené či získané. Zejména u získaného postižení může jedinec procházet náročnou psychickou proměnou. A právě sport mu má přinést možnost, jak nejlépe se se svým postižením vyrovnat. Postupně vám představíme některé druhy sportů zaměřené na určitý zdravotní handicap. U zrakově postižených patří mezi nejznámější sporty například zvuková střelba, showdown, goalball či futsal pro nevidomé.

Zvuková střelba je sport specificky upravený pro potřeby slabozrakých a nevidomých. Je to zvláštní disciplína střeleckého sportu, která se simuluje na elektronickém trenažéru. Tento trenažér je upravený tak, že umožňuje nevidomým plnohodnotný střelecký sportovní postoj a držení pistole odpovídá běžné střelbě. Zbraň vyzařuje infračervený laserový paprsek, který po přiblížení k terči vydává zvuk. Pokud se paprsek dotýká středu terče, ozývá se zvuk vyšší. Při větší vzdálenosti od terče zvuk slábne. Po výstřelu hlasový výstup oznámí, kolik střelec trefil. Při míření na terč využívá střílející sluch, oči jsou zakryté černými klapkami. Důvodem pro použití klapek je vyrovnání handicapu mezi účastníky. Jedná se o simulovanou střelbu a její předností je zejména bezpečnost. Simulovanou střelbu lze provádět v jakékoli místnosti přiměřené velikosti. Stanovení terče od stanoviště střelce se nastavuje pomocí počítače. Zvuková střelba je obvykle dostupná v centrech, kde se zabývají pomocí osobám se zrakovým postižením, či v různých klubech pro nevidomé. Při střelbě se zlepšuje držení těla, koordinace pohybů, zlepšuje se prostorová i sluchová orientace. Simulovaná střelba má také dobrý vliv na rozvoj morálně volních vlastností a psychiku nevidomých, kdy jim pomáhá odreagovat se od stresů a problémů, které se v životě zrakově postižených objevují. Zvuková střelba je také součástí biatlonu pro nevidomé.

Mezi nejznámější míčové hry pro slabozraké či nevidomé patří goalball. Tento sport byl navržen specificky pro osoby se zrakovým postižením. I zde jsou potřeba klapky na oči, a to pro vyrovnání handicapu jednotlivých hráčů. V rámci hry je šest hráčů rozdělených do dvou týmů po třech. Základem hry jsou branky a ozvučený míč. Celé hřiště má osmnáct metrů a branky devět metrů. Hřiště je rozdělené středovou čárou na dvě hráčská pásma, z nichž každé je rozděleno na obranné, útočné a neutrální pásmo. Míč je podobný basketbalovému, ale rozměrově je menší. Jeho nedílnou součástí jsou ale rolničky, které vydávají chrastivý zvuk. Cílem je jednoduše střelit soupeřovu bránu a bránit tu svou. Tento sport vznikl již v roce 1946 jako prostředek rehabilitace vojáků osleplých za druhé světové války. Na paralympijských hrách se objevil v roce 1976 v kanadském Torontu.

Adaptací běžného fotbalu pro nevidomé je futsal. Na hřišti se nachází z každého týmu čtyři nevidomí hráči, brankář, který má zbytky zraku dle stanovené klasifikace, a navigátor, který stojí za bránou soupeře a své hráče k ní orientuje. Samozřejmě nesmí chybět rozhodčí a trenéři. Hřiště má rozměry 40×20 metrů. Míč je i v tomto případě vybaven zvukovým signálem. Hráč, který má zrovna míč, musí nahlas volat slovo „voy“, tedy španělsky „jdu“. Futsal pro nevidomé se poprvé představil v roce 2004 na paralympijských hrách v Aténách v Řecku. Sport jménem showdown je vlastně stolní tenis pro slabozraké či nevidomé. Obvykle jsou při hře dva hráči, ale mohou být i čtyři, každý má na očích klapky, opět kvůli vyrovnání podmínek při různých úrovních handicapů. Showdown se hraje na třiapůlmetrovém stole, který je rozdělen deskou a ohraničen mantinely. Každý hráč má branku, kterou si při hře chrání, a snaží se dát soupeři gól. Hraje se s pevným míčkem, ve kterém jsou umístěny pohyblivé kuličky či jiné předměty, které vydávají zvuk. Showdown se hraje také v rámci světového šampionátu.

Lidé se zrakovým postižením mohou využívat také stolní hry, jako například karetní hry, hlavolamy či hmatolamy. Jedná se o hmatové a zvukové hračky, jak pro rozvoj hmatu a sluchu, tak vnímaní paměti, představivosti, učení, myšlení, řeči. Mezi zajímavou skupinu her patří také počítačové hry pro nevidomé a slabozraké.

PODPORA REGIONŮ – „ZAJIŠTĚNÍ INFORMOVANOSTI A OBHAJOBA PRÁV OZP VČETNĚ ADMINISTRATIVNÍCH A PROVOZNÍCH NÁKLADŮ NRZP ČR“

TEXT: Zuzana Dufková

Cílem projektu je zajištění informovanosti a obhajoba práv osob se zdravotním postižením. Podpořte zvýšení povědomí o limitech a omezeních osob se zdravotním postižením a dejte vědět těm, kteří onemocněním trpí, že v tom nejsou sami! Národní rada osob se zdravotním postižením ČR mimo jiné propojuje profesionály s pedagogickými pracovníky škol a společným úsilím prohlubuje znalosti a dovednosti pedagogických pracovníků, čímž napomáhá ke snazšímu začlenění, tedy inkluzi. Takový přístup předchází diskriminaci dětí se vzácným onemocněním v přístupu ke vzdělání a umožňuje těmto dětem vzdělávání na běžných školách. Realizaci projektu podpořila Nadace ČEZ.

JEDINEČNÁ ŠUMAVSKÁ ZÁKOUTÍ MOHOU SPATŘIT I VOZÍČKÁŘI

TEXT: Miloš Kajzrlík

Potkat vozíčkáře mezi turisty nebo mezi účastníky prohlídek různých památkových objektů není v současnosti už nic mimořádného – o zlepšování turistických podmínek pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace ostatně pojednával také článek v čísle 4/2021. Bezbariérově se pohybovat a zároveň obdivovat krásy přírody může tato komunita i na Šumavě, která se koncem 20. století mnohem více otevřela „obyčejným“ lidem a postupem času i uvedené skupině osob.

Výletová mozaika

Na území Chráněné krajinné oblasti a Národního parku (NP) Šumava existuje jedenáct turistických tras, které s větší či menší pomocí a někdy i sám zvládne také vozíčkář. V následujícím textu je představíme pouze krátce, podrobný popis „bezbariérových“ tras včetně pocitů vozíčkářů, kteří je absolvovali, uvádí webová adresa www.npsumava.cz v části Navštivte Šumavu/Aktivity a výlety. Kromě dvou jsou ostatní situovány ve východní části pohoří, tedy na území Jihočeského kraje.

„Maratónská“ okruhová cesta okolo hory Stožec (1065 m n. m.) a za výhledy na Vltavský luh měří 18 kilometrů, dá se absolvovat za 4 hodiny, vzhledem k převýšení náročná není. Vede většinou lesem po asfaltových a zpevněných cestách, na několika průchozích místech se dá ukončit. Zkrácenou variantu představuje prohlídka obce Dobrá, vesnické památkové rezervace s typickými dřevěnými tyrolskými stavbami. Trasu nabízí také program Na skútru po Šumavě, o kterém se píše později.

Druhý dlouhý výlet – 16 kilometrů – je středně náročný: turisté se při něm dostanou blízko státní hranice s Německem k pramenům Vltavy na úpatí Černé hory (1316 m n. m.).

Čtyřkilometrové značně náročné – proto se doporučuje dvoučlenný doprovod, putování Boubínským pralesem po asfaltu, písku a štěrku zabere zhruba hodinu času. Vrchol hory Boubín (1362 m n. m.) je přitom symbolem české části Šumavy.

Vysokou obtížnost má i tři kilometry dlouhý „asfaltový“ výlet okolím Českých Žlebů, jedné z nejodlehlejších obcí v bývalém tzv. hraničním pásmu.

V podstatě pohodovou trasu představuje štěrkopísková cesta podél Schwarzenberského plavebního kanálu z Jeleních Vrchů k Rosenauerově kapličce a zpět – pět kilometrů, převýšení 10 metrů. A dokonce bez doprovodu vozíčkář zvládne dva „výletíky“ po povalových chodnících – kilometrový k Chalupské slati s výhledem na naše největší rašelinné jezírko (1,2 hektaru) z parkoviště Svinná Lada s nedalekým bezbariérovým informačním střediskem a půlkilometrový k Jezerní slati na náhorní plošině mezi Kvildou a Horskou Kvildou.

Do kategorie bezbariérových výletů patří také tříkilometrová procházka areálem celoročně otevřeného návštěvnického centra Kvilda, kde se dají ve výbězích pozorovat jeleni a rysi, doporučuje se doprovod.

V Plzeňském kraji je možno se vydat na putování dlouhé sedm kilometrů s nádhernými scenériemi a výhledy po proudu divoké řeky Vydra z parkoviště v autokempu Antýgl na samotu Čeňkova Pila. Tento výlet po asfaltu a zpevněné pískové cestě spadá do kategorie střední náročnosti s doporučením mít s sebou doprovod.

Druhou trasou je tříkilometrový středně náročný výlet s minimálním převýšením k hradlovému mostu Rechle na Vchynicko-tetovském plavebním kanálu, unikátním technickém díle z konce 18. století.

Nevidomým turistům výrazně zjednoduší putování po zdejších cestách speciální průvodce v Braillově písmu s 12 vhodnými trasami včetně reliéfních map s vyznačenými cíli, který Správa NP vydala v roce 2014.

K jeho vydání se tehdy vyjádřil s povděkem Václav Krása: „Díky přístupu parku, který má mimo jiné i programy pro lidi na vozíku, se postiženým nabízí možnost na další zkvalitnění života.“

Několik výtisků průvodce je doposud k dispozici, lze ho pořídit i na e-shopu https://eshop.npsumava.cz. Připravuje se další publikace pro nevidomé o skvostech Šumavy – chráněných druzích zvířat nebo rostlin atd. Měla by navíc mít zvětšené písmo a možná i zvukovou stopu.

Můžete se i svézt

Vítanou příležitostí, jak poznávat zdejší přírodu, je program Na skútru po Šumavě. Jedná se o nabídku výletů s doprovodem na elektrickém skútru z řady kompenzačních pomůcek pro osoby s tělesným postižením prvořadě pro vozíčkáře a držitele průkazu ZTP/ZTP-P, při nenaplnění kapacity také pro osoby starší 65 let.

Vyjížďky začínají v osadě Stožec v bezbariérovém informačním středisku po předchozím proškolení v ovládání skútru a seznámení s podmínkami absolvování cesty. Pokud budou stále v platnosti protiepidemická opatření, je účast možná pouze při jejich dodržení.

Veškeré nezbytné informace k tomuto nevšednímu způsobu poznávání šumavských krás naleznou zájemci na webové adrese www.npsumava.cz/na-skutru-po-sumave/.

Druhou možností k bližšímu seznámení osob se sníženou mobilitou včetně seniorů s krajinou hlubokých lesů, plání, vřesovišť a jezer je aktivita Dostupná Šumava – celodenní autobusové zájezdy s průvodcem na zajímavá místa s nástupem v Sušici nebo ve Vimperku. Podrobnosti přináší web www.npsumava.cz/navstivte-sumavu/dostupna-sumava/.

NAUČTE SE ZPRACOVÁVAT LÉČIVÉ BYLINKY – 5. ČÁST

TEXT: Radka Svatošová

Milí čtenáři, možná zjistíte, že zpracování bylinek je mnohem snadnější, než si myslíte. To platí také pro přípravu domácích sirupů.

Pokud je správně připravíte, vydrží vám tepelně zpracované sirupy při pokojové teplotě minimálně rok. Stejně jako další bylinkové produkty je ale lepší sirupy uchovávat na chladnějším místě a bez přístupu světla. Načatý sirup ale uložte v lednici a urychleně jej spotřebujte.

Bylinný sirup je nejen chuťově příjemným nápojem, ale také lékem. Účinky závisí na použitých bylinkách. Lahodný sirup si připravíme třeba z meduňky, růže, čechřice či dobromysli. Můžeme jej užívat po lžících nebo popíjet zředěný s vodou.

SIRUP VYROBENÝ ZA STUDENA

Sirup za studena má výhodu, že používáme čerstvé bylinky bez tepelné úpravy. O to kratší je ale jeho trvanlivost. Příprava je velmi jednoduchá, připravme se ale na to, že spotřebujeme větší množství bylinek. Do tohoto typu sirupu jsou vhodné rostliny s větším obsahem vody (jitrocel, rýmovník, cibule), kterou pustí do cukru.

Potřebujeme:

cukr krystal, košík čerstvých bylinek, šroubovací skleničky

Postup:

Do sklenice postupně vkládáme cukr a bylinky a každou vrstvu upěchujeme vařečkou tak, aby bylinky pustily co nejvíce šťávy. První a poslední vrstvu tvoří cukr. Plnou sklenici uzavřeme a uložíme ji na 4 - 6 týdnů na teplejší místo, např. na parapet u okna orientovaného na jih nebo k ústřednímu topení. Čím tepleji, tím kratší doba pro maceraci je potřeba. Sirup je hotový ve chvíli, kde je cukr ve sklenici rozpuštěný. Šťávu vymačkáme přes plátýnko, můžeme naředit troškou převařené zchladlé vody a vlijeme do lahviček vypláchnutých alkoholem. Místo cukru můžeme použít med. Pozor, jitrocel a cibule se s medem moc nesnášejí. Hotový sirup uchováváme v chladu a spotřebujeme během několika měsíců.

SIRUP VYROBENÝ ZA TEPLA

Poměr surovin:

4 hrsti bylinek, 1 l vody, 1 kg přírodního cukru, 1 bio citrón, popř. 2 g kyseliny citrónové

Postup:

Bylinky vložíme do varné skleněné konvice nebo do hrnce, přidáme na kousky pokrájený citrón, zalijeme studenou vodou a přivedeme pomalu k varu. Necháme několik minut mírně povařit a necháme v chladu louhovat do druhého dne. Druhý den odvar přecedíme přes utěrku nebo plátno do hrnce a přidáme cukr. Cukr by měl sirup dostatečně zakonzervovat, ale pokud máte rádi sirup kyselejší, můžete ještě jako konzervant přidat podle chuti kyselinu citrónovou. Sirup mícháme a pomalu zahříváme. Až se cukr rozpustí, necháme ještě asi 3 minuty přejít varem. Sirup ihned plníme do vařící vodou vylitých a alkoholem vypláchnutých lahví. Pod víčko kápneme trochu alkoholu, abychom zajistili dobrou trvanlivost. Varem se sníží obsah vitamínu C, flavonoidy a další léčivé látky zůstanou zachovány.

PAMPELIŠKOVÝ MED ZA STUDENA

Potřebujeme:

misku pampeliškových květů, hnědý/krystalový cukr, bio citrón

Postup:

Natrháme za slunečného dne květy pampelišky. Květy necháme chvilku venku, aby je mohli opustit broučci. Do sklenice střídavě vkládáme cukr a květy, na které můžeme položit dva plátky citronu a zasypeme stejnou vrstvou cukru a každou vrstvu důkladně upěchujeme. Takto pokračujeme, dokud není sklenice plná (končí se cukrovou vrstvou). Sklenici uzavřeme a necháme na slunečném okně 2-3 týdny, ale klidně i déle. Cukr se postupně rozpouští a mísí se s výtažkem z bylin. Když je proces u konce, přecedíme vše přes vyvařenou utěrku, pořádně vymačkáme, nalijeme do lahviček a uchováváme v chladu.

PODBĚLOVÝ MED

Potřebujeme:

250 květů podbělu, 1 l vody, 1-2 bio citróny, 1 kg cukru krupice

Postup:

Květy necháme chvilku zavadnout venku, aby se z nich v klidu odstěhoval drobný hmyz. Vložíme je do většího hrnce, nalijeme vodu a přidáme na kousky nakrájený citrón. Necháme krátce, max. 15 – 20 minut povařit. Hrnec odstavíme, přikryjeme plátnem (utěrkou) a pokličkou, necháme v chladu 24 hodin stát. Přes plátno přecedíme do jiného hrnce, přidáme cukr a pomalu za občasného míchání dřevěnou vařečkou vaříme asi 70 minut do chvíle, než se hmota začne konzistencí podobat medu. Potom přelijeme do sklenic a uzavřeme. Užíváme na kašel 3 – 5x denně lžičku.

SIRUP PODLE FARÁŘE KNEIPPA NA DÝCHACÍ CESTY

Potřebujeme:

hrst jitrocele, půl hrsti kvetoucí nati pelyňku černobýlu a půl hrsti listů podbělu, med

Postup:

Čerstvé bylinky pokrájíme keramickým nožem, nasypeme do ½ l studené vody a povaříme, aby vznikl koncentrovaný odvar. Do odvaru přidáme několik lžic medu a ještě chvíli povaříme. Přecedíme přes jemný cedníček nebo vyvařené plátno, přelijeme do skleniček, zakápneme alkoholem kvůli lepší konzervaci a uchováváme v chladu. Podáváme 3x denně lžíci.

Milí čtenáři, budu moc ráda, když se s naší redakcí podělíte také o své bylinkové zkušenosti, recepty a nápady. Posílejte je na e-mail r.svatosova@nrzp.cz. Přeji Vám krásné dny vrcholícího jara.

Další recepty, články a informace najdete na www.nasezelenalouka.cz a na www.radka.svatosova.cz.

NÁVRAT V ČASE DO POČÁTKU „ŽIVOTA“ NEZBYTNÉ KOMPENZAČNÍ POMŮCKY

TEXT: Miloš Kajzrlík

Geniální Leonardo da Vinci (1452–1519) v období renesance vymyslel, zkonstruoval a také při různých příležitostech prakticky vyzkoušel četné vynálezy, které k dokonalosti zvládly dovést až budoucí technologie.

… (1. tajenka) předchůdce vozíku k jeho nápadům ovšem nepatří. Odpověď na otázku, kdo se dá považovat za jeho autora, najdeme v zemi Leonardova původu v roce 1420, tedy zhruba třicet let před jeho narozením.

V uvedeném roce totiž lékař a inženýr Giovanni Fontana (1395–1455), známý i jako Johannes de Fontana, popsal ve svém spisu Bellicorum instrumentorum liber (jedno z nejstarších renesančních technologických pojednání) množství na tehdejší dobu úžasných pomůcek. Jednou takovou byl jednomístný čtyřkolový vozík s poháněnou nápravou pro nemocné a invalidy.

Toto „pojízdné křeslo“ v sobě v podstatě kombinuje vozík… (2. tajenka) a nosítka. Zároveň předznamenává epochy, ve kterých člověk postupně začal k usnadnění pohybu používat nějaké zařízení.

Způsob fungování jedinečného vynálezu vysvětlují připojené obrázky – ty uvnitř obrazce křížovky zachycují „životaschopný“ model z dnešní doby, mimo obrazec je nákres z citovaného spisu. Sedící osoba tahala za provazy napnuté mezi dvěma vřeteny, takto vzniklý otáčivý pohyb přenášelo ozubené kolo na osu přední nápravy.

Podle některých názorů si tehdejší lidé vozík s tímto převodovým systémem moc neoblíbili kvůli nutnosti sedět na něm obkročmo v blízkosti velkého ozubeného kola. Ať tak či tak, zvolená technologie se velmi výrazně zapsala do historie této kompenzační pomůcky.

Nejenom o tomto vozíku pojednával díl Auta a letadla (!) britského dokumentárního seriálu Starověké objevy, který před delším časem vysílala jedna naše televizní stanice.