bulletin
Společnosti C-M-T

jaro
2020

71

Bulletin je vydáván za finanční podpory Úřadu vlády ČR

Jak podpořit Společnost C-M-T, aniž by Vás to stálo jedinou korunu?

Jedinou podmínkou je, že nakupujete přes internet. Jestliže ano, stačí udělat 4 jednoduché kroky.

1. Podívejte se na portál www.givt.cz, zda se mezi zde zaregistrovanými obchody nachází e-shop, na kterém se chystáte nakoupit.
2. Pokud ano, klikněte na něj a tím se jeho název objeví v políčku „Nákupem na".
3. Nyní klikněte na políčko „přispívám na" a z nabídnutých organizací vyberte Společnost C-M-T.
4. Zbývá už jen odkliknout „Zahájit nákup".

Tím se dostanete do vámi zvoleného e-shopu a zde již pokračujete v nákupu, jak jste zvyklí.

Po jeho skončení provozovatel e-shopu pošle předem dané procento ze zaplacené částky provozovateli portálu GIVT.cz, který jej pak po odečtení provize převede na účet Společnosti C-M-T.

Mezi zúčastněnými e-shopy je již řada známých internetových obchodů a slevových portálů. Byla by proto škoda, kdybyste nevyužili možnosti nechat je věnovat určitou část peněz z vaší útraty Společnosti C-M-T.

Předem vám za to děkujeme.

Výbor Společnosti C-M-T

Vážení přátelé

zdravím vás v neklidné době, která klade velkou zátěž na naši psychiku i zdraví. Dobrou zprávou je jistě skutečnost, že dle vyjádření MUDr. Mazance i prof. Seemana nejsme jako pacienti s CMT více ohroženi, než ostatní.

Jak jsme vám již sdělili e-mailem, museli jsme odložit konání letošní valné hromady. Nechtěli jsme vás vystavovat většímu nebezpečí, než je nezbytně nutné. Valná hromada se tak uskuteční v náhradním termínu či formou elektronického hlasování. O všem vás budeme včas informovat.

Dále jsem vás chtěl informovat, že pokud máte parkovací průkaz s neomezenou platností, je nutné si ho nechat vyměnit, je totiž neplatný a riskujete pokutu. Podle vyjádření náměstka ředitele městské policie, které se opírá o znění zákona 329/2011 Sb., musí být v dokladu vyznačené konkrétní datum platnosti. Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením opravňuje držitele stát na vyhrazeném místě nebo v naléhavých případech parkovat po dobu nezbytně nutnou v zónách zákazu stání, pokud tím nedojde k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Dobrou zprávou je, že rychlost elektrických vozíků se zvýší. Před časem jsme vás informovali, že se o zvýšení rychlosti elektrických vozíků jedná a tato změna zákona byla nakonec schválena. Za stejným účelem novela zvýší o 40 centimetrů na 1,4 metru délku motorových vozíků. Rychlost 15 kilometrů za hodinu byla zdůvodněna tím, že odpovídá „nikoli extrémně“ rychlému běhu člověka.

Opatrujte se a věřte, že zas bude líp.
Váš předseda Michal Šimůnek

Členské příspěvky na rok 2020

Výše členského příspěvku se v letošním roce nemění, zůstává i nadále ve výši **250,- Kč**. Platbu můžete provést převodem na účet Společnosti C-M-T, nebo uhradit složenkou typu A. Číslo účtu je 156897053/0300, jako variabilní symbol můžete uvést své evidenční číslo a do poznámky napište své příjmení bez diakritiky.

Naši zahraniční členové k platbě uvádějí: IBAN CZ89 0300 0000 0001 5689 7053, BIC (SWIFT) CEKOCZPP. **Členský příspěvek prosím uhraďte do konce června 2020.** Děkujeme!

Výbor Společnosti C-M-T

Nabídka DVD

Ze semináře, který se konal k 20. výročí existence Společnosti, jsme pořídili videozáznam, který Vám nabízíme ke koupi.

Cena DVD je 50,- Kč včetně poštovného.
Objednávky prosím zasílejte paní Ivaně Jandové na e-mail:
marting.praha@volny.cz. Do předmětu emailu uveďte DVD CMT.

Výbor Společnosti C-M-T

společnost C-M-T

Informace k nemoci COVID-19

Vážení přátelé,

v souvislosti s epidemií nemoci COVID-19 vám sdělujeme následující informace:

1) Virus COVID-19 nepostihuje primárně nervový systém periferní ani centrální a není důvodu se obávat zhoršení průběhu nemoci CMT.

2) Nemoc CMT jen výjimečně, u těžkých forem, zhoršuje dýchací funkce. Drtivá většina pacientů s CMT má respirační funkce normální.

3) Zajistěte si zvýšený přísun vitaminu C, B a D.

4) Pravidelně cvičte, provádějte dechová cvičení a v rámci možností provádějte nějakou fyzickou aktivitu.

5) Dodržujte všechna doporučená a nařízená preventivní opatření.

6) Dbejte na zvýšenou hygienu, pravidelně a často si umývejte ruce.

V případě jakýchkoliv dotazů se na nás neváhejte obrátit. Využít můžete i kontakt na Neuromuskulární poradnu ve FN Praha-Motol: nmc.fnm@gmail.com.

Opatrujte se a držme si všichni palce

Výbor Společnosti C-M-T, z.s.

Společenská rubrika

Od 1. ledna do 31. března 2020 oslavili životní jubileum tito naši členové:

Jiří Tůma	80 let
Ivana Kopecká	60 let
Dana Prachařová	45 let
Ivona Nováková	40 let

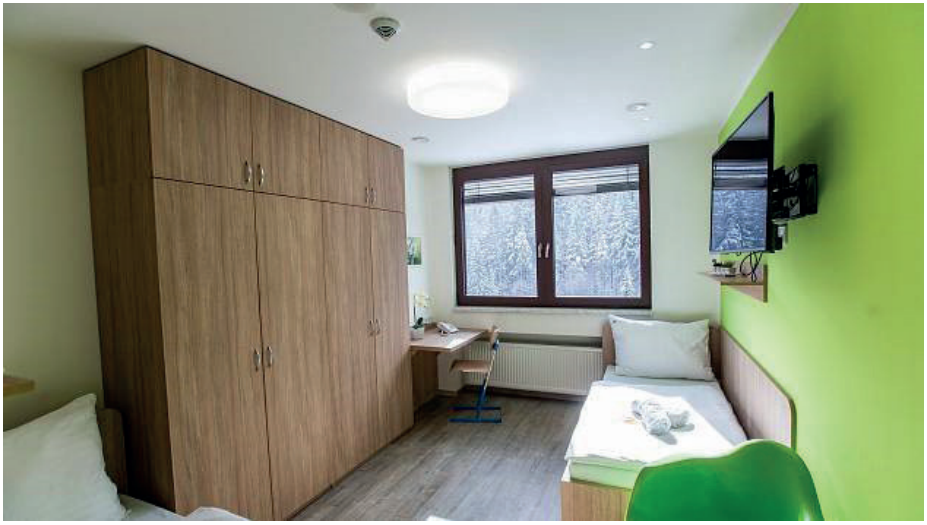
Blahopřejeme!

Janské Lázně

Léčebnu Vesna stavěli před 40 lety Italové. Teď ji mění rekordní investice

Dětskou léčebnu Vesna v Janských Lázních postavili před čtyřiceti lety Italové za tehdy astronomických 224 milionů korun. Teď prochází největší rekonstrukcí v historii. Státní podnik léčebných lázní se odhodlal k rekordním investicím. Do opravy Vesny nasměruje 98 milionů korun. První etapa za 63 milionů je hotová, druhá začne v dubnu. Pacienti získají lepší prostředí pro léčebné pobyty, odpovídající současné době a poptávce. Je to první velká rekonstrukce od přelomu 70. a 80. let, kdy dětskou léčebnu během 24 měsíců kompletně postavili Italové.

Ti tehdy vykáceli celé údolí, plné stromů. V přírodě vybudovali na tehdejší dobu špičkové zdravotnické zařízení se šesti patry a více než 300 lůžky za 224 milionů korun včetně vybavení. „Peníze se tehdy podařilo sehnat ze zahraničního obchodu, platilo se ve valutách. Díky tomu získala zakázku firma z ciziny. Původně měli Vesnu stavět Jugoslávci, ale nakonec ji dělali Italové," připomíná historii Petr Janovec, manažer technického úseku Státních léčebných lázní.



Před sedmi lety bojovala dětská léčebna Vesna v Janských Lázních o život. Z kómatu se probrala, zánik odvrátila a dnes se do ní rekordně investuje. Dál se tak úspěšně věnuje malým pacientům s onemocněním pohybového aparátu a dýchacího ústrojí a nervovým onemocněním. Světovou proslulost získala léčbou následků dětské mozkové obrny. Kvůli ní stále jezdí do Janských Lázní nejen děti z Česka, ale i klienti z Ruska, postsovětských zemí a arabských států.

Dětská léčebna se stěhovala v roce 1981 na nově postavenou Vesnu z Janského Dvora v centru lázeňského střediska, kde do té doby fungovala. „Z pohledu počtu lůžek, rozsahu služeb a zázemí zůstává Vesna i do dnešní doby naprosto jedinečnou léčebnou. Tehdy působila její stavba hodně vizionářsky, ale v republice podobnou nenajdete. Zůstává největší dětskou léčebnou, obzvláště lázeňskou," zdůrazňuje Petr Janovec. „Budova je však stará čtyřicet let a je to znát. Musíme do ní investovat," říká.

Obrovskou změnou projdou dvě patra. Ve čtvrtek bylo slavnostně otevřeno šesté. Léčebné lázně využily k přestavbě prázdnou půdu. „S prostorem Italové nešetřili, v léčebně zůstává řada nedostavěných a nevyužitých ploch v interiéru z doby výstavby. Ty se snažíme využít," popisuje situaci technický manažer.

„Úvodní etapa rekonstrukce přinesla přemístění administrativní části léčebny z druhého podlaží, kde zabírala prostory, které lze využít pro klienty. Součástí výstavby byly čtyři dvoulůžkové pokoje, místnosti pro muzikoterapii a smyslovou terapii snoezelen," upřesňuje.

V dubnu začne rozsáhlá oprava 2. patra, která do začátku příštího roku změní 30 lůžek v nadstandardně zařízené pokoje apartmánového typu. „Chceme jít s dobou a nabídnout klientům zajímavější prostory," vysvětluje ředitel Státních léčebných lázní Janské Lázně Martin Voženílek. Rekonstrukce dvou pater, výtahů, únikových cest a schodiště stojí 98 milionů korun. Třicet milionů dávají lázně ze svého, zbývající část pokrývá úvěr. „Máme v plánu ještě zateplení budovy a výměnu oken," doplňuje ředitel.

Zdroj: Krkonošský deník

Janské Lázně hledají nový pramen, teplejší

Státní léčebné lázně (SLL) v krkonošských Janských Lázních hledají nový pramen. Na rozdíl od současného zdroje léčivé vody, nejlépe teplejší.

„Máme v plánu navrtat termální pramen. Nejde o nic zásadně nového, uvažujeme o tom zhruba patnáct let. Dnes jsme ve fázi, kdybychom s tím chtěli začít," potvrdil ředitel SLL Janské Lázně Martin Voženílek. Horká skutečně termální voda by Janské Lázně výrazně zatraktivnila a přiblížila západočeským lázeňským komplexům. Nejbližší teplý pramen měli nedávno objevit v Lázních Bělohrad na Jičínsku. „Konkurence nespí, a tak my také nemůžeme," podotkl Voženílek.

Hydrogeologická mapa podloží Krkonoš existenci horkých pramenů nad 42 stupňů vylučuje. Současná norma stanoví pro termální vody minimální teplotu 20 stupňů, čehož by v Janských Lázních mohli dosáhnout. O horkém vřídle si ale mohou nechat v Krkonoších jenom zdát. Jediný janskolázeňský pramen, jenž před nedávnou asanací ztrácel na vydatnosti, dosahuje teploty 27,5 stupně, což dosavadní norma považuje za vlažnou minerální vodu. Atraktivitě západních Čech se Krkonoše teplotou léčivé minerální vody patrně nepřiblíží. „Skutečné termální vody jsou podmíněny dozvuky sopečné činnosti, která v Krkonoších na rozdíl od západních Čech dávno pominula. Opravdu horné prameny v Krkonoších nejsou ani ve velkých hloubkách. Vody je jinak v oblasti Janských Lázní, kde se nacházejí mírně teplé prameny, v podzemí dost. Žádný opravdu termální pramen ale v Krkonoších není," poznamenal krkonošský geolog Radko Tásler, jenž se podílel na podrobné hydrogeologické mapě nejvyšších českých hor.

Státní lázně nyní připravují studii a posléze projekt budoucího vrtu s minimální

hloubkou jeden tisíc metrů. Současná pramenitá voda vyvěrá z padesáti metrů. Možnosti, že navrtaný pramen bude termální s teplotou okolo 36 stupňů, se manažeři lázní úplně nevzdávají. „Studie by měla upřesnit optimální místo vrtu. Vycházíme z předpokladů toho, co se navrtalo v sousedním Polsku. Pochopitelně nejlepší by bylo navrtat co nejteplejší pramen, abychom ho nemuseli dohřívat," přiblížil Voženílek.

Začít vrtat chtějí v Janských Lázních nejdříve za dva roky. Zhruba rok, pokud by byl úspěšný, by měl zabrat vlastní vrt. „Jde o plán, pokud budeme mít dostatek financí. Nijak laciné to nebude," upřesnil Voženílek. Janské Lázně s dvousetletou tradicí jsou specializované na rehabilitační léčbu pohybového ústrojí a jako jedny z mála v Evropě na zmírňování následků dětské mozkové obrny. Jedinečnost krkonošských lázní plyne z šance umožnit pacientům pokračovat během léčebných procedur ve školní docházce i ve středoškolském studiu.

Zdroj: Právo

Sociální otázky

Nové úhrady zdravotnických prostředků

Dne 1. 12. 2019 vstoupila v účinnost nová příloha zákona o veřejném zdravotním pojištění (tzv. kategorizační strom), která zcela novým způsobem upravuje úhrady zdravotnických prostředků předepisovaných na poukaz z veřejného zdravotního pojištění.

Zdravotnické prostředky jsou nyní mnohem jemněji rozčleněny do jednotlivých úhradových skupin, sdružujících zdravotnické prostředky s podobnými vlastnostmi. Nová výše jejich úhrady je v každé z úhradových skupin většinou mnohem reálněji nastavena, než tomu bylo v minulé zákonné úpravě. Ve většině případů je úhrada ze zdravotního pojištění nově od zmíněného data vyšší, ale jsou i takové prostředky, kde byla v některých úhradových skupinách úhrada mírně snížena. Představujeme vám ty závažné změny, které se týkají většího počtu lidí se zdravotním postižením. Nemůžeme však informovat o všech změnách, protože je jich tolik, že by se informace stala nepřehlednou.

Nová úprava s platností od 1. prosince obsahuje mnoho změn v kategorii krytí ran. Tato skupina zdravotnických prostředků byla velmi výrazně rozšířena a aktualizována. Nyní obsahuje úhrady množství moderních krycích prostředků, včetně vlhkého krytí ran a nejsofistikovanějších prostředků určených pro špatně se hojící rány. Jednou z nejsledovanějších a nejfrekventovanějších kategorií zdravotnických prostředků jsou inkontinenční prostředky. Novinkou v této úhradové skupině je, že pojištěnec se podílí na úhradě většiny těchto prostředků 5% jejich ceny již od prvního kusu. Někdy je v zákoně podíl na celkové ceně stanoven i vyšší. Výše úhrad a množství prostředků je pak stanovena často dle stupně inkontinence osoby.

Mnoho změn doznala i kategorie zdravotnických prostředků pro odběr kapilární krve. Tyto prostředky jsou velmi důležitým pomocníkem pro diabetiky. V této skupině byly v několika případech navýšeny počty hrazených prostředků a spotřebního materiálu k nim. Jde například o diagnostické proužky pro stanovení glukózy z krve a další. V této kategorii se podařilo zohlednit skoro všechny oprávněné návrhy na aktualizaci úhrad.

Velmi mnoho radikálních změn zaznamenala kategorie 7 - zdravotnické prostředky pro pacienty s poruchou mobility. Zejména u vozíků a příslušenství. Tato kategorie byla mnohem jemněji rozčleněna tak, aby do stejné úhradové skupiny mohly být zařazeny pouze vozíky srovnatelné kategorie a parametrů. Proto úhradových skupin přibylo a u mechanických vozíků je jich nyní šest pro dospělé pojištěnce, dvě úhradové skupiny pro děti, čtyři úhradové skupiny pro speciální vozíky dospělých, jedna úhradová skupina pro speciální dětské multifunkční vozíky, u kterých byla úhrada z veřejného zdravotního pojištění stanovena mnohem vyšší a reálnější než v minulosti a pět úhradových skupin pro elektrické vozíky (včetně speciálních vertikalizačních). Ceny vozíků byly vesměs stanoveny mnohem reálněji, než v minulosti a zvláště u vozíků mechanických aktivních a speciálních se úhrada více přibližuje cenám přijatelného standardu v těchto kategoriích. Tato kategorie konečně rovněž zakotvuje možnost souběhu elektrického a mechanického vozíku u jednoho pojištěnce ve zdravotně indikovaných případech. To v praxi znamená, že nárok na souběh nevzniká pojištěnci automaticky, ale musí být předepisujícím lékařem dobře medicínsky a v kombinaci obou vozíků dobře zdůvodněn.

Novinkou v kategorii 7 je i úhrada přídavného elektropohonu k mechanickému vozíku. Jde o levnější alternativu elektrického vozíku, na kterou mnohem snadněji dosáhne větší množství pojištěnců. Současně byla napravena i výše úhrady u dětských zdravotních kočárků. Ta byla v minulosti často předmětem velmi

ostré kritiky ze strany rodičů handicapovaných dětí, pro které se často takový kočárek s ohledem na výši jeho ceny, stával naprosto nedostupným, a proto museli žádat nadace o finanční podporu. Ve stejné kategorizační skupině bylo uzákoněno i větší rozčlenění chodítek a dalších podpůrných prostředků. Dále zde byly lépe nastaveny úhrady i u polohovacích lůžek a polohovacích zařízení.

Vylepšení se dočkala i kategorie sluchadel a zdravotnických prostředků pro neslyšící. Zde jsou hrazeny v některých případech sluchadla jako celý pár a rovněž u řečových procesorů byly podmínky pro jejich úhradu výrazně vylepšeny v souladu s aktuálními požadavky odborné foniatrické společnosti. Velmi rozšířena byla kategorie zdravotnických prostředků respiračních, inhalačních a pro aplikaci enterální výživy. Zde přibylo do úhrady množství úhradových skupin, které pokrývají potřebné prostředky pro pojištěnce s tímto často velmi závažným onemocněním.

Výraznou změnou u úhrady většiny zdravotnických prostředků je i to, že zákon přesně stanoví, které prostředky jsou pojištěnci po úhradě zdravotní pojišťovnou pouze zapůjčovány a které přecházejí po úhradě přímo do jeho vlastnictví. Do vlastnictví přecházejí většinou takové zdravotnické prostředky, které se používáním spotřebovávají, nebo takové, u kterých je vysoký podíl pojištěnce na úhradě jejich ceny.

Z úhrady např. zcela vypadly všechny prvky tzv. bílého programu, tedy zdravotnických prostředků určených k realizaci toalety a osobní hygieny velmi těžce zdravotně postižených pojištěnců.

Celkově je však třeba změny v úhradách, které se projeví počínaje 1. prosincem 2019, hodnotit vysoce kladně, neboť mnohem více odpovídají realitě na trhu zdravotnických prostředků a jejich skutečným cenám, než předchozí zákonná úprava. Proto by měly být pro pacienty velmi vítanou změnou.

Zvýšení příspěvku pro zaměstnavatele zaměstnávající více než 50 % OZP

Dnem 1. 1. 2020 vstoupila v účinnost novela zákona č. 465/2019, kterým se mění zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti. Tento zákon přináší tyto zásadní změny:

1. zvyšuje se příspěvek na zaměstnávání OZP podle § 78a. Příspěvek je navýšen

díky přechodným ustanovením již za 4. čtvrtletí 2019 o 800,-Kč.

2. ke stejnému datu účinnosti se zrušuje v § 78a odstavci 12 písmeno a) zákona o zaměstnanosti. Toto ustanovení umožňovalo zvýšit příspěvek o navýšené správní náklady ve výši 4% průměrné měsíční mzdy v národním hospodářství za 1. až 3. čtvrtletí předcházejícího kalendářního roku. To znamená, že tímto se ruší zvýšení příspěvku ve výši 4 % již za 4. čtvrtletí 2019. Tento příspěvek na zaměstnání by činil 1.249,-Kč.

Prostým výpočtem se tak dostaneme k výsledku, že stát tímto zákonem přidal 800,- Kč na podporu zaměstnavatelů zaměstnávajících více než 50 % OZP, ale na druhé straně snížil možnou podporu o 1.249,- Kč. Je třeba dodat, že zvýšení příspěvku kvůli zvýšeným administrativním nákladům využívalo poměrně málo zaměstnavatelů zaměstnávajících více než 50 % OZP, takže ztrátu to pro většinu zaměstnavatelů neznamená. Na druhé straně je tento krok překvapivý, protože příspěvek nebyl pro stát významným výdajem.

Nutno dodat, že některé pobočky ÚP ony zvýšené správní náklady ve výši 4% průměrné měsíční mzdy v NH za 1. až 3. čtvrtletí předcházejícího kalendářního roku neuznávaly pod ně spadajícím zaměstnavatelům OZP již dříve. Těch se zákonná úprava nedotkne, protože byli o část příspěvku takto připraveni bez legislativního podkladu i o několik kvartálů předtím.

Novela zákona č. 329/2011 Sb., platná od 1.3.2020

Dnem 1. března 2020 vstoupil v účinnost zákon č. 228/2019 Sb., kterým se novelizuje zákon č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením. Tato novela zákona přináší dvě základní změny.

První změnou je, že se zvyšuje násobek částky životního minima u společně posuzovaných osob při žádosti o příspěvek na zvláštní pomůcku, poskytovanou na pořízení motorového vozidla. Maximální částka 200 000,- Kč je poskytnuta, pokud příjem společně posuzovaných osob v domácnosti činí méně než 16-ti násobek životního minima těchto osob. Částka jednotlivých příspěvků se snižuje vždy po 20 tisících tak, že při 17-ti násobném životním minimu společně posuzovaných osob je přiznána částka 180 000,- Kč a takto sestupně až do částky 100 000,- Kč, což je nejmenší částka, kterou je možné přiznat.

Druhá změna zákona se týká jednotlivých diagnóz, u kterých je možnost požádat o příspěvek na nákup kompenzační pomůcky u těchto diagnóz, na které dosud nebylo možné požádat si o příspěvek na nákup kompenzačních pomůcek. Důrazně upozorňujeme, že tato změna se netýká příspěvku na nákup motorového vozidla, pouze se týká ostatních příspěvků na kompenzační pomůcky. Pro pacienty s nemocí Charcot-Marie-Tooth se v tomto bodě nic nemění.

Zdroj: internet

Pomůcky

Rozporuplné informace o úhradách tzv. bílého programu z veřejného zdravotního pojištění

Od 1. srpna 2019 byly z úhrad veřejného zdravotního pojištění novelou úhradové vyhlášky vyřazeny prostředky tzv. bílého programu. Lidem s handicapem tedy od srpna pojišťovna neuhradila pomůcky do sprchy/vany, např. sedátka a podobné. Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (NRZP) ve zveřejněné informaci č. 89/2019 uvedla, že v pondělí 9. 12. 2019 jednala s VZP ČR opětovně o úhradě zdravotnických prostředků tzv. bílého programu a údajně se shodly na tom, že VZP ČR bude hradit 100 % ceny vybraných prostředků tzv. bílého programu, a to na základě dohody s dodavateli a distributory těchto prostředků. Měla prý být uzavřena smlouva o sdílení rizik. Tyto prostředky by měly být hrazeny již od 1. ledna 2020. NRZP ČR se chystá oslovit všechny zainteresované a bude se snažit, aby došlo k dohodě na změně zákona č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek pro osoby se zdravotním postižením, že některé prostředky, které jsou nyní hrazeny z veřejného zdravotního pojištění, by napříště byly hrazeny ze systému sociálních dávek. Předpokládá to však změnu zákona, případně vyhlášky, takže lze předpokládat, že ke změně by mohlo dojít až od roku 2021. Do té doby budou prostředky tzv. bílého programu hrazeny z veřejného zdravotního pojištění.

Na toto nepřesné vyjádření NRZP ohledně tzv. Bílého programu reagovala dne 11. 12. 2019 Česká asociace paraplegiků: V posledních měsících totiž proběhla opakovaná jednání mezi Komisí pro kategorizaci a úhradovou regulaci zdravot-

nických prostředků MZČR, zdravotními pojišťovnami, zástupci MZČR včetně ministra Adama Vojtěcha a problematika se řešila i s premiérem Andrejem Babišem. Výsledkem je dohoda s pojišťovnami, které jsou připraveny podle nových metodik hradit jednotlivé produkty v 50% nebo i 100% výši. Záleží ale na tom, jak budou dodavatelé pomůcek schopni splnit všechny zákonné požadavky pro zařazení „bílého programu" do skupiny č. 11 kategorizačního stromu jako zdravotnické prostředky nekategorizované. Musí proběhnout jednání dodavatelů se všemi pojišťovnami a dojít k podepsání vzájemných smluv o sdílení rizik. Následně vše musí schválit MZČR a teprve pak je možné produkty zaregistrovat na SÚKL. Celý proces má své zákonné náležitosti, tudíž má své časové limity. S ohledem na aktuální informace z relevantních zdrojů proto nesdílíme optimistické předpoklady úhrad bílého programu od ledna 2020, jak uvádí ve své informaci NRZP ČR.

Zdroj: internet

Novinka z Ostravy: elektrická tříkolka má baterky, které nabijete doma

Ostravská společnost VelorXtrike uvádí na trh novou elektrickou tříkolku Trilobbit určenou především pro m-ěstský a příměstský provoz. Vyrábět se bude v Česku z čínských komponentů.
Firma VelorXtrike postavila tříkolku ve spolupráci s další českou firmou Motoscoot. Jednotlivé díly bude vyrábět čínská společnost TMEC, která je jejich dlouhodobým partnerem. Vozidla se budou kompletovat v Česku, a to společně s firmou Hagemann v Jawě Divišov.

„Konstrukce tříkolky vychází z ocelových trubek a z pevnostního vyztuženého rámu. Je to vlastně jedna velká tlustá trubka, která nejenom zpevňuje rám tříkolky, ale je i bezpečnostním a ochranným prvkem," řekl spoluzakladatel a jednatel firmy VelorXtrike Pavel Brída.

Vozidlo pohánějí dva elektromotory v zadních kolech. Je vybaveno jednou kotoučovou brzdou vpředu a dvěma vzadu. Tříkolka může mít jednu, případně dvě baterie, které vyrábí japonská firma Panasonic.

„Baterky jsou takzvaně portable, což znamená, že jsou přenosné. Můžu si tu

baterku vzít do ruky a odejít s ní domů nebo do kanceláře, jednu můžu nabíjet a na druhou můžu jezdit, nebo mít obě najednou v tříkolce," řekl Brída. Zda bude mít tříkolka jednu, nebo dvě baterie, záleží na požadavku zákazníka na dojezd. Baterie se nabíjí dvě a půl až tři hodiny.

„Jedna baterie má dojezd zhruba 70 kilometrů, takže dohromady, máme tu zkušenost, na jedno nabití vozidlo ujede zhruba do 150 kilometrů," řekl Brída.

Největší zajímavostí vozidla jsou zadní kola s elektromotory, která se mohou naklápět. „Je to něco úplně jiného než běžný skútr, který má dvě kola. Tím, že ta dvě zadní kola jsou naklápěcí, je to vozidlo daleko stabilnější. Dá se s tím jezdit i přes nerovnosti a obrubníky, po nějaké šotolině a podobně, protože kola jsou i relativně široká, aby odolala hrubším přejezdům přes nějaké nerovnosti," popsal Brída.

Tříkolka má i zpátečku. Je vybavena palubním počítačem s LED tachometrem, ukazatelem stavu baterie nebo USB nabíječkou. Pod řídítky je prostor na láhev s pitím. Tříkolku lze doplnit variabilními boxy na přední i zadní nosič, případně velkým thermo boxem nebo dvousedadlem. Vozidlo je určené pro různé přepravní či zásilkové služby nebo třeba továrny s potřebou rozvozu uvnitř areálu. Konstrukční rychlost vozidla je do 45 kilometrů v hodině a má tři druhy nastavitelných rychlostí.

Společnost VelorXtrike bude tříkolku Trilobbit nabízet hlavně na západním trhu, dále v Polsku, Maďarsku a na Slovensku. „Od českého trhu nemáme nějaké přehnané očekávání, protože tady to cítění k elektromobilitě ještě pořád není takové jako v západních zemích," řekl Brída.

Na německý trh vozidlo uvede partnerská společnost VXT Deutschland a ARI. Základní cena tříkolky pro evropský trh je stanovena včetně DPH na 69 000 korun (přibližně 2 800 eur).

Autoři: ČTK

Časy se mění

Rozsáhlé celospolečenské změny po sametové revoluci zásadním způsobem ovlivnily život každého občana naší země. Pro skupinu lidí s postižením to platí snad ještě víc. Podívejme se podrobněji na některé aspekty. Co vyplývá ze srovnání současného stavu a doby kolem roku 1989?

Nechtěl jsem se však opírat jen o dojmy či osobní vzpomínky (tehdy mi bylo 10 let). Nesmlouvavá řeč čísel je při porovnání mnohdy nejlepším argumentem. Na internetu lze najít spoustu srovnání, která například dokládají, že i přes všeobecně zažitý dojem, jak bývalo levněji, řada druhů zboží ve skutečnosti zlevnila (nehledě na větší dostupnost). Ukázalo se však, že získat rozsáhlejší data například o zaměstnávání lidí s postižením, počtu a druhu přidělených pomůcek nebo o vzdělávání před rokem 1989 je prakticky nemožné. Český statistický úřad, ministerstva školství, zdravotnictví ani práce a sociálních věcí jimi nedisponují. Někdy však stačí jen oprášit paměť.

Vzdělávání

Integrace žáků s postižením byla před rokem 1989 téměř neznámým pojmem a stát jí dával nulovou podporu, nehledě na všudypřítomné bariéry. Pokud se někde podařila, šlo o dílčí iniciativu, za níž stálo osobní nasazení konkrétních lidí. Statistiky o počtech takových případů neexistují. Stát preferoval centralizovanou výuku ve specializovaných školách. Těch byl ovšem nedostatek a jejich kapacita ani vybavení neodpovídaly poptávce. Například pro žáky s tělesným postižením bylo na území České socialistické republiky pouze 13 takovýchto škol. Po třiceti letech je inkluzivní vzdělávání velkým tématem, na něž existují různé názory a současný stav má jistě ještě prostor ke zlepšení. Iniciativa ze strany státu, postupné (byť často pomalé) odbourávání bariér, asistenti pedagoga a další podpůrná opatření jsou však neoddiskutovatelným posunem, který dává žákům i jejich rodinám prostor ke svobodné volbě – speciální nebo běžné školství.

Doprava

Dostupnost veřejné dopravy pro osoby s omezením pohybu byla před sametovou revolucí tristní, stejně jako přístupnost celého veřejného prostoru. Počet bezbariérových prostředků MHD se dal vyjádřit jednou velkou nulou. Vezmeme-li si jako příklad pražské metro, v roce 1989 mělo jedinou stanici přístupnou pro vozíčkáře – Gottwaldovu, dnešní Vyšehrad. V současnosti má 44 přístupných stanic z celkových 61, tedy 72 %. Také nízkopodlažní tramvaje a autobusy už v českých městech jednoznačně převažují. Zatím stále pokulhává meziměstská doprava, kterou na velké vzdálenosti saturuje pouze železnice, na níž se situace také postupně zlepšuje.

Příspěvek na péči

Od roku 2007 pobírají lidé s postižením příspěvky na péči, které jim umožňují výběr a nákup sociálních služeb. Stát se tak pokouší o spravedlivější systém, jenž netlačí lidi k setrvávání v pobytových službách, jak tomu bylo před rokem 1989 a s jistou setrvačností ještě nějaký čas poté. Do té doby peníze z rozpočtu proudily prostřednictvím různých zařízení pouze k těm, kdo v nich byli. Kdo volil cestu samostatnosti, nic nedostal.

Invalidní důchody

Kritici porevolučního vývoje by mohli argumentovat srovnáním průměrné výše plných invalidních důchodů (PID) ve vztahu k průměrné mzdě (PMM). V roce 1989 činil PID 1496 Kčs, což odpovídalo 47,2 % PMM, která tehdy byla 3170 Kčs. Naproti tomu v roce 2018 byl PID 11 059 Kč oproti 31 885 Kč PMM. Poměr se tak snížil na 34,7 %.

Zaměstnávání

Přestože se Československá socialistická republika v roce 1985 připojila k mezinárodní Úmluvě o pracovní rehabilitaci a zaměstnávání invalidů, k naplňování téměř nedocházelo, na což poukázala i tehdejší kontrolní zpráva. Podmínky pro zaměstnávání lidí s postižením vytvářela jen výrobní družstva invalidů (např. známá META nebo Drutěva). Pokud došlo na vytvoření vhodného pracovního uplatnění u běžného zaměstnavatele, jednalo se prakticky vždy o osobní iniciativu jednotlivců. Systém současné podpory zaměstnávání OZP tehdy neexistoval, začal se realizovat až od roku 1997. Vzhledem ke značné bariérovosti veřejného prostoru bylo překážek ještě víc. Roli státu nemohl suplovat ani neziskový sek-

tor. Dnes jsou možnosti výrazně lepší, i když je stále patrný rozpor mezi legislativou, ideou a výsledkem. Hledání vhodné práce je pro lidi s postižením stále velkým tématem. Řada firem s více než 25 zaměstnanci nenaplňuje povinnou 4% kvótu OZP.

Automobily

Mechanické ruční ovládání se objevovalo už od 50. let, proslavil se především systém konstruktéra Mojmíra Stránského. Upravený automobil však rozhodně nebyl tak samozřejmou záležitostí jako dnes. Také nabídka a dostupnost vozidel byly značně omezené. Československý automobilový průmysl 70. a 80. let nenabízel žádný vůz ve variantě kombi, kterou řada lidí s postižením preferuje kvůli prostoru. Museli tak sáhnout po prodloužené ladě, dacii nebo wartburgu. Posledně jmenovaný vůz měl navíc ještě jednu výhodu – používal takzvanou volnoběžku, která nevyžadovala při přeřazování rychlostních stupňů mačkání spojkového pedálu. Při nemožnosti koupit vozidlo s automatickou převodovkou šlo o lákavou vychytávku. Podle vzpomínek konstruktéra-vozíčkáře Josefa Hurta se v Československu 80. let přestavělo na ruční řízení tak 500 automobilů ročně. Dnes v České republice (tedy v zemi, kde žije o třetinu méně obyvatel) předělá 300 vozů jen jeho firma, která patří do skupiny pěti podobně velkých poskytovatelů takové služby u nás. Dnešní možnosti úprav jsou přitom s dobou totality nesrovnatelné. A jaká byla cenová dostupnost auta ve srovnání s dneškem? Škoda 120 L vyšla v roce 1987 na 63 870 Kčs. To při tehdejší průměrné mzdě 3026 Kčs představovalo 21 výplat. Když vezmeme stejný počet výplat ve výši průměrné mzdy z roku 2018, dostaneme se k číslu 669 585 Kč. Vozidlo dobově srovnatelné svojí třídou se stodvacítkou však dnes pořídíte klidně za polovinu takové sumy. Auta jsou tedy dostupnější, nemluvě o pestrosti typů a značek. Pokud jde o příspěvek na pořízení vozu, v roce 1987 činil 10 000 Kčs, tedy 15,65 % ceny Škody 120 L. Vezmeme-li fakt, že dnes můžete dostat příspěvek až do výše 200 000 korun, přičemž nové auto klidně pořídíte za 300 tisíc, není asi ani potřeba dál počítat.

Radek Musílek, Můžeš

Vozíčkáři před 30 lety a dnes: Nebe a dudy; mnoho překážek však zůstává

Česká asociace paraplegiků – CZEPA u příležitosti 30 let výročí svého založení zmapovala, jak se změnil život vozíčkářů nejen po úrazu míchy před 30 lety a dnes. A to v oblastech lékařské péče, rehabilitace, městské i dálkové dopravy, bezbariérovosti úřadů, studia či zábavy.

V roce 1990 byla bezbariérovost, která je pro integraci vozíčkáře klíčová, takřka neznámým pojmem. Situace se zlepšila především ve velkých městech. V Praze je dle tabulky DPP nízkopodlažních cca 74 % tramvají a autobusů z jejich vozového parku a 74 % stanic metra (45 z 61), v Brně je 75 % všech spojů MHD nízkopodlažních, v Ostravě 71 %. Vozíčkáři na rozdíl od minulosti působí na volném trhu práce, roste bezbariérovost škol, kin, divadel, úřadů. Některá čísla už nejsou tak „slavná". 70 % spojů, které vypraví České dráhy, je sice bezbariérových, ale to samé platí dle SŽDC jen o 54 % nádraží a přepravu provází v praxi komplikace. Česká pošta má dle údajů idnes.cz z konce roku 2019 jen 39 % bezbariérových poboček. 997 míst je přístupno tzv. euroklíčem, většinou jde o veřejné WC pro vozíčkáře.

„Za třicet let jsme se samozřejmě velice posunuli. Určitě v bezbariérovosti, i když tam zůstávají velké mezery. Vyhlášku o přístupnosti veřejných staveb máme již od roku 1994, avšak často se nedodržuje a nedělá se maximum pro to, aby bezbariérovost byla standardním řešením. Nerozumím tomu, že po třiceti letech od revoluce jsou bezbariérové toalety používané jako úklidové místnosti. Mám to brát jako důkaz, že se s vozíčkáři v naší společnosti nepočítá?" ptá se Alena Jančíková, ředitelka České asociace paraplegiků – CZEPA, sama 25 let na vozíku.

„Velký posun vidím především ve zdravotní péči, ve vývoji a dostupnosti kompenzačních pomůcek… Kvalitní zdravotní, kompenzační a sportovní pomůcky se složitě sháněly ze zahraničí, dnes jsou dostupné na českém trhu. Díky internetu jsou dostupné informace, můžeme z domu komunikovat i pracovat, vyřizovat osobní záležitosti. Lidé na vozíku mají dnes vlastní děti, elektronická doba nabízí např. hlasové ovládání počítače, dokonce i domácnosti," pokračuje Jančíková a dodává: *„Není ostuda se na vozík posadit, je ostuda „zůstat sedět" – zůstat pasivní při dnešních možnostech."*

Jeden z klientů tehdejší péče, Ladislav Kratina, kterému se stal úraz v roce 1989,

vzpomíná: *„Před 30 lety byla péče o lidi na vozíku hrozná. Umírali na zdravotní komplikace, kterým se dalo předejít. Kompenzační i hygienické pomůcky byly nedostupné. Veřejnost nebyla na lidi na vozíku zvyklá, protože často žili v ústavech, a nevěděla, jak se k nim má chovat. Nedalo se dostat téměř do žádných veřejných budov a obchodů a nevím o tom, že by existovala jakákoliv bezbariérová doprava. Tu dobu jsem doslova přežil jen díky neuvěřitelné obětavosti svých rodičů. Nyní máme specializovaná pracoviště i správně cílenou léčbu a rehabilitaci. Veřejnost většinou ví, že máme fyzický handicap, ale hlavu v pořádku. Bezbariérovost ve větších městech existuje, i když je na malých městech (natož pak na vesnicích) stále nedostatečná. Sociální služby a dávky jsou na dobré úrovni a zátěž pro rodinu, která se rozhodne o svého člena postarat, je přijatelná. Horší je to pro ty, kteří jsou zcela fyzicky nesoběstačtní, ale to je asi pochopitelné – neumím si představit, že by to bylo v budoucnu možné výrazně zlepšit a ufinancovat.“*

Zdroj: www.czepa.cz

1990 CZEPA ČESKÁ ASOCIACE PARAPLEGIKŮ 2020

VOZÍČKÁŘI (NEJEN) PO ÚRAZU MÍCHY PŘED 30 LETY A DNES

LÉČBA
Neexistuje spinální jednotka, ta vzniká až roku 1992 v Brně. Pacienti často umírají na dekubity (foto, záměrně rozostřeno) a selhání ledvin.

LÉČBA
V Praze, Ostravě, Liberci (foto) a Brně jsou **4** spinální jednotky s **61** lůžky. Pacienti se při správné péči mohou dožít průměrného věku.

VOZÍKY
El. vozík Meyra, "modrý tank" (foto), váží přes **200** kg a je těžko ovladatelný. Mechanické vozíky váží okolo **27** kg.

VOZÍKY
Dnešní elektrické vozíky mají mnoho užitečných funkcí a váží okolo **150 – 170** kg. Mechanické mohou mít **5 – 8** kg.

VZDĚLÁNÍ
Existuje pouze několik škol zaměřených na zdravotně handicapované, místa naprosto nestačí. Vozíčkáři se vzdělávají mimo většinu.

VZDĚLÁNÍ
Počet bezbariérových škol roste. Stále je však pro mnoho žáků a studentů obtížné sehnat vhodnou školu poblíž bydliště.

ZAMĚSTNÁVÁNÍ
Před rokem 1989 vozíčkáře zaměstnávala pouze družstva jako Obzor (foto), Meta nebo Drutěva. Tato situace se po r. 1990 zlepšuje jen pomalu.

ZAMĚSTNÁVÁNÍ
Vozíčkáři působí na volném trhu práce. Stát podporuje zaměstnávání zdravotně handicapovaných **4%** kvótou, většina firem ji ale neplní.

BYDLENÍ
Bezbariérové byty existují, ale je jich velmi málo. Mnoho vozíčkářů žije v ústavech. Děti často vyrůstají v Jedličkově ústavu (foto).

BYDLENÍ
Praha vlastní **501** bezbar. bytů (+ další vlastní MČ). V některých městech a obcích ale nejsou byty žádné. Celkově kapacita nestačí.

MHD
4 stanice metra provizorně přístupny. 1. osobní výtah má od r. 1992 Hl. nádraží (foto). 1. nízkopodlažní vozy MHD: Ostrava 1997, Brno 1997.

MHD
45 stanic metra bezbariérových. Nízkopodl. spoje: Brno **75 %**, Ostrava **71 %**, Praha: **74 %** nízkopodl. tram. a autobusů, provozovaných DPP

DÁLKOVÁ DOPRAVA
První bezbariérové vlaky ČD zavádějí okolo roku 1988. Počet tehdy přepravených vozíčkářů za rok je podobný jako dnes za den.

DÁLKOVÁ DOPRAVA
Bez bariér je jen **54 %** nádraží. Bezbar. spoje: Leo Express **100 %**; ČD **70 %**. Špatná situace u autobusů.

AUTOMOBILY
Úpravy na ruční řízení se často dělají podomácku. Příspěvek na auto činí **15 000** Kč, může být zvýšen na dvojnásobek.

AUTOMOBILY
Úpravy provádějí certifikované dílny. CZEPA provozuje půjčovnu vozů s ručním řízením. Příspěvek na auto činí max. **200 000** Kč.

SPORT A ZÁBAVA
Možností je málo, zvláště pro tetraplegiky, např. stolní tenis s pálkou přivázanou k ruce. Divadla a kina nejsou bezbariérová.

SPORT A ZÁBAVA
Vozíčkáři plavou, lyžují, potápí se, provozují cyklistiku, lukostřelbu (foto) tanec, míčové sporty. Ve městech jsou bezbariérová divadla a kina.

Zdroje: Fotografie: archiv CZEPA, archiv prof. Petera Wendscheho, archiv Petra Šiky, archiv DPP, Spinální jednotka Liberec, Jan Šilpoch, Jan Povýšil, Mistrovství Evropy v paralukostřelbě 2018, archiv Luďka Nevorala, Ortoservis s.r.o, Obzor, České dráhy, a.s: Metropolitní univerzita Praha, o.p.s.
Data a údaje: CZEPA, Ortoservis s.r.o, MPSV, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Dopravní podnik města Brna, a.s., Dopravní podnik Ostrava a.s., SŽDC, www.metro.cz, webové stránky Leo Express, webové stránky spinálních jednotek, České dráhy a.s, Radek Musílek, Petr Šika **Děkujeme!**

URGENT ID aneb Přívěsek pro život

V minulém Bulletinu jsme vás informovali o aplikaci Záchranka, která může pomoci zachránit lidský život. Na tento článek bychom rádi navázali informací o chytré „ztracence" URGENT ID, díky které můžete v zabezpečené formě sdílet data, jako jsou například vaše specifická onemocnění, kontakt na ošetřujícího lékaře, stručný postup, jak se zachovat při záchvatu, seznam medikamentů, které užíváte, kontakt na blízké apod.

URGENT ID lze použít jak pro zápis důležitých informací o vašem zdravotním stavu, tak k zápisu informací, které umožní kontaktovat vaše blízké v případě úrazu či když se například ztratíte. Jedná se tedy o produkt vhodný pro dlouhodobě/chronicky nemocné, děti, seniory, sportovce (včetně vodáků) či třeba myslivce, turisty a podobně.

Co je URGENT ID, jak funguje a co potřebuji k využívání

Veškerá zařízení URGENT ID používají technologie NFC vždy vhodně zakomponované do nositelného zařízení. Tím může být např. plastový klip, přívěsek na zip či náramek. Na čip je možné nahrát až 600 znaků (písmen, číslic atp.). Jedná se o bezdrátovou bezpečnou technologii s krátkým dosahem, která je využívána například při bezkontaktních platbách přes mobilní telefon čiv přístupových kartách.

Na rozdíl od jiných produktů dostupných na trhu, kde jsou většinou důležité informace o zdravotním stavu a další osobní údaje vyryté na kovové destičce, čímž jsou údaje viditelné komukoliv, mají výrobky URGENT ID tyto informace ukryty na čipu s krátkým dosahem (1–3 cm). Nemůže tedy dojít k náhodnému zveřejnění údajů bez vašeho vědomí. Tímto způsobem jsou vaše data ve větším bezpečí než na běžném offline přívěsku. Jiné online produkty v segmentu ICE využívají cloudové služby, kdy jsou vaše data nahrána na centrální uložiště a na čipu je uložen jen váš osobní kód.

Po jeho načtení je „zachránci" zobrazena webová stránka s vašimi údaji. Při využití URGENT ID nikdy nikomu žádná data nepředáváte a máte je vždy plně pod kontrolou. Data si sami spravujete přes mobilní aplikaci a čip si sami aktualizujete. Další výhodou je i to, že zachránce nepotřebuje být online, aby zjistil údaje, které vám mohou zachránit život či uklidnit vaše blízké. Produkty také nepotřebují žádné baterie ani nabíjení – potřebnou energii pro aktivaci čipu po-

skytuje bezdrátově mobilní telefon zachránce.

K fungování čipu je nutná mobilní aplikace s názvem URGENT ID RW (pro telefony s operačním systémem Android). Aplikace slouží pro nahrání (uložení) informací na chytrou ztracenku i pro jejich zpětné načtení a aktualizaci. V telefonech s jiným operačním systémem je potřeba stáhnout jinou aplikaci pro čtení technologie NFC. Více viz návod na stránkách výrobce.

Výrobky URGENT ID jsou vyráběny z běžných materiálů používaných v daném segmentu. Náramky jsou vyráběny ze silikonu bez alergenů. Klipy a přívěsky nepřicházejí dlouhodobě během nošení do kontaktu s pokožkou, ale i tak jsou vyráběny z běžných kovů, dřeva, případně reflexních materiálů bez alergenů.

Cena za jeden kus „ztracenky“ se pohybuje od 399 Kč (karta s URGENT ID) do 529 Kč (přívěsek), aplikace a její aktualizace jsou zdarma.

Praktické využití u lidí s handicapem

V praxi se URGENT ID hodí kromě úrazů a akutních stavů zdravých jedinců především v situacích, kdy hrozí ataky záchvatů konkrétních nemocí, ale třeba také ztracení se v prostoru a podobné situace. U nemocných s poruchou paměti, prostorovou dezorientací či např. u dětí se hodí nahrát důležité údaje o blízkých osobách a diagnóze a tímto výrazně zkrátit dobu, než je osoba zase v pořádku doma u své rodiny či v zařízení.

Bližší informace včetně podrobných postupů práce s aplikací a e-shop s jednotlivými produkty naleznete na urgentid.cz.

Lucie Marková, Můžeš (upraveno)

Do bot snadno a rychle

Matthew Waltzer, americký teenager, má mozkovou obrnu. Studuje střední školu, chystá se na vysokou a má jednu starost – dosud mu musí každý den někdo pomoci obout a zavázat boty, protože to s jednou funkční rukou sám nezvládne. A tak Matthew napíše do společnosti Nike…

Nějak takhle začíná příběh technologie FlyEase, kterou společnost používá od roku 2015 v několika svých modelech. Dopis od Matthewa se dostal na stůl dlouholetému designérovi značky Nike Tobiemu Hatfieldovi a ten v něm uviděl potenciál nejen pro jeho pisatele, ale i pro všechny ostatní, kteří mají problém se kvůli svému postižení pohodlně dostat do bot. Vznikl první model značky s touto technologií, Nike Zoom Soldier 8 FlyEase – basketbalová a volnočasová obuv, kterou nemusíte zavazovat, ale pomocí běžného i suchého zipu ji rozloupnete od nártu až po zadní část paty jako pomeranč. Vklouznout pak do ní můžete pohodlně a jednou rukou znovu zapnout tak, aby držela pevně v kotníku. Matthew, který vysokou obuv potřebuje právě kvůli opoře v kotníku, už tak dnes pomoc s obouváním nepotřebuje.

FlyEase technologie naštěstí neměla jepičí trvání, a tak z ní dnes neprofituje jen Matthew. Designér Hatfield přesvědčil o smysluplnosti projektu vedení společnosti, a tak se označení FlyEase objevuje postupně i u dalších modelů značky – například u běžeckého modelu Air Zoom Pegasus 35, do kterého po odloupnutí zadní části vplujete skoro jako do bačkory, nebo u volnočasové obuvi inspirované basketbalovou ikonou Air Jordan 1. Nejnovější Air Jordan používá podobně jako první modely s technologií FlyEase zip a suchý zip okolo kotníku, ale také nastavitelný jazyk a tkaničky, které se nemusejí vázat. Kromě zadní části se rozevře i vpředu, podobně jako když rozbalujete víko krabice. Na noze je po zapnutí k nerozeznání od běžné obuvi.

Tak to ostatně u Nike chtějí – FlyEase není prvním pokusem, jak pomoci lidem s postižením, avšak jako žádný z předchozích (například samoutahovací tkaničky modelu FitAdapt) ani FlyEase není prodáván jako „specializovaná“ úprava. Má jít o pokrok pro všechny bez rozdílu. Jak jinak ostatně udržet na konkurenčním otevřeném trhu „přístupnou“ botu než přesvědčit i ostatní, že ji možná jednou budou potřebovat… Nebo že si zkrátka už nemusí kupovat lžíci na nazouvání či se zavazovat s tkaničkami. Pokud takovou myšlenku přijme dost lidí, benefit pro ty, kteří to opravdu potřebují, bude obrovský.

Více informací o technologii najdete na www.nike.com/cz/cs_cz/c/innovation/flyease.

Štěpán Beneš, Můžeš

Cestování bez bariér

Železniční doprava potřebuje zlepšit přístup k lidem s postižením

Vlaková přeprava je pro lidi s postižením nedostatečně přístupná. Lidé používající vozík se na většinu nástupišť vůbec nedostanou, to samé platí o železničních stanicích a zastávkách. Ne všechny vlaky na českých železnicích mají dostatečně široké dveře vagonů, aby jimi projel elektrický vozík. Nedostatky jsou například i v poskytování informací o přepravě lidí s vozíkem. Právo lidí s postižením na přístupnost tak není naplňováno. Ombudsmanka doufá, že její zjištění přispějí ke změnám v drážní dopravě ve prospěch lidí s postižením.

Na základě šetření individuálních stížností na nedostupnost vlakové přepravy pro lidi s postižením a na doporučení poradního orgánu se rozhodla výzkumem zmapovat aktuální stav. Ten potvrdil, že vlaková přeprava není pro lidi s postižením a lidi s omezenou schopností pohybu dostatečně přístupná. Nedostatky se týkají jak stanic a nástupišť, tak vlakových vozů.

„Česká republika uznala právo lidí s postižením na přístupnost, která je předpokladem jejich nezávislého života. Zavázala se přijmout opatření k zajištění přístupu lidí s postižením k dopravě a dalším službám, odstraňovat překážky a zavádět standardy přístupnosti. Realita je však z pohledu lidí s postižením jiná," konstatuje ombudsmanka. Oslovila pět nejvýznamnějších společností zajišťujících železniční dopravu na území České republiky: ARRIVA vlaky, s. r. o., České dráhy, a. s., GW Train Regio, a. s., Leo Express Global, a. s., a RegioJet, a. s.. Následně se obrátila na Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Správu železniční dopravní cesty, u nichž zjišťovala přístupnost nádraží a nástupišť. Zaměřila se přitom i na ověření, do jaké míry jsou naplňovány požadavky přístupnosti stanovené nařízením EU o technických specifikacích pro přístupnost železnice osobám s postižením (TSI PRM). K požadavkům patří např. trasy bez bariér, přístup do vlaků, přístupnost informací aj.

Jak nařízení Evropského parlamentu a Rady, tak české právní předpisy ukládají dopravcům a provozovatelům povinnost vytvářet podmínky pro přepravu lidí s omezenou schopností pohybu a orientace. Znamená to odstraňovat bariéry a zajišťovat, aby stanice, nástupiště, vlakové vozy i další prvky byly přístupné lidem s postižením a s omezenou schopností pohybu. Vzniku nových bariér brání stavební zákon a jeho bezbariérová vyhláška.

Správa železniční dopravní cesty zajišťovala k 15. 4. 2019 správu celkem 2578 železničních stanic a zastávek. Dostat se do jejich budov a na nástupiště, aby mohli železniční dopravu využít, je však pro lidi s pohybovým omezením značně komplikované. Bezbariérový přístup má jen 452 stanic, tedy pouhých 18 % z celkového počtu. Dostat se bezbariérově do budovy stanice a pak i k pokladně, je možné pouze na 140 stanicích, tj. pouze v 5 % stanic. Ani když se dostanou do budovy a k pokladně, nemají lidé s pohybovým omezením vyhráno. Bezbariérový přístup na všechna nástupiště je totiž zajištěn jen na 504 stanicích či zastávkách, tedy jen na 20 % všech. Alespoň jedno nástupiště je pro lidi s omezenou schopností pohybu přístupné na dalších 112 stanicích.

Samotní dopravci pak upozorňovali na nedostatečnou infrastrukturu v železničních stanicích, především na nedostatečně široké perony pro výstup, absen-

tující výtahy či výškové rozdíly, kvůli kterým nelze manipulovat s plošinou pro nástup lidí používajících vozík. Vyšší úroveň bezbariérovosti je podle výzkumu patrná ve stanicích ve větších městech nebo na stanicích, které zajišťují odbavení cestujících také v mezinárodní přepravě. Ombudsmanka proto doporučila Ministerstvu a Drážnímu úřadu, aby řešily bezbariérovost a přístupnost železničních zastávek i v menších městech a na venkově.

Lidé s elektrickým invalidním vozíkem potřebují, aby šířka dveří byla alespoň 80 cm, jinak neprojedou. Takovou minimální šířku vyžaduje i nařízení EU o technických specifikacích, ale ne všechny vozy podmínku splňují. Přepravci obvykle uvádějí, že se na ně tento požadavek přístupnosti nevztahuje, protože se týká vozů vyrobených po 1. červenci 2008 nebo vozů modernizovaných. *„Považuji za problematické, že přepravci nemají povinnost upravit vozy tak, aby byly přístupné. Pokud dopravci využívají pro veřejnou službu dopravy starší vozový park neprocházející obnovou, nemusí se snažit vozy modernizovat a zpřístupňovat lidem s postižením,"* upozorňuje ombudsmanka i na to, že se Prováděcí plán k nařízení EU v České republice nezabývá otázkou modernizace existujících vlakových vozů.

V důsledku toho jsou podle ombudsmanky lidé s postižením limitováni ve využívání vlakové dopravy: *„Mají problémy cestovat některými vlaky, mají problémy s nastupováním a vystupováním, čelí dalším fyzickým bariérám, v důsledku nichž nemohou například využívat toalety, mohou mít problémy s orientací na nádražích."* Ombudsmanka proto doporučila Ministerstvu dopravy a Drážnímu úřadu zavést vhodná opatření ke zpřístupnění i vozů vyrobených před 1. červencem 2008 pro lidi používající vozík. Taková opatření by měla být právně závazná a vymahatelná.

Podle zjištění ombudsmanky tak pouze přepravce Leo Express Global garantuje ve všech svých vozech přepravu lidí používajících elektrický invalidní vozík. Všechny vagony přepravce jsou nízkopodlažní a umožňují bezpečné nastoupení i lidem s omezenou pohyblivostí. Vstupní dveře mají šířku 90 cm a to samé platí i pro dveře uvnitř pro vstup do oddílu pro cestující. České dráhy podmínku přístupnosti splňují přibližně u 70 % motorových jednotek. Dostatečně široké jsou v těchto případech jak vstupní dveře do vozu, tak ostatní vnitřní dveře a uličky. Bariéru představují zejména přejezdové můstky mezi vozy. Přibližně 70 % vozů je vybaveno plošinou, případně jinými možnostmi vstupu do vozu (skládací rampa pro najetí do vozu, nízkopodlažní nástupní prostor). České dráhy podle svého vyjádření stále zvyšují počet takto vybavených vozů a zaměřují se na pořizování nízkopodlažních vozů nebo vybavení vozů plošinami, namísto

pořizování staničních mobilních plošin.

Také vlakové vozy dopravce ARRIVA vlaky splňují podmínky přístupnosti pouze částečně. Všechny jsou sice vybaveny dveřmi o šířce 105 cm, takže i cestující na elektrickém vozíků se dostane dovnitř, ale vstup do oddílu pro cestující má šířku 70 cm, takže člověk používající vozík musí cestovat v prostoru u toalety. Vozy nejsou nízkopodlažní, na vybraných stanicích využívá dopravce mobilní zvedací plošiny. Ve stanicích, kde plošiny nejsou, využívá přepravce kolejničky vytvářející nájezdovou rampu, jimiž jsou vozy vybaveny.

Lidé s elektrickými invalidními vozíky se naopak nesvezou s dopravcem RegioJet. Všechny jeho vozy jsou schopny přepravit pouze cestující na menším invalidním vozíku do šířky maximálně 60 cm. Protože všechny motorové jednotky přepravce byly vyrobeny před rokem 2008, požadavky přístupnosti se na ně nevztahují a přepravce uvedl, že bude tyto požadavky plnit, až pokud bude pořizovat nové vozy.

Pokud nejsou vozy nízkopodlažní, případně nemají vozidlovou plošinu či jinou alternativu pro vstup, půjčují si mobilní plošiny od společnosti České dráhy. Ta disponuje celkem 89 staničními mobilními plošinami. Požadavky na zapůjčení staniční plošiny musí přepravci uplatnit v předstihu standardně 48 hodin kvůli zajištění kvalifikované obsluhy. Cestující tak musí cestu dopředu plánovat, nemohou čas a trasu jízdy operativně měnit podle svých potřeb, musí ji naopak uzpůsobit časům, kdy je možné staniční plošinu využít. Soukromí přepravci navíc namítají, že cena za zapůjčení mobilní plošiny je příliš vysoká. Dá se tedy předpokládat, že pokud je s přepravou člověka používajícího vozík spojen náklad 3000 Kč a více, není pro přepravce motivující této možnosti využívat a dokonce i aktivně cestujícím inzerovat. Potvrzuje to i výzkum ombudsmanky, z něhož vyplynulo, že přepravci využívají staniční plošiny jen minimálně, jde pouze o jednotky za rok.

Na základě těchto zjištění ombudsmanka apeluje na všechny subjekty v železniční dopravě, aby omezily nutnost objednávat si dopravu předem. Větší důraz by měl být kladen na bezbariérovou úpravu železničních stanic a nástupišť a současně vybavenost vlaků vozovými plošinami, s nimiž by bylo jednoduché manipulovat.

Zdroj: Veřejný ochránce práv

Praktické informace k cestování po železnici

Při plánování vaší cesty doporučujeme sledovat přístupnost zvolených vlaků podle piktogramů v platném jízdním řádu. Pokud je v piktogramu symbol vozíčkáře v bílém poli, je vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku, ale není vybavený zvedací plošinou. Pak musí být přistavena pojízdná zvedací plošina nebo je nástupiště v takové výšce, že stačí pouze nájezd. Pokud je piktogram vozíčkáře v tmavém poli, je vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku, vybavený zvedací plošinou a dále tento piktogram signalizuje, že u tohoto vlaku je zároveň zajištěna přístupnost nástupní a výstupní, případně přestupní, stanice pro snadný přístup k pokladnám, čekárnám, dalším službám. Při vyhledávání spojení stačí rozkliknout název stanice a rozbalí se vám všechny důležité informace o přístupnosti a službách k dané železniční stanici.

Ve vlacích ČD jsou standardně vyhrazena místa pro cestující se zdravotním postižením. Pokud nepotřebuje cestující žádnou asistenci zaměstnanců ČD, to je například plošinu a podobně, nemusí svojí cestu předem objednávat. Cestující, kteří vyžadují vyšší míru pomoci, si v rámci objednávky mohou objednat asistenci proškoleného zaměstnance ČD nebo Správy železnic (dříve SŽDC). Asistent Správy železnic vykonává tyto činnosti – pomůže odbavit cestujícího, a to například tím, že zakoupí jízdní doklad, doprovází jej v areálu železniční stanice, případně pomáhá z nádražní budovy na nástupiště a podobně, nebo zajistí pohyblivou nástupní plošinu. Pokud jde o asistenta dopravce, měl by zajistit nástup do vlaku a výstup v cílové stanici, použití mobilní zvedací plošiny nebo vozidlové plošiny, to je přímo ve vlaku, a totéž platí i pro přestupy z vlaku do vlaku nebo do autobusu, který je jako náhradní spoj, pokud doprava na železnici je přerušena. Za tyto služby neplatí cestující žádné poplatky.

Požadavek na přepravu OZP ve vlacích dopravců a asistenci, je třeba uplatnit nejpozději 24 hodin před odjezdem vlaku. V případě požadavku na zařazení vhodného vozu, pokud vlak nemá bezbariérový vůz, je potřeba tento požadavek vznést již 48 hodin před odjezdem vlaku. Uvědomujeme si, že je to dlouhá doba a věříme, že postupně budou všechny vlaky vybaveny jedním bezbariérovým vozem tak, aby si mohli cestující objednat pouze asistenci. Požadavky na přepravu vlakem dopravců je třeba uplatnit přímo u daného dopravce. Při kombinaci více dopravců využijte objednávkový systém OneTicket Asistence, který provozuje státní podnik Cendis. Zdůrazňujeme, že pokud nemůžete svoji objednanou přepravu nakonec uskutečnit, je třeba provést storno objednávky.

Zdroj: NRZP

Spolek RadoVan nabízí cesty pro lidi na vozíku

Radovan není pouze jméno. Stejnojmenný název nese nezisková organizace, která se zaměřuje na cestování pro lidi s handicapem. Spolek RadoVan chce lidem na vozíku zprostředkovat dobrodružství, zábavu, ale také nová přátelství a cesty s rehabilitačním charakterem.

„Cesty s RadoVanem jsou určené pro lidi, kteří by sami nemohli nikam vyjet. Někteří vozíčkáři mohou se svými přáteli objet půlku světa, ale pak jsou tu i ti, kteří takové štěstí nemají. A právě pro tyto je určen spolek RadoVan," vysvětluje Jan Havel, sociální pracovník a zakladatel spolku. RadoVan založil se svým kamarádem a fyzioterapeutem Tomášem Koubkem. Oba mladí muži dlouho pracovali s lidmi, kteří se na vozíku ocitli buď náhle po poranění páteře, nebo mají postižení vrozené. A k založení RadoVanu je vedla touha i těmto lidem zprostředkovat dobrodružství na cestách.

„Není to ale jen o dobrodružství," říká Jan a dodává: *„Naše cesty jsou i o přátelství, navazování vztahů a nácviků různých situací. Například když nějaký člověk na vozíku, třeba kvadruplegik, poprvé spí ve stanu nebo si nedokáže představit, jaké to je sedět v seakajaku, tak my a naši asistenti mu pomůžeme, ukážeme co a jak, a tím cesty získávají rehabilitační přesah,"* vysvětluje Jan. Pro každého vozíčkáře spolek zajistí odborného asistenta.

Lidé s různým typem postižení se tak tento rok mohou podívat například do Maroka, Norska či na řeku do Albánie. Spolek RadoVan také plánuje víkendové akce po republice. Více informací naleznete na internetových stránkách RadoVanu https://radovan.fun/radovan/.

Zdroj: internet

Tipy, tipy, tipy…

Pro všechny, co hledají zajímavá bezbariérově přístupná místa v hlavním městě i celém Česku, připravila Pražská organizace vozíčkářů na každý týden jeden zajímavý objekt, který stojí za návštěvu. Zde jsou poslední tři. Třeba inspirují i vás…

Písecká brána

Píseckou bránou, která stojí nadohled od Letohrádku královny Anny, neprochází davy turistů jako jejím sousedstvím. Je tak trochu ukrytá za stromy, mimo hlavní trasy, ale za návštěvu rozhodně stojí. Písecká brána je totiž jediná dochovaná součást barokního opevnění staré Prahy na levém břehu Vltavy, kterému se říká Mariánské hradby. Roku 1721 ji podle projektu Giovanniho Battisty Alliprandiho postavil mezi baštami svatého Jiří a svaté Ludmily Kryštof Dientzenhofer. Původně se jmenovala Karlova, na počest císaře Karla VI., a později Bruská, podle potoka Brusnice. Současný název vychází z označení zaniklého pražského předměstí. Památka prošla před pár lety rekonstrukcí a v loňském roce se upravilo i její okolí. Nová fontána ve tvaru vějíře a nově vysazené stromy dotvořily příjemný prostor, kde si můžete v klidu vydechnout po návštěvě značně přetíženého Pražského hradu. K bráně vede přístup ulicí K Brusce ze dvou směrů: ze severní strany z parku Charlotty Masarykové, z jihu od Královského letohrádku. Okolní je sice převážně dlážděné hrubou dlažbou, ale přístupové chodníky mají povrch z podstatně rovnější mozaiky. Z obou stran vedou do brány masivní vrata s postranními dveřmi pro pěší. Za vstupem z jižní strany najdete vpravo vchod do příjemné kavárny. U severního vstupu je pak hygienické zázemí se dvěma upravenými kabinami. Střed samotné brány tvoří zalomený vnitřní průjezd, který poskytuje dostatek prostoru pro komornější akce.

Muzeum loutek v Plzni

Na plzeňském náměstí Republiky najdete menší, ale půvabné muzeum, které představuje průřez místním loutkářstvím od kočovných počátků až po současnost. Celkem tu můžete vidět přibližně 300 loutek různých typů i velikostí.

Nejstarší vystavené exponáty pochází z první poloviny 19. století, největší měří přes dva metry. V muzeu se také nachází loutkomat inspirovaný divadlem Karla Nováka, unikátní oživený model Škodova divadla a spousta interaktivní zábavy. Každou středu odpoledne tu navíc probíhá loutkařská dílna, ve které si můžete vyrobit vlastní loutku. Před hlavním vstupem je sice dvanáctimetrový schod, ale o pět metrů dále najdete bezbariérový vchod se zvonkem, kterým přivoláte obsluhu. Průchodem se pak dostanete na pěkný dvorek, kde je upravená toaleta a osobní výtah. Ten spojuje všechna patra muzea. Výstavní prostory muzea jsou umístěné v prvním a druhém patře, ve třetím patře se vám představí současné profesionální Divadlo Alfa a jeho loutky z mnoha oceňovaných autorských inscenací.

Muzeum loutkářských kultur Chrudim

Východočeské Muzeum loutkářských kultur dnes vlastní kolem 50 000 sbírkových předmětů. V prostorách muzea uvidíte vystavený jen malý zlomek sbírky, ale i ten stojí za to! Expozice vás provedou od historie k modernímu řemeslu. Uvidíte rodinná loutková divadla, loutky kočovných umělců, dřevořezby Josefa Váchala nebo Spejbla a Hurvínka. Můžete si prohlédnout ale i úplně jiné loutky z Číny, Indonésie a dalších orientálních zemí. Pozoruhodná je také samotná budova, ve které muzeum sídlí. Jedná se o nejvýznamnější renesanční architektonickou památku v Chrudimi. Mydlářovský dům byl původně po-

stavený v gotickém slohu. Teprve přestavba v druhé polovině 16. století přinesla objektu typické renesanční prvky a věž v podobě minaretu. Muzeum loutkářských kultur se tu usídlilo v roce 1972. V roce 1990 se rozšířilo o sousedící dům, č. p. 75, kde je kromě sálů pro sezónní výstavy muzejní obchod, ateliér a loutkářská herna. V této části muzea je také výtah, ke kterému se dostanete průchodem ze vstupní haly hlavní budovy. Mimoúrovňové propojení „sedmdesát pětky" a Mydlářovského domu ve třech dalších podlažích řeší rampy. U vstupů do některých místností v Mydlářovském domě jsou původní vysoké prahy. K zadnímu traktu přiléhá malá zahrada, do níž se svezete svislou samoobslužnou plošinou. Ze zahrady si můžete prohlédnout minaret a případně si dát u venkovních stolečků kávu, kterou vám donesou ze sousední kavárny. Mydlářovský dům nepatří z hlediska přístupnosti mezi nesnadnější destinace, takže máte-li možnost vzít si mechanických vozík a zdatnější doprovod, určitě tak udělejte. Je to ale krásná a zachovalá renesanční stavba s alespoň částečně bezbariérovou úpravou. A takových na našem území moc není.

Převzato z www.presbariery.cz, kráceno

Evropský mladý farmář roku za Českou republiku je Stanislav Bíza ze Staroviček

Vítězem prvního ročníku národního kola evropské soutěže Mladých farmářů se stala farma Lavandia - levandulová farma Stanislava Bízy ze Staroviček. Unikátní projekt sociálního zemědělství tak postupuje do evropského kola, které se bude konat 26. března 2020 v Bruselu.

V České republice Evropskou soutěž mladých farmářů letos vyhlásila vůbec poprvé europoslankyně Michaela Šojdrová (KDU-ČSL), ve spolupráci s Asociací soukromého zemědělství ČR.

„Jde o inspirující projekt, který určitě zaujme i porotce z celé Evropy. Stanislav Bíza úspěšně podniká v zemědělství s u nás netradiční plodinou, levandulí, od pěstování rostliny až po finální zpracování do různých produktů. Jeho práce má navíc sociální efekt v regionu. Je určitě příkladem pro mnoho dalších mladých a začínajících farmářů," hodnotí vítěznou farmu ambasadorka soutěže Michaela Šojdrová.

Stanislav Bíza vysadil levanduli na své farmě v roce 2014, a průkopnicky tak

reagoval na změnu klimatických podmínek v oblasti. Bývalý reprezentant ČR v ruční cyklistice zaměstnává na Lavandii 11 pracovníků, kteří jsou z 90% osoby se zdravotním postižením, přímo ze Staroviček nebo okolních obcí.

“Do soutěže se přihlásilo celkem 8 farmářů a všechny jejich projekty byly zajímavé a kvalitní. Kromě produkce, která je musí uživit, se starají také o ochranu naší krajiny a udržování tradic pro budoucí generace. Na Evropském kongresu mladých farmářů jsem proto pozvala všechny účastníky. Myslím, že je pro ně důležité navázat kontakty s partnery v Evropě a získat nové zkušenosti. Pro mě jsou vítězi všichni, ” dodává Michaela Šojdrová

Evropského kongresu mladých farmářů se účastní 300 farmářů z více než 20 zemí EU. Evropský kongres mladých farmářů pořádá poslanecký klub Evropské strany lidové v Evropském parlamentu.

Zdroj: internet

Společnost C-M-T je spolek, založený v červnu 1999.

Cílem činnosti Společnosti je obhajoba, prosazování a naplňování zájmů a potřeb zdravotně postižených osob s onemocněním Charcot - Marie - Tooth v součinnosti s orgány státní správy a samosprávy v ČR i mezinárodními institucemi.

Společnost zejména:

• zlepšuje informovanost rodin, odborné i laické veřejnosti o problematice CMT,

• pořádá konference, semináře a edukačně – rekondiční pobyty osob s onemocněním CMT, jejich rodin a přátel,

• vydává periodické i neperiodické publikace, týkající se onemocnění CMT nebo činnosti Společnosti,

• shromažďuje finanční prostředky nutné k činnosti a rozvoji Společnosti,

• spolupracuje s lékaři a dalšími odbornými pracovníky ve zdravotnictví a sociální oblasti,

• zajišťuje osvětovou a poradenskou činnost a související služby při vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením ve všech oblastech života společnosti,

• navrhuje orgánům státní správy a samosprávy potřebná legislativní či jiná opatření ve prospěch osob se zdravotním postižením a posuzuje návrhy opatření, zpracované a předložené jinými orgány či institucemi, které se týkají životních podmínek osob se zdravotním postižením.

Choroba Charcot-Marie-Tooth neboli CMT je dědičná neuropatie, která postihuje v České republice asi 4 tisíce osob. CMT je rozšířena celosvětově, vyskytuje se ve všech rasách a etnických skupinách. Přestože byla objevena již roku 1886 třemi lékaři (Jean-Marie Charcot, Pierre Marie a Howard Henry Tooth), zůstávají příčiny některých forem choroby dosud neobjasněné. U pacientů s CMT se postupně zhoršuje hybnost dolních a posléze i horních končetin, jako následek poškození jejich periferních nervů. Svaly na periferii končetin slábnou, protože je postižené nervy dostatečně nestimulují. Dále dochází ke zhoršování funkce senzitivních nervů, které zprostředkovávají vnímání bolesti, doteku, hluboké citlivosti atd. Na rozdíl od svalových dystrofií, při nichž je postižena svalová tkáň, choroba CMT postihuje nervy, které svaly inervují. CMT není smrtelné onemocnění a nijak nezkracuje očekávanou délku života, vede však nezřídka k invaliditě pacientů.

společnost C-M-T

Bulletin Společnosti C-M-T

ISSN 2533-5790

Bulletin neprochází odbornou jazykovou korekcí.

Náměty a příspěvky zasílejte na c-m-t@post.cz.

Společnost C-M-T
2. LF UK, Klinika dětské neurologie
V Úvalu 84/1, 150 00 Praha 5 – Motol
Tel.: 724 330 798, 605 258 522

Bankovní spojení:
ČSOB, Poštovní spořitelna, a.s.
č. ú. 156897053/0300

Tisk: Tiskárna V&H Print Hlávko s.r.o.