



Stálé zastoupení České republiky
při Evropské unii

15, rue Caroly
1050 Ixelles, Belgique
tel.: +32 2 2139 181, fax: +32 2 2139 184
www.mzv.cz/eu

Roman Diatka
vedoucí oddělení sektorových agend A

Brusel 7. 6. 2017
č. j.: 1615/2017 – SZEU/SEA

Vnitrostátní prováděcí plán dle nařízení Komise o přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Vážený pane řediteli,

na základě čl. 8 odst. 9 nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „nařízení“) má Česká republika oznámit Komisi vnitrostátní prováděcí plán vypracovaný v souladu s tímto nařízením.

Výše uvedený vnitrostátní prováděcí plán je součástí přílohy tohoto dopisu.

S pozdravem

Příloha
dle textu

Vážený pan
Matthew Baldwin
ředitel
ředitelství C – pozemní doprava
Evropská komise
Rue Demot 28
1049 Brusel

SRD/				
A/			DG: M	
ACTION:			ÉCHÉANCE:	
CODE DOSSIER:				
14-06-2017				
A	B	C	D	E
DG	ASS	001	01	SIAC
DGA	DGA	DGA		
DBC	DCDE	DDE		

1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050



Ministerstvo dopravy



2017 - 2027

Prováděcí plán TSI PRM v České republice

Prováděcí plán TSI PRM v České republice

Úvod

Interoperabilita evropského železničního systému je jeho schopnost umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na dráhách evropského železničního systému. Zajištěním interoperability se zároveň naplňují požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (dále jen směrnice o interoperabilitě). Nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. 11. 2014 je vydána technická specifikace pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „TSI PRM 2015“). **Ve smyslu článku 8 TSI PRM 2015 se vypracovává tento vnitrostátní prováděcí plán TSI.**

Přístupnost dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace je jedním z hlavních strategických cílů v oblasti integrace těchto osob do společnosti v České republice. Používání dopravních staveb a umožnění volného pohybu v nich je nezbytnou podmínkou aktivního zapojení člověka do života společnosti. Zároveň se jedná o naplnění práva na svobodu pohybu člověka. **V současné době zabraňuje vzniku nových bariér zejména zákon č. 183/2006 Sb., v platném znění (stavební zákon) a prováděcí vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Uvedené předpisy jsou srovnatelné s mezinárodními standardy v dané oblasti.** Odstraňování stávajících bariér probíhá postupně při rekonstrukcích a modernizacích železniční infrastruktury i vozidel, v závislosti na dostupných prostředcích.

Železniční dopravní systém se skládá z dopravní infrastruktury a železničních kolejových vozidel. **Přístupnost železničního systému jako celku je podmíněna přístupností obou těchto subsystémů.**

Prováděcí plán je rozdělen na následující části:

Úvod

1. **Analýza situace (fakta a čísla – sociální údaje – vývoj v oblasti potřeb mobility a v oblasti omezené schopnosti pohybu a orientace)**
2. **Programové dokumenty na úrovni vlády ČR**
 - 2.1 Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020
 - 2.2 Národní rozvojový program mobility pro všechny
3. **Legislativa a normy**
4. **Aktuální stav implementace**
 - a. Subsystém infrastruktury
 - b. Subsystém železničních kolejových vozidel
5. **Plán dalšího rozvoje**
 - a. Subsystém infrastruktury
 - b. Subsystém železničních kolejových vozidel

Závěr

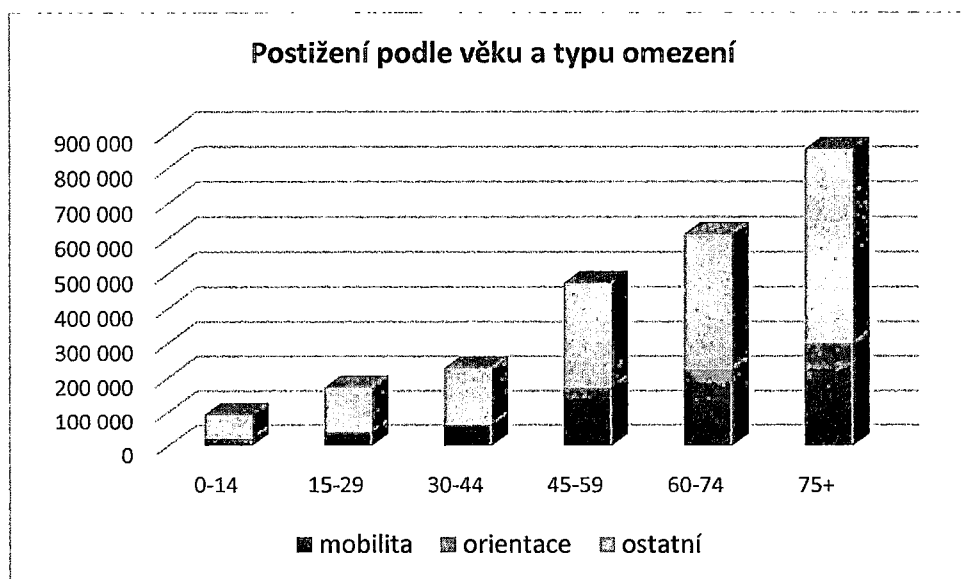
Přílohy – tabulky

Vnitrostátní prováděcí plán TSI PRM se zpracovává pro dráhy celostátní a regionální, jejichž seznam je uveden v příslušném Prohlášení o dráze celostátní a regionální.

1. Analýza situace (fakta a čísla – sociální údaje – vývoj v oblasti potřeb mobility a v oblasti omezené schopnosti pohybu a orientace)

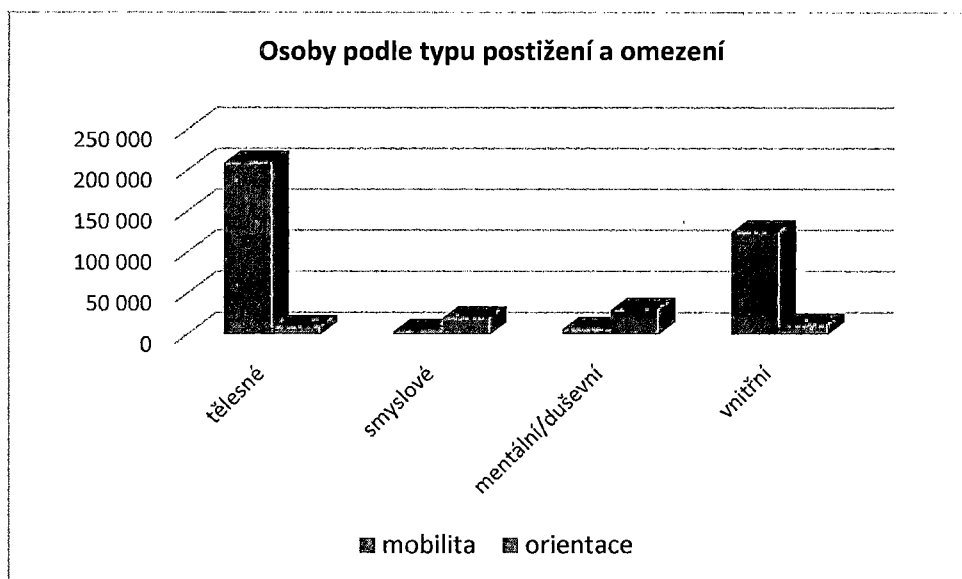
Podle statistického šetření provedeného Českým statistickým úřadem v roce 2013 žije v České republice cca 1.078.000 osob se zdravotním postižením, což je 10,2 % populace. Jedná se tedy o významnou skupinu občanů. Obdobný desetiprocentní podíl osob se zdravotním postižením je uváděn i v Důvodové zprávě EU k přijetí Rozhodnutí Rady Evropy o Evropském roku osob se zdravotním postižením 2003.

Obr. 1 Statistické šetření – typ zdravotního postižení



Výše zmíněné statistické šetření se zabývalo také podílem jednotlivých typů zdravotního postižení. Nejvyšší podíl má vnitřní zdravotní postižení – 41,9 %, druhý nejvyšší tělesné postižení – 29,2 %. Další typy se již pohybují od 8,5 do 5,1 %. Věkovou skupinou s nejvyšším podílem postižených jsou osoby starší 75 let, ve které postižením trpí 40 % obyvatel; v průměru se přitom u nich postižení projevuje 3 různými omezeními. Ve věkové skupině 60-74 let je postižena přibližně pětina obyvatel.

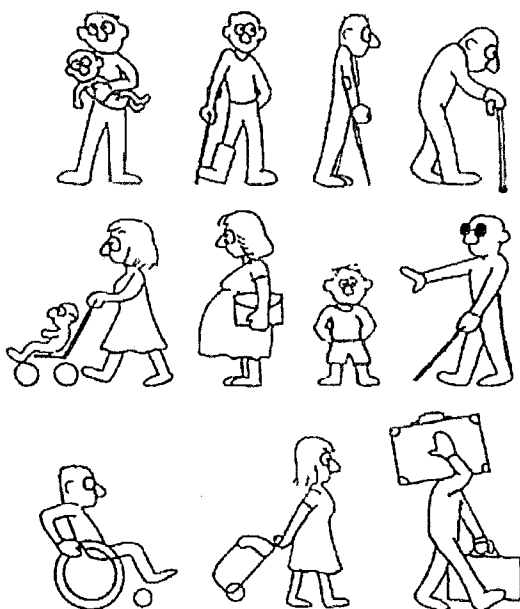
Obr. 2 Statistické šetření – omezení mobility



Z hlediska omezení mobility je nejčetnějším typem tělesné postižení, které se týká více než 60 % postižených osob, druhou nejčetnější skupinou s vlivem na mobilitu jsou vnitřní zdravotní postižení s podílem 36 %. Z hlediska problémů s orientací mají naopak největší vliv postižení mentální a duševní (44 % postižených osob) a postižení smyslové (téměř 30 %).

Uvedené výběrové statistické šetření ČSÚ zahrnovalo občany, kteří jsou jako postižení evidováni u lékařů nebo v sociálních ústavech dlouhodobě (nejméně 1 rok). Z hlediska tohoto prováděcího plánu je však nutné vzít v úvahu, že podíl uživatelů veřejné dopravy s nějakou formou omezení je daleko vyšší – zahrnuje navíc starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, cestující s malými dětmi nebo cestující s velkými zavazadly. Problémy s orientací mohou mít i cestující s nižším stupněm nedoslýchavosti nebo nosící brýle. V literatuře se udává, že zákazníci, kteří mohou benefitovat z opatření na podporu přístupnosti veřejné dopravy, představuje 30-40 % populace.

Obr. 3 Schématické zobrazení osob s omezenou schopností pohybu a orientace



© CRID (Consorti de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal)

2. Programové dokumenty na úrovni vlády ČR

2.1 Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020

Základním dokumentem pro přípravu opatření, podporujících integraci lidí se zdravotním postižením, je **Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020**, který byl schválen usnesením vlády České republiky č. 385 dne 25. května 2015. V roce 2016 byl Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020 upraven dle usnesení vlády České republiky ze dne 27. června 2016 č. 594.

Od roku 1992, kdy byl schválen první národní plán, se jedná již o šestý plán, jehož cílem je podporovat integraci lidí se zdravotním postižením. Svou strukturou opět navazuje na Úmluvu OSN o právech osob se zdravotním postižením.

Naplňováním doposud realizovaných národních plánů došlo ke zlepšení přístupu státu k osobám se zdravotním postižením, což se pozitivně promítlo v řadě oblastí, které jsou k zajištění podmínek pro kvalitní a důstojný život této skupiny lidí důležité a napomáhají jejich integraci do společnosti.

Na přípravě Národního plánu se podílela především Pracovní skupina pro přípravu Národního plánu pro osoby se zdravotním postižením 2015–2020. Tuto pracovní skupinu tvořili zástupci všech zainteresovaných resortů a institucí. Konkrétně se jedná o Ministerstvo dopravy, Ministerstvo financí, Ministerstvo kultury, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo spravedlnosti, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo zemědělství, Český statistický úřad, Národní radu osob se zdravotním postižením ČR, Asociaci zaměstnavatelů zdravotně postižených ČR a zástupce Sekretariátu VVZPO. Dále byla zastoupena i krajská samospráva a to Asociací krajů ČR. Na tvorbě Národního plánu se také podílely některé organizace osob se zdravotním postižením (Asociace organizací neslyšících, nedoslýchavých a jejich přátel, Společnost pro podporu lidí s mentálním postižením ČR, organizace zastupující osoby s duševním onemocněním aj.), které zaslaly návrhy opatření nebo se také účastnily některých jednání.

Z hlediska rezortu dopravy je podpora integrace osob se zdravotním postižením zaměřena především na pokračování v aktivitách odstraňování bariér veřejných budov, komunikací a dopravy.

Přístupnost staveb, dopravy a komunikací

Oblast přístupnosti staveb, dopravy a komunikací navazuje na článek 9 Úmluvy Přístupnost, který se obecně věnuje zajištění nezávislého a plného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, především za pomoci odstraňování překážek a bariér bránících přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií. Přístupu k informacím se věnuje samostatná kapitola Národního plánu.

Svoboda pohybu je deklarována i Listinou základních lidských práv a svobod. Bez možnosti volného pohybu jsou omezena i další práva člověka, což se týká hlavně přístupu do budov úřadů i jiných institucí, škol, kulturních zařízení a dalších veřejných budov. Stejně tak je třeba zajistit svobodný pohyb k výkonu zaměstnání či jiné výdělečné činnosti a vůbec k možnosti plného začlenění do společnosti. Jak bylo zmíněno výše, odstranění bariér ve stavbách a dopravě je důležité i pro další skupiny občanů, jako jsou těhotné ženy, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidé s dočasným omezením pohyblivosti.

Svoboda pohybu se týká nejen stavebních úprav tak, aby volnému pohybu nebránily fyzické překážky, je třeba zajistit snadnou orientaci i v budovách, dopravě a na komunikacích a to jak pro osoby se smyslovým postižením, tak pro osoby s mentálním postižením.

Je třeba nadále systematicky pokračovat v odstraňování bariér u veřejných budov i dopravních staveb, které byly postaveny ještě před účinností stavebního zákona, který bezbariérovou výstavbu ukládá, nebo u nich oprávněné požadavky nebyly z různých důvodů dodrženy. Česká legislativa v oblasti požadavků na

bezbariérovost veřejných budov je srovnatelná s evropskými standardy. Je však třeba důsledně dbát a dohlížet na dodržování a správnou aplikaci předpisů, u novostaveb nebo při rekonstrukcích budov, k čemuž vždy nedochází. Při odstraňování bariér je také třeba dbát na to, aby jednotlivá bezbariérová místa na sebe navazovala, nebyla navzájem izolovaná. Z tohoto důvodu je třeba, všude tam, kde je to vhodné, budovat bezbariérové trasy. K tomuto účelu již řadu let slouží Národní rozvojový Program mobility pro všechny (viz dále).

Pro snadnou orientaci v přístupnosti veřejných budov je třeba stanovit jasná kritéria, která určí, zda a jak je stavba přístupná. Při určování kritérií pro bezbariérovost stavby je třeba vzít v potaz celou řadu skutečností. Každý typ a míra postižení přináší rozdílné požadavky na bezbariérovost a je potřebné je posuzovat zvlášť. Je tedy vhodné, aby nastavená kritéria určující úroveň přístupnosti stavby zohledňovala potřeby jak osob se sníženou schopností pohybu, tak i osob se sníženou schopností orientace.

Stejně tak je potřebné, aby i nadále pokračoval proces přijímání a rozšiřování přiměřených opatření a úprav tak, aby veřejná doprava byla osobám se zdravotním postižením stále více dostupná a přístupná.

V této oblasti jsou Národním plánem stanoveny 2 cíle:

- umožnit osobám se zdravotním postižením svobodný přístup do veřejných budov a pohyb na komunikacích;
- umožnit osobám se zdravotním postižením plné využívání veřejné osobní dopravy.

Cíl: Umožnit osobám se zdravotním postižením svobodný přístup do veřejných budov a pohyb na komunikacích.

3.2 Vypracovat jednotnou metodiku pro mapování bezbariérovosti staveb.

3.6 Sledovat a vyhodnocovat účinnost českých technických norem a dalších technických předpisů v oblasti bezbariérového užívání staveb při jejich aplikaci v praxi a dbát na jejich účelné doplňování a aktualizaci.

Cíl: Umožnit osobám se zdravotním postižením plné využívání veřejné osobní dopravy.

3.14 Provádět metodickou činnost vůči stavebním úřadům (Drážní úřad, Úřad civilního letectví) v oblasti technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání dopravních staveb ve smyslu technických předpisů spadajících do kompetence Ministerstva dopravy.

3.15 Ve své působnosti zajišťovat konzultační a poradenskou činnost v oblasti bezbariérového užívání dopravních staveb a dopravních prostředků.

3.16 Při přípravě podkladů pro mezinárodní jednání, při kterých se stanovují právně závazné technické požadavky na přepravu osob se zdravotním postižením dopravními prostředky veřejné dopravy, spolupracovat a konzultovat specifické požadavky se zástupci hájícími zájmy osob se zdravotním postižením.

3.17 V souladu s Konceptí veřejné dopravy a plány dopravní obslužnosti států a krajů postupně navyšovat počet nově pořizovaných železničních vozů určených pro osobní přepravu, v rámci Operačního programu doprava 2014–2020 vytvořit samostatnou prioritu pro financování železničního vozového parku umožňující přístup a užívání osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

3.18 V souladu s Akčním plánem rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) věnovat pozornost problematice kosmických technologií z hlediska jejich využitelnosti pro podporu samostatného a bezpečného pohybu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Podporovat vývojové aktivity v této oblasti. V případech, kdy je využití těchto technologií již možné, podporovat jejich nasazení do praxe.

2.2 Národní rozvojový program mobility pro všechny

Hlavním cílem Programu mobility je zajistit svobodný pohyb ve městech a obcích pro všechny skupiny obyvatelstva. Financování programu mobility je zajištěno Vládním plánem financování NRPM na období 2016–2025, který byl přijat usnesením vlády ze dne 14. července 2014 č. 568, tímto usnesením byl novelizován také samotný NRPM (znění usnesení a další dokumenty viz Aktualizované dokumenty). Vládní plán financování navazuje na předešlý plán, který zajišťoval finanční podporu programu v období 2005–2015.

Hlavního cíle Programu mobility je dosahováno prostřednictvím strategických cílů, kterými jsou:

- bezbariérová dostupnost služeb veřejné správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí a možností kulturního vyžití,
- zlepšení přístupu všech obyvatel k veřejné dopravě,
- zvýšení kvality a bezbariérovosti komunikací pro chodce ve městech a obcích.

V oboru dopravy zahrnuje dva okruhy intervencí:

- zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby (opatření 3.2.1),
- zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy (opatření 3.2.2).

Zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby

Kategorie budov zajišťujících dopravní služby zahrnuje budovy železničních stanic a autobusových nádraží určených pro veřejnost, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou.

Cílem je zajištění bezbariérové přístupnosti a možnosti bezbariérového užívání těchto budov, včetně nástupišť. Nezbytnou podmínkou je napojení takovýchto budov na bezbariérové trasy města/obce.

Financování těchto opatření je podílové a příslušnými zdroji jsou rozpočet vlastníka infrastruktury (provozovatele), SFDI (v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby, a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a dle schvalovaných „Pravidel“) nebo MD (dle pravidel vydávaných pro příslušné rozpočtové období) a další (rozpočet kraje, obcí a měst).

Příjemci finanční podpory jsou vlastníci (provozovatelé) budov železničních stanic a autobusových nádraží určených pro veřejnost, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou.

Zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy

Opatření je zaměřeno na budování bezbariérových tras včetně odpovídajících dopravních prostředků. V rámci záměrů bezbariérových tras je kladen důraz na propojení jednotlivých objektů bezbariérovou dopravou.

Podpora je určena k:

- zpřístupňování pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy,
- odstraňování bariér stavebního charakteru ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě – zejména odstraňování bariér na zastávkách a nástupištích,
- vybavení dopravních prostředků vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy informačními a signalizačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace,
- systémová opatření ve veřejné dopravě, zejména instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů přístupných pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

Zpracovaný koncept sítě bezbariérové dopravy, včetně informačních a signalizačních zařízení pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace, je důležitým měřítkem při posuzování záměrů.

Financování úprav je podílové a příslušnými zdroji jsou vlastní finanční zdroje dopravce, resp. vlastníka infrastruktury (zřizovatele, provozovatele), SFDI (v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., a dle schvalovaných „Pravidel“), MD (dle pravidel vydávaných pro příslušné rozpočtové období) a další (rozpočet kraje, obcí a měst).

V případě povinné výše podílové spoluúčasti žadatele je tato výše stanovena příslušnými rezorty v dokumentaci programu, v rámci kterého jsou příspěvky nebo dotace ze státního rozpočtu poskytovány.

Příjemci finanční podpory jsou dopravci provozující veřejnou dopravu nebo vlastníci infrastruktury související s veřejnou dopravou.

Financování a institucionální zajištění Programu mobility:

Řídící výbor Národního rozvojového programu mobility pro všechny je řídicím orgánem Programu mobility a nese odpovědnost za jeho realizaci a za komunikaci ve vztahu mezi jednotlivými institucemi dle Vládního plánu. Předsedou Řídícího výboru je výkonný místopředseda Vládní výbor pro zdravotně postižené občany (VVZPO), který jmenuje zbývající členy Řídícího výboru na základě návrhů VVZPO, Národní rady osob se zdravotním postižením ČR (NRZP) a dalších institucí. VVZPO navrhuje ke jmenování 1 svého člena, NRZP navrhuje 2 členy, z nichž jeden zastává funkci místopředsedy Řídícího výboru, zbývající instituce navrhují 1 svého zástupce. Statut a jednací řád Řídícího výboru schvaluje VVZPO.

Financování Programu mobility ze státního rozpočtu je zajištěno Vládním plánem dle usnesení vlády České republiky ze 14. července 2014 č. 568. Řídící výbor Národního rozvojového programu mobility pro všechny vyhlašuje výzvy k předkládání záměrů bezbariérových tras ve městech a obcích vždy na následující rok.

3. Legislativa a normy

- Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015–2020 schválený usnesením vlády České republiky ze dne 25. května 2015 č. 385.
- Nařízení ES č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě – předpis byl do legislativy ČR implementován jako zákon č.194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů.
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí.
- ČSN 73 4108 Hygienická zařízení a šatny.
- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy – Základní požadavky.
- TNŽ 73 6390 Nápisové názvy železničních stanic a zastávek.
- ČSN P CEN/TS 16635 (287251) Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Zařízení a prvky interiéru drážních vozidel – Toalety.
- ČSN EN 12464-1:2012 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 1: Vnitřní pracovní prostory.
- SŽDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních prostor SŽDC.

4. Aktuální stav

a. Subsystem infrastruktury

V České republice je pravidelnou veřejnou železniční dopravou obslouženo 2615 stanic a zastávek. Stanice je možné dělit podle přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu, osoby se sluchovým postižením a osoby se zrakovým postižením. Přístupnost pro jednotlivé skupiny osob se zdravotním postižením se vzájemně doplňují.

Stanice a zastávky je možné třídit z hlediska bezbariérové úpravy přístupu budov a přístřešků na:

- stanice a zastávky s bezbariérovým přístupem do budovy stanice včetně bezbariérově přístupné označené pokladní přepážky, takových je na síti 120 (tj. 20 % z celkového počtu 611 stanic a zastávek se službou osobní pokladny);
- stanice a zastávky s bezbariérovým přístupem do budovy včetně přístřešku chránícího před povětrnostními vlivy, kterých je 385, tj. 15 % z celkového počtu stanic a zastávek.

Samostatně je posuzován přístup na nástupiště. Stavební uspořádání nástupišť a přístupových cest může umožnit:

- bezbariérový přístup na všechna nástupiště (dle ČSN 73 4959), takové uspořádání je ve 305 stanicích a zastávkách, tj. 11,5 % všech stanic a zastávek; z toho ve 3 stanicích je bezbariérový přístup zajištěn jen za pomoci zaměstnance dráhy;
- bezbariérový přístup na alespoň jedno nástupiště (dle ČSN 73 4959) - toto uspořádání se nachází ve 116 stanicích a zastávkách (v žádné přítom není nutná asistence zaměstnance dráhy), tj. 4,5 % stanic a zastávek;

tzn., že přístup na nástupiště je zajištěn celkem na 16 % stanic a zastávek.

Stanice mohou být nad rámec stavebních úprav vybaveny zvedací plošinou pro zjednodušení nástupu do vozidel pro osoby na vozíku. Zvedací plošiny v dané konfiguraci se nacházejí v 76 stanicích.

Pro sluchově postižené jsou stanice postupně vybavovány:

- indukční smyčkou u pokladny, kterou mají pokladny ve 41 stanicích a zastávkách (tj. 7 % stanic s pokladnou);
- elektronickým informačním systémem, který byl nainstalován do 95 (tj. 4 %) stanic a zastávek.

Pro zrakově postižené jsou stanice a zastávky postupně vybavovány:

- akustickými majáčky a hmatnými štítky na zábradlí, tuto úpravu má 66 (tj. 2,5 %) stanic a zastávek.
- umělými vodícími liniemi, které byly zřízeny v 386 (tj. 15 %) stanicích a zastávkách.
- informačními panely s hlasovým výstupem, které byly instalovány ve 43 stanicích a zastávkách (tj. 1,5 % z celkového počtu).

Nově rekonstruované stanice jsou vybaveny prvky usnadňujícími pohyb zrakově postižených. Dílčí formu přístupnosti má 30 % stanic a zastávek.

Problematicke zlepšování podmínek pro cestování osob s omezenou schopností pohybu a orientace je věnována pozornost až v posledním období, kdy byly implementovány předpisy EU a postupně jsou aplikovány standardy obvyklé na zahraničních železnicích.

Při přípravě projektů modernizace infrastruktury jsou tyto požadavky zohledňovány a jejich splnění je jedním z kritérií při schvalování k realizaci. Všechny uvedené prvky jsou tak postupně instalovány v rámci probíhajících modernizací jednotlivých traťových úseků nebo rekonstrukcí nejdůležitějších železničních stanic. Projekty modernizace stanic a zastávek jsou ve fázi zpracování projektové dokumentace projednávány se zástupci organizací a sdružení, které zastupují zájmy osob se zdravotním postižením. Významným legislativním krokem, který by měl přispět k rozšíření přístupnosti železničních stanic a zastávek, je novelizace zákona o drahách s účinností od 1. dubna 2017 zákonem č. 319/2016 Sb.. Ta za stanovených podmínek umožňuje použití úroňových bezbariérových přechodů pro příchod cestujících k nástupištím namísto investičně i provozně náročných podchodů nebo přemostění.

b. Subsystem železničních kolejových vozidel

Dopravce České dráhy disponuje vozidlovým parkem, který tvoří více než 600 vozidel upravených pro cestování osob na vozíku včetně bezbariérového sociálního zařízení, jedná se o osobní vozy, elektrické nebo motorové jednotky. Nízkopodlažní vozidla tvoří více jak dvě třetiny z nich. Následující řady nízkopodlažních vozidel jsou v jízdním řádu 2017/2018 nasazovány do pravidelného provozu:

- elektrické jednotky 440, 471, 640, 650, 660,
- motorové vozy a jednotky 814, 814.2, 841, 840, 844,
- patrové osobní vozy Bmto²⁹², Bdmteco²⁹⁴, Bdmteco²⁹⁶.

Vývoj počtu bezbariérových spojů u největšího českého dopravce, České dráhy, zobrazuje tabulka 1.

Tabulka 1 Počet bezbariérových spojů společnosti České dráhy v jednotlivých letech

Rok	Počet spojů
2007	676
2008	1062
2009	1464
2010	2122
2011	2562
2015	4612
2016	4656
2017	4 914

Dopravce RegioJet, který provozuje všechny spoje v režimu „Open Access“, disponuje pouze několika vozy vybavenými zvedací plošinou.

Dopravce GW Train Regio provozuje na regionálních linkách ve spolupráci se společností Die Länderbahn-GmbH nízkopodlažní jednotky řady VT1. Nově vozidlový park rozšiřuje o bezbariérová vozidla ř. 628.2.

Dopravce Leo Express provozuje 5 nízkopodlažních jednotek Flirt (řada 480), a tím je jediným dopravcem, jehož celý vozidlový park je nízkopodlažní. Rovněž tento dopravce provozuje všechny spoje v režimu „Open Access“.

Bezbariérová vozidla tvoří v České republice přes 20 % z vozového parku všech dopravců. Od roku 2007 dochází k postupnému nárůstu počtu spojů, na kterých jsou nasazována bezbariérová vozidla. V roce 2017 je takových spojů na české železniční síti více než 70 %. České dráhy nasadí bezbariérové vlaky na 4914 spojů po celé České republice. Společnost GWT Regio nasazuje nízkopodlažní vlaky na tratě Kraslice – Sokolov a Karlovy Vary – Bečov nad Teplou – Mariánské Lázně (56 spojů) a bezbariérové soupravy na linku R 25 Plzeň – Most (8 spojů). Leo Express nasazuje nízkopodlažní jednotky Flirt na vozební ramena Praha – Ostrava – Košice a Praha – Staré Město u Uherského Hradiště, celkem se jedná o 24 spojů. Celkově je v roce 2017 vypravováno cca 5 000 bezbariérových spojů.

Provozní pravidla přepravy cestujících se zdravotním postižením stanovují jednotliví dopravci. Pokud cestující použije vlaku, kde není pravidelně řazen vůz pro přepravu osob s omezenou mobilitou, resp. nastupuje, přestupuje nebo vystupuje ve stanici bez bezbariérového přístupu, je obvykle vyžadováno předhlášení přepravy 24 h před plánovanou jízdou. Asistenci provádí vlakový personál. Ve vybraných 76 stanicích jsou cestujícím k dispozici zvedací plošiny. Ve vlacích, které jsou svojí konstrukcí bezbariérové, nebo je pravidelně řazen vůz pro přepravu osob s omezenou mobilitou a cestující nepotřebuje další asistence pro přístup na nástupiště, není předhlášení jízdy vyžadováno. Počet přepravených osob se zdravotním postižením každoročně roste.

V roce 2016 přepravily České dráhy téměř 6 tisíc cestujících, kteří si dopředu vyžádali asistenci železničního personálu. V tomto počtu nejsou zahrnuti vozíčkáři, kteří využívají nízkopodlažní vozidla bez potřeby asistence; jejich počet dopravce odhaduje na 4 tisíce osob.

Tabulka 2 Vývoj přeprav cestujících vozíčkářů (České dráhy):

Objednávky přeprav - vozíčkáři			
	2014	2015	2016
	28.3-31.12.	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.
schváleno	4310	5297	5957
zamítnuto	394	391	419
stornováno cestujícím	406	675	774
v řešení	0	0	0
Celkem objednáno	5110	6363	7150

V následujících letech bude pokračovat nákup bezbariérových a nízkopodlažních vozidel. Jedním z nástrojů pro pořízení drážních vozidel je Operační program doprava II. Ministerstvo dopravy předpokládá nastavení přísnějších kvalitativních požadavků na vozidla pro nové smlouvy o veřejných službách ve veřejné drážní dopravě, ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007. Pro účely uzavírání nových smluv byla sestavena tabulka minimálních požadovaných kritérií, která byla zveřejněna jako dokument „Obecné požadavky Ministerstva dopravy na vozidla“. Příkladem takové smlouvy je „Smlouva o veřejných službách na zajištění dopravní obslužnosti Brno – Břeclav – Olomouc“, díky které byly na linku R13 nasazeny moderní nízkopodlažní soupravy 640, nebo „Smlouva o veřejných službách na zajištění dopravní obslužnosti Plzeň – Most“, díky které jsou od prosince 2016 na linku R25 nasazeny bezbariérové jednotky řady 628.2.

Nasazení bezbariérových nebo nízkopodlažních vozidel zohledňují ve svých tendrech na zajištění dopravní obslužnosti i kraje, které objednávají regionální železniční dopravu.

5. Plán dalšího rozvoje

a. Substém infrastruktury

Financování dopravní infrastruktury v České republice probíhá prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, který byl zřízen na základě Zákona č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 o Státním fondu dopravní infrastruktury. Zejména se jedná o § 2 odst. 1 písm. b) tohoto zákona, kterým je umožněno použít finanční prostředky Státního fondu dopravní infrastruktury na výstavby nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavby nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržby nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb.

Vzhledem ke skutečnosti, že zvýšení úrovně nástupištní hrany či zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště je již z pohledu účetních předpisů považováno za modernizaci, protože dojde ke zhodnocení základního kapitálu, jedná se o investiční financování.

Zdroje pro financování jsou následující:

- Operační program doprava 2 (OPD 2).
- Connecting Europe Facility (CEF).
- Národní zdroje prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.
- Integrovaný regionální operační program (IROP).
- Ostatní zdroje (např. Švýcarské fondy).
- Kombinace výše uvedených zdrojů.

Přednostně budou rekonstruovány železniční stanice a zastávky s nejvyšší frekvencí cestujících. Dále pak železniční stanice a zastávky, které jsou součástí modernizací souvislých úseků tratí. Postupně budou podle možností a dostupných prostředků takto rekonstruovány další železniční stanice a zastávky. V případě probíhajících projektů rekonstrukce nebo modernizace nástupišť, která dříve splňovala požadavky na přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace podle starších TSI PRM, jsou nově sledovány požadavky TSI PRM 2015. Uvedené se netýká projektů, které se nacházely ke dni vstupu TSI PRM 2015 v platnost v pokročilé fázi rozvoje, ve smyslu článku 9 odst. 1 písm. a směrnice o interoperabilitě a článku 7.2.1 přílohy TSI PRM.

V současnosti se připravují investiční aktivity, v rámci nichž má být do roku 2018 rekonstruováno a do souladu s TSI PRM uvedeno dalších 65 železničních stanic a zastávek na železniční síti v ČR. V letech 2019 – 2021 se dle stávajících předpokladů budou realizovat další projekty, v rámci nichž by mělo být dalších 95 stanic a zastávek uvedeno do souladu s TSI PRM.

Z výše uvedených údajů vyplývá, že problematika aplikace TSI PRM má v ČR vysokou prioritu. Součástí všech staveb rekonstrukce či modernizace tratí obsahujících nástupiště, přístupy na nástupiště a výpravní budovy je splnění všech požadavků vyplývajících z TSI PRM. Kromě staveb souvislých rekonstrukcí či modernizací tratí se zároveň připravují stavby, jejichž hlavním cílem je právě zaměření se na rekonstrukci nástupišť včetně zřízení bezbariérových přístupů, opět s plnou aplikací požadavků TSI PRM (jako příklad lze uvést stavby v železničních stanicích Český Brod – již realizováno, Poříčany, Lovosice, Roudnice nad Labem, Roztoky u Prahy, Rožnov pod Radhoštěm a další). V obecné rovině lze konstatovat, že mají přednost stavby na síti TEN-T a stavby vycházející ze schválených studií proveditelnosti.

b. Subsystem železničních kolejových vozidel

Technické a provozní prostředky – rozsah modernizace nebo obnovy kolejových vozidel

Dopravci jsou připraveni realizovat další obnovu vozidlového parku moderními, převážně nízkopodlažními vozidly plně odpovídajícími požadavkům TSI PRM. Její realizace je ovšem závislá např. i na rozhodnutí ministerstva dopravy a krajů o tom, kdo bude pořizovatelem takových vozidel a jaké budou konkrétní možnosti čerpání dotačních prostředků.

S ohledem na připravované otevírání trhu v ČR, jehož součástí budou tendry na výběr dopravců, zajišťujících dopravní obslužnost, bude přístupnost vozidel jednou z povinných podmínek.

Závěr

Česká republika se intenzivně zabývá problematikou interoperability tratí evropského železničního systému. Přístupnost železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace patří ke klíčovým požadavkům, které jsou a nadále budou sledovány. Vnitrostátní prováděcí plán bude aktualizován nejpozději do pěti let nebo při následující novelizaci TSI PRM, nastane-li tento okamžik dříve, než za pět let.

Tabulka 2: Přehled železničních stanic a zastávek SŽDC z hlediska situace splnění parametrů Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014

Poř. č.	Název stanice	Obrat cestujících [mil/rok]	Mimour. přístup	Parametry TSI PRM	Výška 550 mm nad TK	Omezení kapacity	V přípravě
1	Praha hl. n.	15,7	ano	částečně	ano	ne	ano/P
2	Brno hl. n.	15,21	ano	ne	ne	ne	ano/SP
3	Praha Masarykovo n.	9,77	ano (hlavové)	ne	ne	ne	ano/PD
4	Olomouc hl. n.	7,15	ano	ano	ano	ne	ne
5	Plzeň hl. n.	6,3	ano	částečně	částečně	ne	realizace
6	Pardubice hl. n.	5,17	ano	částečně	částečně	ne	ano/PD
7	Hradec Králové hl. n.	4,49	ano	částečně	ano	ne	ano/PD
8	Kolín	4,46	ano	částečně	ano	ne	ano/PD
9	Ústí nad Labem	3,97	ano	ano	ano	ne	ne
10	Přerov	3,85	ano	ano	ano	ne	ne
11	Praha, Smíchov	3,7	ano	ne	ne	ne	ano/PD
12	České Budějovice	3,4	ano	ano	ano	ne	ne
13	Ostrava-Svinov	3,33	ano	ano	ano	ne	ne
14	Opava východ	2,98	ano	částečně	částečně	ne	ne
15	Děčín hl. n.	2,87	ano	ano	ano	ne	ne
16	Kralupy nad Vltavou	2,85	ano	ne	ne	ne	ne
17	Nymburk	2,65	částečně	ne	ne	ano	ano/PD
18	Liberec	2,63	částečně	částečně	částečně	ne	ne
19	Český Těšín	2,58	ano	ano	ano	ne	ne
20	Benešov u Prahy	2,56	ano	ano	ano	ne	ne
21	Břeclav	2,56	ano	ano	ano	ne	ne

Poř. č.	Název stanice	Obrat cestujících [mil/rok]	Mimour. přístup	Parametry TSI PRIM	Výška 550 mm nad TK	Omezení kapacity	V přípravě
22	Frydek Místek	2,45	ano	ne	částečně	ne	ano/SP
23	Veselí nad Moravou	2,37	ano	ne	ne	ne	ano/P
24	Cheb	2,32	ano	ne	ne	ne	ano/P
25	Most	2,31	ano	ne	ne	ne	ne
26	Valašské Meziříčí	2,28	ano	ne	ne	ne	ano/SP
27	Ostrava hl. n.	2,14	ano	ne	ne	ne	ano/SP
28	Praha Vršovice	2	ano	ne	ne	ne	ano/PSŘ
29	Tábor	1,79	ano	ano	ano	ne	ne
30	Trutnov hl. n.	1,77	ne	ne	ne	ne	ne
31	Havířov	1,76	ano	ne	ne	ne	ne
32	Žďár nad Sázavou	1,75	ano	ne	ne	ne	ne
33	Chocẽ	1,75	ano	ano	ano	ne	ne
34	Rokycany	1,73	ano	ano	ano	ne	ne
35	Lovosice	1,72	ano	ne	ne	ne	ano/PD
36	Šumperk	1,69	ne	částečně	ano	ne	ne
37	Vsetín	1,69	ne	ne	ne	ano	ano/PD
38	Česká Třebová	1,68	ano	částečně	částečně	ne	ano/PD
39	Poděbrady	1,64	částečně PP	ne	částečně PP	ano	ano/PD
40	Říčany	1,62	ano	ano	ano	ne	ne
41	Havlíčkův Brod	1,58	částečně	částečně	částečně	ne	ano/PD
42	Šternberk	1,58	ne	ne	ne	ne	ano/PD
43	Frydlant nad Ostravicí	1,56	ano	ano	ano	ne	ne
44	Kladno	1,55	ne	ne	ne	ne	ano/PD
45	Prostějov hl. n.	1,52	ne	ne	ne	ne	ano/SP
46	Teplice v Čechách	1,51	ano	částečně	částečně	ne	ne
47	Bohumín	1,5	ano	ano	ano	ne	ne
48	Praha Vysočany	1,48	ne	ne	částečně	ano	ano/PD

Poř. č.	Název stanice	Obrat cestujících [mil/rok]	Mimour. přístup	Parametry TSI PRM	Výška 550 mm nad TK	Omezení kapacity	V přípravě
49	Zlín střed	1,41	ne	ne	ne	ne	ano/PD
50	Praha-Holešovice	1,38	ano	ano	ano	ne	ne
51	Pečky	1,37	částečně PP	ne	částečně PP	ne	ne
52	Hodonín	1,35	částečně PP	částečně	částečně PP	ne	ne
53	Tišnov	1,34	ano	ne	ne	ne	ano/PD
54	Kroměříž	1,31	ne	částečně	ano	ne	ne
55	Český Brod	1,31	ano	ano	ano	ne	ne
56	Úvaly	1,31	ano	ano	ano	ne	ne
57	Otrokovice	1,28	částečně PP	částečně	částečně PP	ano	ano/PD
58	Blansko	1,19	částečně PP	ne	částečně PP	ne	ne
59	Třinec	1,19	ano	ano	ano	ne	ne
60	Jihlava	1,18	ne	ne	ne	ano	ne
61	Studénka	1,16	ano	ano	ano	ne	ne
62	Česká Lípa hl. n.	1,15	ano	ano	ano	ne	realizace
63	Chomutov	1,13	ne	ne	ne	ano	ne
64	Řevnice	1,12	částečně PP	ne	ne	ne	ano/PD
65	Klatovy	1,12	ano	ne	ano	ne	ne
66	Karviná hl. n.	1,1	ano	ne	ne	ne	realizace
67	Hulín	1,08	částečně PP	částečně	částečně PP	ne	ne
68	Tanvald	1,07	ne	ano	ano	ne	ne
69	Čelákovice	1,05	ne	ne	ne	ano	realizace
70	Letohrad	1,03	ne	ne	ne	ne	ano/PD
71	Kuřim	1,02	ano	ne	ne	ne	realizace
72	Rakovník	1,01	ne	ne	ne	ne	ne
73	Znojmo	1,01	ne	ne	ano	ne	ne
74	Turnov	1	ne	ne	ano	ne	ne
75	Hranice na Moravě	0,99	ano	ne	ne	ne	ano/SP
76	Přelouč	0,97	částečně PP	ne	částečně	ne	ne

Poř. č.	Název stanice	Obrat. cestujících [mil/rok]	Mimour. přístup	Parametry TSI PRM	Výška 550 mm nad TK	Omezení kapacity	V přípravě
77	Beroun	0,96	ano	ne	ne	ne	realizace
78	Praha-Libeň	0,95	ano	ano	ano	ne	ne
79	Týniště nad Orlicí	0,95	ano	ano	ano	ne	ne
80	Ostrava-Vítkovice	0,95	ano	ne	ne	ne	ne
81	Čáslav	0,92	ne	ne	ne	ano	ano/PD
82	Sokolov	0,91	ano	ano	ano	ne	ne
83	Karlovy Vary	0,91	ne	ne	ne	ano	realizace
84	Lysá n. L.	3,9	částečně PP	ne	částečně PP	Ano	ano/PD
85	Praha Radotín	2,52	částečně PP	ne	částečně PP	Ne	ano/P
86	Zábřeh na Moravě	2,16	ano	ano	ano	Ne	ne
87	Ostrava Kunčice	1,73	ano	částečně	částečně	Ne	ne
88	Staré Město u Uh.	1,68	částečně PP	ne	částečně PP	Ano	ne
89	Praha - Klánovice	1,61	ano	ano	ano	Ne	ne
90	Uherské Hradiště	1,54	ne	ne	ne	ano	ano/PD
92	Kutná Hora hl.n.	1,49	ano	ne	ne	ne	ne
93	Milovice	1,4	ne	ne	částečně	ne	ne
94	Čerčany	1,36	ano	ano	ano	ne	ne
95	Černošice	1,31	ne	ne	ne	ne	ano/PD
96	Skalice n. S.	1,27	částečně PP	ne	částečně PP	ano	ne
97	Brno Královo Pole	1,25	ano	ne	ano	ne	ano/PD
98	Strančice	1,23	ano	ano	ano	ne	ne
99	Praha Uhříněves	1,23	ano	ano	ano	ne	ne
100	Chlumec n. Cidlinou	1,19	ne	ne	ne	ano	ano/PD

Poř. č.	Název stanice	Obrát. cestujících [mil/rok]	Mimouř. přístup	Parametry TSI PRM	Výška 550 mm nad TK	Omezení kapacity	V přípravě
101	Ústí nad Labem Západ	1,16	ne	ne	ne	ano	ne
102	Ostrava Střed	1,13	ne	ne	ne	ano	ano/SP
103	Brno Židenice	1,07	ano	ne	ne	ne	ano/SP
104	Praha Horní Počernice	1,04	částečně PP	částečně	částečně PP	ano	ano/PD
105	Krnov	1	ne	ne	ne	ne	ne
106	Jaroměř	0,97	ne	ne	ne	ano	ano/P

Vysvětlivky k tabulce:

- SP studie proveditelnosti
- PD přípravná dokumentace
- PSŘ projektové souhrnné řešení
- PP poloperonizace
- P projekt
- TK temeno kolejnice

Tabulka 3: Přehled nízkopodlažních vozidel v provozu Českých drah, a.s.

řada vozidla	popis	doprava (obvyklé využití)	počet vozidel*	nízkopodlažnost	míst pro vozíky	zvedací plošina / výklopná rampa	akustický naváděcí systém	bezbarierové WC
451	EMJ	předměstská	11 (x4)	x	-	-	-	-
452	EMJ	předměstská	3 (x4)	x	-	-	-	-
471+071+971 CityElefant	EMJ patrová	předměstská	83 (x3)	x	4	x	x	x
440 RegioPanter	EMJ	regionální, předměstská	12 (x3)	x	2	rampa	x	x
640+641+642 RegioPanter	EMJ	regionální, předměstská	6 (x3)	x	2	rampa	x	x
650+651 RegioPanter	EMJ	regionální, předměstská	7 (x2)	x	2	rampa	x	x
660+661+662 InterPanter	EMJ	dálková	4 (x3)	x	2	rampa	x	x
660.1+662.1+064. 1++662.2+661.1 InterPanter	EMJ	dálková	10 (x5)	x	2	rampa	x	x
680 Pendolino	EMJ	dálková, mezinárodní	7 (x7)	-	2	rampa	x	x
814+914 Regionova	MJ	regionální	210 (x2)	x	2	rampa	x	x
814.2+014+814.2 Regionova	MJ	regionální, předměstská	26 (x3)	x	2	rampa	x	x
840 Regiospider	MV	regionální	16	x	2	rampa	x	x

841 Regiospider	MV	regionální, předměstská	21	x	2	rampa	x	x
842	MV	regionální, dálková	37	-	0	-	x	-
843	MV	regionální, dálková	31	-	2	x	-	x
844 Regioshark	MJ	regionální	31 (x2)	x	2	rampa	x	x
Bfhpee 295 Sysel	řídící vůz	meziregionální	34	-	-	-	x	x
Bfbdtanx 792	speciál	cyklohráček	1	x	2	-	-	x
Bfbrdtn 794	řídící vůz	regionální	8	-	2	rampa	x	x
ABfbrdtn 795	řídící vůz	regionální, meziregionální	26	-	2	rampa	x	x
Bmto 292	patrový	regionální, předměstská	6	x	-	-	-	-
Bdmteeo 294	patrový (reko)	regionální	16	x	-	-	-	-
Bdmteeo 296	patrový (reko)	předměstská	12	x	-	-	x	-
Bbdgmee 236	multifunk ční vůz	dálková, mezinárodní	64	-	2	x	-	x
Bhmpz 228	osobní vůz	mezinárodní	8	-	2	-	-	x
Railjet	jednotka	mezinárodní	7 (x7)	-	3	x	-	x

* u jednotek je v závorce uveden počet vozů, z kolika se jednotka skládá

EMJ – elektrická motorová jednotka

MJ – motorová jednotka

MV – motorový vůz