

## Doprava a zdravotně postižení: Jakpak je to jinde?

Alena Houserová

O dopravě osob se sníženou pohyblivostí v zahraničí bylo na těchto stránkách napsáno již hodně. Přesto však u nás přetrvává dojem, že „tam na Západě“ je to nutně lepší. V něčem určitě ano, v něčem možná ne.

Chceme-li mluvit o dopravě (i o dopravě osob se sníženou mobilitou) v mezinárodním měřítku, nevyhneme se zmínce o CEMT. Je to Evropská konference ministrů doprav, vznikla brzy po druhé světové válce z potřeby společného postupu při plánování dopravní infrastruktury, dopravní politiky a všech otázek s dopravou souvisejících. V roce 2003 oslavila 50. výročí svého trvání. Organizačně je vázána na OECD, což je Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj.

V rámci CEMT jsou zřizovány pracovní skupiny. Pracovní skupina Přístupnost a začlenění (dříve Doprava a osoby se sníženou mobilitou) vznikla v roce 1985 a má důležitou roli v tom, že mobilizuje a nabádá vlády a dopravní experty jednotlivých členských zemí k tomu, aby se zabývali otázkami přístupnosti osob se sníženou mobilitou k dopravním službám a k dopravní infrastruktuře. Snaží se o zlepšení podmínek pro přepravu zdravotně postižených, seniorů, ale i lidí s dočasně sníženou mobilitou. Jednoduše řečeno, bojuje proti překážkám, které se lidem staví do cesty v přístupu k především veřejné dopravě. Za její stěžejní dokumenty jsou považovány dva, na jejichž základech probíhají další práce:

- Charta o přístupu k dopravním službám a k dopravní infrastruktuře,
- Průvodce dobrými praktikami pro zlepšení dopravy pro osoby se sníženou mobilitou.

Ministři doprav členských států tomuto tématu vyjádřili politickou podporu přijetím četných rezolucí, jejichž cílem je dosáhnout co největšího porozumění mezi populací zdravou a tou, která má jakékoliv problémy s mobilitou, seznámení se s potřebami té méně mobilní části obyvatelstva a integrace jejich potřeb do dopravní politiky. Dále je třeba identifikovat základní otázky v oblasti sociální, strukturální a finanční, vedoucí k co nejsnazší přístupnosti všech skupin obyvatelstva k dopravě.

### Činnost skupiny Přístupnost a začlenění v posledních letech

#### Rok 2001

V květnu roku 2001 přijali ministři do-

prav členských zemí Společnou rezoluci o přístupné dopravě a schválili Závěry a doporučení týkající se dopravní politiky a stárnutí obyvatelstva.

#### Rok 2002

U Mezinárodní unie veřejné dopravy (UITP) byla zřízena „Task-Force“ za účelem prověření zlepšení přístupnosti veřejné dopravy dosažené lepší koordinací mezi uživateli veřejné dopravy a místními správami. Výsledky práce této „Task-Force“ nazvané „Zlepšit přístupnost veřejné dopravy“ byly předloženy ministrům, kteří ji přijali na svém zasedání v roce 2003.

#### Rok 2003

V rámci roku 2003 - roku zdravotně postižených - CEMT a Evropské fórum zdravotně postižených osob organizovaly Cenu CEMT-FEPH 2003 za zlepšení přístupnosti k dopravním službám a k dopravní infrastruktuře. První cenu za přístupné město dostaly Grenoble a Norimberk, druhou cenu získaly finské Helsinky. Cenu za projekt zasluhující si zvláštní pozornost získal Dopravní podnik hl. m. Prahy ve spolupráci se Sjediněnou organizací nevidomých a slabozrakých a firmou APEX za vyvinutí povelové soupravy pro informování nevidomých a slabozrakých.

#### Rok 2004

V tomto roce byla ministrům doprav předložena v Lublani ke schválení zpráva Zavádění národních opatření ke zlepšení přístupnosti doprav. Zpráva uvádí tzv. nejlepší praktiky pro zlepšení přístupnosti dopravy na národní úrovni. Hodnotí překážky rázu institucionálního, finančního nebo politického, navrhuje prostředky pro překonání těchto překážek, zejména, pokud jde o překážky typu administrativního.

Pro léta 2004-2006 jsou v plánu tyto aktivity:

- zavádění Průvodce dobrými praktikami do praxe,
- prověření problémů týkajících se osob se sníženou kognitivitou,
- stav a rozvoj služeb spojených s dopravou ode dveří ke dveřím,
- prověření hlavních politických aspektů týkajících se rozvoje turistiky zdravotně postižených.

Během doby své práce a svého trvání skupina Doprava a začlenění vydala četné materiály týkající se situace v jednot-

livých zemích CEMT nebo EU. V posledních letech je velká část času a úsilí věnována mobilitě seniorů a otázkám stárnutí populace vůbec.

Naši lidé se většinou domnívají, že v západních zemích Evropy je situace pro občany se zdravotním postižením lepší než u nás. Je to v každé zemi různé. Někde jsou větší sociální dávky, jinde jsou slevy a úlevy poskytované na konkrétní věci. Těžko rozhodnout, co je lepší.

Města západní Evropy mají ve větším počtu i podílu přístupné autobusy, tramvaje, vlaky. (Pokud jde o pařížské nebo bruselské metro, to se pražskému nevyrovná ani vzhledově, ani přístupností). Je to přístupnost fyzická, ne vždy ekonomická. Dokument CEMT/CS/TPH(2000)9/REV/1 - viz Doprava 4/2004 - podává přehled o tom, kde a komu a v jaké výši jsou poskytovány tarifní slevy ve veřejné dopravě. Z tohoto materiálu je vidět, že v některých zemích západní Evropy, pokud jsou slevy poskytovány, je jejich použití striktně omezeno vysokou mírou zdravotního poškození. Zdá se, že u nás je poskytování snížených tarifů benevolentnější - a to se týká nejen dopravy, ale i např. telekomunikačních služeb.

Země bývalého východního bloku mají (nebo lépe řečeno měly) jednu nespornou výhodu: rozsáhlou síť veřejné dopravy. Na zbytek těchto základů je třeba vytvářet veřejnou přístupnou dopravu.

CEMT klade velký důraz na roli národních vlád ve zlepšení přístupnosti veřejné dopravy. Jsou to především vlády jednotlivých zemí, které musí provádět příslušná legislativní opatření ve prospěch zdravotně postižených občanů. Důležitá je i spolupráce mezi místními správami a dopravci (prosazování přístupnosti nejen dopravních prostředků, ale i zastávek a přístupových cest, zavádění speciálních služeb), důležité je školení personálu, množství a kvalita informací.

Důležitým pojmem je organizace zdravotně postižených v rámci sjednocené Evropy, Evropské fórum zdravotně postižených FEPH.

Před rokem 2004 reprezentovala tato organizace 37 milionů osob a jejím cílem byla a je garance úplné přístupnosti osob se sníženou schopností pohybu a orientace k základním právům, včetně jejich aktivní účasti na společenském a politickém dění a k dopravním službám. Sekretariát sídlí v Bruselu.

Zabývá se všemi stránkami problémů zdravotně postižených, včetně dopravy. Evropská unie může směřovat vlády jednotlivých členských zemí k uplatňování politiky „přístupnosti a začlenění“ - to znamená přístupnosti zdravotně postiženého nebo imobilního člověka jak k do-

pravním prostředkům a dopravní infrastrukturu, tak k jeho samozřejmé účasti na dění společnosti, ve které žije, a to bez zjevné podpory ostatních lidí v nejbližším okolí. Důležité je, aby sami zdravotně postižení občané nebyli pouze pasivními předměty, se kterými je nějakým způsobem nakládáno a jejich cesty obrazně umetány, nýbrž aktivními podílíky na změně stylu svého života k lepšímu. Nutno říci, že díky četným občanským sdružením zdravotně postižených jak ve světě, tak i u nás doma, se tento záměr daří. Zároveň je velmi důležité dodržovat antidiskriminační politiku v celém společenském dění.

Vše potřebné o FEFP je možno najít na stránkách [http://edf-feph.org/fr/welc\\_co.htm](http://edf-feph.org/fr/welc_co.htm).

Je zřejmé, že přístupnost dopravního systému je nákladná záležitost. Na druhé straně je třeba uvědomit si výhody takového systému pro společnost i samotného dopravce. Zlepšování přístupnosti veřejné dopravy, vhodnost a oprávněnost jejího zavádění, by měly být pečlivě zváženy tak, aby mohly být realizovány za přijatelné náklady v daném legislativním prostředí.

### Financování vysokorychlostních tratí ve Švýcarsku

Švýcarská vláda schválila výdaje ve výši 665 milionů švýcarských franků na první fázi realizace projektu na zlepšení spojení země s evropskou vysokorychlostní sítí. Švýcarsko rovněž přispěje na financování souvisejících prací v sousedících zemích. Prostředky jsou určeny na spojení Curych - Mnichov, Curych - Stuttgart a spojení Švýcarska s Paříží.

### Vídeň objednala vozidla s extrémně nízkou podlahou pro lehkou železnici

Společnost Wiener Linien, která provozuje síť lehké železnice a podzemní dráhy ve Vídni, objednala dalších 150 vozů s extrémně nízkou podlahou pro lehkou železnici. Prvních 25 vozů firmou Siemens a Elin EBG bude dodáno v roce 2006 a dodávky budou pokračovat do roku 2012. Nové klimatizované vozy mají nejnižší podlahu na světě umístěnou pouze 19 cm nad zemí.

### Vesmírný turista na zemi

Ruští lékařští odborníci na vesmírné lety prohlásili, že třetí vesmírný turista lodí Sojuz Greg Olsen není z lékařského hlediska způsobilý letět v dubnu 2005 na mezinárodní vesmírnou stanici. Výlet ho měl přijít na 20 milionů dolarů.

(Telematika - odis)

### Současnost řeckých železnic

Řecko nepatří mezi země, které by ležely na důležitých mezinárodních dopravních trasách. To je dáno nejen geografickou polohou země, ale i tím, že i když jde o členskou zemi EU, Řecko nemá doposud žádnou společnou hranici s jinou členskou zemí. Obdobně, jak malou úlohu hraje Řecko v mezinárodní dopravě, tak je i zanedbatelná úloha železniční dopravy v rámci dopravního systému země. To je dáno nejen polohou Řecka, ale i ostatními faktory, jako je historický vývoj celé oblasti a charakter hospodářství. I tak řídká síť železnic je stále ještě z části tvořena úzkorozchodnými tratěmi. I přes tato fakta v současnosti proudí nemalé prostředky, především z evropských fondů, do výstavby a obnovy železniční infrastruktury.

V zásadě se dá říci, že Řecko v současnosti disponuje jedinou páteří tratí, která je zároveň jako jediná součástí trans-evropské sítě TEN-T. Jde o úsek Athény - Soluň (Thessaloniki) s navazujícími úseky do Idomeni (hranice s Kosovem) a Promaxonas (hranice s Bulharskem). Poté zde již existuje pouze několik lokálních tratí, včetně zbytků kdysi podstatně rozsáhlejší sítě úzkorozchodných tratí. Celková délka železniční sítě Řecka dosahuje cca 2 300 km tratí, z toho asi třetina je úzkorozchodných.

Prostředky, které jsou v současnosti využívány pro investice do železniční infrastruktury pocházejí, kromě vlastních rozpočtových zdrojů Řecka, především z Fondu soudržnosti a z ERDF (Evropská regional development fund), v druhém případě jsou evropské prostředky čerpány prostřednictvím Operačního programu „Railways, Airports, Public Transport“ (R.A.P.T.). Pro současné programovací období 2000-2006 jsou k dispozici následující prostředky:

Celkový rozpočet R.A.P.T. je 2, 938 mil. EUR (50% ERDF), z toho železnice: 1,962 mil. EUR.

Projekty pro Kohezní fond: 1,548 mil. EUR (50% Fond soudržnosti), regionální operační program: 86,0 mil. EUR (64,5 mil. EUR z ERDF), program TEN-T: 23,3 mil. EUR.

Železniční infrastruktura a provoz jsou v Řecku zajišťovány stále unitárními státními železnicemi OSE (Organismos Sidirodromon Ellados). Řecku, vzhledem k jeho poloze, díky které nesousedí s jinými členskými zeměmi EU, byla udělena do roku 2008 výjimka z aplikace Směrnice ES 91/440, která mj. nařizuje oddělení provozu od infrastruktury a zajištění nediskriminačního přístupu pro železniční dopravce. Pro zajištění financování železničních projektů z evropských fondů byla na žádost EU v 1996 zřízena zvláštní akciová společnost ERGOSE, ve 100% vlastnictví státních železnic OSE. ERGOSE se podílí na všech aktivitách se vztahem k daným železničním projektům, což je plánová-

ní, projektování, výkup pozemků, vyhlášení zakázek, výstavba, prokurement a v neposlední řadě zajištění příslušných kontrolních procedur.

Veškerá investiční činnost v oblasti železniční infrastruktury OSE se nyní soustřeďuje na 520 km dlouhou páteřní trať ze Soluně do Athén a dále do několika tratí vycházejících z Athén. Páteřní trať je v současnosti stále částečně jednokolejná a neelektrizovaná. Po dokončení přestavby, zahrnující kromě zdvoukolejnění elektrifikaci a instalaci zabezpečovacího zařízení ECTS I rovněž množství zcela nových úseků, by mělo dojít ke zkrácení cestovní doby z 5:30 hodin na 3:50 hodiny. Dalším projektem je pak výstavba nového železničního napojení centra Athén s mezinárodním letištěm. To bylo již částečně zprovozněno před olympijskými hrami, v současnosti ještě zbývá dokončit jeho elektrizaci. Pouze pro nákladní dopravu bude sloužit po svém dokončení 17 km dlouhá jednokolejná trať z Thriassio Pedio do přístavu N. Ikonio. V Thriassio Pedio v blízkosti Athén rovněž vyrůstá rozsáhlý komplex zařízení pro železniční dopravu. Bude zde hlavní seřaďovací nádraží, terminál kombinované dopravy, dílny pro údržbu vozidel a další související provozy, z nichž některé jsou dosud umístěny v centru Athén.

Nejrozsáhlejší sítí úzkorozchodných železnic se vyznačoval poloostrov Peloponés. Tento systém je víceméně provozován dodnes, ovšem i zde v současnosti probíhá intenzivní stavební činnost, s cílem přeměnit část úzkorozchodných tratí (rozchod 1 000 mm) na normálněrozchodné. Do roku 2010 by tak měla být dokončena páteřní trať, obsluhující peloponéská poloostrov z Pirea do města Patra. Jde o výstavbu zcela nové 200 km dlouhé dvoukolejné elektrizované tratě pro rychlost 160-200 km/h. Po jejím dokončení se zkrátí cestovní doba z 4:30 hodin na 2:30 hodin. Zbývající úzkorozchodné tratě by měly zůstat nadále v provozu. Aby byly investice do infrastruktury plně využity, musí dojít samozřejmě k odpovídající obměně vozového parku. Z tohoto důvodu jsou pro OSE v současnosti realizovány jak dodávky lokomotiv pro osobní i nákladní dopravu (výrobce Bombardier), tak i motorové jednotky. Ty dodává firma Siemens a jde o osvědčený typ Desiro jednak ve dvouvozové diesellové verzi a jednak i v pětivozové elektrické verzi. Švýcarský výrobce Stadler dále dodává v současnosti jednotky GTW jak pro normálněrozchodné tratě, tak pro tratě s rozchodem 1 000 mm pro provoz na peloponéském poloostrově.

(puk)