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 nepřerušený 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

1. **Legislativa a normy**
2. **Aktuální stav implementace**
   1. Subsystém infrastruktury
   2. Subsystém železničních kolejových vozidel
3. **Plán dalšího rozvoje**
   1. Subsystém infrastruktury
   2. 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*



1. **Programové dokumenty na úrovni vlády ČR** 
   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 deklarovaná 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 přinášejí 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 Koncepcí 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.

* 1. **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 řídícím 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.

1. **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 Nápisy názvů 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.

1. **Aktuální stav** 
   1. **Subsystém 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 postižení 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 přitom 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 vodicími 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.

Problematice 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 úrovňových bezbariérových přechodů pro příchod cestujících k nástupištím namísto investičně i provozně náročných podchodů nebo přemostění.

* 1. **Subsystém 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 jednoty 814, 814.2, 841, 840, 844,
* patrové osobní vozy Bmto292, Bdmteeo294, Bdmteeo296.

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 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.

1. **Plán dalšího rozvoje** 
   1. **Subsystém 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 modernizaci 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.

* 1. **Subsystém 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]** | **Mimoúr. 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 | ne | ne | ne | ano/PD |
| (hlavové) |
| 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 |
| 22 | Frýdek 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 | Choceň | 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 | Frýdlant 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 | řídicí vůz | meziregionální | 34 | - | - | - | x | x |
| Bfbdtanx 792 | speciál | cyklohráček | 1 | x | 2 | - | - | x |
| Bfbrdtn 794 | řídicí vůz | regionální | 8 | - | 2 | rampa | x | x |
| ABfbrdtn 795 | řídicí 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 | multifunkční 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