



**ombudsman**  
veřejný ochránce práv

# Přístupnost vlakové přepravy pro lidi používající vozík

---

Výzkum veřejného ochránce práv 2019



# Obsah

---

Obsah.....	2
Poslání ochránce.....	3
Slovník užitých pojmů.....	4
Seznam použitých zkratk .....5	
Úvodní slovo ochránkyň .....6	
Shrnutí .....7	
Právo lidí s postižením na přístupnost vlakové dopravy .....8	
1. Právní úprava .....8	
1.1 Úmluva o právech osob se zdravotním postižením.....8	
1.2 Vlaková přeprava lidí s postižením podle předpisů Evropské unie .....11	
1.3 Vlaková přeprava lidí s postižením podle českých právních předpisů .....13	
2. Vlaková přeprava lidí s postižením podle vládních programů a strategií .....14	
2.1 Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020.....14	
2.2 Národní rozvojový program mobility pro všechny .....16	
Zjištění ochránkyň .....17	
2.3 Postup při výzkumu .....17	
2.4 Bezbariérový přístup a užívání nádražních budov, ploch a zařízení přímo souvisejících .....18	
2.5 Přístupnost vlakové přepravy .....20	
2.6 Stížnosti týkající se přístupnosti vlakové přepravy .....24	
Závěry, doporučení.....26	
3. Doporučení k posílení přístupnosti vlakové přepravy pro lidi s postižením .....27	
3.1 Omezit nutnost objednávat si přepravu předem .....27	
3.2 Zajistit větší informovanost cestujících s postižením o přepravě.....28	
3.3 Zavést opatření směrem k vlakům vyrobeným před 1. červencem 2008 .....28	
3.4 Zajistit přístupnost v menších městech a venkovských oblastech .....28	
3.5 Používat citlivější pojmy.....29	



## Poslání ochránce

---

Již od roku 2001 ochránce chrání osoby před nezákonným či jinak nesprávným jednáním nebo nečinností správních úřadů a dalších institucí. Tehdy má právo nahlížet do úředních či soudních spisů, žádat úřady o vysvětlení a může bez ohlášení provádět místní šetření. Shledá-li pochybení úřadu a nepodaří se mu dosáhnout nápravy, může informovat nadřízený úřad či veřejnost.

Od roku 2006 ochránce plní úkoly národního preventivního mechanismu podle Opčního protokolu k Úmluvě proti mučení a jinému krutému, nelidskému či ponižujícímu zacházení nebo trestání. Systematicky navštěvuje zařízení, v nichž se nacházejí osoby omezené na svobodě, a to jak z moci úřední, tak v důsledku závislosti na poskytované péči. Cílem návštěv je posílit ochranu před špatným zacházením. Svá zjištění a doporučení ochránce zobecňuje v souhrnných zprávách z návštěv a na jejich základě formuluje standardy zacházení. Návrhy na zlepšení zjištěného stavu a odstranění případného špatného zacházení ochránce směřuje jak k samotným zařízením a jejich zřizovatelům, tak k ústředním orgánům státní správy.

V roce 2009 byl ochránce pověřen rolí národního tělesa pro rovné zacházení a ochrany před diskriminací (equality body) v souladu s právem Evropské unie. Přispívá tedy k prosazování práva na rovné zacházení se všemi osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ, národnost, pohlaví, sexuální orientaci, věk, zdravotní postižení, náboženské vyznání, víru nebo světový názor. Za tím účelem poskytuje pomoc obětem diskriminace, provádí výzkum, zveřejňuje zprávy a vydává doporučení k otázkám

souvisejícím s diskriminací a zajišťuje výměnu dostupných informací s příslušnými evropskými subjekty.

Od roku 2011 ochránce rovněž sleduje zajištění cizinců a výkon správního vyhoštění.

Počínaje lednem 2018 zastává ochránce také funkci monitorovacího orgánu pro naplňování práv zakotvených Úmluvou o právech osob se zdravotním postižením a pomáhá také cizincům-občanům Evropské unie, kteří žijí nebo pracují v České republice. Poskytuje jim informace o jejich právech a pomoc při podezření na diskriminaci z důvodu státní příslušnosti. Při tom spolupracuje se zahraničními orgány, které mají obdobné poslání vůči českým státním příslušníkům.

Ke zvláštním oprávněním ochránce patří právo podávat Ústavnímu soudu návrhy na zrušení podzákonných právních předpisů, právo vedlejšího účastenství před Ústavním soudem v řízení o zrušení zákona či jeho části, právo podat správní žalobu k ochraně veřejného zájmu či návrh na zahájení kárného řízení s předsedou či místopředsedou soudu. Ochránce také může doporučit vládě přijmout, změnit či zrušit zákon.

Ochránce je nezávislý a nestranný, z výkonu své funkce je odpovědný Poslanecké sněmovně, která ho zvolila. Má jednoho voleného zástupce, kterého může pověřit výkonem části své působnosti. Se svými poznatky ochránce průběžně seznamuje veřejnost prostřednictvím médií, internetu, sociálních sítí, odborných seminářů, kulatých stolů a konferencí. Nejdůležitější zjištění a doporučení shrnuje zpráva o činnosti veřejného ochránce práv předkládaná každoročně Poslanecké sněmovně.



## Slovník užitých pojmů

---

**Univerzální design** – znamená navrhování výrobků, vybavení, programů a služeb tak, aby je mohli v co největší míře využívat všichni lidé bez nutnosti úprav nebo specializovaného designu. Univerzální design nevylučuje podpůrné pomůcky pro určité skupiny lidí s postižením, pokud jsou zapotřebí.

**Interoperabilita lidí s postižením ve vlakové dopravě** – schopnost umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb lidí s postižením ve vlakové dopravě.

**Interoperabilita železničního systému** – schopnost umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na dráhách železničního systému.

**Medicínský model postižení** – na lidi s postižením se pohlíží jako na pacienty, které je nutné vyléčit.

**Sociální model postižení** – na postižení se hledí jako na důsledek interakce člověka s okolím, které se nepřizpůsobilo jeho individualitě, nebo které znemožňuje jeho plné zapojení do společnosti. Lidská bytost v sobě zahrnuje široké spektrum možností (způsob chůze, smyslové vnímání, myšlení, komunikace apod.). Model založený na lidskoprávním pojetí, který prosazuje i Úmluva o právech osob se zdravotním postižením, uznávající lidi s postižením jako nositele stejných práv jako lidi bez postižení.



## Seznam použitých zkratek

---

**Bezbariérová vyhláška** – vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů.

**MD** – Ministerstvo dopravy.

**Národní plán podpory rovných příležitostí** – Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením.

**Národní program mobility** – Národní rozvojový program mobility pro všechny.

**OSN** – Organizace spojených národů.

**Stavební zákon** – zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**SŽDC** – Správa železniční dopravní cesty – jedná se o českou státní organizaci hospodařící s železničními dráhami v majetku státu a plnící funkci vlastníka a provozovatele dráhy (zákon o dráhách),

dále zajišťuje provozování, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.

**TSI PRM** – Technické specifikace pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (zkratka z anglického *Technical Specifications for Interoperability relating to accessibility of the Union's Rail System for Persons with Disabilities and Persons with Reduced Mobility*). Jedná se o přílohu rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. 12. 2007.

**Úmluva** – Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením vyhlášená ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 1/2010 Sb. m. s., ve znění účinném od 28. října 2009.

**VOP** – veřejný ochránce práv.

**Zákon o dráhách** – zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.



## Úvodní slovo ochránkyně

---

Výzkum o přístupnosti vlakové přepravy pro lidi s postižením, konkrétně lidi používajícím vozík, jsem se rozhodla provést na základě podnětů týkajících se dostupnosti vlakové přepravy. Tyto podněty poukazovaly na to, že existují fyzické bariéry znemožňující její používání lidem s postižením, a naopak, že neexistuje bezbariérový přístup k vlakové dopravě. Provedla jsem jej v rámci své nově nabyté působnosti, která spočívá ve sledování naplňování práv lidí s postižením ve smyslu Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením.

Lidé s různými typy postižení (pohybovým, smyslovým, mentálním a duševním postižením) mají, i přes povinnost přijímat přiměřená opatření zakotvenou Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením (dále také jen „Úmluva“) a souvisejícími právními předpisy, ztížený přístup k přepravním službám obecně, a tedy i k osobní vlakové dopravě. Přístupnost této oblasti pro lidi s postižením je proto nutné nadále posilovat tak, jak ukládá Úmluva.

V rámci výzkumu jsem s kolegy oslovila pět společností, které zajišťují železniční dopravu na území České republiky. Dotazovala jsem se jich na přístupnost vlakové přepravy, konkrétně na informace poskytované přepravci cestujícím používajícím vozík, dále na procento vlakových vozů splňujících požadavky přístupnosti podle nařízení EU a na okolnosti využívání mobilních staničních plošin.

Následně jsem oslovila Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Správu železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“). Od nich jsem si vyžádala data k počtu a podílu nádraží rekonstruovaných v souladu s bezbariérovou vyhláškou a informace k plánovaným a započatým rekonstrukcím nádraží.

Výzkum a zprávu o něm považuji za prvotní zmapování tématu. Závěrečná doporučení předkládám k další diskusi zainteresovaným subjektům: Ministerstvu dopravy, Drážnímu úřadu, SŽDC, poskytovatelům drážní dopravy a v neposlední řadě i lidem s postižením a organizacím hájícím jejich zájmy.

Doufám, že přispěje ke změnám v drážní dopravě tak, aby lépe uspokojovala potřeby lidí s postižením a zlepšila se její funkčnost i pro lidi bez postižení. Věřím, že na ni naváže realizace konkrétních kroků zlepšujících přístupnost vlakové dopravy.

Ráda bych poděkovala všem subjektům, které se mnou spolupracovaly a poskytly mi informace potřebné pro provedení tohoto výzkumu.

Přeji Vám podnětné čtení.



## Shrnutí

---

1. Pouze **24 % z celkového počtu nástupišť** v železničních stanicích/zastávkách je pro lidi používající vozík **alespoň částečně fyzicky přístupných** (k 15. 4. 2019).
2. Pouze **23 % z celkového počtu budov** v železničních stanicích/zastávkách je pro lidi používající vozík **alespoň částečně bezbariérových** (k 15. 4. 2019).
3. **Poskytovatelé železniční přepravy na území České republiky ve většině případů umožňují uzpůsobením vozů přepravu lidí používajících elektrický vozík** (Leo Express Global, a. s., – 100 % vozů, České dráhy, a. s., – přibližně 70 % vozů, částečně ARRIVA vlaky, s. r. o., a GW Train Regio, a. s.). **Pouze společnost RegioJet, a. s., neumožňuje přepravu lidí používajících elektrický vozík, jelikož šířka dveří jejich motorových jednotek je max. 60 cm, namísto potřebných 80 cm.**
4. Do dnešní doby **chybí právní nástroj**, který by umožnil **účinné vynucení zpřístupnění vozů** registrovaných a schválených před 1. červencem 2008 (nařízení TSI PRM).<sup>1</sup>
5. Při informování lidí s postižením subjekty zainteresované do vlakové přepravy mnohdy **nepracují s vhodně a citlivě zvoleným jazykem.**

---

<sup>1</sup> Existuje zde možnost objednatele podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů, zajistit přístupná vozidla a zajištění přístupných vozidel vymáhat smluvně. Účinné vynucení modernizace chybí pouze u dopravy provozované na komerční riziko dopravců. I zde je ale možné vycházet přímo z požadavků TSI PRM během modernizace.



# Právo lidí s postižením na přístupnost vlakové dopravy

---

## 1. Právní úprava

### 1.1 Úmluva o právech osob se zdravotním postižením

Úmluva o právech osob se zdravotním postižením je v současné době nejvýznamnějším aktem mezinárodního práva v oblasti práv lidí s postižením.<sup>2</sup> Česká republika přijala Úmluvu dne 30. března 2007, přičemž v platnost pro ni vstoupila po ratifikaci dne 28. října 2009.

Deklarovaným účelem Úmluvy je **podpora, ochrana a zajištění plného a rovného užívání všech lidských práv a základních svobod všemi lidmi s postižením** a podpora úcty k jejich přirozené důstojnosti.<sup>3</sup> Lidé s postižením jsou podle Úmluvy lidé, kteří mají „dlouhodobé fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, které v **interakci s různými překážkami může bránit jejich plnému a účinnému zapojení do společnosti na rovnoprávném základě s ostatními**“.<sup>4</sup>

Přijetím Úmluvy došlo ke stvrzení posunu ve vnímání postižení a lidí s postižením. S tím souvisí i posun ve vnímání související problematiky, což se promítá i do požadavků na přístupnost a bezbariérovost pro lidi s postižením.

Úmluva je založena na několika principech, v jejichž duchu je třeba interpretovat celý její text: přední místo mezi nimi zaujímají zásady respektování přirozené důstojnosti, osobní nezávislosti, svobody volby, samostatnosti osob a nediskriminace. Dále jsou mezi nimi mj. rovnost příležitostí či přístupnost.<sup>5</sup>

Přijetím Úmluvy Česká republika mimo jiné uznala, že **lidé s postižením mají právo na přístupnost**.<sup>6</sup> Článek 9 Úmluvy stanoví, že „s cílem umožnit lidem se zdravotním postižením žít nezávisle a plně se zapojit do všech oblastí života společnosti, přijmou státy, které jsou smluvní stranou této Úmluvy, příslušná opatření k zajištění přístupu lidí se zdravotním postižením, na rovnoprávném základě s ostatními, k hmotným životním podmínkám, dopravě, informacím a komunikaci, včetně informačních a komunikačních

---

2 Úmluva byla přijata Valným shromážděním Organizace spojených národů (dále jen „OSN“) dne 13. 12. 2006 jako osmá lidskoprávní úmluva. Došlo k tomu důsledkem neuspokojivého stavu, kdy lidé s postižením, navzdory předchozím úmluvám, nadále čelili diskriminaci.

3 Článek 1 Úmluvy.

4 Článek 1 Úmluvy.

5 Článek 3 Úmluvy.

6 Článek 9 Úmluvy.





*technologií a systému, a k dalším zařízením a službám dostupným nebo poskytovaným veřejnosti, a to v městských i venkovských oblastech“.*

Přístupnost je předpokladem pro to, aby lidé s postižením mohli žít nezávisle a zapojovat se do společenského života. Bez přístupu k fyzickému prostředí (vnějšímu prostředí tvořícímu svět kolem nás), dopravě, informačním a komunikačním prostředkům, včetně informačních a komunikačních technologií a systémů, a k jiným zařízením a službám dostupným nebo poskytovaným veřejnosti by lidé s postižením neměli stejné příležitosti k zapojení se do společnosti. Z toho plyne význam této klíčové zásady Úmluvy.<sup>7</sup>

Úmluva stanovuje povinnost členských států zajistit, aby i soukromé subjekty při provozu služeb dostupných a poskytovaných veřejnosti braly v úvahu i hledisko přístupnosti pro lidi s postižením.<sup>8</sup>

Přístupnost se má řešit komplexně, což znamená nezbytnost zaměřit se na více aspektů současně. Do komplexního řešení mají být zapojeny všechny subjekty (jak veřejné, tak i soukromé), které např. vlastní budovy, dopravní infrastrukturu, vozidla, a také subjekty, jež poskytují informace, komunikaci a služby.

Lidem s postižením by měl být dán stejný přístup ke všem výrobkům, zboží a službám dostupným nebo poskytovaným veřejnosti. Přístupnost předpokládá zajištění jejich efektivního a rovného přístupu, který bude také respektovat důstojnost konkrétního jedince. Povinnost států zajišťovat přístupnost je nezbytnou součástí povinnosti respektovat, chránit a naplňovat práva v oblasti rovnosti. Přístupnost by měla být zajištěna s ohledem na specifika vyplývající z jednotlivých postižení.

Právo na přístup pro lidi s postižením je zajišťováno zaváděním standardů přístupnosti. Tyto standardy předpokládají, že překážky v přístupnosti stávajících objektů, zařízení, zboží a služeb zaměřených na veřejnost či dostupných veřejnosti budou postupně odstraňovány s cílem dosažení plné přístupnosti.

S přístupností souvisí i tzv. univerzální design. Přísné uplatňování univerzálního designu na všechno nové zboží, výrobky, zařízení, technologie a služby by mělo zajistit plný, rovný a neomezený přístup pro všechny potenciální uživatele, včetně lidí s postižením. A to způsobem, který plně zohledňuje jejich důstojnost a rozmanitost. Univerzální design má mj. za cíl vytvořit prostředí, kde je možné mít plynulý pohyb jednotlivce, včetně pohybu uvnitř konkrétních prostorů, a to bez bariér. Lidé s postižením a ostatní uživatelé by měli mít možnost pohybovat se v bezbariérových ulicích, využívat přístupná nízkopodlažní vozidla, vstupovat a pohybovat se uvnitř univerzálně navržených budov, a to případně i za pomoci technických pomůcek a asistence tam, kde je to nutné. K tomu patří i možnost využívání přístupu k informacím, například k informacím o následujících stanicích, zpoždění vlaku apod.

Aplikace univerzálního designu usnadňuje zapojení do společnosti pro všechny lidi, nejen pro lidi s postižením. Je též důležité vzít v potaz, že článek 9 Úmluvy ukládá smluvním státům

---

7 Článek 3 písm. f) Úmluvy.

8 Článek 9 odst. 2 písm. b) Úmluvy.



povinnost zajistit přístupnost jak v městských, tak i ve venkovských oblastech. Ukazuje se, že přístupnost je obvykle lepší ve větších městech než ve vzdálených, méně rozvinutých venkovských oblastech.

Podle článku 9 odst. 1 mají členské státy povinnost identifikovat a odstraňovat překážky a bariéry bránící přístupnosti. Za tímto účelem mají státy přijímat opatření, která se týkají mezi dalšími:

- a) budov, dopravních sítí, dopravy a dalších vnitřních i venkovních zařízení, (...);
- b) informací, komunikace a dalších služeb, včetně elektronických služeb a služeb tísňového volání.

Analýza, identifikace a odstraňování překážek by měly probíhat průběžně a systematickým způsobem. To platí i pro zajišťování přístupu k výše uvedeným oblastem, což je předpokladem účinného užívání různých občanských a politických práv lidmi s postižením.

Článek 9 odst. 2 požaduje po smluvních státech vypracovat, zveřejnit a sledovat provádění minimálních vnitrostátních norem pro přístupnost zařízení a služeb dostupných nebo poskytovaných veřejnosti. Tyto normy musejí být v souladu s normami ostatních smluvních států, aby byla zajištěna přeshraniční interoperabilita lidí s postižením, představující volný pohyb v rámci svobody pohybu a státní příslušnosti podle článku 18 Úmluvy.

S tím souvisí i přijímání, zveřejňování a sledování národních standardů. Důležitým krokem je zhodnotit existující právní úpravu z hlediska prosazování přístupnosti. Tento proces by měl probíhat v úzké spolupráci s lidmi s postižením, s organizacemi, které je zastupují, a dalšími subjekty (členové akademické obce, architekti, inženýři a designéři).

Nedostatečná přístupnost je mimo jiné odrazem nedostatečného povědomí o potřebách lidí s postižením, proto je nutné, aby probíhala osvěta stran potřeb lidí s postižením. Osvěta by se měla týkat i přístupnosti pro lidi s postižením. Do osvěty by měly být zahrnuty i orgány vydávající stavební povolení a dopravní úřady, dále pak inženýři, projektanti, architekti, poskytovatelé služeb apod. Osvěta by se měla týkat nejen těch subjektů, které zboží a služby navrhují, ale i těch, jež je skutečně vyrábějí.

Právní úprava by tedy měla vycházet z principu univerzálního designu, dále by měla stanovit povinné uplatňování standardů přístupnosti, včetně sankcí pro ty, které je nedodrží. Standardy přístupnosti by se měly uplatňovat vůči všem oblastem, které musejí být přístupné. Namátkou jde o úpravu fyzického prostředí v zákonech k výstavbě a plánování, doprava v právních předpisech k veřejné letecké, železniční, silniční a vodní dopravě apod.

Členské státy by měly přijmout akční plány a strategie k identifikaci stávajících překážek v přístupnosti lidí s postižením, ke stanovení časového rámce se specifickými lhůtami a poskytovat jak lidské, tak i materiální zdroje nezbytné k odstraňování překážek. Jakmile budou tyto plány a strategie přijaty, musejí být skutečně prováděny. Členské státy by měly posílit své kontrolní mechanismy k zajištění přístupnosti. Vzhledem k tomu, že standardy přístupnosti jsou často prováděny na místní úrovni, je nezbytné pokračovat v budování kapacit místních orgánů odpovědných za monitorování implementace norem. Členské státy mají povinnost vytvořit účinný kontrolní rámec a zřídit účinné kontrolní orgány



s odpovídající kapacitou a příslušnými mandáty, aby se zajistilo, že plány a strategie budou prováděny a prosazovány.<sup>9</sup>

## 1.2 Vlaková přeprava lidí s postižením podle předpisů Evropské unie

### 1.2.1 TSI PRM

Vlaková přeprava je regulována také předpisy Evropské unie. Jedná se zejména o nařízení o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením (dále jen „TSI PRM“).<sup>10</sup> TSI PRM pracuje primárně s právem lidí s postižením být schopni cestovat vlakem na rovnoprávném základě s ostatními a na principu univerzálního designu, dále pak s jejich právem být nezávislí na jiných a právem na důstojné zacházení. Jedná se o praktický nástroj implementace Úmluvy do oblasti železniční přepravy.

TSI PRM stanovuje konkrétní podmínky přístupnosti železniční dopravy, na jejichž dodržování dohlíží, a případné nedodržování standardů přístupnosti sankcionuje Drážní úřad.<sup>11</sup> K příkladům požadavků dle TSI PRM patří:

- trasy bez bariér,
- taktilní a kontrastní ukazatele,
- vizuální a mluvené informace,
- bezpečnostní pokyny a bezpečnostní instrukce,
- přístup do vlaků,
- interoperabilní invalidní vozík přepravitelný vlakem,
- toalety apod.

TSI PRM se mimo jiné i zabývá otázkou dveří a vchodů vlakových souprav. Dopravci mají povinnost přizpůsobit vozy tak, aby jejich dveře měly šířku alespoň 80 cm. Šířka dveří odpovídá rozměrům, které umožňují dveřmi projet i širšímu elektrickému invalidnímu vozíku.<sup>12</sup>

---

9 Obecný komentář č. 2 Výboru pro práva osob s postižením č. 2 ke čl. 9: Přístupnost, OSN dok. CRPD/C/GC/2.

10 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.

11 Činnost Drážního úřadu je stanovena zejména zákonem o dráhách a jeho prováděcími vyhláškami. Hlavním posláním je udržování a zvyšování bezpečnosti provozování jednotlivých drah. Mezi úkoly patří: kontrolní a dozorová činnost, stavební činnost, schvalovací a homologační činnost, správní činnost apod. Na Drážní úřad je možné se obrátit se stížnostmi proti nevhodnému chování zaměstnance Drážního úřadu či proti postupu Drážního úřadu, pokud není poskytnut jiný prostředek ochrany.

12 Bod 4.2.2.3.2 odst. 1 přílohy nařízení Komise (EU) 1300/2014.



Podle článku 8 TSI PRM mají členské státy přijímat vnitrostátní prováděcí plány, jejichž cílem je postupně odstranit všechny zjištěné překážky v oblasti přístupnosti. Vnitrostátní prováděcí plány se uplatňují po dobu nejméně 10 let a pravidelně se aktualizují, a to nejméně jednou za 5 let. V roce 2017 vydala Česká republika prováděcí plán TSI PRM, který je na období let 2017 až 2027.

Dle TSI PRM se podmínky přístupnosti vztahují na vozy vyrobené po 1. červenci 2008. TSI PRM se vztahuje i na modernizaci a obnovu vozidel.<sup>13</sup> I přes existenci pravidel pro modernizaci se přímá povinnost modernizovat vozidla dopravcům neukládá.

### 1.2.2 Nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě<sup>14</sup> (dále jen „Nařízení č.1371/2007“) je nařízením, které stanovuje pravidla pro ochranu a pomoc pro lidi s postižením a lidi s omezenou schopností pohybu a orientace, jež cestují po železnici.

Osobou s postižením se zde rozumí „osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytované všem cestujícím“.<sup>15</sup>

Pátá kapitola výše uvedeného nařízení uvádí, že železniční podniky a provozovatelé stanic mají zavést a udržovat nediskriminační pravidla pro přístup, která jsou platná pro přepravu lidí s postižením a lidí s omezenou schopností pohybu a orientace. To má probíhat s aktivním zapojením organizací zastupujících lidi s postižením a lidi s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dále mají železniční podniky a provozovatelé stanic dodržovat, aby stanice, nástupiště, vlakové soupravy a další prvky byly přístupny lidem s postižením a lidem s omezenou schopností pohybu a orientace. V případě, že ve vlaku není doprovodná posádka, vynaloží železniční podniky a provozovatelé stanic v neobsazených stanicích náležité úsilí, aby lidé s postižením a lidé s omezenou schopností pohybu a orientace měli přístup k cestování vlakem.

Nařízení č. 1371/2007 bylo implementováno do českého právního řádu zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o dráhách“).

---

<sup>13</sup> Článek 2 odst. 5 TSI PRM.

<sup>14</sup> Nařízení EP a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

<sup>15</sup> Článek 3 bod 15 nařízení č. 1371/2007.



### 1.3 Vlaková přeprava lidí s postižením podle českých právních předpisů

Svoboda pohybu je v českém právním řádu zaručena i Listinou základních práv a svobod.<sup>16</sup> Nemožnost plně využívat volného pohybu mimo jiné znamená omezení dalších práv člověka, například omezení přístupu do budov úřadů i jiných institucí, škol, kulturních zařízení a dalších veřejných budov. K naplnění svobody pohybu přispívá i snadná orientace lidí se smyslovým postižením a lidí s mentálním postižením ve veřejných budovách a dopravě. Odstraňování bariér prospívá i jiným skupinám lidí, jako jsou těhotné ženy, rodiče s kočárkem a starší lidé.

V současné době je v oblasti drážní dopravy na území České republiky klíčovým právním předpisem zákon o dráhách.<sup>17</sup> Na základě zmocnění uvedených v tomto zákoně jsou k zákonu o dráhách vydány prováděcí předpisy, z nichž v každodenní praxi jsou nejužívanějšími stavební a technický řád drah,<sup>18</sup> dopravní řád drah,<sup>19</sup> přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,<sup>20</sup> řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy,<sup>21</sup> vyhlášky o určených technických zařízeních,<sup>22</sup> o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.<sup>23</sup>

Každý dopravce má v rámci své činnosti povinnost dodržovat právní předpisy, jež se týkají ochrany práv lidí s postižením. Patří sem proklamativní normy, jako je ustanovení zákona o dráhách stanovující povinnost vytvářet podmínky pro přepravu lidí s omezenou schopností pohybu a orientace.<sup>24</sup>

Vzniku nových bariér lidem s postižením v současné době zabraňuje zejména stavební zákon<sup>25</sup> a jeho prováděcí vyhláška.<sup>26</sup> Jedná se o předpisy, které jsou srovnatelné s mezinárodními standardy v dané oblasti. Stavební zákon a jeho vyhláška stanoví mimo jiné

---

16 Usnesení č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky (dále jen „Listina základních práv a svobod“), ve znění pozdějších předpisů.

17 Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

18 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

19 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

20 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.

21 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.

22 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

23 Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

24 Ustanovení § 36 odst. 1 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

25 Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

26 Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů.



povinnost splňovat podmínky bezbariérovosti u nových staveb i rekonstrukcí pozemních komunikací a veřejného prostranství a staveb občanského vybavení v částech určených k užívání veřejností.

Otázka technických požadavků na součásti interoperability, strukturální a provozní subsystémy v oblasti evropského železničního systému je upravena ve vyhlášce o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému.<sup>27</sup> I tato vyhláška odkazuje na opatření k předcházení a odstraňování překážek v přístupu lidí s postižením a osob se sníženou schopností pohybu a orientace k přepravním službám pro přepravu cestujících na rovnoprávném základě s ostatními.

Podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících musí dopravce splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy včetně standardů pro přepravu lidí s omezenou schopností pohybu a orientace.<sup>28</sup> Příloha č. 1 bod II. odst. 4 výše uvedeného zákona uvádí, že vozidla vymezená prováděcím právním předpisem vydaným podle § 8 odst. 4 musí umožňovat přepravu lidí s omezenou schopností pohybu a orientace včetně lidí používající vozík.

K zákonu o veřejných službách v přepravě cestujících byl vydán prováděcí předpis, který vymezuje vozidla, která musejí umožňovat přepravu lidí s omezenou schopností pohybu a orientace, vymezuje průměrné stáří vozidel ve veřejné linkové dopravě a upravuje způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti.<sup>29</sup>

## 2. Vlaková přeprava lidí s postižením podle vládních programů a strategií

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

Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020<sup>30</sup> (dále jen „národní plán podpory rovných příležitostí“) byl schválen usnesením vlády České republiky č. 385 ze dne 25. května 2015. Shrnuje přetrvávající problémy v oblasti přístupnosti a zároveň též definuje konkrétní opatření.

Vláda v národním plánu podpory rovných příležitostí uvádí, že si uvědomuje přetrvávající problém v podobě dodržování a správné aplikace pravidel a podmínek pro tvorbu bezbariérového prostředí. Dále uvádí, že je třeba nadále systematicky pokračovat v odstraňování bariér u dopravních staveb postavených před účinností stavebního zákona,

---

27 Ustanovení § 12a vyhlášky č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů.

28 Ustanovení § 8 odst. 2 písm. e) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

29 Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů.

30 Dostupný z: [https://www.vlada.cz/assets/ppov/vzpo/dokumenty/Narodni-plan-OZP-2015-2020\\_2.pdf](https://www.vlada.cz/assets/ppov/vzpo/dokumenty/Narodni-plan-OZP-2015-2020_2.pdf) (cit. 2019-05-09).



který ukládá povinnost bezbariérové výstavby. To se týká těch staveb, u kterých oprávněné požadavky nebyly z různých důvodů dodrženy.

Obsahem opatření v rámci kapitoly k přístupnosti staveb, dopravy a komunikací je zejména zaměření se na důsledné respektování a správnou aplikaci pravidel a podmínek stanovených pro tvorbu bezbariérového prostředí a jejich kontrolu ze strany orgánů státní správy.

Jednou z oblastí, kterou se národní plán podpory rovných příležitostí zabývá, je také bezbariérovost vlakové přepravy. V rámci ní stanovuje dva základní cíle:

- umožnit lidem s postižením svobodný přístup do veřejných budov a pohyb na komunikacích;
- umožnit lidem s postižením plné využívání veřejné osobní dopravy.

K umožnění svobodného přístupu do veřejných budov a pohybu na komunikacích lidem s postižením požaduje národní plán podpory rovných příležitostí vypracovat jednotnou metodiku pro mapování bezbariérovosti staveb,<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup>

U oblasti umožnění plného využívání veřejné osobní dopravy lidem s postižením je úkolů více. Konkrétně se jedná o:

- provádění metodické činnosti vůči stavebním úřadům (Dražní úřad, Úřad civilního letectví) v oblasti technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání dopravních staveb ve smyslu technických předpisů spadajících do kompetence MD;
- zajišťování konzultační a poradenské činnosti v oblasti bezbariérového užívání dopravních staveb a dopravních prostředků;
- spolupráce a konzultace se zástupci hájícími zájmy lidí s postižením při přípravě podkladů pro mezinárodní jednání, na základě kterých se stanovují právně závazné technické požadavky na přepravu lidí s postižením dopravními prostředky veřejné dopravy;
- postupné navyšování počtu nově pořizovaných železničních vozů určených pro osobní přepravu v souladu s Konceptí veřejné dopravy a plány dopravní obslužnosti států a krajů; vytvoření samostatné priority pro financování železničního vozového parku umožňující přístup a užívání lidem s omezenou schopností pohybu nebo orientace v rámci Operačního programu doprava 2014-2020.

---

31 Gestorem úkolu je Ministerstvo pro místní rozvoj, spolugestorem pak Ministerstvo dopravy.

32 Gestory úkolu jsou Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo dopravy a Ministerstvo průmyslu a obchodu.



K národnímu plánu podpory rovných příležitostí náleží i *Zpráva o plnění opatření* (dále jen „Zpráva o národním plánu podpory rovných příležitostí“),<sup>33</sup> kterou každoročně vydává vláda České republiky. Poslední zpráva je za rok 2017 a byla vydána v červenci 2018. Ze 138 opatření, která se mají plnit průběžně nebo měla být splněna do 31. 12. 2017, bylo splněno nebo průběžně plněno 100 opatření. Nebylo splněno nebo průběžně plněno 23 opatření. Částečně bylo splněno nebo průběžně plněno 5 opatření.<sup>34</sup>

Ze Zprávy o národním plánu podpory rovných příležitostí vyplývá, že stále přetrvávají problémy se zajišťováním přístupnosti do veřejných budov, které spočívají zejména v instalaci evakuačních výtahů, vizuální signalizace a značením informací ve snadno srozumitelné formě. Ve věci přístupnosti veřejné dopravy postupně dochází k navyšování počtu bezbariérových železničních vozů, neboť v roce 2017 bylo pořízeno celkem 11 nových vlakových souprav.

## 2.2 Národní rozvojový program mobility pro všechny

Vláda si v rámci národního plánu podpory rovných příležitostí uvědomuje, že dodržování a správná aplikace předpisů platí jak pro novostavby, tak i rekonstrukce starších budov, i když k tomu vždy nedochází. Odstraňování bariér by mělo probíhat tak, aby jednotlivá bezbariérová místa na sebe navazovala. K tomu účelu byl proto vytvořen Národní rozvojový program mobility pro všechny (dále jen „národní program mobility“). Za účelem respektování a správné aplikace pravidel a podmínek tvorby bezbariérového prostředí a její kontroly ze strany orgánů státní správy probíhá právě realizace národního programu mobility.

Národní program mobility byl novelizován usnesením vlády dne 14. července 2014, č. 568. Jedná se o plán, který je financován Vládním plánem financování, který zajišťuje financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny na období 2016-2025.

Hlavním cílem je zajištění svobodného pohybu ve městech a obcích pro všechny skupiny obyvatel. Toho je dosahováno prostřednictvím strategických cílů, kam patří bezbariérová dostupnost služeb veřejné správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí a možností kulturního využití. Dále pak zlepšováním přístupu všech obyvatel k veřejné dopravě, zvyšováním kvality a bezbariérovosti komunikací pro chodce ve městech a obcích.

---

33 Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/dokumenty/zprava-o-plneni-opatreni-narodniho-planu-vytvoreni-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2015-2020-v-roce-2017-168023/> (cit. 2019-05-09)

34 Podle přehledu plnění opatření NPPRP se stavem plnění k 31. 12. 2016. Novější přehled, tedy přehled opatření NPPRP se stavem plnění k 31. 12. 2017 k dispozici není. Vlakové přepravy se dotýká celkem 12 úkolů, z nichž 3 nejsou plněny, nebo jsou plněny pouze částečně.





## Zjištění ochránkyň

---

Následující text shrnuje analýzu dat ve věci přístupnosti vlakové přepravy lidem s postižením, zajištění bezbariérovosti nádražních budov, včetně prostor souvisejících, a počtu stížností na přístupnost vlakové přepravy u vybraných subjektů. V případě všech tematických okruhů byl sledovaným obdobím rok 2017, pokud není uvedeno jinak.

### 2.3 Postup při výzkumu

Ve věci bezbariérového přístupu a užívání nádražních budov, ploch a zařízení přímo souvisejících jsem postupně kontaktovala Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Správu železniční dopravní cesty. Zjišťovala jsem:

- počet a podíl rekonstruovaných nádraží v souladu s bezbariérovou vyhláškou,
- plánované a započaté rekonstrukce nádraží.

Ve věci přístupnosti vlakové přepravy jsem kontaktovala pět nejvýznamnějších společností, které působí na území České republiky. Jmenovitě se jedná o:

- ARRIVA vlaky, s. r. o.,
- České dráhy, a. s.,
- GW Train Regio, a. s.,
- Leo Express Global, a. s.,
- RegioJet, a. s.

U nich jsem zjišťovala následující informace:

- informace poskytované přepravci cestujícím používajícím vozík;
- procento vlakových vozů, které splňuje požadavky přístupnosti vyplývající z nařízení Komise (EU) 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. Konkrétně se jedná o šíři dveří, uzpůsobení interiéru a možnost bezbariérového vstupu;
- okolnosti využívání mobilních staničních plošin (náklady, četnost využití, podmínky pro využívání plošin dalšími provozovateli).

Zjišťovala jsem také počet stížností na přístupnost vlakové přepravy. Pro dané údaje jsem oslovila Drážní úřad a České dráhy, a. s.



## 2.4 Bezbariérový přístup a užívání nádražních budov, ploch a zařízení přímo souvisejících

Bezbariérové užívání staveb je upraveno bezbariérovou vyhláškou.<sup>35</sup> Bezbariérová vyhláška stanovuje, že nástupiště veřejné dopravy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.<sup>36</sup>

Bezbariérová vyhláška dále vnímá budovu pro veřejnou dopravu jako stavbu občanského vybavení.<sup>37</sup> Přílohy bezbariérové vyhlášky pak detailněji pracují s technickými požadavky, které zabezpečují bezbariérové užívání staveb uvedených v bezbariérové vyhlášce.

Drážní správní úřad byl zřízen na základě zákona o dráhách<sup>38</sup> a funguje jako speciální stavební úřad podle stavebního zákona.<sup>39</sup> Ve stavebním řízení postupuje drážní úřad podle příslušných ustanovení stavebního zákona, což znamená zkoumání podané žádosti na realizaci stavebních změn včetně připojených podkladů. Tak činí podle hledisek uvedených ve stavebním zákoně.<sup>40</sup> V rámci této činnosti Drážní úřad přezkoumává, zda dokumentace splňuje náležitosti uvedené v bezbariérové vyhlášce a jiných právních předpisech. V případě nedodržení může Drážní úřad projednávat v prvním stupni přestupky uvedené ve stavebním zákoně.<sup>41</sup>

### 2.4.1 Počet a podíl železničních stanic rekonstruovaných v souladu s bezbariérovou vyhláškou

V uvedené věci jsem postupně kontaktovala Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a SŽDC. Poslední uvedený úřad mi poskytl data, z nichž vyplývá následující.

SŽDC k 15. 4. 2019 zajišťoval správu celkem 2 578 železničních stanic a zastávek.

Bezbariérový přístup na všechna nástupiště je zajištěn na 504 stanicích/zastávkách, což představuje 20 % z celkového počtu. Alespoň jedno nástupiště je přístupné na 112 stanicích/zastávkách, tedy ve 4 % z celkového počtu. Bezbariérový přístup do budovy stanice/zastávky se nachází ve 452 případech, což představuje 18 % z celkového počtu. Bezbariérový přístup do budovy a dále k pokladnám deklaruje SŽDC celkem na 140 stanicích/zastávkách, tedy v 5 % z celkového počtu.

---

35 Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „bezbariérová vyhláška“).

36 Ustanovení § 4 odst. 1 bezbariérové vyhlášky.

37 Ustanovení § 6 odst. 1 písm. i) bezbariérové vyhlášky.

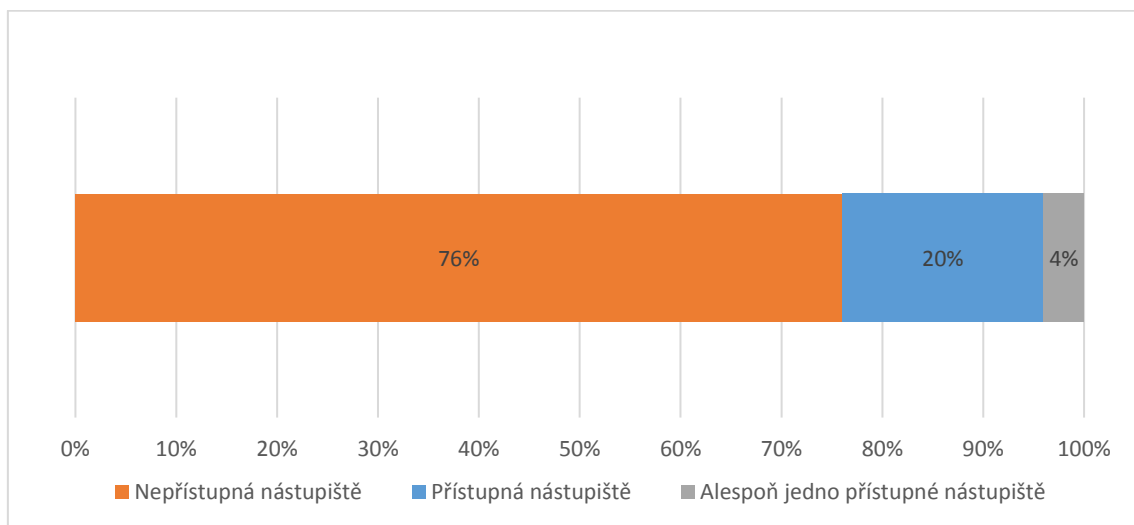
38 Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

39 Ustanovení § 7 odst. 1 a § 15 odst. 1 stavebního zákona.

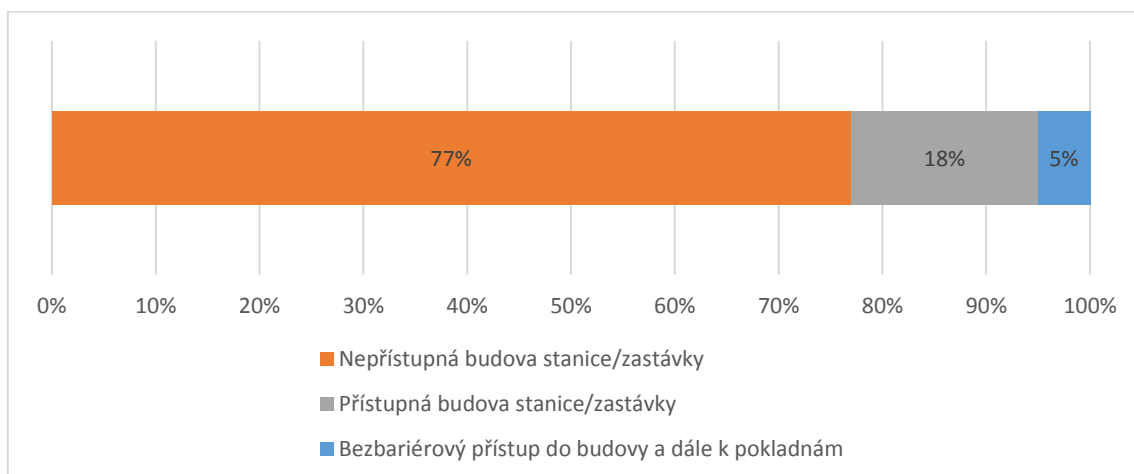
40 Ustanovení § 111 stavebního zákona.

41 Ustanovení § 182 stavebního zákona.

Graf 1 Přístupnost nástupišť železničních stanic / zastávek (N=2 578)



Graf 2 Přístupnost budov železničních stanic / zastávek (N=2 578)



Při bližším pohledu lze konstatovat vyšší úroveň bezbariérovosti, a to ať už se jedná o přístupnost nástupišť, nebo přístup do budovy, ve stanicích/zastávkách, které se nacházejí ve větších městech, případně dané stanice zajišťují odbavení cestujících také v mezinárodní přepravě.

#### 2.4.2 Plánované a započaté rekonstrukce železničních stanic

SŽDC poskytl data také k počtu plánovaných a započatých rekonstrukcí železničních stanic za roky 2017 a 2018. V roce 2017 byly započaty projektové přípravy rekonstrukcí celkem v 54 stanicích. Na rok 2018 bylo naplánováno zahájení projektových příprav rekonstrukcí v dalších 20 stanicích. Jedná se o rekonstrukce stanic ve velkých městech, ale stejně tak i v obcích a menších městech. SŽDC dále uvádí, že jejich dlouhodobou vizí jsou nádraží, která odpovídají nárokům moderní dopravy ve smyslu bezbariérovosti.<sup>42</sup>

<sup>42</sup> Výjimku tvoří železniční stanice Praha Masarykovo nádraží a Brno hlavní nádraží, které jsou nadále v majetku a správě Českých drah, a. s.



## 2.5 Přístupnost vlakové přepravy

### 2.5.1 Informace poskytované přepravci cestujícím používající vozík

V preambuli nařízení č. 1371/2007 je uvedeno, že cestující na železnici mají právo být informováni o právech, která jim náleží. Seznam zpřístupňovaných informací je v příloze II Nařízení č. 1371/2007. Jedná se o seznam minimálních informací, které mají poskytovat železniční podniky nebo prodejci přepravních dokladů. Je zde povinnost uvést informace o všeobecných smluvních podmínkách, jízdních řádech včetně podmínek přepravy pro lidi s postižením či osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V rámci analýzy byly také sledovány informace k cestování pro lidi používající vozík, které přepravci uvádějí na svých webových stránkách či ve smluvních přepravních podmínkách. Důležitý prostředek pro vyhledávání vhodného spoje představuje internetový vyhledávač [www.idos.cz](http://www.idos.cz), kde cestující u všech vlakových spojů mohou sledovat, zda je dané spojení bezbariérové, což je uvedeno symbolem s bližším popisem. Stručné shrnutí informací, které přepravci uvádějí na svých webových stránkách nebo ve smluvních přepravních podmínkách, je uváděno v tabulce níže. Informace doplňují také stručným zhodnocením jejich dostupnosti a přehlednosti. Data jsou platná k 8. 2. 2019.

Tab. 1 Informace poskytované přepravci cestujícím používající vozík

Převravec	Informace
ARRIVA vlaky, s. r. o.	Ve smluvních přepravních podmínkách <sup>43</sup> je uvedeno, že cestující používající vozík musí požadavek na přepravu ohlásit <b>48 hodin předem</b> e-mailem i telefonicky na uvedené kontaktní údaje. Dále uvádí, že cestující s invalidními vozíky, jejichž šířka přesahuje 60 cm a nelze je složit, lze přepravovat pouze ve vozech k tomu určených.
České dráhy, a. s.	Převravec má na svých internetových stránkách zvláštní oddíl <i>Služby pro vozíčkáře</i> <sup>44</sup> , kde cestující najdou všechny potřebné informace, včetně bližších charakteristik daného spojení (zda je vůz vybaven zvedací plošinou). Převravec také přehledně uvádí lhůty pro objednávky přepravy ( <b>při běžných cestách vyžaduje objednávku pro zajištění přepravy nebo asistence 24 hodin předem, u zahraničních cest nebo při potřebě zařazení zvedací plošiny alespoň 48 hodin předem</b> ) včetně jednotlivých charakteristik daného spojení (při požadavku na použití mobilní

43 ARRIVA vlaky s. r. o. Smluvní přepravní podmínky společnosti ARRIVA vlaky pro přepravu cestujících a zavazadel. [dokument pdf]. ARRIVA vlaky, s. r. o. [on-line]. Praha [cit. 2019-02-08]. Dostupné z: [https://www.arriva.cz/file/edee/atcr/dokumenty/vlaky\\_prepravni\\_podminky.pdf](https://www.arriva.cz/file/edee/atcr/dokumenty/vlaky_prepravni_podminky.pdf).

44 Služby pro vozíčkáře [online]. České dráhy, a. s. [cit. 2019-02-08]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cestovani-zdravotne-hendikepovanych/-29456/>.



	<p>plošiny nebo v případech, kdy cestující nevyžaduje asistenci). Navazuje objednávkový formulář, kde cestující vyplní osobní údaje, doplní typ vozíku, zda cestuje s průvodcem a zda požaduje asistenci.</p>
GW Train Regio, a. s.	<p>Přepravu cestujících používajících vozík přepravce uvádí ve smluvních přepravních podmínkách pro jednotlivé kraje (shodné pro všechny kraje, kde přepravce působí).<sup>45</sup> Nejsou zde uvedeny bližší informace o tom, jak má cestující postupovat, pokud chce využít služeb přepravce – odkazuje na telefonní kontakty na příslušné zaměstnance. Pro vybrané oblasti jsou dohledatelné letáky,<sup>46</sup> kde přepravce uvádí možnosti přepravy lidí s postižením (mobilní plošina, speciálně upravený osobní automobil), přepravu musí cestující nahlásit nejméně <b>24 hodin předem</b>. Informace pro cestující používající vozík nejsou jednotné a dostatečně dostupné pro jednotlivé oblasti, kde dopravce působí.</p>
Leo Express Global, a. s.	<p>Přepravce má na svých webových stránkách zvláštní oddíl <i>Přeprava vozíků</i><sup>47</sup>, kde přehledně uvádí potřebné informace včetně výčtu stanic, kde lze vystoupit a nastoupit s vozíkem. Cestující si pořídí jízdenku a poté ještě napíše nejpozději <b>24 hodin předem</b> e-mail na uvedenou e-mailovou adresu, kam uvede číslo jízdenky a stanice nástupu a výstupu. Přeprava je možná ve všech vozech přepravce.</p>
RegioJet, a. s.	<p>Na svých webových stránkách přepravce uvádí informace v oddílu <i>Přeprava imobilních cestujících</i>.<sup>48</sup> Přehledně popisuje postup pro cestující používající vozík od koupě jízdenky po výstup v cílové stanici. Ve stanicích, kde je nutné objednat mobilní plošinu, musí cestující nahlásit tento požadavek <b>48 hodin předem</b> buď na jakémkoliv prodejním místě, nebo na uvedené infolince. Přepravce na tomto místě neuvádí, že všechny vozy přepravce mají maximální šířku dveří pouze</p>

45 GW Train Regio, a. s., Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou osobní dopravu dopravce GW Train Regio, a. s., [dokument pdf]. GW Train Regio, a. s. [on-line]. Ústí nad Labem [cit. 2019-02-08]. Dostupné z [http://www.gwtr.cz/files/editor/files/GWTR\\_2017\\_17\\_SPP\\_regionalky\\_od%201.9.2018\\_WEB\(1\).pdf](http://www.gwtr.cz/files/editor/files/GWTR_2017_17_SPP_regionalky_od%201.9.2018_WEB(1).pdf).

46 GW Train Regio, a. s., Přeprava osob se zdravotním postižením ve vlacích GW Train Regio, a. s., na lince R25 Plzeň – Most [dokument pdf]. Plzeň: Plzeňský kraj, Aktuality [cit. 2019-02-08]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/preprava-osob-se-zdravotnim-postizenim-ve-vlakch-gw-train-regio>.

47 Přeprava vozíků [online]. Leo Express Global, a. s., [cit. 2019-02-08]. Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/cs/nase-sluzby/preprava/vozik>.

48 Přeprava imobilních cestujících [online]. RegioJet, a. s., [cit. 2019-02-08]. Dostupné z: <https://jizdenky.regiojet.cz/web/dulezite-informace/preprava-imobilnich-cestujicich.html?0>.



	60 cm, a nejsou tedy dostupné pro cestující na elektrickém vozíku.
--	--

### 2.5.2 Podíl motorových jednotek splňující požadavky přístupnosti vyplývající z nařízení TSI PRM

Zjišťovala jsem především podíl motorových jednotek takového přizpůsobení vozů, aby jejich dveřní otvory měly šířku alespoň 80 cm, což představuje rozměr vhodný i pro širší elektrické invalidní vozíky. Dále jsem se dotazovala na odpovídající přizpůsobení interiéru takového vozu a umožnění bezbariérového vstupu do vozu lidem používajícím vozík, tj. vybavení vozidlovými nástupními plošinami či nízkopodlažním nástupem. Část přepravců nedodala všechny požadované údaje. Někteří přepravci uváděli, že na část jejich vozového parku se nevztahují požadavky přístupnosti vyplývající z nařízení TSI PRM, protože byly vyrobeny již před rokem 2008 – jedná se o všechny přepravce s výjimkou Leo Express Global, a. s.

*ARRIVA vlaky, s. r. o.* – Motorové jednotky dané společnosti splňují uvedené požadavky přístupnosti pouze částečně. **Všechny motorové jednotky jsou vybaveny dveřmi o šířce 105 cm, samotný vstup do oddílu pro cestující má šířku 70 cm.** Cestujícím na invalidním vozíku jsou vymezena místa v prostoru před vstupem do oddílu pro cestující. V tomto prostoru se nachází toaleta, která není přístupná lidem na invalidním vozíku, šířka dveří je 70 cm. Motorové jednotky přepravce nejsou nízkopodlažní, ve vybraných železničních stanicích využívají mobilní zvedací plošiny a tato možnost je preferovaná, nicméně podle údajů Českých drah, a. s., přepravce využil této možnosti za rok 2017 pouze třikrát. Pokud stanice nedisponuje těmito plošinami, přepravce využívá kolejniček, které vytváří nájezdovou rampu do vozu, těmito kolejničkami jsou motorové jednotky vybaveny.

*České dráhy, a. s.* – V roce 2017 přepravce vypravoval přibližně **70 % motorových jednotek, které splňují uvedené požadavky přístupnosti.** Šířka dveří o minimálním rozměru 80 cm je podle vyjádření přepravce nejen u vstupních dveří do vozu, ale také u ostatních dveří a uliček. Bariéru představují přejezdové můstky mezi vozy a šíře dveří vozů standardní stavby, neupravených pro přepravu imobilních občanů, případně výškové rozdíly u patrových jednotek. Přibližně stejný podíl motorových jednotek, tedy 70 %, disponuje plošinou pro nástup do vozu, případně jinými možnostmi vstupu do vozu – skládací rampa pro najezení do vozu, nízkopodlažní nástupní prostor. Meziročně se počet takto vybavených motorových jednotek zvyšuje a přepravce se zaměřuje primárně na vybavení vozidel vozidlovými plošinami či pořizováním nízkopodlažních vozidel namísto pořizování staničních mobilních plošin.

*GW Train Regio, a. s.* – Přepravce člení motorové jednotky na své vlastní a pronajaté, podíl žádoucí přístupnosti se totiž liší. **Z celkového objemu provozovaných motorových jednotek splňuje nároky na přístupnost v přepravě lidí s postižením 60 % jejich vlastních motorových jednotek a pouze 33 % motorových vozidel, které jsou pronajaté.**<sup>49</sup> Bezbariérovost toalet doložil přepravce pouze u vlastních motorových jednotek. Podle

<sup>49</sup> Přepravce uvádí, že u těchto motorových jednotek je nízký podíl zapříčiněn datem výroby před rokem 2008, tedy se na ně nevztahují dané požadavky přístupnosti.



přepravce není bezbariérový vstup do vozu možný vždy ani tehdy, kdy jsou motorové jednotky schopny lidí s postižením přepravit. Důvodem je nedostatečná stávající infrastruktura v železničních stanicích a zastávkách.<sup>50</sup> Přepravce si ve sledovaném období neobjednal zapůjčení mobilní plošiny od společnosti České dráhy, a. s.

*Leo Express Global, a. s.* – Všechny motorové jednotky splňují uvedené požadavky přístupnosti.<sup>51</sup> **Šířka všech vstupních dveří je 90 cm.** Stejně tak jsou všechny motorové jednotky nízkopodlažní, umožňují tedy vstup do vozu.

*RegioJet, a. s.* – Všechny motorové jednotky přepravce jsou schopny přepravit pouze cestující na invalidním vozíku v **maximální šířce 60 cm.** Všechny motorové jednotky přepravce mají datum výroby před rokem 2008, proto se na ně požadavky přístupnosti plynoucí z nařízení TSI PRM nevztahují. Dále přepravce uvádí, že pokud bude pořizovat nové motorové jednotky, na něž se budou dané požadavky vztahovat, tak tyto požadavky bude plnit. Během sledovaného období přepravce svůj vozový park o nové motorové jednotky, na něž by se požadavky vztahovaly, nerozšířil. Zda jej v nejbližší budoucnosti plánuje rozšířit, přepravce neuvedl. Všechny motorové jednotky přepravce jsou vybaveny skládacím nástupním můstkem (plošinou), který umožňuje vstup osoby na invalidním vozíku za asistence vlakového personálu.

Tab. 2 Šířka vstupních dveří do vozu, šířka dveří do oddílu pro cestující

Přepravce	Šířka vstupních dveří do vozu minimálně 80 cm (% vozů)	Šířka dveří do oddílu pro cestující minimálně 80 cm (% vozů)
ARRIVA vlaky, s. r. o.	100 %	0 %
České dráhy, a. s.	70 %	70 %
GW Train Regio, a. s.	33 % (pronajaté vozy) – 60 % (vlastní vozy)	neuvádí
Leo Express Global, a. s.	100 %	100 %
RegioJet, a. s.	0 %	0 %

50 Přepravce zmiňuje především nedostatečně široké perony pro výstup daných osob, případně absentující výtahy nebo plošiny na schodech na daných železničních nádražích nebo zastávkách.

51 Jako podmínku vlakové přepravy uvádí oslovený přepravce nutnost mít invalidní vozík vybaven funkční ruční brzdou – s odkazem na bezpečné zajištění během přepravy.



### 2.5.3 Okolnosti využívání mobilních staničních plošin

Mobilní plošiny umožňují nástup do vozů, které nejsou vybaveny nízkopodlažním vstupem, případně vozidlovou plošinou nebo jinými vhodnými alternativami pro vstup do motorové jednotky. Těmito plošinami disponuje společnost České dráhy, a. s., v celkovém počtu **89 staničních mobilních plošin**. Poslední mobilní plošina byla pořízena v roce 2006 a České dráhy, a. s., se v současnosti orientují spíše na jiné způsoby zajištění bezbariérové přepravy, podrobněji výše. Přibližné finanční náklady na pořízení plošiny přepravce nezná, v době pořizování plošin se cena pohybovala v rozmezí 180 000 až 250 000 Kč bez DPH.

Uvedené plošiny České dráhy, a. s., také zapůjčují ostatním přepravním společnostem na základě smlouvy (RegioJet, a. s.) nebo ad hoc objednávek (ARRIVA vlaky, s. r. o.). Požadavek na využití plošiny je třeba uplatnit podle podmínek Českých drah, a. s., standardně s **předstihem 48 hodin, respektive 36 hodin předem**. V nezbytných případech lze zajistit plošinu i dříve (limitní čas představuje předstih 24 hodin) z důvodu zajištění kvalifikované obsluhy. Většina přepravních společností však vyžaduje nahlásit přepravu cestujících používajících vozík nejpozději 24 hodin předem, vyžadovaný standardní časový předstih u společnosti České dráhy, a. s., je významně delší. Cena za odbavení pro ostatní přepravce ve standardní lhůtě je **3 000 Kč za přepravu, v případě zrychleného odbavení se cena zvýší**. Během roku 2017 RegioJet, a. s., zažádal celkem v 17 případech o využití plošiny (z toho bylo realizováno pouze 12 požadavků, přepravce ARRIVA vlaky, s. r. o., si objednal plošiny celkem třikrát).

Tab. 3 Počet zapůjčení mobilních plošin od společnosti České dráhy, a. s.

Přepravce	Počet zapůjčení mobilních plošin od společnosti České dráhy, a. s.
ARRIVA vlaky, s. r. o.	3
GW Train Regio, a. s.	0
Leo Express Global, a. s.	0
RegioJet, a. s.	12

Soukromí přepravci, zejména RegioJet, a. s., namítají, že **cena za zapůjčení mobilní plošiny je příliš vysoká** s ohledem na to, že dané plošiny byly pořízeny z veřejných prostředků. Lze předpokládat, že pokud je s přepravou člověka používajícího vozík pro soukromé přepravce spojen náklad 3 000 Kč a více, není pro dané přepravce motivující aktivně využívat zapůjčování mobilních plošin, případně inzerovat tuto možnost cestujícím.

### 2.6 Stížnosti týkající se přístupnosti vlakové přepravy

Každý cestující v železniční dopravě má podle nařízení č. 1371/2007 právo na rychlé a přístupné vyřizování stížností v případě nespokojenosti. V nařízení č. 1371/2007 je toto





právo zakotveno v článku 27, který ukládá železničním dopravcům povinnost zavést mechanismus pro vyřizování stížností týkajících se práv a povinností uvedených v nařízení č. 1371/2007 včetně povinnosti uvést své kontaktní údaje a daný jednací jazyk pro vyřizování stížností. Lhůta je stanovena na 1 měsíc, v odůvodněných případech pak na 3 měsíce. Stejná úprava není uvedena v zákoně o dráhách, naopak dopravci toto právo uvádějí ve svých vlastních smluvních přepravních podmínkách.

Jedná se o přímo použitelný předpis EU, k vnitrostátní aplikovatelnosti zde není nutné promítnout obsah povinností dopravce do českého právního řádu. Z judikatury Soudního dvora Evropské unie<sup>52</sup> vyplývá, že členské státy nesmí přenést obsah daného nařízení do vnitrostátních právních řádů. Zákon o dráhách explicitně neuvádí povinnost dopravců vyřizovat stížnosti, neboť dané nařízení upravuje proces. Nevyřízení stížnosti je chápáno jako přestupek dle § 52 odst. 6 písm. j) zákona o dráhách.

Případný stěžovatel se může obrátit na železničního dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatele stanice nebo na orgán, který je zodpovědný za kontrolu prosazování nařízení č. 1371/2007. Tím je Drážní úřad,<sup>53</sup> který je podřízen Ministerstvu dopravy.<sup>54</sup> Primárním krokem je stížnost směřovaná k dopravci, prodejci či provozovateli stanice. V případě nevyřízení stížnosti ve stanovené lhůtě či nesouhlasu s vyřízením stížnosti se může případný stěžovatel obrátit na Drážní úřad.

V rámci výzkumu jsem požádala České dráhy, a. s., o uvedení počtu stížností týkajících se nástupu lidí používajících vozík do vlakových vozů, popřípadě stížností týkající se jiných aspektů vlakové přepravy lidí používajících vozík. Dále jsem se obrátila na Drážní úřad se žádostí o informaci, zda eviduje stížnosti na bezbariérovost nádraží.

Sledované období pro Drážní úřad bylo stanoveno na uplynulých pět let. **Drážní úřad** v tomto období **neviduje žádnou stížnost** na přístupnost nádražních budov.

Společnost **České dráhy, a. s., eviduje** za rok 2017 celkem v předmětné věci **28 stížností**, 16 pochval a 8 podání, která se především týkala požadavků na bezbariérovost přístupových komunikací na nástupiště a k vlakovým spojům.<sup>55</sup>

Tab. 3 Počet stížností na přístupnost přepravy

Počet stížností	
Drážní úřad	0 stížností
České dráhy, a. s.	28 stížností, 8 podání

52 Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. února 1973. Komise Evropských společenství proti Italské republice. Věc 39-72.

53 Ustanovení § 55 odst. 3 zákona o dráhách.

54 Ustanovení § 53 odst. 1 zákona o dráhách.

55 Dále společnost České dráhy, a. s., uvádí, že v případě zjištění individuálního pochybení jsou vůči odpovědným zaměstnancům vyvozeny důsledky v souladu s interními postupy, případně dále podle zákoníku práce. Systémové nedostatky v podání nevidovaly. Návrhy a náměty na zlepšení jsou předávány k projednání s objednateli veřejné drážní budovy, případně provozovatelům dráhy. Vedení společnosti je o zákaznických podáních pravidelně informováno.



## Závěry, doporučení

---

Výzkum k přístupnosti vlakové přepravy pro lidi s omezenou možností pohybu, zejména lidi používající vozík, ukazuje, že i přes výše existující právní předpisy přetrvávají bariéry v oblasti přístupnosti vlakové dopravy. Jedná se zejména o nedostatečně přístupné vlakové vozy a nedostatečný počet bezbariérových železničních stanic a zastávek, čímž dochází k nenaplnění práva lidí s postižením na přístupnost. To zasahuje i do dalších dílčích oblastí Úmluvy, například do práva na práci a zaměstnání, práva na vzdělání apod.

Za problematické shledávám to, že pravidla přístupnosti se vztahují výhradně na vozy schválené po roce 2008, v opačném případě nemá přepravce povinnost upravit vozy v souladu s podmínkami přístupnosti. Tudíž zde neexistuje právně vynutitelná povinnost své vozy upravovat. Současné podmínky přístupnosti pro lidi s postižením jsou účinné pouze pro nová, modernizovaná vozidla a jejich subsystémy ke dni 1. července 2008, dále pak i infrastruktury a kolejových vozidel, které v době vydání TSI PRM procházely obnovou či modernizací.<sup>56</sup>

Pokud železniční dopravci pro poskytování veřejné služby využívají vozový park vyrobený před tímto termínem, který ani neprocházeli obnovou či modernizací, nevyvstává jim povinnost zajistit technické podmínky k přepravě lidí s postižením. Není tak výslovně povinen své vozy modernizovat a zpřístupňovat lidem s postižením.

Narážím i na to, že se Prováděcí plán TSI PRM v České republice nezabývá detailně otázkou modernizace existujících vlakových vozů tak, aby byla splněna podmínka přístupnosti pro lidi s postižením. Naopak se Prováděcí plán TSI PRM v České republice zabývá výhradně obnovou vozového parku.

Důsledkem nevyhovujících technických parametrů některých vozů, jež jsou stále v provozu, organizačních problémů na straně dopravců a náležitě nepřizpůsobených podmínek vlakových nádraží jsou lidé s postižením často limitováni ve využívání vlakové dopravy. Lidé používající elektrický vozík mají problémy cestovat některými vlaky, dále mají problémy s nastupováním a vystupováním. Mimo to čelí různým fyzickým bariérám, důsledkem kterých nemohou využívat toalety a mohou mít problémy s orientací ve vlakových nádražích a stanicích. Tomu přispívá i nemožnost využít potřebné asistence.

Povinnosti uložené právními předpisy železničním dopravcům v oblasti bezbariérovosti lze považovat za vágní. Jedná se o povinnosti, které jsou obecné a s nimiž není spojen efektivní sankční mechanismus pro případ jejich nedodržení. Důsledkem toho dochází k tomu, že nejsou vyžadována konkrétní opatření k naplnění povinností uložených právními předpisy. Příkladem je například ustanovení zákona o dráhách, které uvádí povinnosti dopravce, kde je uvedeno, že každý dopravce provozující veřejnou drážní dopravu je povinen „vytvářet

---

<sup>56</sup> V souladu se článkem 20 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřacované znění), včetně přihlídnutí k článku 8 TSI PRM a bodu 7.2 přílohy nařízení TSI PRM.



ve veřejné drážní osobní dopravě podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rodičů s dětmi“.<sup>57</sup> Takové ustanovení ale neobsahuje přesnou definici toho, co znamená vytvářet podmínky pro přepravu lidí s postižením, i když dopravci mohou být potrestáni za případný přestupek podle zákona o dráhách.<sup>58</sup>

Z výzkumu dále vyplynulo, že lidé s postižením, včetně lidí s omezenou schopností pohybu, jsou nuceni svou cestu delší dobu předem plánovat. U některých dopravců se jedná o záležitost 24 hodin, u některých pak 48 hodin před časem plánovaného odjezdu vlaku, což by mohlo být problematické vzhledem k situacím, kdy člověk používající vozík potřebuje neplánovaně cestovat vlakem.

Přestože byl výzkum zaměřen na přístupnost vlakové přepravy pro lidi používající vozík, narazila jsem na další problémy, které se týkají lidí s postižením. Patří sem mimo jiné i nedostatky v oblasti poskytování informací. Ne všechny informace jsou přístupny pro lidi s různými typy postižení, nebo jsou umístěny na webových stránkách tak, že nejsou snadno dohledatelné. S tím také souvisí nevyhovující volba jazyka. Blíže tyto problémy popisují v následující části.

### 3. Doporučení k posílení přístupnosti vlakové přepravy pro lidi s postižením

V rámci výzkumu vydávám i doporučení, která mají za cíl zlepšit přístupnost vlakové dopravy lidem s postižením. Jedná se o poznatky, které vyplynuly z výzkumu a které upozorňují na nutnost změn, aby se odstraňovaly bariéry pro lidi s postižením.

#### 3.1 Omezit nutnost objednávat si přepravu předem

Adresáti doporučení: Ministerstvo dopravy, poskytovatelé služeb vlakové dopravy.

Povinnost objednávat si přepravu předem představuje problém, který vznikl v důsledku nedostatku dostatečně bezbariérových železničních staveb a železničních vozů. Proto apeluji na větší zaměření se na bezbariérovou úpravu železničních staveb, tedy železničních stanic a zastávek tak, aby byly výškově upraveny, takže vlakové vozy, které disponují plošinou pro nástup lidí používajících vozík, s nimi mohly manipulovat.

Povinnost objednávat si přepravu několik dní předem totiž omezuje právo na svobodu pohybu lidí používajících vozík. Zároveň také omezuje jejich možnost svobodně se rozhodovat o tom, kdy vlakové přepravy použijí, protože musí svá rozhodnutí činit poměrně dlouho dopředu a mají ztíženou možnost své časy a trasu jízdy operativně měnit podle svých potřeb.

---

57 Ustanovení § 36 odst. 1 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

58 Ustanovení § 52 zákona o dráhách.



### 3.2 Zajistit větší informovanost cestujících s postižením o přepravě

Adresáti doporučení: Ministerstvo dopravy, Drážní úřad, poskytovatelé služeb vlakové dopravy.

Výzkum ukázal, že balíček informací pro cestující s postižením není u všech zainteresovaných subjektů dostatečně přístupný. Informace pro cestující s postižením nejsou na internetových stránkách zainteresovaných subjektů v přehledné podobě tak, aby byly dostupné bez většího hledání.

Nad rámec výzkumu odkazují na problémy s přístupností informací pro lidi s postižením. Internetové stránky zainteresovaných subjektů neposkytují jiné přístupné formy, jako je například zjednodušený text (easy-to-read) pro lidi s mentálním postižením, překlad textu do českého znakového jazyka pro lidi neslyšící či technicky přístupné stránky pro lidi se zrakovým postižením (blind friendly web).

Doporučuji proto pracovat s více přístupnými formáty informací a myslet na přístupnost informací pro cestující s postižením tak, aby poskytované informace byly opravdu přehledné, srozumitelné, jednoduše dostupné a přístupné pro všechny lidi s postižením. Dostupnost těchto informací by měla být zajištěna přímo ze vstupní stránky webu daného poskytovatele služeb v oblasti vlakové dopravy.

### 3.3 Zavést opatření směrem k vlakům vyrobeným před 1. červencem 2008

Adresáti doporučení: Ministerstvo dopravy, Drážní úřad.

I přes existenci TSI PRM účinnou pro vlaky vyrobené po 1. červenci 2008 se domnívám, že Ministerstvo dopravy by mělo zavést vhodná opatření směřující ke zpřístupnění vlakových vozů vyrobených a zaregistrovaných před 1. červencem 2008 pro lidi používající vozík. Taková opatření by měla být právně závazná pro všechny vlakové dopravce, jež disponují vlakovými vozy. Tato právní opatření by měla obsahovat i vymahatelné sankce v případě jejich nedodržení. V současné době jsou vymahatelné pouze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, ve kterých objednatel může stanovit poměr modernizovaných vozidel a dopravce následně v ceně zohlední náklady spojené s modernizací. Daný smluvní vztah pak obsahuje sankce za neplnění příslušných kvalitativních parametrů.

### 3.4 Zajistit přístupnost v menších městech a venkovských oblastech

Adresáti doporučení: Ministerstvo dopravy, Drážní úřad.

Z výzkumu vyplynula vyšší úroveň bezbariérovosti, a to ať už se jedná o přístupnost nástupišť nebo přístupu do budovy, v železničních stanicích/zastávkách, které se nacházejí ve větších městech, případně dané stanice zajišťují odbavení cestujících také v mezinárodní přepravě.

Nízká bezbariérovost přetrvává v menších městech a venkovských oblastech. Tím je zasaženo do práva na svobodu pohybu a práva na přístupnost u lidí s postižením žijících v menších městech a venkovských oblastech.



Doporučovala bych, aby zainteresované subjekty drážní dopravy intenzivně řešily i bezbariérovost a přístupnost i u železničních stanic/zastávek v menších městech a venkovských oblastech.

### 3.5 Používat citlivější pojmy

Adresáti doporučení: Ministerstvo dopravy, Drážní úřad, poskytovatelé služeb vlakové dopravy.

Výzkum mimo jiné poukázal na fakt, že ne všechny zainteresované subjekty pracují s citlivě zvolenými pojmy týkajícími se lidí s postižením. Poukazují hlavně na to, že se objevují pojmy jako „vozíčkář“, „přeprava vozíků“ či „imobilní cestující“. Za zcela neakceptovatelnou lze považovat situaci, kdy přepravce pracuje ve svých informačních materiálech výhradně s názvem kompenzační pomůcky, aniž by mluvil o člověku, který takovou pomůcku používá nebo potřebuje.

Výbor OSN apeluje na nepoužívání slov, která se *a priori* vztahují k postižení. Ani slovo „hendikep“ není vhodným termínem, neboť se jedná o termín odkazující na překážku, která lidi omezuje.<sup>59</sup> Pokud pracujeme s pojmem „zdravotní postižení“, myslíme primárně na to, abychom mluvili o člověku jako prvním, ne o jeho postižení. Místo použití slovního spojení „zdravotně postižený člověk“ tak pracujeme se slovním spojením „člověk s postižením“. Cílem je klást důraz na osobnost jednotlivce, nikoliv na jeho funkční omezení. I Úmluva klade důraz na zásadu respektování přirozené důstojnosti lidí s postižením.

Doporučuji proto všem zainteresovaným subjektům, aby při vytváření materiálů pro lidi s postižením citlivě volily vhodný jazyk. K vhodně zvolenému jazyku přispěje primárně spolupráce přímo s lidmi s postižením a organizacemi hájícími jejich práva.

---

<sup>59</sup> Příkladem je třeba starší budova, která postrádá rampy pro přístup lidí používajících vozík. To představuje hendikep pro člověka s postižením, protože jeho mobilita je omezena. Neznamena to, že ten člověk je sám hendikepovaný. Hendikep je tedy třeba vnímat jako nevýhodný prvek v prostředí určitého člověka s postižením.