

*Katalog požadavků a doporučení
pro zlepšení přístupnosti veřejné dopravy*

Verze: 4.03

Datum: 11. srpna 2025

Vypracoval: Petr Moravec a kolektiv

HISTORIE DOKUMENTU

Verze	Autor změny	Datum změny	Popis změny
0.90	Petr Moravec	8. listopadu 2024	Vytvoření základní struktury dokumentu.
1.00	Petr Moravec	17. prosince 2024	Doplnění o poznatky z vlastního průzkumu
1.01	Petr Moravec	12. února 2025	Zpracování připomínek SONS, ASNEP, ČD, NRZP
1.02	Petr Moravec	4. března 2025	Přijetí úprav a zpracování připomínek k 3. 3. 2025
2.00	Petr Moravec	7. března 2025	Zpracování připomínek SŽ
3.00	Petr Moravec	9. dubna 2025	Předfinalizace dokumentu na základě připomínek a jednání
4.00	Petr Moravec	20. května 2025	Předfinální verze k distribuci a komunikaci
4.01	Petr Moravec	26. června 2025	Připomínky ČD
4.02	Petr Moravec	23. července 2025	Připomínky SONS, odkaz k zákonu č. 424/2023 Sb.
4.03	Petr Moravec	11. srpna 2025	Připomínky NRZP, úpravy kapitoly 13

Kolektiv autorů a přispěvatelů (bez titulů a funkcí):

- František Brašna, SONS,
- Ivana Řehořová, SONS,
- Jarmila Heltová, SONS,
- Nicole Fryčová, NRZP,
- Dagmar Lanzová, NRZP,
- Mikuláš Kopas, SŽ,
- Vladimír Tomandl, SŽ,
- Šárka Bérová, SŽ,
- Lenka Žemličková, SŽ,
- Jiří Pálka, SŽ,
- Václav Plachý, SŽ,
- Ivo Toman, ČD,
- Štěpán Moutvic, ČD,
- Petr Sporer, ČD,
- Jan Hrabáček, ČD

Zvláštní poděkování patří Janu Sechterovi, předsedovi Dopravní sekce Hospodářské komory ČR za vytvoření pracovních podmínek, spolupráci a celkovou podporu.



V dokumentu je použito ikony znázorňující bílý vykřičník v kruhovém modrém poli. Text vpravo od tohoto symbolu je zvýrazněn tučně a jeho obsah představuje mandatorní požadavek.

Ostatní neoznačené texty mají charakter doporučení nebo komentáře.

OBSAH:

1	MANAŽERSKÝ SOUHRN.....	8
2	PŘEDPISOVÁ ZÁKLADNA	9
2.1	PRÁVNÍ ZAKOTVENÍ.....	9
2.2	APLIKOVATELNÉ TECHNICKÉ NORMY.....	10
2.3	PŘEDPISY PROVOZOVATELE DRÁHY.....	11
2.4	STANDARDY OBJEDNATELŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY	12
2.5	PŘEDPISY DOPRAVCŮ	12
3	MOTIVACE	12
4	ÚČEL	13
5	PŘÍPADY UŽITÍ.....	14
5.1	VYHLEDÁNÍ SPOJENÍ.....	14
5.2	REZERVACE MÍST K SEZENÍ.....	14
5.3	OBJEDNÁNÍ JÍZDNÍCH DOKLADŮ.....	14
5.4	ÚHRADA KUPNÍ CENY	15
5.5	OBJEDNÁNÍ ASISTENCE	15
5.6	PARKOVÁNÍ.....	15
5.7	PŘESUN Z PARKOVIŠTĚ.....	15
5.8	VYHLEDÁNÍ VSTUPU DO OBJEKTU A PŘESUN K NĚMU	16
5.9	VSTUP DO STANICE	16
5.10	ORIENTACE A POHYB VE STANICI.....	16
5.11	VYHLEDÁNÍ VYBAVENÍ A ZAŘÍZENÍ SLUŽEB.....	17
5.12	POUŽITÍ ZAŘÍZENÍ SLUŽEB.....	19
5.13	VYZVEDNUTÍ ASISTENČNÍ SLUŽBOU	20
5.14	ZJIŠTĚNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ	20
5.15	VYHLEDÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ/KOLEJE.....	22
5.16	PŘESUN/VSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ A POHYB PO NĚM	22
5.17	VYHLEDÁNÍ NÁSTUPNÍHO SEKTORU	23
5.18	ZMĚNA NÁSTUPIŠTĚ.....	24
5.19	OVĚŘENÍ SPRÁVNOSTI SPOJE.....	24
5.20	VYHLEDÁNÍ VOZU	24
5.21	VYHLEDÁNÍ NÁSTUPNÍCH DVEŘÍ.....	25
5.22	OTEVŘENÍ DVEŘÍ A NÁSTUP DO VOZU	25
5.23	ZJIŠTĚNÍ USPOŘÁDÁNÍ VOZU	26
5.24	POHYB VE VOZE	26
5.25	POŘÍZENÍ JÍZDNÍHO DOKLADU V TERMINÁLU	26
5.26	VALIDACE JÍZDNÍHO DOKLADU.....	27
5.27	VYHLEDÁNÍ VOZOVÉ TŘÍDY/ODDÍLU	27
5.28	VYHLEDÁNÍ ČÍSLA SEDADLA.....	27
5.29	VYHLEDÁNÍ ZÁSUVKY/NABÍJEČKY	27
5.30	VYHLEDÁNÍ WC.....	27
5.31	ZJIŠTĚNÍ OBSAZENOSTI WC	27
5.32	OTEVŘENÍ WC	28
5.33	ZAVŘENÍ A UZAMČENÍ WC.....	28
5.34	SPLACHOVÁNÍ WC	28
5.35	MYTÍ RUKOU	28
5.36	SIGNALIZACE SOS	28
5.37	ZJIŠTĚNÍ POLOHY VOZIDLA NA TRASE	28
5.38	VYHLEDÁNÍ TLAČÍTKA PRO ZASTAVENÍ.....	29

5.39	ZJIŠTĚNÍ STRANY VÝSTUPU	29
5.40	VYHLEDÁNÍ VÝSTUPNÍCH DVEŘÍ	29
5.41	OTEVŘENÍ DVEŘÍ A VÝSTUP Z VOZU	30
5.42	ODPOJENÍ VOZŮ, ROZPOJENÍ SOUPRAV	30
5.43	MIMOŘÁDNÁ UDÁLOST, KRIZOVÁ SITUACE, EVAKUACE CESTUJÍCÍCH	30
5.44	VYHLEDÁNÍ CESTY PRO ODCHOD Z NÁSTUPIŠTĚ	30
5.45	PŘESUN DO PROSTORU STANICE, VYHLEDÁNÍ VÝCHODU A OPUŠTĚNÍ STANICE	31
6	ORIENTAČNÍ HLASOVÝ MAJÁČEK (OHM)	31
6.1	POPIS.....	31
6.2	POUŽITÍ.....	31
7	VYSÍLAČ POVELU NEVIDOMÉHO (VPN)	31
7.1	POPIS.....	31
7.2	POUŽITÍ.....	31
8	VODICÍ LINIE.....	32
8.1	POPIS.....	32
8.2	POUŽITÍ.....	32
9	NFC ŠTÍTKY (TAGY).....	33
9.1	POPIS.....	33
9.2	POUŽITÍ.....	33
10	ZAŘÍZENÍ PRO BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP	33
10.1	SCHODIŠŤOVÉ PLOŠINY	33
10.2	INTEGROVANÉ ZVEDACÍ PLOŠINY.....	34
10.3	MOBILNÍ ZDVIHACÍ PLOŠINY	34
10.4	VÝSUVNÝ SCHŮDEK.....	34
10.5	NÁJEZDOVÉ RAMPY	34
11	ASISTENČNÍ SLUŽBA.....	34
11.1	SOUČASNÝ STAV.....	34
11.2	STAV NÁVRHOVÝ	35
12	INFORMAČNÍ ZNAČKY V JÍZDNÍCH ŘÁDECH	36
12.1	STAV SOUČASNÝ.....	36
12.2	STAV NÁVRHOVÝ – STANICE A ZASTÁVKY (INFRASTRUKTURA)	36
12.3	STAV NÁVRHOVÝ – VOZIDLA	37
13	PŘÍSTUPNOST VÝROBKŮ A SLUŽEB.....	38
13.1	PRÁVNÍ STAV	38
13.2	SOUČASNÝ STAV.....	40
13.3	STAV NÁVRHOVÝ	40

SEZNAM POJMŮ

Pojem	Význam
Bezbariérovost (též přístupnost)	Soubor opatření, které zajistí bezpečný samostatný pohyb v perimetru staveb a dopravních prostředků osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, jedná se zejména o osoby s pohybovým a/nebo smyslovým postižením
Digitální vizuální panel informující o aktuálních změnách ve vlakovém provozu	Zařízení převádějící hlasové hlášení do textu a zobrazuje aktuální změny ve vlakovém provozu: příjezdy vlaků, změny tras, nečekané změny nástupiště, odpojení vagonů (s uvedením stanic, na kterých k odpojení dojde), zrušené spoje a pokyny pro náhradní dopravu. Zobrazené informace jsou dostupné jak v budově nádraží, tak na nástupištích, aby byly pro neslyšící osoby přístupné v každém místě.
Ikonografika a piktogramy	Jednoduché obrázky a grafické symboly, které ukazují důležité informace, kde se nacházejí potřebné služby a interaktivní terminály
Indukční smyčka	Zařízení, vyzařující elektromagnetické pole, zachycované indukčním snímačem, elektromagnetický signál je převáděn do sluchadel pro nedoslýchavé
Interaktivní terminál s textem a s českým znakovým jazykem	Samoobslužný dotykový interaktivní terminál poskytující volitelné informace jak prostřednictvím videí v českém znakovém jazyce, tak i v textu. Aktivace je umožněna tlačítkem i naskenováním QR kódu telefonem
Haptický (též hmatový nebo hmatný) štítek	Plastový nebo kovový štítek (cedulka, samolepka); obsahuje reliéfní písmo, piktogram, Braillovo písmo, tedy prvky vystupující a poskytující informace pro slabozraké a nevidomé
Komunikace ve sklonu	Část komunikace pro pěší nebo samostatná konstrukce pro překonání výškového rozdílu v terénu, která netvoří vstup do budov, ani není uvnitř budov
NFC Tag	Destička s čipem s předem nahránými informacemi, které se dají po přiložení přenést do mobilního telefonu a ten je buď zobrazí na displeji nebo přečte
Orientační hlasový majáček	Zařízení spouštěné dálkovým ovladačem přehrává akustickou informaci (frázi), umožňující nevidomým a slabozrakým osobám zajistit popisem prostorovou orientaci nebo stav zařízení
Orientační bod	Trvalé místo, které je snadno, rychle a jednoznačně vnímatelné především hmatem, popřípadě sluchem a výrazně se odlišuje od okolního prostředí
Orientační znak	Doplňující trvalá informace hmatová, sluchová nebo čichová, vedoucí k vytvoření správné představy zrakově postižených osob o prostředí nebo prostoru
Orientační zvukový modul	Modul pomocí akustického trylku spouštěného dálkově usnadňuje nevidomým a slabozrakým osobám prostorovou orientaci
Přístupnost	Vytváření podmínek pro samostatné a bezpečné využití pozemků a staveb osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace, viz ČSN 734001, kapitola 3.1.1
Signální pás	Zvláštní forma umělé vodící linie, viz. ČSN 734001, kapitola 6.2.2.1.4
Světelný alarm	Zařízení zajišťující poplachové a varovné signály vizuální formou pro neslyšící
Šikmá rampa	Stavební konstrukce tvořená skloněnou rovinou, popř. zakřivenou plochou, určená k překonávání rozdílu výškových úrovní chůzí nebo pojezdem uvnitř budov nebo na přístupu do budov a zajišťující přístupnost, skládající se z ramen rampy a z podest, definice dle ČSN 734001
Varovný pás	Zvláštní forma umělé vodící linie, ohraničující místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nebezpečné, zejména označení hranice mezi chodníkem a vozovkou na přechodu, místě pro přecházení, nebo

Pojem	Význam
	sestupného schodu zapuštěného do chodníku; na železničních stanicích informace: „nebezpečné, nepřístupné, tam nevstupuj“
Vizuální orientační maják	Zařízení, které světelným signálem nahrazuje zvuková upozornění (např. blikáním nebo změnou barev), upozorňuje neslyšící osoby na důležité změny v informačním panelu, jako jsou změny v provozu, nástupištích nebo trasách
Vodící linie	Spojnice hmatných orientačních bodů, umístěných v pochozích plochách a na vnitřních i vnějších komunikacích; dělí se na přirozené a umělé
Vodící linie přechodu přes železniční přejezd	Zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k bezpečnému překonání prostoru železničního přejezdu osobami se zrakovým postižením
Vodící linie s funkcí varovného pásu	Zvláštní forma umělé vodící linie, která je na nástupišti železničních drah určena osobám se zrakovým postižením k vedení a orientaci při pohybu po něm a zároveň odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště
Zdrsněný pás schodiště	Povrchově upravený nebo samostatně přidaný prvek v části schodového stupně (nášlapné hrany), který má protiskluzovou úpravu. Jedná se o bezpečnostní prvek, nikoli o orientační prvek pro nevidomé.

SEZNAM ZKRATEK

Zkratka	Význam
ASNEP	Asociace organizací neslyšících, nedoslýchavých a jejich přátel
CPK	Centrální přechod přes koleje
ČSÚ	Český statistický úřad
EZOP	Elektronický zobrazovací panel (odkaz)
ISC	Informační systém pro cestující
NFC	Near Field Communication, komunikace v blízkém poli
NRZP	Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, z.s.
OHM	Orientační hlasový majáček
OIS	Orientační a informační systém
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, definice v ČSN 734001, kap. 3.1.1.
OZP	Osoby se zdravotním postižením
PRM	People with Reduced Mobility, osoby s omezenou pohyblivostí
PVL	Přirozená vodící linie
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR, z.s.
SP	Signální pás
TSI	Technical Specifications on Interoperability, Technická specifikace pro interoperabilitu, požadavky směrnice o propojení železničních systémů ve státech Evropské unie
VLsVP (též VL/VP)	Vodící linie s funkcí varovného pásu je zvláštní forma umělé vodící linie, která odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště
VP	Varovný pás
VPN	Vysílač povelu nevidomého nebo slabozrakého; samostatný nebo zabudovaný v bílé signální resp. orientační holi, osobní kompenzační pomůcka; popis a použití viz ČSN 734001
UVL	Umělá vodící linie
ŽKV	Železniční kolejové vozidlo

1 MANAŽERSKÝ SOUHRN

Osob s různými druhy a stupni pohybového nebo smyslového omezení je dnes téměř 40 %. Snadná přístupnost veřejných zařízení a služeb je tudíž věcí plošného významu a měřitelným ukazatelem kulturní vyspělosti společnosti.

Pro zajištění rovných podmínek je dodržování platných právních předpisů a technických norem podmínkou nutnou, ale nikoli dostačující. Vybavování infrastruktury a dopravních prostředků pomůckami usnadňujícími pohyb a orientaci nemusí být drahé, je-li realizováno promyšleně.

K tomu, aby byly prostředky na zlepšení přístupnosti vynaloženy účelně, je nutné, aby se následující zásady promítly do praxe při plánování, projektování, realizaci a užívání staveb, při objednávání, uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících při a jejich provozování:

1. Naplnit požadavky zákona č. 424/2023 Sb. o požadavcích na přístupnost některých výrobků a služeb včetně důsledné kontroly dodržování povinností ze zákona vyplývajících.
2. Konzultovat úpravy s odborníky v oblasti přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením.
3. Testovat soulad stavebně technických opatření s funkcí zařízení a poskytovanými informacemi.
4. Školit provozní personál pro asistenci a komunikaci s osobami se zdravotním postižením.
5. Instalovat vyhrazené informační panely opatřené hlasovým výstupem pro zveřejňování mimořádností.
6. Přizpůsobit lhůtu mezi oznámením operativní informace a odjezdem spoje fyzickým schopnostem cestujících.
7. Používat hmatově čitelné orientační plánky, označení vchodů/východů, komunikací, nástupišť, sektorů, vozových oddílů a sedaček.
8. Propisovat včas operativní informace do mobilních aplikací a informačních systémů pro cestující.
9. Realizovat dálkově ovládané hlasové výstupy a ovládání dveří ve vozidlech veřejné dopravy.
10. Instalovat hmatově rozlišitelná tlačítka pro znamení k zastavení do prostoru pro cestující a zajistit akustickou odezvu po jejich stisknutí.
11. Do vozových informačních systémů zavést akustické a písemné hlášení o straně výstupu, rozpojování souprav a mimořádných událostech.
12. Zajistit univerzální asistenční službu (jednotné kontaktní místo) pro cestování s jakýmkoli železničním dopravce na jakýkoli, i dodatečně zakoupený jízdní doklad.
13. Umožnit
 - a. **bud'** hmatové ovládání a hlasové výstupy vč. indukční smyčky u jízdenkových automatů a validátorů, přístupných i pro sedící osoby a osoby malého vzrůstu (již dnes je legislativně vyžadováno),
 - b. **nebo** 100% slevu pro osoby se zdravotním postižením bez nutnosti vydávání a validace jízdního dokladu (k tomu je nezbytná legislativní změna).

2 PŘEDPISOVÁ ZÁKLADNA

2.1 Právní zakotvení

Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením – sdělení č. 10/2010 Sb. m. s., mezinárodní úmluva, která je součástí českého právního řádu od roku 2009, jelikož se jedná o ratifikovanou mezinárodní úmluvu. Projednávané problematiky se přímo týká článek 9 (Přístupnost) a článek 20 (Osobní mobilita).

Přístupnost veřejných služeb v železniční dopravě je obsažena v přímo aplikovatelném Nařízení komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu evropského železničního systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „TSI PRM“) která rozlišuje dva subsystémy: infrastruktura a vozidla, prováděcí plán TSI PRM v České republice je k dispozici zde.

Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) č. 2019/882 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb, harmonizovaná v rámci zákona č. 424/2023 Sb. o požadavcích na přístupnost některých výrobků a služeb.

Nařízení (EU) č. 2021/782 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, zejména kapitola V, článek 2 a následující.

Strategie EU pro osoby se zdravotním postižením na období 2021-2030.

Podmínky pro přístupnost staveb byly řešeny ve vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která byla prováděcím předpisem zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění. Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb obsahovala Příloha č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. Tato vyhláška již není platná.

Podle nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb. byly vydané nové prováděcí předpisy, například vyhláška č. 145/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu a ČSN 734001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Přístupnost je podle ustanovení § 145 odst. 1 písm. e) zákona č. 283/2021 Sb. jedním ze základních požadavků na stavby. Funkční požadavky na přístupnost stanoví vyhláška č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu, zejména v § 29. Konkrétní požadavky pro přístupnost stanoví ČSN 734001 Přístupnost a bezbariérové užívání. Závaznost této normy je zakotvena v Příloze č. 16 Vyhlášky č. 146/2024 Sb. o požadavcích na výstavbu.

Norma je závazná pro navrhování přístupnosti a bezbariérového užívání u novostaveb jak pozemních staveb tak staveb dopravní infrastruktury, základní požadavky na přístupnost se uplatní u staveb železničních drah, metra, lanovek, přístavišť a civilních letišť sloužících veřejné hromadné dopravě projektovaných od srpna 2024.

Rozsah a obsah projektové dokumentace pro dopravní stavby řeší vyhláška č. 227/2024 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury.

Obě platné a účinné (tedy právně závazné) vyhlášky (146/2024 Sb. a 227/2024 Sb.) pokrývají řešenou problematiku autoritativně, stanovují výčet náležitostí, obsahově se odvolávají na normu ČSN 734001, která je výlučně závazná, nikoliv pouze doporučující.

Přehled přijatých právních předpisů pro zabezpečení srovnatelné kvality života osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace je uveden zde.

Přístupnost je částečně řešena v zákoně č. 266/1994 Sb., o drahách a vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Přístupnost informačních systémů řeší Zákon č. 99/2019 Sb., o přístupnosti internetových stránek a mobilních aplikací a o změně zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021-2025, <https://vlada.gov.cz/cz/ppov/vvozp/dokumenty/narodni-plan-podpory-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2021-2025-183042/>. V současné době dochází k tvorbě národního plánu na období 2026-2030.

2.2 Aplikovatelné technické normy

ČSN 734001 Přístupnost a bezbariérové užívání staveb (norma je platná a závazná)

ČSN 736110: Projektování místních komunikací (norma je aktuálně revidována)

ČSN 734959: Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách (norma je v revizi před dokončením)

ČSN 74 3305 Ochránná zábradlí. V současné době probíhá její aktualizace, návrh příslušných článků této aktualizované normy budou obsahovat i schémata pro aplikaci tohoto ustanovení. Bude uvedena ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví od 1.7.2025 s platností od 1.8.2025

ČSN 736425-1: Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek (norma je aktuálně revidována)

ČSN 736425-2: Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 2: Přestupní uzly a stanoviště (norma je aktuálně revidována)

ČSN 736380: Železniční přejezdy a přechody (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16584-1: Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Obecné požadavky - Část 1: Kontrast (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16584-2: Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Obecné požadavky - Část 2: Informace (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16584-3: Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Obecné požadavky - Část 3: Optické a třecí vlastnosti (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16585-1: Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Vybavení a komponenty v kolejových vozidlech - Část 1: Toalety (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16585-2: Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Vybavení a komponenty v kolejových vozidlech - Část 2: Prvky pro sezení, stání a pohyb (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16585-3: Železniční aplikace - Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Vybavení a komponenty v kolejových vozidlech - Část 3: Volné průchody a vnitřní dveře (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16586-1: Železniční aplikace - Konstrukce pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - Přístupnost vozidel pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - Část 1: Stupně pro přístup a odchod (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16586-2: Železniční aplikace - Konstrukce pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - Přístupnost vozidel pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - Část 2: Pomůcky pro nastupování (norma je platná a závazná)

ČSN EN 16587: Železniční aplikace - Konstrukce pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - Požadavky na bezbariérové trasy v rámci infrastruktury (norma je platná a závazná)

ČSN EN 17210: Přístupnost a využitelnost zastavěného prostředí - Funkční požadavky (v současné době se dokončuje její překlad)

TNI CEN/TR 17621: Přístupnost a využitelnost zastavěného prostředí - Technické prováděcí požadavky a specifikace (technická informace byla přijata v anglickém jazyce)

TNI CEN/TR 17622: Přístupnost a využitelnost zastavěného prostředí - Posouzení shody (technická informace byla přijata v anglickém jazyce)

TN TZUS řady 12 Stavební výrobky pro hygienická zařízení a ostatní speciální výrobky dle nařízení vlády 163/2002 (technické návody jsou platné a závazné)

TN TZÚS 12. 03.04 - Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (výstupky, reliéfní povrch) použitelné pro exteriér pro zrakově postižené (TN je platná a závazná, ale není online pro veřejnost přístupná)

TN TZÚS 12. 03.05 - Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (výstupky, reliéfní povrch) použitelné pro interiér pro zrakově postižené (norma je platná a závazná, ale není online pro veřejnost přístupná)

TN TZÚS 12. 03.06 - Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (drážky) použitelné pro umělé vodící linie a vodící linie sloučené s funkcí varovného pásu (železnice, nástupištní konzolové desky) určené pro exteriér pro zrakově postižené (norma je platná a závazná, ale není online pro veřejnost přístupná)

TN TZÚS 12. 03.07 - Akustické orientační a informační majáky pro zrakově postižené (norma je platná a závazná, ale není online pro veřejnost přístupná).

2.3 Předpisy provozovatele dráhy

Předpis SŽ Is10 pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS), obsahující mj. propojení a komunikaci provozních informačních systémů SŽ s ISC.

Směrnice Správy železnic SŽ SM 100, pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy, která řeší informování cestujících především v rámci akustických hlášení, jejich obsahu, vzorů, druhů událostí, které jsou předmětem hlášení nebo zobrazení na informačních panelech. Podle posledních zkušeností se akustická hlášení začínají omezovat, což představuje zejména pro osoby nevidomé a slabozraké zásadní problém a bezpečnostní riziko.

Tato směrnice navazuje a rozšiřuje Směrnici SŽ SM 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, která obsahuje požadavky na funkční orientační a informační systém (dále také „OIS“, v současné době probíhá jeho revize); směrnice odkazuje na grafický manuál, který řeší vzhled a grafickou podobu OIS.

Velmi důležitá je Směrnice SŽ SM122, Kategorizace železničních stanic a zastávek dle IRS 10180 a jejich bezbariérová přístupnost. Tato směrnice rozřazuje stanice a zastávky na síti Správy železnic do kategorií, podle denního počtu cestujících, vlaků, nástupních hran, velikosti železniční stanice a/nebo zastávky v m² a návaznosti na jiné druhy dopravy. Směrnice obsahuje také informace o přístupnosti stanic a zastávek z hlediska jejich vybavení.

Přístupnost je také řešena v ve směrnici SM 009, Pravidla pro uplatnění výstupů projektu Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR.

Vzorové listy železničního spodku: z hlediska přístupnosti obsahují stavební detaily pro řešení přístupových tras, nástupišť, přístřešků pro cestující, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodů a

železničních přejezdů a přechodů. Dostupné <https://typdok.tudc.cz/> archiv TD/Členění: podle typu dokumentace/Odvětví: traťového hospodářství (O13)/SŽ O13: Vzorové listy železničního spodku.

Předpis S10 definuje požadavky pro výtahy, pohyblivé schody, pohyblivé chodníky a zdvihací plošiny včetně přístupnosti.

Technické specifikace SŽDC TS 1/2018-Z Definuje požadavky na výstražné zařízení pro přechod kolejí.

Technické specifikace TS 3/2007-Z Dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé doplňující světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

Pokyn SŽ PO-09/2021-GŘ stanovuje podmínky pro přístupy osob v prostoru stavby. Dostupné na <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitřní-předpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-předpisy>.

2.4 Standardy objednatelů veřejné dopravy

Ministerstvo dopravy:

- Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025
- Metodická pomůcka pro zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících přístupných pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Standardy kvality jednotlivých IDS:

Dopravní systém	Zkratka	Standardy kvality
Praha	PID	https://pid.cz/standardy-kvality/
Středočeský kraj	IDSK	https://pid.cz/standardy-kvality/
Plzeňský kraj	IDPK	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Karlovarský kraj	IDOK	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Kraj Ústecký	DÚK	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Liberecký kraj	IDOL	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Královéhradecký kraj	OREDO	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Pardubický kraj	OREDO	<u>Úřední deska</u>
Olomoucký kraj	IDSOK	<u>Technické a provozní standardy</u>
Moravskoslezský kraj	ODIS	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Zlínský kraj	KOVED	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Jihomoravský kraj	KORID	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Vysočina	VDV	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>
Jihočeský kraj	JIKORD	<u>Plán dopravní obslužnosti</u>

2.5 Předpisy dopravců

Opatření ředitele O12 č. 11/023 Orientační prvky pro slabozraké a nevidomé ve vozidlech osobní dopravy Českých drah řeší umístění orientačních a informačních prvků, obsahuje příklady vhodného a nevhodného použití a stanovuje povinnost jednoho konkrétního dopravce těmito prvky vybavovat vozidla nově pořizovaná a rekonstruovaná.

Jiní osobní dopravci obdobné předpisy nebo vnitřní opatření buď nemají, nebo nejsou veřejně dostupné.

3 MOTIVACE

V České republice žije podle prováděcího plánu TSI PRM cca 40 % osob, které mohou mít užitek ze zlepšení přístupnosti veřejné dopravy. Jsou to zejména osoby:

- pohybující se na mechanickém nebo elektrickém vozíku,
- pohybující se kompenzačními pomůckami (rolátory, chodítka, berle, hole, protézy atd.)

- starší, se sníženou pohyblivostí,
- s přechodným snížením pohyblivosti (např. po úrazu nebo nemoci),
- těhotné ženy,
- s malými dětmi (v kočárku i mimo něj),
- malého či nadměrného vzrůstu,
- s velkými či objemnými zavazadly,
- neslyšící,
- nedoslýchavé,
- nevidomé (prakticky či úplně),
- se zúženým prostorovým viděním
- s jinou oční vadou nebo chorobou,
- slabozraké,
- s kombinovaným postižením,
- mentálně postižené,
- s kognitivními poruchami,
- s interním či onkologickým onemocněním,
- doprovázející jinou osobu s tělesným, pohybovým, smyslovým nebo mentálním postižením.

Zároveň z nejnovějších dat zveřejněných Českým statistickým úřadem vyplývá, že v České republice žije 15 % lidí s nějakou formou zdravotního postižení, viz [zde](#).

Vzhledem k relativně vysokému počtu cílových skupin osob je zlepšení přístupnosti veřejné dopravy problémem zásadního celospolečenského významu.

Stávající legislativa, předpisy provozovatele dráhy a technické normy řeší problematiku přístupných podmínek pro pohyb ve stanici, nástupu do vozidel a pohybu ve vozidlech pouze obecně.

Pro člověka bez zdravotního postižení či jiných specifických potřeb je prakticky nemožné vcítit se do pozice člověka s jakýmkoli zdravotním postižením či specifickými potřebami.

 **U všech projektů výstavby a/nebo modernizace stanic a zastávek jakož i projektů modernizace a pořízení vozidel veřejné dopravy požadujeme před definitivním schválením projektu nebo veřejné zakázky konzultovat s odborníky v oblasti přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením, aby vložené prostředky byly využity s maximální efektivitou.**

4 ÚČEL

Tento katalog slouží jako podklad pro instituce, které se podílejí na organizaci a provozu veřejné dopravy, tedy zejména

- provozovatele dráhy pro výstavbu nebo modernizace či rekonstrukce stanic a zastávek,
- provozovatele stanovišť a terminálů veřejné dopravy,
- objednatele a/nebo organizátory veřejné dopravy pro přípravu standardů veřejných služeb v dopravě, plánů dopravní obslužnosti a nabídková řízení pro výběr dopravců,
- dopravce pro pořízení nebo modernizaci vozidel,

aby při jejich následné aplikaci byla vysoká pravděpodobnost, že přijatá opatření příslušným cílovým skupinám využití veřejné dopravy opravdu usnadní, bude funkční a smysluplná.

 **Personál provozovatele infrastruktury veřejné dopravy a personál dopravce musí být s realizovanými opatřeními pro zlepšení přístupnosti dostatečně obeznámen, aby v případě potřeby mohl uživatelům poskytnout radu, pomoc nebo osobní asistenci.**

Doporučujeme proto vytvořit ve spolupráci s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením školení pro všechny zaměstnance, kterých se toto téma týká. Co se týká odborných otázek, tak doporučujeme školení, které bude provedeno odborníkem v oblasti přístupnosti.

Pro naplnění poslání tohoto záměru bude užitečné, aby organizace zastupující osoby se zdravotním postižením zajistily pro všechny své klienty náležité školení a praktický výcvik používání prvků a realizovaných opatření.

5 PŘÍPADY UŽITÍ

Typické případy užití (use cases) využívající opatření pro zlepšení přístupnosti infrastruktury a vozidel veřejné dopravy jsou popsány v následujících kapitolách.

5.1 Vyhledání spojení

K vyhledání spojení jsou dnes ve většině případů využívány mobilní aplikace nebo webové služby, případně pracovník ve stanici, resp. v pokladně. Požadavky na přístupnost webů a mobilních aplikací pro osoby nevidomé nebo slabozraké jsou popsány v kap. 13.

Knižní jízdní řády se pro vyhledávání spojení používají dnes již výjimečně. Pro nevidomé a slabozraké nejsou tištěné jízdní řády v Braillově písmu vydávány.



Výdejny jízdních dokladů s osobní obsluhou, prodejní terminály se vzdálenou osobní obsluhou a informační kanceláře musí být vybaveny instalací umožňující použití indukční smyčky pro osoby nedoslýchavé.

Přehled příjezdů a odjezdů vlaků je možné získat prostřednictvím elektronického jízdního řádu umístěného v elektronickém zobrazovacím panelu (EZOP). Některé panely jsou vybaveny přijímačem signálu VPN a lze je přepnout do kontrastního režimu. Při příštích upgradech doporučujeme doplnit možnost funkčního zvětšení písma.

5.2 Rezervace míst k sezení

Pro provedení rezervace míst k sezení platí obdobná opatření jako v případě Vyhledání spojení dle 5.1.

Pro nevidomé a slabozraké využívající mobilní aplikace pro rezervaci míst v dálkové dopravě, by mohla tato aplikace upřednostnit rezervaci na vůz řady, která je OHM a dalšími orientačními prvky pro slabozraké vybavená.



U rezervace míst je nezbytné myslet na informace o místech určených pro cestující s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Rezervační systém musí být přehledný a v každém okamžiku aktuální, aby bylo zřejmé, zda v daném spoji je takové místo k dispozici.

5.3 Objednání jízdních dokladů

Pro objednání jízdních dokladů platí obdobná opatření jako v případě Vyhledání spojení dle 5.1. OOSPO mohou pořídit jízdní doklad v dopravním prostředku bez příplatku. V některých IDS mohou držitelé průkazů ZTP či ZTP/P jezdit zdarma, ale i v takovém případě je požadován evidenční (tzv. „nulový“) jízdní doklad, což je vzhledem ke špatné přístupnosti výdejních automatů a validátorů problematické.

V současné době je trendem zavádění dotykových přístrojů pro nákup a validaci jízdenek v dopravních prostředcích. Tyto přístroje nejsou přístupné pro osoby se zrakovým postižením. Zastávky a stanice jsou rovněž často bez výdejen s obsluhou a také se nahrazují dotykovým nákupním systémem jízdenek.



Požadavkem pro zlepšení přístupnosti je opatření validátorů a prodejních terminálů hlasovým výstupem, hmatnými ovládacími prvky, nebo zavedení jízdního dokladu (např. časového) bez povinnosti výdeje evidenčního dokladu a/nebo validace ve špatně přístupných validátorech.

5.4 Úhrada kupní ceny

Pro úhradu kupní ceny platí obdobná opatření jako v případě Vyhledání spojení dle 5.1 s rozšířením podmínek přístupnosti dle kap. 13 i pro rozhraní a aplikaci webové resp. mobilní platební brány.



Pro úhradu kupní ceny je do prodejních kanálů požadována integrace služeb Apple Pay a Google Play, které jsou pro osoby se zrakovým postižením relativně dobře přístupné.

5.5 Objednání asistence

Pro objednání asistence platí současný stav popsáný v kap. 11.1 a návrh opatření uvedený v kap. 11.2. Použití asistenční služby je v případě nevyhovujících podmínek přístupnosti stanice, nástupiště a/nebo vozidla jediným způsobem, jak usnadnit nebo dokonce umožnit cestování osobám se zdravotním postižením.

NRZP zveřejnila [instruktažní video](#), jak při objednávce asistence prostřednictvím stránky www.OneTicket.cz postupovat.

Existuje rovněž asistence pro osoby se zrakovým postižením. První varianta je cesta s jedním dopravcem – asistenci, nástup a výstup do vozidla zajistí konkrétní dopravce. Asistenci pro pohyb po stanici zajišťuje provozovatel stanice. Druhá varianta je cesta s více dopravci, kterou je možné zajistit přes CENDIS přes jednotnou jízdenku, kde CENDIS zajistí komunikaci a jízdné s jednotlivými dopravci a pohyb po stanici a přístup nebo přestup k vozům s personálem provozovatele stanice (v případě železniční dopravy je to Správa železnic).

Asistenční službě je věnována kapitola 11.

5.6 Parkování

Problematika parkování osob se zdravotním postižením, které disponují parkovacím průkazem pro OZP je řešena v ČSN 734001.

Minimální počet vyhrazených stání pro vozidla označená parkovacím průkazem označujícím vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou stanoví vyhláška č. 146/2024 Sb. v příloze č. 1, části druhé.



Podrobné požadavky na tato vyhrazená stání stanoví norma ČSN 734001. Jelikož není v tuto chvíli úprava zcela vyhovující, uvádíme, že šířka vyhrazeného stání musí být minimálně 3500 mm, je nutná manipulační plocha pro vozík (v zahraničí je naprosto běžné, že jsou vyhrazená parkovací stání širší než běžná stání). Je též nutné dodržovat normou stanovené požadavky na sklony a zajistit bezbariérový přístup na chodník nebo komunikaci pro pěší.

5.7 Přesun z parkoviště



Pro úpravu trasy přesunu osob zejména s pohybovým a zrakovým omezením z parkoviště do prostoru stanice platí zásadní požadavek dodržení právních předpisů při výstavbě nebo modernizaci a posouzení odborníkem na přístupnost. Trasa musí být co nejkratší, přehledná a intuitivní. Přípustné jsou různé trasy pro různé uživatele, např. jiná trasa pro osoby se sníženou schopností orientace, bezbariérová trasa pro osoby na vozíku nebo s chodítky.

Je nutné, aby v cestě od vyhrazeného parkovacího místa do stanice nebyly překážky v podobě výškových rozdílů větších než 20 mm (jinými slovy žádná schodiště nebo vyrovnávací stupně), rovina, šířka minimálně 160 cm (viz TSI PRM), ideálně hladký, zpevněný ale zároveň protiskluzný povrch, bez velkých mezer nebo výškových nerovností.

Velkou pozornost je třeba věnovat silničním obrubníkům, např. parkovišť, schodištím a vyrovnávacím stupňům, nerovnostem, sklonu trasy. Z vyhrazeného stání musí být zajištěn přístup na chodník, není bezpečné ani přípustné, aby se osoby na vozíku, pohybovaly po silnici až k přechodu a teprve zde se

dostaly přes snížený obrubník na chodník. Snížený nájezd tedy musí být zajištěn již v místě vyhrazeného parkovacího stání.

5.8 Vyhledání vstupu do objektu a přesun k němu

Pro osoby nevidomé nebo slabozraké může být vyhledání vstupu do objektu stanice obtížné, zejména pokud se v místě vyskytnou poprvé, nebo ji nepoužívají často.



Účinnou pomůckou je OHM (viz kap. 6), spouštěný kompenzační pomůckou VPN (viz kap. 7). Vysláním povelu obdrží zrakově postižený hlasovou informaci o tom, kde se momentálně nachází a případně doplňující informace usnadňující orientaci. Umisťování OHM je již zakotveno jako zákonná povinnost. Je však nezbytné před uvedením do provozu ověřit jak správnost funkce tak podávaných informací.

Další pomůckou, která je stále častěji používána zejména v zahraničí, jsou reliéfní hmatná schémata, (haptické modely) viz kap. 5.10. Jejich zavedení v ČR doporučujeme.

Pro přístup ke vstupu do objektu je pro nevidomého nebo slabozrakého nutné využití kombinací přirozených a umělých vodicích linií, viz kap. 8.

Účinným prvkem je použití orientačního bodu, na kterém jsou instalovány další orientační pomůcky, např. OHM, reliéfní hmatné schéma (haptický model), nebo NFC štítek (viz kap. 9).



Bezbariérový přístup do budovy či objektu pro osoby s pohybovým postižením nebo omezením je nutné podle místních podmínek realizovat pomocí rampy dle ČSN 734001, výtahu, případně svislé plošiny. Pokud se bezbariérový vstup nachází jinde než hlavní vstup, je nutné tuto informaci vhodně a viditelně (z pohledu osoby sedící na vozíku) uvést a vyznačit k němu trasu.

5.9 Vstup do stanice

Problematika úprav vstupu do budovy či objektu je řešena primárně v TSI PRM, ČSN 734001 je normou podřazenou. Pro usnadnění vstupu jsou preferovány automatické dveře a/nebo dveře se snadnou obsluhou z vozíku, s ovládanými prvky ve výšce dosažitelné sedící osobou nebo osobou malého vzrůstu.



K navigaci ke vstupu do budovy či objektu je pro nevidomé a slabozraké nutné použít vodicích linií (přirozených, případně i umělých). Při jejich návrhu musí být upřednostněna eliminace všech bezpečnostních rizik. Osazení OHM a musí být v ose trvale otevřeného vstupu, v nadpraží ve výšce 2,5-3,5 m (viz požadavek legislativy [zde](#)).

Chodec se zrakovým postižením prioritně využívá akustickou navigaci, jde vždy za hlasem nebo akustickým signálem.

5.10 Orientace a pohyb ve stanici

Pohyb ve stanici veřejné dopravy nebo v dopravním uzlu je nezbytné usnadnit dle místních podmínek a s ohledem na odlišné potřeby cílových osob. Vždy však platí, že ve fázi projektu a realizace je třeba opatření a úpravy

- konzultovat s odborníky v oblasti přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a
- testovat soulad stavebně technických opatření s funkcí zařízení a poskytovanými informacemi.

Osoby s úplnou ztrátou zraku potřebují identifikovat orientační body, směry pohybu a vybavení objektu pomocí např.

- orientační a informační panel s reliéfním hmatným schématem (též haptický model, příklad [zde](#)), aktuálně není v ČR vůbec v použití ani ve stadiu návrhu či prototypu,
- vodicích linií (přirozených, případně i [umělých](#)),
- signálních a varovných pásů,

- vodicích linií s funkcí varovného pásu (vše viz kap. 8), jedná se o specifický drážní prvek, který zásadním způsobem zvyšuje bezpečnost cestujících na železnici,
- nejdůležitějším prvkem je OHM (viz kap. 6), vždy ve spojení s VPN (viz kap. 7),
- NFC štítků (viz kap. 9), umístěných na zdokumentovaném standardizovaném místě, aktuálně není vůbec v použití ani ve stadiu návrhu či prototypu, jeho použití zatím není vyzkoušeno
- hmatné štítky pro označení čísla nástupišť, kolejí, rozvržení sektorů, označení druhu záchoďů, samostatné přebalovací kabiny, sprchy apod.



Zásadním požadavkem je, aby akustické, hmatové a stavební úpravy byly vždy ve vzájemném souladu (= ne v rozporu); vodicí linie je potřeba umísťovat tak, aby bezpečně dovedly uživatele k důležitým místům, jako jsou pokladny, WC, podchody/nadchody, výtahy, eskalátory, čekárny, nástupiště a aby byl cestující včas a korektně informován, kam vodicí line vede.

Osobám s částečnou ztrátou zraku pomáhá užití

- krátkých a lehce srozumitelných nápisů psaných velkými liniovými bezpatkovými písmeny s vysokým kontrastem,
- jednoduchých kontrastních schémat a nápisů čitelných z velmi malé vzdálenosti,
- kontrastního označení podlahy s navigačními prvky,
- důsledné řešení prosklených ploch (technické řešení viz ČSN 734001),
- kontrastní bezpečnostní zábradlí (funkční, zásadní bezpečnostní úprava viz vyjádření MD, dostupné [zde](#)).

Osobám s úplnou nebo částečnou ztrátou sluchu pomáhá použití

- vizuálních informačních systémů,
- vybavení informačních přepážek a pokladem s osobní obsluhou indukční smyčkou, příklad dobré praxe viz [zde](#).

Osoby obtížně chodící (např. senioři, lidé po úrazu apod.) potřebují vybavení pro

- snížení únavy a nejistoty - zábradlí, madla, podesty, sedací prvky apod.,
- odpočinek - lavičky,
- snazší překonání výškových rozdílů - výtahy, eskalátory, pojízdné chodníky, rampy.

Pro pohyb osob na vozíku je potřeba při stavebních úpravách respektovat

- rozměrové parametry vozíku - minimální šířka průjezdu a poloměru otáčení
- snížené zorné pole - umístění informačních tabulí,
- požadavky na manipulační plochy u ovládacích prvků (např. kliky, ovladače, tlačítka pro přivolání výtahu apod.),
- nižší dosahovou vzdálenost těchto prvků (pro osoby malého vzrůstu, děti a osoby sedící na vozíku).



Umístění ovládaných prvků je nezbytné dle jejich účelu upravit tak, aby na ně dosáhl nejen dospělý, ale i dítě, a to v podélné a/nebo kolmé poloze osy vozíku vůči ovládanému prvku. Umístění ovládacích prvků určených pro děti se řídí pravidly pro osoby OOSPO v souladu s TSI PRM, EN 17210 a ČSN 734001.

5.11 Vyhledání vybavení a zařízení služeb

Vybavení a zařízení služeb v objektu stanice a/nebo v akčním radiu dopravního uzlu zahrnují zejména

- vchody a východy,
- čekárny,
- mobiliář, lavice, místa odpočinku,
- informační kanceláře a/nebo přepážky,

- úschovny zavazadel,
- pokladny,
- terminály pro prodej jízdních dokladů,
- validátory jízdních dokladů,
- kiosky pro nákup občerstvení,
- WC, přebalovací pulty, sprchy, víceúčelová hygienická kabina (tzv. changing places¹)
- obchody,
- příjezdové a odjezdové displeje,
- plošiny pro vozíky určené pro nástup do drážního vozidla,
- schody,
- zábradlí,
- eskalátory,
- pojízdné chodníky,
- výtahy,
- podchody,
- koleje,
- značení kolejí,
- úrovňové přechody přes koleje,
- lávky, podchody, nadchody
- nástupiště,
- sektory,
- značení sektorů,
- odjezdové displeje na nástupišťích,
- navigace na přístupové body jiných druhů doprav v dopravním uzlu,
- kontaktní místo a personál pro asistenci.

Pro vyhledání zařízení a služeb platí opatření zmíněné v kap. 5.10 doplněné o

- hmatové (haptické) štítky (viz ČSN 734001, Příloha C),
- reliéfní piktogramy,
- nereflexní značky se silným barevným kontrastem,
- NFC štítky (dosud v ČR nevyzkoušeny a nepoužity, nutno před aplikací vyzkoušet a otestovat)

umístěné přímo u vybavení a/nebo u obslužných prostor zařízení služeb. Příklad dobré praxe a souladu s legislativou [zde](#).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat schodištím dle ČSN 734130 a jejich značení dle ČSN 734001, zejména pak kontrastnímu značení každého nástupního a výstupního schodišťového stupně; správné umístění je na vodorovné ploše („stupnice“ viz ČSN 734001); někdy se nesprávně umísťuje na svislé ploše („podstupnice“ viz ČSN 734001), což neumožňuje bezpečně rozlišit hranu stupně. Nesprávné označení může způsobit optický klam, představuje zásadní bezpečnostní riziko a tedy porušení § 149 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon.



Zásadním požadavkem je také dodržování pravidel pro osazování zábradlí, které dle ČSN 734001 musí přesahovat první a poslední schod o 30 cm.

Další velké bezpečnostní riziko jsou „do prostoru vybíhající“ schody, nebo vyrovnávací stupně, které aktuální legislativa ani neumožňuje.

¹ v ČSN 734001 věcně odpovídá pojmu „přístupná univerzální kabina“

Zábradlí v exteriéru musí být kontrastní vůči pozadí, aby plnilo bezpečnostní funkci a může sloužit jako orientační bod a nabízí se jejich opatření reliéfními štítky (na vrchní straně) doplněné o braillové písmo (na boční straně) obdobně.



V ČR je u železničních staveb povinností osazovat štítky např. na zábradlí nad prvním schodem, na pravém madle při výstupu z podchodu. Štítky na madle jsou pro správné použití otočeny směrem ke zdi a orientace znaků je „hlavou dolů“.

Štítky označující rozvržení sektorů (viz příklad [zde](#)) mají spodní okraj 1450 mm nad podlahou (dle TSI PRM).

Důležité je důsledné značení bezbariérových tras a toalet v souladu s legislativou.

5.12 Použití zařízení služeb

Zařízení služeb (příklad výčtu viz kap. 5.11) musí být přístupné bez asistence všem osobám bez druhu omezení.



Je-li vstup do zařízení služeb podmíněn např. zaplacením poplatku a/nebo otevřením dveří, je třeba i tento proces maximálně usnadnit a zpřístupnit pro všechny uživatele. Zároveň je nutné zajistit přístupnost toalet i pro osoby se zrakovým postižením. Pokud nemá nevidomý uživatel euroklíč, musí použít platební zámek nebo automat. Proto je nezbytné zajistit ovládání přístupné pro všechny uživatele včetně osob se zrakovým postižením.

Před placenými toaletami se nesmí nacházet pouze otáčivý turniket, kterým osoba pohybující se na vozíku neprojde.

Od r. 2009 je povinností výtahy vždy opatřit ovládacími prvky dostupnými pro osobu sedící a osobu malého vzrůstu. Ovládací prvky musí být vybaveny hmatným štítkem, viz např. [zde](#).

Výtah je pro neslyšící osoby vhodné vybavit elektronickým zařízením s vizuálními prvky, možností psaní, popřípadě i videokomunikace, které umožňuje neslyšícím osobám oboustrannou komunikaci při přivolání technické obsluhy. Takové zařízení by mělo fungovat i v prostředí se slabým nebo žádným mobilním signálem.

Neslyšící člověk nemůže využít telefonického spojení s obsluhou výtahu. Ani nelze spoléhat na mobilní signál ani internetovou komunikaci. Zařízení by mělo fungovat samostatně bez závislosti na mobilní síti – například přes pevně zabudovaný systém s vizuálním rozhraním. Pokud má být zajištěna obousměrná komunikace mezi neslyšícím člověkem a technickou obsluhou výtahu, musí vždy existovat oboustranná komunikace ve vizuální formě.



Akustická hlášení ve výtazích je nutno nastavit tak, aby usnadnily orientaci. Místo např. fráze „1. nadzemní podlaží“ použít např. frázi „odbavovací hala, vpravo pokladny, vlevo WC“, podle místních podmínek, viz předpis SŽ S10 (kap. 2.3).

Pro slabozraké a nevidomé je nutné použít přesné a jednoznačné fráze. Platí jak pro výtahy, tak pro ostatní hlasové výstupy.



Všechna WC musí být vybavena madly, a to i tam, kde není kabinka určena výhradně pro vozíky.

Madla jsou důležitá nejen pro osoby s tělesným postižením, ale i pro starší osoby, nastávající matky a další osoby, které mohou mít problémy s udržení rovnováhy, zejména při jízdě vlakem, kde může být nutné se stabilizovat během pohybu vlaku.

Je nutné, aby byla vždy k dispozici alespoň jedna přepážka s osobní obsluhou, která:

- je vybavena indukčním poslechem pro nedoslýchavé, taková přepážka musí být také opatřena piktogramem sdělujícím informaci, že je daná přepážka vybavena indukční smyčkou,
- je vybavena umělou vodící linií, která navede člověka s těžkým zrakovým postižením přímo k

přepážce, pokud k ní nevede přirozená vodící linie,

- je umístěna v takové výšce, aby byla dobře přístupná člověku pohybujícímu se na vozíku; u přepážky musí být zajištěn dostatečný prostor pro podjezd vozíku, aby se člověk pohybující se na vozíku mohl co nejvíce k přepážce přiblížit, rozměry viz ČSN 734001.



Zásadním požadavkem je, aby každý zaměstnanec, který přichází do kontaktu s cestujícími, prošel školením komunikace s cestujícími OOSPO a školením pro poskytování asistence.

5.13 Vyzvednutí asistenční službou

Pokud si cestující předem objednal asistenční službu (viz kap. 11) a ta mu byla potvrzena, musí se dle současných pravidel dostavit do 60 minut před plánovaným odjezdem vlaku na smluvené místo. Lhůta byla stanovena zejména s ohledem na vozíčkáře, ale platí pro asistenci cestujícím se všemi druhy omezení.

Paušální doba 60 minut před odjezdem je pro ty, kteří potřebují pouze asistenci pro pohyb na nádraží, přemístění na správné nástupiště, příp. nalezení sektoru, zbytečně dlouhá, stačilo by 15 - 30 minut před odjezdem.

Doba by měla být tudíž stanovena dle potřeby a odlišně pro osoby, které potřebují asistenci pro nástup do vlaku. Doba 60 minut je maximální např. v případě nutnosti použití mobilní plošiny.

Na smluveném místě, v průběhu cesty při každém přestupu a na výstupní stanici si cestujícího vyzvedne asistent, zaměstnanec Správy železnic nebo dopravce. Nutností je výrazné a standardizované označení asistenčního bodu (místa vyzvednutí), viz např. [zde](#).

Tuto praxi je potřeba rozšířit a přizpůsobit řešení pro osoby s různým smyslovým a pohybovým omezením.



Je nezbytné, aby byla na každé stanici jednotně vyznačená místa, která jsou určena pro kontakt s asistencí – toto místo musí být jednak vizuálně jednoznačně viditelné, ale též může být doplněno OHM, hmatným štítkem a musí k němu vést vodící linie.

Jednoznačné označení kontaktního místa, vybavení OHM a hmatným štítkem není v legislativě zakotveno a není dosud ani technicky systémově vyřešeno. Inspiraci lze nalézt na zahraničních [mezinárodních letištích](#).

5.14 Zjištění informací o jízdě

Informace o jízdě spojů/vlaků (odjezdech a příjezdech, zpožděních, nástupišť/kolejích) jsou cestujícím sdělovány prostřednictvím

- informačních tabulí (elektronických a/nebo mechanických, příjezdových a odjezdových),
- informačních monitorů (příjezdových a odjezdových, přestupních, podchodových a nástupištních),
- informačních panelů, splňujících legislativní požadavky TSI PRM.
- akustického informačního systému (dále též jako „staniční rozhlas“),
- mobilních aplikací.

Podle SM SŽ 118 (viz kap. 2.3) jsou nově instalované informační panely vybaveny hlasovým výstupem, který je možno spouštět pomocí VPN a který přečte aktuálně zobrazované informace.

Tatáž směrnice zavádí v kap. 4.1 nové číslování nástupních hran (kolejí) směrem od výpravní budovy vzestupně od 1 a zároveň vynechává informace o nástupišťích. Toto přínosné zjednodušení je uplatněno u všech stanic a zastávek, které procházejí rekonstrukcí orientačního a informačního systému.

Hlášení akustickým informačním systémem je jedním z nejdůležitějších prvků pro informování cestujících se zrakovým postižením.

Obsahem hlášení v souladu se SŽ SM100 jsou v současnosti následující informace:

- druh a číslo vlaku,
- údaj o lince vlakové dopravy,
- dopravce provozující daný vlak,
- cílová stanice,
- hlavní nácestné stanice,
- údaj o čase odjezdu a nástupišti/koleji,
- případně další doplňkové informace.

U vlaků vyšší kvality (R, EC/IC/SC, rj apod.) by bylo vhodné doplnit informaci o tom, kde (ve kterém sektoru) se nachází vůz s místem určeným pro přepravu osob na vozíku (pro zrakově postižené není informace o vozíku nutná), případně i v jakém sektoru jsou místenkové a/nebo číslované vozy.

U osobních a spěšných vlaků zapojených v IDS je naopak možno informace o dopravci a čísle vlaku vypustit, neboť nejsou v rámci IDS pro cestujícího důležité (jede nejčastěji na integrovaný jízdní doklad). Vlak zapojený v IDS se pozná podle čísla linky a cílové stanice.



Pro zlepšení přehlednosti je žádoucí sjednotit označování linek, pro rychlíkové a spěšné používat „R“, pro osobní (dříve též zastávkové) používat „S“.

U všech vlaků je pak možno zkrátit výčet nácestných stanic a ponechat jen ty, které jasně definují trasu (Brno přes Havlíčkův Brod vs. Brno přes Českou Třebovou, Kolín přes Poříčany vs. Kolín přes Lysou nad Labem atd.).

Akustickým hlášením se oznamují operativní informace, zejména

- zpoždění vlaku,
- přestup,
- změna koleje/nástupišť/sektoru,
- náhradní doprava,
- náhradní doprava městskou hromadnou dopravou,
- ukončení jízdy vlaku v nácestné stanici/zastávce,
- vlak nejede;
- ukončení jízdy vlaku v nácestné stanici/zastávce přestupem na ND před stanicí, kde vlak končí jízdu,
- přestup do jiné soupravy z důvodu mimořádnosti,
- jízda po odklonové trase,
- mimořádná změna nástupišť na zastávce více Kolejné trati,
- mimořádné zastavení/projízdní,
- přerušení provozu.

Pro osoby neslyšící jsou operativní informace přístupné ve formě poznámky či změny u příslušného vlaku na informační tabuli a/nebo na speciálním digitálním panelu, kde jsou informace zobrazeny v jasně čitelných statických textech, a to v případě změn u příslušného vlaku nebo jiných operativních informací.



Rychlost běžícího textu v tzv. infořádku pro informování cestujících o mimořádnostech musí být v souladu s TSI PRM čl. 5.3.2.7. písm. 2, případně by měl cestující mít možnost přečíst celé sdělení najednou s výrazným barevným kontrastním odlišením.

Speciální vizuální panely by zlepšily informovanost nejen pro neslyšící cestující, ale i pro slyšící, kteří mohou mít problém s porozuměním zvukových hlášení kvůli provoznímu hluku. Tento přístup by zajistil lepší přístupnost informací pro všechny.



Vzhledem k četnosti mimořádností a jejich síťovému efektu je vhodné ve velkých a/nebo důležitých uzlových stanicích přidat informační panel, na kterém by byly zobrazovány a po aktivaci prostřednictvím VPN i akusticky sdělovány informace o aktuální poloze („kde se nachází“), výše uvedené operativní informace a případně informace o organizaci a umístění stanice náhradní dopravy. Zásadní a bezpečnostní informace spouštěné na takovém panelu pomocí VPN by měly být čteny jako první.

Veškeré informace v reálném čase je žádoucí přenášet do mobilní aplikace (již nyní například aplikace NaVlak nebo Infotabule, která ukazuje informace z odjezdových tabulí), ještě je potřeba zajistit sdělování mimořádných událostí a opatření a odstranění zpoždění v aktualizaci údajů, což se týká nejen aplikací provozovaných SŽ (informace vzniká v dispečerských provozních systémech SŽ a je s určitým zpožděním postupována do informačních systémů pro cestující a dispečerských systémů dopravců), ale zejména „komerčních“ aplikací třetích stran.



Je nutné zajistit, aby informace o nástupišti a koleji byly zveřejňované na velkých nádražích (dopravních a přestupních uzlech) nejpozději 15 minut před odjezdem vlaku, jelikož pohyb po větším nádraží je časově náročný a mnohdy se informace o odjezdu objeví jen několik málo minut před odjezdem, s přesunem k vlaku mají potíže i lidé bez jakéhokoliv postižení či omezení, natož cestující s omezením pohybu či orientace.

5.15 Vyhledání nástupiště/koleje

Číslo nástupiště/koleje je zveřejněno způsobem popsáným v kap. 5.14. (Zjištění informací o jízdě).

Vyhledání nástupiště – viz také opatření popsané v kap. 5.10. (Orientace a pohyb ve stanici).

Umístění nástupiště lze zjistit způsobem popsáným v kap. 5.11. (Vyhledání vybavení a zařízení služeb).

Zde je třeba opět zdůraznit důležitost

- vodicích linií, které po celé cestě od vstupu do stanice až na nástupiště,
- kontrastních podlah,
- hmatových schémat,
- reliéfních štítků,
- varovných pásů,

pro osoby nevidomé a slabozraké.

Značení nástupišť a kolejí takovým způsobem, aby bylo dobře čitelné i z polohy v sedě na vozíku.

5.16 Přesun/vstup na nástupiště a pohyb po něm

Přístup/vstup na nástupiště a pohyb po něm je jednou z nejobtížnějších úloh pro osoby pohybově a/nebo smyslově znevýhodněné. Na standardizovaném místě vedoucím k nástupišti je vhodné umístit hmatný štítek a/nebo (dosud ve stadiu vize budoucnosti) NFC štítek s informací o čísle nástupiště/koleje (dle manuálu SŽ standardizovaná místa jsou a pro tyto štítky se místa používají).

V ČR se používají následující druhy nástupišť (ČSN 734959):

- vnější,
- ostrovní,
- jazykové,
- poloostrovní a
- úrovňová.

Zásadním a velmi důležitým pomocným prvkem pro nevidomé je vodící linie s funkcí varovného pásu (VLsVP), který je stanoven na šířku 400 mm v poloze

- 0,8 metru při rychlosti vlaků do 160 km/h,
- 1,3 metru při rychlosti do 200 km/h (čl. 4.4 ČSN 734959).



VLsVP musí splňovat podmínky TN TZÚS 12.03.06 (Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (drážky) použitelné pro umělé vodící linie a vodící linie sloučené s funkcí varovného pásu (železnice, nástupištní konzolové desky) určené pro exteriér pro zrakově postižené.)

Byla provedena analýza aerodynamických účinků a pohybu OOSPO po nástupištních včetně rešerše ze zahraničí v rámci aktualizace normy ČSN 734959, ve které se prokázalo, že stávající vzdálenosti jsou vyhovující.

Pouze je vhodné zajistit vyšší míru komfortu při čekání na vlak (např. blízkými přístřešky pro cestující u přístupů na nástupiště a srozumitelnými vícesmyslovými informacemi o spojích). Změna vzdáleností by vedla k rozdílným podmínkám na stávajících versus nových nástupištních.

Sloučená funkce VLsVP je i v zahraničí rovněž běžná a v rámci TSI PRM se jedná o povolené značení okraje bezpečnostního pásu. Rozdělení VP a VL by vedlo k velkému rozšiřování nástupištních (v ČR je nutno zajistit oboustranný průchod 800 mm od UVL).



Pro osoby tělesně postižené je klíčové vytvoření bezbariérové přístupové cesty, její viditelné zveřejnění (např. plánkem či schématem) a proškolení staničního personálu k jejímu použití tak, aby mohla být uživatelům podána kvalitní informace případně další pomoc.

Přesun na nástupiště – viz také opatření zmíněné v kap. 5.10. (Orientace a pohyb ve stanici).

Přístup na nástupiště z podchodu a nadchodu (lávky) pro osoby na vozíku lze usnadnit buď výtahem nebo šikmým chodníkem s podélným sklonem. Schodišťové plošiny TSI PRM nepřipouští. Dle národní legislativy (ČSN 734001) je šikmá (schodišťová) rampa pouze osobní kompenzační pomůcka. Z toho lze dovodit, že ani dle národních předpisů nelze šikmou plošinu jako prostředek pro zpřístupnění ploch s různými výškovými úrovněmi používat.

Mobilní zdvihací plošiny slouží pro asistenci při nástupu do a výstupu z vlaku, jedná se o poměrně nákladná zařízení a jejich použití vyžaduje dostatečný operační prostor. Mobilní plošiny mohou být používány pouze ve stanicích, kde je dostatečná šířka nástupištních (bezpečné najetí na plošinu a nástup do drážního vozidla) a kde výška nástupištních odpovídá zdvihu plošiny (mobilní plošinu nelze použít v místech, kde je nástup z úrovně kolejí).



Výtahy obecně a zejména ty vedoucí na nástupiště je požadováno doplnit akustickým hlášením umožňujícím přesnější orientaci (číslo podlaží nahradit popisem místa – např. podchod, nadchod, nástupiště x, sektor y atd.).

Výtahy řeší předpis SŽ S10. Existují v síti i staré typy zařízení a bohužel i některé nové instalace nejsou v souladu s předpisem.

5.17 Vyhledání nástupního sektoru

Nástupní sektor označovaný písmeny počínající písmenem A má stále rostoucí význam pro nalezení požadovaného vozu nebo vozové třídy u dlouhých souprav a/nebo v případě současného přistavení vlaků odjíždějících ve dvou opačných směrech. Délka 1 sektoru je průměrně cca 50 m.

Sektory jsou označovány tabulkami s relativně kontrastním písmem, ale jsou umístěny poměrně vysoko a je proto potřebné pro osoby nevidomé a slabozraké je doplnit buď reliéfním hmatným štítkem na standardní místo nad prvním schodem z podchodu na nástupiště vpravo v dané výšce (viz SŽ SM118).

Grafický manuál OIS Správy železnic umožňuje, aby nástupištní informační tabule na vytížených stanicích obsahovaly informaci o řazení vlaku a polohy vozů vzhledem k sektorům.

Zavedení a používání sektorového značení pro dlouhá nástupiště s obsluhou dlouhých vlaků nebo současného odbavování dvou souprav je v některých případech nezbytné (např. Praha hl. n.).



Jakmile se začne sektorové značení využívat, tak je třeba zajistit přístupnost i pro cestující se zrakovým postižením a zároveň přenést informaci do mobilních aplikací.

5.18 Změna nástupiště

Operativní změna již dříve zveřejněného nástupiště bývá často komplikace i pro člověka bez jakéhokoli omezení, zejména je-li oznámena v malém předstihu před odjezdem vlaku.

Změna bývá oznámena výhradně akusticky.



Pro osoby neslyšící je proto nutné změnu nástupiště doplnit vizuálně na informačních tabulích a pro všechny zajistit dostatečný čas od oznámení do odjezdu.

5.19 Ověření správnosti spoje

Pro osoby nevidomé a slabozraké je požadováno doplnit soupravy o OHM ovladatelný VPN. Po stisknutí povelového tlačítka se spustí akustické hlášení obsahující údaje o

- druhu a číslu vlaku,
- lince vlakové dopravy,
- cílové stanici,
- klíčových nácestných stanicích,
- čase odjezdu a
- bude-li to technicky možné, i o zpoždění vlaku, výlukách, náhradní dopravě apod.

U vlaku regionální dopravy postačí

- lince vlakové dopravy,
- cílové stanici,
- čase odjezdu a
- bude-li to technicky možné, i o zpoždění vlaku, výlukách, náhradní dopravě apod.

Ověření správnosti spoje je důležité v situaci, kdy by mohlo dojít k záměně např. z důvodu akustického šumu ve stanici nebo v případě, že z jednoho nástupiště odjíždí více spojů ve stejných nebo různých směrech.

U vozů ČD se vybavují druhé dveře od čela jednotky a dveře předposlední. U souprav z klasických vozů je možnost postupně vybrané řady vozů vybavovat OHM.

ČSN uvádí v čl. 6.2.3.3 Ovládání akustických prvků

Pro jednotlivé povel příjimače platí tato pravidla (vysílání z VPN):

c) povel č. 3 (v souladu s platnou legislativou) aktivuje trylek dopravce a informaci o čísle a směru jízdy vozidla.

Požadavek byl od 1. 7. 2025 zakotven v příloze zákona č. 194/2010 Sb.

5.20 Vyhledání vozu



U vlaků vyšší kvality, přímých vozů nebo u dělených (=rozpojovaných) souprav je nezbytné zpřístupnit nevidomým a slabozrakým vyhledání správného vozu (soupravy), do které(ho) má nastoupit.

Řešením je umístění OHM ovládaným VPN OHM ve dveřích nebo v jejich těsné blízkosti. Už první zvuk po obsluze VPN by měl nevidomého navést ke dveřím tak, aby jeho aktivací mohl uživatel obdržet příslušné akustické hlášení obsahující

A) při delším pobytu vlaku ve stanici informace o

- názvu linky
- cílové stanici (ev. přes),
- čísla vozu,
- vozové třídy (je-li ve voze více vozových tříd, kde se ve voze nacházejí),
- dalších orientačních pomůckách,

B) při zastavení v nácestné stanici s krátkým pobytem informace zúžit na

- název linky,
- cílová stanice (ev. přes),
- číslo vozu.

5.21 Vyhledání nástupních dveří

Ve spojení s opatřením popsaným v kap. 5.20 (Vyhledání vozu) je vhodné zabudovat OHM do vozu co nejbližší nástupních dveří, případně doplnit akustickou informací na čele soupravy (viz kap. 5.19, Ověření správnosti spoje) o navigaci ke vstupním dveřím.

Alternativou je vyslání signálu z VPN, na základě kterého se spustí buď akustická odezva nástupních dveří, nebo se (v ideálním případě) aktivuje jejich automatické otevření, viz. 5.22 doprovázené akustickou informací o jejich výšce nad temenem kolejnice, případně o umístění hmatových ovládacích prvků, případně NFC štítků.

Ovládání pomocí VPN je funkční již delší dobu u regionálních souprav (City Elefant). VPN tl. č. 4 dveře zapípají a druhé a předposlední se i otevřou. U souprav Regionova a některých dalších se otevírají pouze jedny dveře.



Dveře je v zájmu zvýšení bezpečnosti nutné opatřit kontrastním nátěrem/polepem pro zlepšení orientace a urychlení bezpečného nástupu zejména slabozrakých. To platí i pro starší vozidla, reklamní nátěry nebo polepy i pro barevná schémata integrovaných dopravních systémů.

Příklad dobré praxe viz [zde](#). Jedná se o povinnost dle [TSI PRM \(2014\), odst. 4.2.2.3.2, bod 3.](#)

5.22 Otevření dveří a nástup do vozu



U vozidel, která mají podlahu nástupního prostoru v úrovni nástupiště 550 mm (obvykle v rozmezí 550 – 600 mm nad temenem kolejnice), musí vstup do vozidla splňovat podmínky TSI PRM, bodu 4.2.2.11.1, odstavce 1) a zároveň bodu 4.2.2.11.2, odstavce 6).

Případný pevný práh může být v úrovni podlahy vozidla nebo níže, maximálně však 60 mm pod úrovní podlahy vozidla. Má-li být vstup do vozidla prohlášený za bezbariérový, musí být navíc mezera mezi nástupištní hranou a hranou schůdku maximálně 75 mm široká a rozdíl výšky mezi horní plochou schůdku a plochou nástupiště resp. podlahy vozidla může dosáhnout max. 50 mm, což odpovídá parametrům vozíku stanoveným TSI PRM v dodatku M, části M2.

Nástup do vozu osob s tělesným postižením a/nebo na vozíku je v případě kombinace nízkého nástupiště a/nebo vysokopodlažního vozu apod. nezbytné usnadnit použitím plošiny, viz kap. 10.3 (Mobilní zdvihací plošiny) resp. 10.2 (Integrované zvedací plošiny).

Pokud není mobilní zdvihací plošina k nástupu potřeba, je nutné, aby mohl dveře otevřít člověk sedící na vozíku bez cizí pomoci. Pokud je k nástupu (a výstupu) osoby na vozíku potřebná plošina nebo rampa, musí být toto zařízení samoobslužné nebo musí dopravce vždy zajistit obsluhu tohoto zařízení.

Pro osoby nevidomé nebo slabozraké je klíčové po vyhledání nástupních dveří dle kap. 5.21 (Vyhledání nástupních dveří), umístění ovládacích prvků a jejich vybavení hmatovými prvky.

Jsou-li dveře vybaveny OHM, nabízí se všechny tyto informace integrovat a spouštět vysláním příslušných povelů z VPN., funkce „hledání dveří“.

Otevření dveří je vhodné provázat s vyslaným povelům z VPN, aby nevidomý nemusel hledat ovládací tlačítko. Příklad zde, ovšem s poznámkou, že na záznamu jsou chybně značeny kontrasty schodů (správně se značí pouze vodorovná plocha, tj. stupnice).

5.23 Zjištění uspořádání vozu

Na standardizovaném a zdokumentovaném místě (tak, aby bylo takto malý prvek možné snadno nalézt) ve voze je pro osoby nevidomé nebo slabozraké vhodné umístit NFC štítek (viz kap. 9) s informací o uspořádání vozu, zejména o vyhrazených místech, dveřích a toaletách.

Alternativou je také umístění hmatného reliéfního schématu o uspořádání vozu.

Správně by měl být haptický štítek umístěn na dveřích WC, reliéfní značení sedadel (viz rezervace a místo pro OZP), čísla tříd, haptické tlačítko SOS na WC, haptické tlačítko pro otevírání a zavírání dveří v kombinaci s hlášením o směru výstupu, tlačítko pro zastavení.

5.24 Pohyb ve voze

Pro pohyb ve voze je dobrým předpokladem nejprve získat základní informace o vnitřním uspořádání, viz kap. 5.23. Dále je potřeba zajistit, aby bylo

- u velkoprostorových vozů u předního vstupu do oddílu umístěno (v pořadí shora dolů) označení vozové třídy, nejnižší číslo sedadla v oddíle, nejvyšší číslo sedadla v oddíle; u zadního vstupu do oddílu budou čísla sedadel v opačném pořadí,
- u oddílových vozů u předního vstupu do chodbičky pod označením vozové třídy nejnižší číslo sedadla prvního oddílu a nejvyšší číslo sedadla posledního oddílu; u zadního vstupu je nutno uvést tato čísla v opačném pořadí,
- u restauračních a bufetových oddílů a oddílů speciálního určení se použije příslušný piktogram s reliéfním hmatným štítkem (nutno nejdříve vyřešit funkční prototypy),



Uvedené prvky je vhodné umístit tam, kde je bude cestující se zrakovým postižením intuitivně hledat.

Na ostění je preferovaná pravá strana ve směru pohybu dovnitř oddílu, tzn. na straně teoretické kliky.

5.25 Pořízení jízdního dokladu v terminálu

Na méně vytížených vlakových spojích je zavedeno tzv. specifické odbavení cestujících (bez vlakového doprovodu) a vozidla jsou vybavena samoobslužnými platebními terminály, ve kterých lze zakoupit jízdní doklad.



Terminály je nezbytné vybavit hlasovým výstupem a hmatnými ovládacími prvky tak, aby byly použitelné i pro osoby nevidomé a slabozraké. Terminál musí být umístěn tak, aby byl bezproblémově přístupný i pro osobu sedící na vozíku a pro osoby malého vzrůstu a aby jeho ovládání splňovalo všechny požadavky přístupnosti.

5.26 Validace jízdního dokladu

Předem zakoupený jízdní doklad IDS lze validovat ve validátorech umístěných v prostoru stanice.



Validátory je nezbytné vybavit hmatovými ovládacími prvky s akustickou odezvou informující o správnosti provedení požadavku bez nutnosti zrakové kontroly, validátory je nezbytné umístit ve výšce dosažitelné sedící osobou.

5.27 Vyhledání vozové třídy/oddílu

Vyhledání vozové třídy/oddílu nevidomými nebo slabozrakými - viz opatření popsané v kap. 5.23. U dveří vedoucích do příslušné vozové třídy nebo vozového oddílu je žádoucí umístit hmatový štítek s reliéfním i braillovým popisem doplněný o kontrastní piktogram, a to u každé změny třídy/oddílu.

5.28 Vyhledání čísla sedadla

Vyhledání čísla sedadla lze usnadnit použitím hmatového reliéfního štítku umístěného na vrchní hraně nebo boku sedadlové opěrky. Je-li v řadě sedadel více, štítky musí být uspořádány tak, aby pořadí shora dolů odpovídalo pořadí sedadel směrem od okna (nejvzdálenější) do uličky (nejbližší), viz např. [zde](#). Opatření nalezne uplatnění pouze v dálkové dopravě, v regionální není potřebné.



Je třeba zajistit, aby písmo braillové i reliéfní bylo dobře hmatné, tj. aby splňovalo technické požadavky definované v ČSN 734001, Příloha C.

5.29 Vyhledání zásuvky/nabíječky

Umístění zásuvek a/nebo nabíječek na mobilní zařízení jsou tak specifická, že je pro účely tohoto katalogu nelze standardně popsat. Usnadnění nalezení se nabízí např. prostřednictvím NFC štítku a přečtení informace (např. „zásuvka 230 voltů se nachází na stěně u okna pod stolem“).

Ideální by byla standardizace umístění, ale vzhledem k počtu řad a typů je to pravděpodobně nerealné.

5.30 Vyhledání WC

Předcházejícím opatřením je získání základní orientace ve voze – viz kap. 5.23.



Pro vyhledání WC je klíčová informace, kde se toaleta nachází tak, aby se cestující dokázal zorientovat, kterým směrem se má cestující ze svého aktuálního místa vydat.

Výhledově lze řešit např. NFC štítkem jako v případě kap. 5.23 (Zjištění uspořádání vozu) umístěným ne standardizovaném a zdokumentovaném místě.

Dveře WC musí být povinně opatřeny hmatovým štítkem v souladu s [legislativou](#).

Teoretickou možností je vyslání povelu z VPN s příslušnou odezvou OHM, umístěného na WC. Toto řešení je však třeba individuálně posoudit v rámci každého konkrétního případu uspořádání vozu a s ohledem na minimalizaci akustického smogu.

5.31 Zjištění obsazenosti WC

Indikátor obsazenosti WC je v současnosti pouze vizuální (obvykle se zobrazuje na displeji formou přeškrtnuté zkratky WC a/nebo červeně). Pro nevidomého nebo silně slabozrakého je tento indikátor nevyhovující.

Kromě toho, že dveře nejdou otevřít (pokud se ovšem cestující uvnitř nezapomene zamknout), začíná být standardem zamykání olivou s barevnou i hmatovou mechanickou indikací na venkovní straně dveří.



Tlačítko na dveřích WC, pomocí kterého zjistí cestující obsazenost (například krátký zvukový signál – volno, delší zvukový signál – obsazeno, případně je ještě vhodné doplnit o signál poruchy, viz např. [zde](#). Jedná se o příklad dobré praxe hodný následování.

5.32 Otevření WC



Označení vstupních dveří toalet se řídí stejnými zásadami, jako označení dveří u vstupu do oddílu. Výjimku tvoří pouze dveře, které se otvírají zatlačením na jejich plochu. Tyto dveře je třeba označit štítkem WC tak, jako kdyby měly kliku.

5.33 Zavření a uzamčení WC



Z vnitřní strany toalety musí být ovládací prvky na křídle dveří nebo na stěně hned vedle dveří u vnější hrany.

Preferuje se zamykání otočným prvkem s olivou nebo T hmatníkem umístěným na křídle dveří nad tlačítkem otevírání/zavírání s polohami

- vodorovně – zamčeno,
- svisle – odemčeno.

Zamykání může být přímé – mechanické nebo tento prvek bude ovládat zajištění proti otevření dveří nepřímě. Pozor, nikdy nesmí dojít k automatickému zamykání.



Všechna WC ve vozidle, standardní i univerzální, musí být vybavena madly.

5.34 Splachování WC

Splachování WC je vhodné umístit v ose mísy, spodní hranou 10 – 20 cm nad zvednutým prkénkem. U již provozovaných vozidel u tlačítek bez reliéfního popisu je žádoucí doplnit reliéfní popis nad ovládací prvek.

Toaletní papír musí být umístěn alespoň 25 cm nad horním okrajem záchodové mísy, v dosahu sedícího člověka. Držák toaletního papíru, zásobník ručníků a otvor odpadkového koše musí mít kontrastní orámování.

Optimální rozmístění ovládacích prvků je zobrazeno [zde](#).

5.35 Mytí rukou

Není-li spouštění vody bezdotykové, musí být tlačítko spouštění vody do umyvadla nad umyvadlem v jeho ose a reliéfně značeno, viz [zde](#).

5.36 Signalizace SOS

Na dobře dostupném místě je vhodné umístit jedno reliéfně nezaměnitelné tlačítko SOS, druhé tlačítko pak musí být umístěno cca 15 cm nad podlahou pro případný pád osoby s omezenou možností pohybu (vozíčkáře).

5.37 Zjištění polohy vozidla na trase

Nejpohodlnější způsob zjištění polohy vozidla na trase je pasivní konzumace akustického hlášení „příští stanice xy“. Toto hlášení je ve většině provozovaných spojů automatické, ale je vhodné jej doplnit vyvolaným povelům z VPN s následnou odezvou z palubního akustického informačního systému (opakování hlášení), pokud to bude technicky možné.

Je třeba zajistit a kontrolovat

- dostatečnou hlasitost hlášení uvnitř vlaku,

- existenci informačního panelu v každém voze s písemnou informací o příští stanici.

Jako doplněk lze doporučit mobilní aplikaci, ve které bude možné tyto informace též zjistit, avšak je třeba zajistit rychlou korektní aktualizaci údajů.

5.38 Vyhledání tlačítka pro zastavení

Na některých méně frekventovaných tratích se vyskytují zastávky na znamení. Pro zastavení musí cestující vyslat signál prostřednictvím tlačítka signalizace.

Umístění těchto tlačítek není nijak standardizováno. Pro nevidomé nebo slabozraké, ale i pro osoby s pohybovým omezením je mnohdy obtížné tlačítko nalézt, případně se k němu dostat.



Proto je požadováno umístit jednoznačně hmatově rozlišitelné tlačítko do prostoru pro cestující, přičemž tlačítko musí být přístupné z vyhrazeného místa tak, aby se člověk se sníženou schopností pohybu či orientace nemusel za jízdy pohybovat ve vlaku.

V rámci kap. 5.23 zahrnout informaci o tlačítku pro zastavení do souboru informací o uspořádání vozu.

Zásadním zlepšením stavu by bylo, kdyby signál na znamení byl spustitelný také dálkově, např. prostřednictvím povelu č. 4 z VPN (viz např. požadavek na zastavení u autobusů MHD).



V každém případě je třeba zajistit akustickou i vizuální odezvu („zastavíme“), aby bylo jisté, že signál byl vyslán a zpracován úspěšně.

U nově pořizovaných vozidel regionální dopravy má funkce signalizace požadavku na zastavení i ovládací tlačítko dveří umístěné přímo na křídle dveří. Jeho stisknutím je signalizován požadavek na zastavení a zároveň zadána předvolba otevření dveří.

Je nutné zajistit, aby osoba se zrakovým postižením získala včas informaci o takto sloučené funkci.

Jsou-li dveře vybavené přijímačem VPN, musí se tyto funkce spustit i povelom k otevření dveří vyslaným VPN během jízdy vlaku. Příjem signálu z vysílače uvnitř vozidla musí být zaručen přinejmenším z nástupního prostoru a ze sedadel vyhrazených pro OOSPO. Je však velmi důležité, aby se tuto možnost nějakým způsobem osoba se zrakovým postižením dozvěděla.

5.39 Zjištění strany výstupu

Pro všechny cestující (tedy nejen pro osoby se zrakovým postižením) je důležité vědět předem, na které straně ve směru jízdy vlaku bude nástupiště.



Informaci o straně výstupu ve směru jízdy vlaku zavést do automatického hlasového i vizuálního hlášení příští stanice i do jejího opakování, viz kap. 5.37.

Komplikace nastává v případě, že vlak mimořádně zastaví u jiné nástupní hrany s výstupem na opačnou stranu a automatické hlášení bude nezbytné korigovat vlakvedoucím akusticky. Zároveň je nutné technicky zajistit, aby nešly otevřít dveře na obě strany.

5.40 Vyhledání výstupních dveří

Výstupní dveře jsou u každé řady vozidel umístěné jinde. Pro cestujícího s těžkým zrakovým postižením by bylo vhodné, aby umístění dveří mohl zjistit jednak v rámci základní orientace s vnitřním uspořádáním vozu (kap. 5.23), případně hlasovým výstupem prostřednictvím OHM/VPN. Obecně však platí, že dveře se zevnitř hledají snáze než zvenku.

5.41 Otevření dveří a výstup z vozu

Výstupní dveře jsou u každé řady vozidel ovládané trochu jiným způsobem. V poslední době se, zejména v regionální dopravě ustálilo ovládání přímo na dveřních křídlech. U dálkových vlaků je obdobné tlačítko obvykle umístěno na ostění dveří.

Nejlepším usnadněním pro nevidomé je eliminace hledání tlačítka a umožnění otevírání dveří dálkově prostřednictvím VPN.

Opatření pro výstup z vozu, viz též kap. 5.22.

U vozidel, kde funguje předvolba dveří, musí být předvolba dveří vybavených přijímačem VPN a OHM ovladatelný i prostřednictvím VPN. Předvolení dveří u zastávky na znamení VPN nebo tlačítkem na dveřích je zároveň požadavkem na zastavení vlaku.

Nejlepším usnadněním pro nevidomé je eliminace hledání tlačítka a umožnění otevírání dveří dálkově prostřednictvím VPN. Požadovaná funkce VPN v regionální dopravě je popsána výše v kap. 5.38, pro vozidla bez předvolby otevření a signalizace zastávky na znamení musí být přijímač VPN schopný přijmout povel k otevření dveří minimálně z nástupního prostoru.

Tlačítko pro otevření dveří by mělo být za všech okolností dobře přístupné, aby jej mohl pohodlně použít například i cestující s berlemi či jiným omezením v pohybové oblasti.

V případě poruchy dveří je třeba zajistit signalizaci zvukovým signálem.

5.42 Odpojení vozů, rozpojení souprav



V případě plánovaného i neplánovaného odpojení vozu, rozpojení souprav a v pro případ, že např. z důvodu nedostatečné délky nástupiště je výstup některými dveřmi znemožněn, je nutné zajistit včasnou informovanost cestujících, a to prostřednictvím dostatečně hlasitého a srozumitelného vlakového hlášení a písemně na vlakových informačních panelech (panel musí být umístěn v prostoru pro cestující, pro osoby se sluchovým postižením je to zásadní požadavek).

Je vhodné pro získání pozornosti cestujících použít například blikající výstrahu. Písemně sdělované informace jsou zásadní pro cestující se sluchovým postižením. Též je možné jako alternativu uvádět tyto informace v reálném čase v mobilní aplikaci, pokud je to technicky možné.

Před odpojením vozu nebo rozpojení souprav je nutné, aby někdo osobně zkontroloval, že v něm omylem nezůstal žádný cestující.

5.43 Mimořádná událost, krizová situace, evakuace cestujících

Pokud nastane mimořádná událost a vlakovému personálu je známa informace o tom, že se ve vlaku nachází cestující s omezenou schopností pohybu či orientace, věnovat mu dostatečnou péči, situaci mu vysvětlit, podávat mu zřetelnou formou pravidelně informace a být takovému cestujícímu maximálně nápomocný.



Informace o vzniklé situaci se musí sdělit i osobám se sluchovým postižením (vizuálně, např. na vnitřním informačním panelu).

5.44 Vyhledání cesty pro odchod z nástupiště

Po vystoupení z vlaku je před nevidomým další nelehký úkol, a to najít cestu z nástupiště do dalších prostor stanice a také cestu ze stanice ven. Pro usnadnění tohoto úkolu opět velmi dobře slouží vodící linie a další orientační prvky. Úžasnou pomůckou je opět OHM ve spojení s VPN, příklad dobré praxe je uveden [zde](#).



Je potřeba dbát na dostatečnou hlasitost/srozumitelnost OHM a ověření korektnosti akusticky poskytovaných informací. Pokyny OHM je nutné zkontrolovat zejména v případech dočasného omezení provozu stanice, vždy po přestavbě nebo modernizaci stanice.

5.45 Přesun do prostoru stanice, vyhledání východu a opuštění stanice

Výstupní stanice je mnohdy pro osoby s pohybovým nebo smyslovým omezením prostor neznámý, zejména, pokud se v něm dosud neměli možnost pohybovat. Proto zde platí o to více opatření, která byla popsána v kapitole 5.10 a následujících.

6 ORIENTAČNÍ HLASOVÝ MAJÁČEK (OHM)

6.1 Popis

Zařízení, které přehrává akustické hlášení uložené ve formě mp3 nahrávky na paměťové kartě a tím umožňuje nevidomým a slabozrakým osobám zlepšit prostorovou orientaci a/nebo poskytnout věcnou informaci. U některých typů lze nahrávku měnit dálkově.

Typy OHM jsou popsány [zde](#) a [zde](#). Zásadním požadavkem je, že každý přijímač, majáček, povelová souprava musí splňovat technické podmínky certifikace dle nařízení vlády a to TN TZÚS 12.03.07 - Akustické orientační a informační majáky pro zrakově postižené.

Popis OHM je v ČSN 734001, kap. 6.2.3.2.

6.2 Použití

OHM je spouštěné dálkovým povelům z VPN. Popis viz ČSN 734001, kap. 6.2.3.3.



OHM je povinnost umisťovat tak, aby umožnil dobrou slyšitelnost a orientační funkci, např. v ose vchodu do objektu, viz např. pokyn MMR výše v kombinaci s SŽ SM118. Umišťování mimo platná pravidla představují bezpečnostní rizika.

Podrobnosti, pokyny k montáži, umisťování a příklady použití viz [zde](#).

7 VYSÍLAČ POVELU NEVIDOMÉHO (VPN)

7.1 Popis

Vysílačem povelu nevidomého (VPN) je možno vyslat až šest různých povelů pro dálkové ovládání akustických orientačních a informačních zařízení.

Základní povel jsou popsány v ČSN 734001, kap. 6.2.3.3., funkční technické řešení a použití je dáno popisem v TN TZÚS 12.03.07.

7.2 Použití

Kromě ovládání OHM může být VPN použit také k dalším funkcím, jako je např. dálkové otevírání dveří, aktivaci akustické signalizace na přechodech pro chodce a na vybraných železničních přejezdech, případně zařazení do objednávkového systému.

Základní typy VPN jsou popsány [zde](#). Návod a použití je [zde](#).

VPN může aktivovat doplňkové klávesnice elektronických informačních stojanů s hlasovým výstupem.

8 VODICÍ LINIE

8.1 Popis

Vodicí linie představují pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých jeden z nejdůležitějších prvků. S vodicí linií udržuje nevidomý kontakt prostřednictvím bílé hole a/nebo nášlapem.

Vodicí linie jsou popsány v ČSN 734001 a dělí se na přirozené a umělé.

Přirozená vodicí linie je vystupující, celoročně funkční prvek nezávislý na počasí. Přirozené vodicí linie tvoří např. styk stěny stavby domu, plotu a roviny chodníku.

Rozhraní chodníku a trávy, odlišné typy pochozí plochy nebo hrana mezi nezpevněným a zpevněným povrchem přirozenou vodicí linií není.

Zvláštními formami umělé vodicí linie jsou signální pás, vodicí linie pro přecházení, vodicí linie s funkcí varovného pásu a vodicí linie přechodu přes železniční dráhu.



Umělé vodicí linie musí být nedílnou součástí celkové orientační situace. Bezprostředně navazují na přirozené vodicí linie a v místech jejich přerušení nebo úplné absence je nahrazují. Zásadním požadavkem je zajištění bezpečného a funkčního hmatového kontrastu umělých vodicích linií, bez. Musí totiž být jednoznačně rozlišitelné od okolí.

Prvky pro umělé vodicí linie, signální a varovné pásy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 a TN TZÚS 12.03.04 až 06, tzn. musí být certifikovány, aby byly funkční a bezpečně použitelné.

Dne 4. 6. 2024 bylo ve Sbírce zákonů České republiky publikováno nařízení vlády č. 119/2024 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění pozdějších předpisů, na základě vládou České republiky schváleného návrhu usnesení č. 245 ze dne 17. 4. 2024.

V ČR chybí výrobní základna a je potřeba

- vytvořit novou normu, která bude řešit výrobky pro OOSPO v podrobnosti TN TZÚS,
- aktualizovat požadavky na prvky (např. tvarové řešení UVL, VP/SP),
- vytvořit požadavky pro vodicí linii přechodu (centrálního přechodu) – dosud není žádná specifikace, chybí materiály pro různé typy pochozích ploch přechodů
- vytvořit nové požadavky pro prvky OS/IS a pro nové technologie NFC, RFID,
- vytvořit nové požadavky pro další technologie pro neslyšící a nedoslýchavé (např. [Auracast](#) apod.).

8.2 Použití

Vodicí linie musí být přímá, nebo lomená, primárně kolmo. Oblouk není přípustný, obloukový prvek neexistuje, není a ani nebude certifikovaný. Nástupiště jsou zaoblena s tak velkým poloměrem, že se na krátkou vzdálenost dají pro jednotlivé prvky považovat za rovné. Na odbočku (křížení) upozorňuje přerušení vodicí linie hladkou plochou.



Umělá vodicí linie musí na obou svých koncích vždy navazovat na linii přirozenou (jinak jej nelze nalézt) a/nebo na akustické navádění.

Ve vhodných případech může být funkce vodicí linie sloučena s funkcí varovného pásu, např. na železničních nástupištích. V metru jsou varovné pásy a vodicí linie odděleny.

Vodicí linie navádějí uživatele na směr, ale neposkytují podrobnosti o cíli nebo rozhodovacích místech na cestě, jako jsou

- větvení, odbočení či křižovatka,

- počáteční spodní nebo horní hrana schodiště,
- u sestupného schodu se osazuje zdrsňený pás schodiště,
- nástupní nebo výstupní místo výtahu nebo eskalátoru,
- ke schodům a eskalátorům a výtahům se z boku osazuje signální pás,
- odbavovací hala, pokladna, čekárna, WC, stánek občerstvení, restaurace, obchod,
- centrální přechod přes koleje, k centrálnímu přechodu se osazuje signální pás,
- nástupiště.

Je proto vhodné je kombinovat s dalšími pomůckami, jako jsou např.

- orientační nebo varovné prvky s vysokým kontrastem,
- značení s velkým, vizuálně kontrastním textem,
- vhodné výrazné osvětlení,
- reliéfní hmatná schémata (příklad viz [zde](#)),
- navigační aplikace (příklad viz [zde](#)),
- OHM s VPN vyvolaným spuštěním hlášení (jednoznačné, pravdivé fráze).

Použití systému vodicích linií musí být dotažené a konzistentní a v souladu s normou, jinak vede k nebezpečným situacím.

Mobilní zahrazovací sloupky se samonavíjecími pásy, pásky obecně (papír, plast atd.) legislativa s ohledem na bezpečnost osob se zrakovým postižením *zakazuje*, bariéru musí tvořit tuhá nepřevratitelná zábrana, kterou lze identifikovat bílou holí.

9 NFC ŠTÍTKY (TAGY)

9.1 Popis

NFC štítky obsahují paměťový čip, do jehož paměti lze nahrát textové informace, které se po přiložení mobilního telefonu schopného NFC komunikace buď zobrazí na displeji, nebo se přečtou hlasovou syntézou.

9.2 Použití

Kromě dnes již běžného použití pro provádění bezkontaktních plateb lze technologii NFC využít k poskytování vizuálně textových nebo akustických informací pro zlepšení orientace osob se smyslovým omezením.

NFC tagy jsou snadno programovatelné, snadno se instalují a jsou nenákladné (řádově desítky Kč). Před poškozením je lze chránit nevodivým krytem. Prodávají se i jako samolepky pro použití v domácnosti (tzv. voice labelling).

Případné použití ve veřejném prostoru je podmíněno jejich snadnou dohledatelností.

10 ZAŘÍZENÍ PRO BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP

10.1 Schodišťové plošiny

Schodišťové plošiny už dnes legislativa z použití vylučuje, jedná se o osobní kompenzační pomůcku. Nicméně, výjimečně lze svislou (nikoliv šikmou) plošinu použít u jiných staveb, než je novostavba. Použití však vždy musí být konzultováno s odborníkem z oblasti bezbariérového užívání staveb.

Pokud to prostorové podmínky umožňují, je lepší pro zdolání několika schodů instalovat rampy, které by neměly mít vyšší sklon než 8,33 %, přestože norma umožňuje sklon až 12,5 %, jsou rampy s takovým

sklonem pro mnoho lidí pohybujících se na mechanickém vozíku, ale i těch s jinými obtížemi v pohybové oblasti samostatně nezdolatelné. U novostaveb by měl být sklon rampy maximálně 6,25 %.

10.2 Integrované zvedací plošiny

Integrovaná zvedací plošina je zařízení pevně spojené s konstrukcí drážního vozidla a představuje významnou pomůcku pro nástup imobilních cestujících i u nízkopodlažního vozidla v případě nástupiště nižšího než 550 mm nad temenem kolejnice.

Nevýhodou plošiny je, že vyžaduje obsluhu, obvykle člena vlakového doprovodu. Instalace, viz [zde](#), vnitřní tlačítko pro přivolání obsluhy, viz [zde](#).

10.3 Mobilní zdvihací plošiny

Mobilní zdvihací plošiny představují poměrně těžkopádné, ale v případě bariérově dostupných nástupišť a vysokopodlažních drážních vozidel jediné osvědčené řešení. Použití plošiny vyžaduje obsluhu, zpravidla staniční personál.

Příklady [zde](#) a [zde](#). Umístění a skladování plošiny je třeba věnovat náležitou péči, jedná se mnohdy o nákladné zařízení. Příklad nevhodného umístění, viz [zde](#).

Stále čtenější je používání elektrických vozíků, které jsou těžší a rozměrnější. Je proto třeba dbát na náležitou nosnost a velikost obou výše popisovaných typů plošin. Převážené vozíky musí splňovat požadavky [TSI PRM, dodatek M](#).

10.4 Výsuvný schůdek

Je-li nástupní prostor vozidla vybaven výsuvným schůdkem, musí být nástup do vozidla bezbariérový ve smyslu kapitoly 5.22.

10.5 Nájezdové rampy

Nájezdové rampy bývají nejčastěji přenosné, ve výbavě vozidla. Nejsou vyloučeny ani rampy integrované do konstrukce vozidla nebo rampy, které patří do vybavení infrastruktury. Rampy v pracovní poloze musí splňovat požadavky uvedené v bodě 10.1. Nájezdové rampy se standardně nepoužijí pro bezbariérový přístup do vozidla s podlahou nástupního prostoru v úrovni nástupiště.

11 ASISTENČNÍ SLUŽBA

11.1 Současný stav

Asistenční službu mohou využít osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ve veřejné železniční osobní dopravě na území ČR. Jde zejména o cestující na mechanickém či elektrickém vozíku, sluchově či zrakově postižené, ale i starší osoby. Část dopravců nemá tuto zákonnou povinnost zakotvenou ve svých smluvních přepravních podmínkách.

Pomoc cestujícím s různým druhem omezení nebo postižení poskytuje v současnosti asistenční služba

- dopravce Českých drah (<https://cd.cz/objednavka-cesty-vozickaru/>) pro cestující, kteří hodlají využít služby tohoto dopravce, objednávku je třeba podat 24 hodin před započatím jízdy
- další dopravci mají podobný systém, podmínky se mohou lišit, viz informace na jejich webových stránkách
- pro služby více dopravců a ostatních dopravců lze použít službu One Ticket asistence (<https://oneticket.cz/assistance>), objednávku je třeba podat 24 hodin před započatím jízdy, pokud má cestující jízdenku OneTicket. Má-li cestující jinou jízdenku, objednávku je třeba podat 48 hodin před započatím jízdy, jedná se o přechodné ustanovení, viz též pozn. níže; nyní

již dle legislativy platí 36 hodin a od 1. 7. 2027 bude 24 hodin (myšleno obecně k zajištění asistence).

po objednání je nutné vyčkat vždy na potvrzení přijetí požadavku a následně potvrzení požadované služby a na případné telefonické doladění podrobností (předmětem dohody bývá zejména místo vyzvednutí) a na následné e-mailové a někdy i telefonické potvrzení. Služba je bezplatná.

Pravidla, v jakém předstihu před odjezdem vlaku musí být cestující na smluveném místě, vybavení smluveného místa a další podrobnosti jsou uvedeny v kap. 5.13.

Je vhodné časy a způsob odbavení upravit pro ty, kteří potřebují plošinu, případně musí zdolávat v nádraží schody pomocí výtahů či jiným způsobem a ty, kteří nepotřebují žádné speciální úpravy/podmínky.

Lze přizpůsobit i s ohledem na dispozice nádraží – například nádraží zařadit do 2-3 kategorií podle členitosti a rozsáhlosti a podle toho určit čas. Paušální lhůta 30 minut je příliš obecná a nerespektuje různé místní podmínky a odlišné potřeby cestujících.

Pozn. k přechodnému období:

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona 303/2023 Sb.

§ 36a odst. 3

(3) Do dne 30. června 2026 musí být oznámení o potřebě pomoci osobě se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace v železniční stanici nebo ve vlaku podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě 17) učiněno alespoň 36 hodin předem.

11.2 Stav návrhový

Univerzální asistenční služba byla zavedena 15. prosince 2019, v době, kdy se připravoval projekt One Ticket (Systém jednotného tarifu, SJT); služba byla samostatně hrazena Ministerstvem dopravy státnímu podniku CENDIS.

Po spuštění SJT do rutinního provozu byla tato služba omezena na cestující s předem zakoupeným jízdním dokladem One Ticket.

Vázání asistenční služby na dopravce a/nebo určitý druh jízdního dokladu je stav, který OOSPO znevýhodňuje.

Cestující si podle sdělení NRZP nemusí kupovat jízdenku OneTicket, pokud jede pouze s jedním dopravcem bez přestupování. Může si objednat jízdenku u konkrétního dopravce a ten by mu měl, pokud o to požádá, zajistit asistenci sám dle nařízení EU a vyjádření MD.



Je nezbytné, aby existovala univerzální asistenční služba (jednotné přístupové místo) pro cestování s jakýmkoli železničním dopravcem a v souladu s evropskou legislativou i na jakýkoli (třeba i dodatečně zakoupený) jízdní doklad, přičemž lhůta objednání se musí postupně zkrátit až na 24 hodin v souladu s evropskou legislativou.

Současná praxe (až 36 hodin, viz výše) je výjimka, platná po přechodné období.

Tak jak je v městské dopravě již běžné, v případě železnice by vlakvedoucí, průvodčí nebo v krajním případě strojvedoucí měl být povinen poskytnout pomoc při nástupu a výstupu OOSPO i bez předchozího nahlášení požadavku na asistenci.

12 INFORMAČNÍ ZNAČKY V JÍZDNÍCH ŘÁDECH

12.1 Stav současný

V příloze č. 2 vyhlášky č. 122/2014 Sb. obsahuje informační značky, které lze použít k označení přístupnosti stanic a vozidel, jimiž jsou obsluhovány spoje veřejné dopravy. Následující tabulka uvádí přehled disponibility značek pro různé druhy omezení.

Omezení	Pohybové	Zrakové	Sluchové
Stanice	ANO	ANO	NE
Spoj	ANO	NE	NE

Z výše uvedeného vyplývá, že systém informačních značek v současných jízdních řádech neodpovídá současným trendům ve zlepšování přístupnosti veřejné dopravy. Značky neexistují v haptické verzi.

Pro označení přístupnosti železničních stanic je v současné době používáno kódové značení dle směrnice SŽ SM122 - Kategorizace železničních stanic a zastávek dle IRS 10180 a jejich bezbariérová přístupnost (popis zestručněn):

- b0: bariérový přístup,
- b1: bezbariérový přístup do budovy, přístřešku a pokladní přepážce,
- b2: bezbariérový přístup do budovy a k bezbariérovému přístřešku,
- n0: nástupiště mají bariérový přístup nebo nemají normovou výšku
- n1: bezbariérový přístup na všechna nástupiště s normovou výškou,
- n3: bezbariérový přístup alespoň na 1 nástupiště²,
- z1: orientační hlasové majáčky pro zrakově postižené,
- z2: vodící linie s funkcí varovného pásu,
- z3: elektronický informační systém s hlasovým výstupem,
- s1: indukční smyčka u pokladny pro sluchově postižené,
- s2: elektronický informační systém pro sluchově postižené,
- WC1: bezbariérové WC

Ve směrnici není uvedeno, kdo a jak výše uvedené označení určuje. Každopádně pro cestujícího je takové značení nedostatečné, zavádějící, či minimálně nepřesné. S ohledem na lepší orientaci ve službách a přístupnosti veřejné dopravy je vhodné zavést číselnou kodifikaci přístupnosti³.

12.2 Stav návrhový – stanice a zastávky (infrastruktura)

Posouzení náležitostí a kodifikace přístupnosti je vysoce odborná záležitost a je nezbytné, aby jí prováděla odborně způsobilá osoba.

1) pro pohybové omezení:

² Přístup pouze na 1 nástupiště v případě, že vlaky mohou zastavovat i u bariérových nástupišť nemá pro PRM v podstatě žádný význam. Ve starší směrnici SM122 byl ještě kód n2: přístup s asistencí zaměstnance ČD.

³ Inspiračním zdrojem je označování stupně krytí IP u elektrických zařízení proti vniknutí vody a cizích předmětů, čím vyšší stupeň, tím přístupnější.

Stupeň	Asistenční služba	Zvedací plošina	Přístup do stanice	Přístup k pokladně	Přístup k WC	Přístup k přístřešku	Přístup na nástupiště	Výška nástupní hrany
1	ANO	ANO						
2	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO		
3	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

2) pro zrakové omezení:

Stupeň	OHM vstupy	Vodící linie	Varovné pásy	Hmatové značení	Reliéfní schéma	Vysoký kontrast	OHM nástupiště
1	ANO						
2	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	
3	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

3) pro sluchové omezení:

Stupeň	Indukční smyčky	Informační panely	Světelné alarmy
1	ANO		
2	ANO	ANO	
3	ANO	ANO	ANO

Pro použití v jízdním řádu v řádku příslušné stanice by bylo možné zavést označení s kódovým schématem Ptzs, kde

- t je stupeň přístupnosti pro pohybové omezení,
- z je stupeň přístupnosti pro zrakové omezení,
- s je stupeň přístupnosti pro sluchové omezení.

Informační značka označující přístupnost stanice tak může nabývat hodnot mezi

- P000 pro stanici, která nesplňuje vůbec žádné podmínky přístupnosti (nemá ani jedno povinné vybavení), po
- P333 pro stanici, která je pro PRM přístupná ve všech parametrech pro všechny druhy omezení (disponuje všemi pomůckami a opatřeními).

Celá řada stanic bude mít kombinované hodnocení podle stupně vybavení. Příklady:

- P101: stanice disponuje asistenční službou, zvedací plošinou a pokladna je vybavena indukční smyčkou,
- P213: stanice disponuje asistenční službou, zvedací plošinou, bezbariérovým přístupem do stanice, k pokladně, k WC a k přístřešku, má OHM na vstupu, indukční smyčky, informační panely a světelné alarmy.

12.3 Stav návrhový – vozidla

Zde platí stejně jako u předchozí kapitoly, že posouzení náležitostí a kodifikace přístupnosti je vysoce odborná záležitost a je nezbytné, aby jí prováděla odborně způsobilá osoba.

1) pro pohybové omezení:

Stupeň	Místo pro vozík	Přístup k WC	Plošina	Nízko-podlažní	Šířka uliček
1	ANO	ANO			
2	ANO	ANO	ANO	ANO	
3	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

2) pro zrakové omezení:

Stupeň	Kontrastní značení	Hmatové značení	Ovládací prvky WC	Ovládání dveří VPN
1	ANO			
2	ANO	ANO	ANO	
3	ANO	ANO	ANO	ANO

3) pro sluchové omezení:

Stupeň	Informační systém	Světelný alarm	Indukční smyčky
1	ANO		
2	ANO	ANO	
3	ANO	ANO	ANO

Použití je možné jízdním řádu ve sloupci příslušného spoje označením s obdobným kódovým schématem Ptzs, kde

- t je stupeň přístupnosti pro pohybové omezení,
- z je stupeň přístupnosti pro zrakové omezení,
- s je stupeň přístupnosti pro sluchové omezení.

Informační značka označující přístupnost spoje tak může nabývat hodnot mezi

- P000 pro spoj, který je pro použití PRM všech kategorií nevhodný, po
- P333 pro spoj, který je pro použití PRM přístupný ve všech sledovaných parametrech.

13 PŘÍSTUPNOST VÝROBKŮ A SLUŽEB

13.1 Právní stav

Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) [č. 2019/882](#) ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb byla do českého právního řádu transponována zákonem [č. 424/2023](#) Sb., o požadavcích na přístupnost některých výrobků a služeb, který nabyl účinnosti 28. června 2025. Zákon obsahuje několik přechodných ustanovení, která hovoří o tom jak postupovat v případě služeb a výrobků, které byly poskytovány respektive uvedeny na trh do 28. června. 2025.

Konkrétně poskytovatel služby může nejdéle do 28. června 2030 poskytovat služby s použitím výrobků, které nesplňují požadavky na přístupnost, pokud tyto výrobky byly používány před 28. červnem 2025 nebo byly uvedeny na trh nejpozději 28. června 2025.

Poskytovatel služby může na základě smlouvy uzavřené přede dnem 28. června 2025 poskytovat v nezměněné podobě služby, které nesplňují požadavky na přístupnost, do zániku závazku ze smlouvy, nejdéle však do 28. června 2030.

Speciální úprava platí pro samoobslužné terminály, které mohou být v nepřístupném provedení používány nejvýše 20 let od jejich prvního uvedení do provozu, nikoliv na trh, pokud k uvedení do provozu došlo nejpozději do 27. června 2025

Do působnosti zákona spadají i služby veřejné dopravy. Dodržování stanovených povinností kontrolují orgány dozoru, kterými jsou

- Drážní úřad - pro služby železniční přepravy cestujících,
- místně příslušný krajský úřad - pro veřejnou linkovou dopravu,
- Magistrát hlavního města Prahy nebo obecní úřad obce s rozšířenou působností pro městskou autobusovou dopravu a služby na dráze speciální, tramvajové, trolejbusové nebo lanové.

Do působnosti zákona spadají zejména (kompletní výčet, viz § 2 zákona)

- zařízení pro výdej přepravních dokladů,
- odbavovací kiosky,
- terminály poskytující informace,
- služby elektronických komunikací,
- internetové stránky,
- služby poskytované na mobilních zařízeních včetně mobilních aplikací,
- elektronické přepravní doklady a služby elektronického systému pro jejich výdej,
- poskytování informací o dopravních službách včetně cestovních informací v reálném čase,
- samoobslužné terminály,
- služby městské a regionální dopravy, pokud jde o samoobslužné terminály.

Zákon se nevztahuje např. na (kompletní výčet viz § 2 zákona)

- on-line mapové služby,
- samoobslužné terminály instalované jako zabudovaná součást dopravního prostředku.

Podmínky přístupnosti internetových stránek a mobilních aplikací povinných subjektů dle tohoto zákona jsou shodné s těmi, které platí pro subjekty veřejné správy a jsou specifikovány v zákoně č. [99/2019 Sb.](#) Podrobnosti jsou dány technickou normou EN 301 549, která odkazuje na pokyn [WCAG 2.0.](#), případně 2.1.

Povinný subjekt musí internetové stránky a mobilní aplikace pro jejich uživatele, zejména pro osoby se zdravotním postižením, učinit

- dostupnými,
- čitelnými,
- vnímatelnými,
- ovladatelnými,
- srozumitelnými a
- stabilními.

V aplikovatelné praxi to znamená, že

- internetové stránky a
- mobilní aplikace

musí respektovat změny podoby uživatelského rozhraní vyvolané použitím vestavěných funkcí přístupnosti a asistovaného přístupu v použitém operačním systému a umožňovat využití minimálně těchto vestavěných funkcí (dle zvolené platformy):

- přibližování a oddalování,
- posun výřezu,
- vysoký kontrast,
- hlasové ovládací prvky,

- čtení zobrazovaného obsahu.

O splnění podmínek přístupnosti je povinný subjekt povinen učinit prohlášení, ve kterém sdělí rozsah splnění podmínek přístupnosti.

13.2 Současný stav

V České republice se dle dosud dostupných informací přístupné systémy jako

- samoobslužné terminály pro prodej jízdních dokladů ve vozidlech,
- samoobslužné terminály pro prodej jízdních dokladů ve stanicích,
- validátory jízdních dokladů ve stanicích a vozidlech,
- prodejní a informační kiosky ve stanicích, obchodech a jiných veřejných prostorech,
- vstupní automaty pro placení přístup k veřejným toaletám,

nevyrábějí a nepoužívají.

13.3 Stav návrhový



Při realizaci informačních systémů, do kterých je třeba kromě internetových stránek a mobilních aplikací zahrnout i informační panely, prodejní automaty a validátory, je nutné s koncovým uživatelem a jeho specifickými potřebami pro přístupnost počítat již od prvotního návrhu.

Je nezbytné zajistit, aby všechny relevantní informace, včetně těch na webových stránkách a aplikacích, byly poskytovány nejen v písemné podobě, ale i v českém znakovém jazyce. U videí (včetně krátkých) je nutné zahrnout titulky pro zajištění přístupnosti pro osoby se sluchovým postižením.

V souladu se zákonem č. 99/2019 Sb. a pokyny WCAG 2.0 je nutné doplnit podmínky přístupnosti internetových stránek a mobilních aplikací o volitelnou formu informací také v českém znakovém jazyce.



Vývoj, instalace a provoz plně přístupných jízdenkových automatů a validátorů v požadovaném rozsahu a náhrada stávajících (=hůře přístupných) zařízení je finančně náročnější, než případný výpadek tržeb za předpokladu umožnění cestování cestujících ZTP a ZTP/P zdarma a bez nutnosti vydávání evidenční (=nulové) jízdenky.

Roční náklady státu na kompenzace slev (tedy studentů, seniorů, ZTP a ZTP/P a dalších skupin) jsou cca 5 mld. Kč. Kdyby např. držitelé průkazu ZTP a ZTP/P mohli využívat veřejnou dopravu zdarma bez povinnosti pořizovat a validovat jízdní doklad, tržby ve veřejné dopravě by se snížily o cca 30 mil. Kč ročně, tedy ztráta by činila cca 0,6% výše kompenzace⁴.

⁴ Zdroj: Ministerstvo dopravy, 2025